



Ermelo Gaat!

Mobiliteitsvisie 2022-2030



Met genoeg presenteer ik u de Mobiliteitsvisie 2022-2030.

Mobiliteit gaat ons allen aan. De betekenis van mobiliteit in de ruimtelijke ordening is het verplaatsen. We verplaatsen ons in Ermelo voor werk, school, boodschappen, sport, recreatie, vakantie, zorg en bezoek. Daarbij ervaren we zowel sportiviteit en ontspanning, maar ook parkeerdruk, zwaar vrachtverkeer en helaas (bijna-) ongevallen. Tegelijkertijd vraagt infrastructuur ruimte in onze omgeving en het gebruik van auto's zorgt voor luchtverontreiniging en geluidsoverlast; een deelauto is nog nauwelijks te vinden. Dat kan anders, en dat moet anders.

Als wethouder draag ik met deze visie mijn steentje bij aan een stevige ambitie om de mobiliteit in de toekomst echt te verbeteren. In deze visie ligt de nadruk op vervoermiddelen die weinig ruimte innemen, uitstootvrij zijn en bovendien ons vitaler maken, wat neerkomt op fietsers, voetgangers en deelmobiliteit. Het 'lopen-plus' (bewegen met hulpmiddelen) verdient in Ermelo speciale aandacht. We hebben opgeschreven wat we willen bereiken, maar ook wat we daarvoor gaan doen. Met dit plan hebben we een duurzame oplossing voor onze uitdagingen, en een plan die bij de mensen en bedrijven van Ermelo past. Samen streven we naar een groen en schone omgeving waar het fijn wonen en recreëren is. Een omgeving waar iedereen op een gepaste wijze gemakkelijk en veilig haar bestemming kan bereiken.

We hebben dit plan samen ontwikkeld met onze inwoners, bedrijfsvertegenwoordigers, leden van de klankbordgroep, vakspecialisten en andere geïnteresseerden. Samen gaan wij op weg naar een aantrekkelijk, groen en bereikbaar Ermelo. Ik dank u allen voor uw bijdrage en wens u veel leesplezier!



Wouter Vogelsang, wethouder



[SAMENVATTING](#)

[INTRODUCTIE](#)

[VISIE & AMBITIES: VIER THEMA'S](#)



[GROEN](#)



[VEILIG](#)



[VITAAL](#)



[BEREIKBAAR](#)

[BIJLAGEN](#)

[VERKEERSTAAL UITGELEGD](#)

[WENSBEELD AUTO- EN
FIETSNETWERKEN](#)



Op de volgende pagina's treft u een pauw aan bij de paginanummering. Als u hier op klikt keert u terug naar de inhoudsopgave.



SAMENVATTING

MOBILITEITSVISIE 2022-2030

Samenvatting

Mobiliteit staat niet stil..., het verandert zoals ook de wereld om ons heen verandert. Ermelo wil hierin meebewegen en is er alle reden om een visie te ontwikkelen met het oog op de (nabije) toekomst. We moeten dus nu de juiste keuzes te maken over hoe er binnen, van en naar onze gemeente wordt gereisd. In de mobiliteitsvisie geven we onszelf daarom de volgende ambities mee:

- Goed opvangen van de groei van Ermelo en daarmee de toenemende behoefte aan mobiliteit;
- Dominantie van en het ruimtegebruik en de uitstoot door verkeer in onze kern en buitengebieden te verminderen;
- Vitale en gezonde mobiliteit te stimuleren door lopen, 'lopen-plus' (lopen/verplaatsen met hulpmiddelen) en fietsen de ruimte te geven;
- En onze mobiliteit 'slimmer en socialer' te maken zodat we bovenstaande makkelijker kunnen bereiken.

De nieuwe Mobiliteitsvisie is gebouwd op 4 thema's: **Groen, Veilig, Vitaal en Bereikbaar**. De nieuwe Mobiliteitsvisie heeft een 'planhorizon' tot 2030 en bepaald de koers zodat bewoners en de gasten zich prettig, veilig en duurzaam kunnen (blijven) verplaatsen. De mobiliteitsvisie is één van de bouwstenen van de omgevingsvisie.

Groen

Ermelo is een groene gemeente, dit moet behouden blijven en waar mogelijk uitgebreid. De visie gaat in op een aantal aandachtsgebieden die aan het thema zijn gerelateerd, en met name gericht om Ermelo stedelijk groener te maken. Immers vanwege de klimaatverandering krijgen we steeds vaker te maken van perioden van hitte en droogte of van juist extreme regenval.

Auto's nemen veel ruimte in, bijvoorbeeld bij het parkeren. Door op een andere manier tegen parkeernormen aan te kijken, maar ook door andere mobiliteitsvormen te stimuleren, ontstaan er mogelijkheden om grijs in te ruilen voor groen. Om lopen en fietsen te stimuleren is een goed 'klimaat' hiervoor cruciaal. Er moet echt een goede reden zijn om de auto te gaan gebruiken wanneer het ritten binnen de kern van Ermelo betreft. Dit betekent dat de voorzieningen, infrastructuur en netwerken actueel en op een goed niveau moeten zijn zodat men ertoe wordt verleid om de auto te laten staan. Dat geldt voor iedereen in Ermelo, dat een inclusieve gemeente wil zijn, een gemeente met een bovengemiddeld aantal zorginstellingen. Een ander doel wordt hiermee bereikt: autoluwe verblijfs- en centrumgebieden.

Het openbaar vervoer in Ermelo heeft ook een belangrijke rol, zowel lokaal als regionaal. Het treinstation staat centraal wanneer het de aansluiting met de regio betreft maar ook landelijk. Het station en de directe omgeving zal als centraal punt verder worden versterkt en een hub karakter krijgen. Een belangrijk aspect is dat hier deelmobiliteit wordt aangeboden in de vorm van deelauto's en (toeristische) deelfietsen. Ook wordt het concept voor en de mogelijkheden van zorghubs onderzocht. De buurtbus zal in stand gehouden worden en zal toegankelijker worden gemaakt.

Door de toenemende verstedelijking en bijvoorbeeld de online consumentenbestedingen ontstaan er veel (extra) vervoersbewegingen. Ermelo wil de mogelijkheden voor een distributie hub onderzoeken.

Om mobiliteit meer vindbaar te maken, en om (duurzame) mobiliteitsinitiatieven de juiste aandacht te geven, worden de mogelijkheden voor een 'mobiliteitscoöperatie' onderzocht.

Veilig

Iedereen moet zich veilig kunnen verplaatsen in Ermelo. Om het aantal slachtoffers verder terug te dringen wordt er gewerkt volgens het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, onder het motto 'Verkeersveiligheid vooraf'.

In Ermelo zal een duurzaam veilige wegenstructuur zorgen voor een inrichting die herkenbaar is en waar gewenst gedrag wordt uitgelokt. Gelooftwaardige snelheden en minder afleiding in het verkeer dragen hier aan bij. Wanneer gemotoriseerd verkeer zich 'te gast' voelt én weet, dan zullen de bestuurders ander gedrag vertonen. Dát is het doel: gedragsverandering.

Om de veiligheid objectief maar ook voor het gevoel te vergoten is het wenselijk om de routes voor vrachtverkeer en landbouwverkeer zo in te richten dat de conflicten met langzaam verkeer worden teruggebracht. Met name geldt dit ook voor routes waar veel schoolkinderen fietsen. Ermelo vindt het belangrijk dat er veilige schoolthuis routes zijn. Hierdoor wordt het fietsgebruik en zelfstandig naar school gaan gestimuleerd.

Drukke op de fietspaden doet zich voornamelijk voor in bebouwde gebieden. De grootste fietsdrukke is voornamelijk te vinden in het centrum, op de routes naar scholen, op wegen met beperkte breedte met veel functies. Naast drukke spelen factoren als grote leeftijdsverschillen, snelheidsverschillen en de verscheidenheid aan fietspadgebruikers een rol. Het moet veilig samengaan op de fietspaden van Ermelo.

Vitaal

Voor veel mensen is mobiliteit een vanzelfsprekendheid, maar niet voor iedereen. Juist de bewonersgroep met een achterstand op het gebied van mobiliteit, vraagt om extra aandacht binnen de Mobiliteitsvisie. Iedereen moet mee kunnen - en durven - doen in de maatschappij. Het wegnemen van belemmeringen in het verkeer kan daaraan bijdragen. Ouderen wonen langer zelfstandig, dit vraagt ook iets van de openbare ruimte zodat een ieder zich goed en veilig kan verplaatsen.

Vervoersarmoede dreigt, Ermelo wil werken aan een 'basisbereikbaarheid', namelijk een ieder moet recht hebben op een bepaald niveau van bereikbaarheid. Voorzieningen, zoals bijvoorbeeld het St. Jans Dal ziekenhuis in Harderwijk, zijn voor Ermelo en haar gasten goed bereikbaar.

Om vitaal te zijn en te blijven nemen goede voorzieningen in de openbare ruimte een belangrijke plaats in. De buitenruimte nodigt uit wanneer het 'beweegvriendelijk' is en er gelegenheden zijn om elkaar te ontmoeten. Met name de actieve mobiliteit wordt door Ermelo gestimuleerd, met de vitaliteit als doel.

'Design for all', dat is ontwerpen waarbij rekening worden gehouden met de wensen van de diverse gebruikersgroepen. Met een bovengemiddelde aantal zorginstellingen ligt er een bijzondere opgave. Er wordt ingezet op een comfortabele en toegankelijke openbare ruimte die 'goed begrepen' wordt.

Het totale vervoersaanbod moet begrijpelijk zijn zodat niemand wordt uitgesloten. Dit gaat van het kunnen lezen van straatnaamborden tot het begrijpen van het (digitale) openbaar vervoer systeem. OV-ambassadeurs worden ingezet en gestimuleerd om iedereen op weg te helpen.

Bereikbaar

Ermelo is een bedrijvige gemeente, in zowel de recreatiesector, zorgsector en er is bijvoorbeeld ook sprake van vracht- en landbouwverkeer. Ook voor bewoners en mensen en bedrijven die zich willen vestigen is bereikbaarheid essentieel. Een uitgebalanceerde verkeersstructuur is onontbeerlijk om de stromen in goede banen te leiden. Ermelo beschikt over een goed basis qua verkeersstructuur en zal dit verbeteren waar de behoefte ligt. Door een heldere, functionele en veilige wegenstructuur is er sprake van een goed functionerend systeem dat doorstroomt en Duurzaam Veilig is.

Binnen de kom van Ermelo en de buurtschappen is 30km per uur de norm. Buiten de bebouwde kom is dit 60km per uur. Op deze manier wordt er duidelijkheid gegeven over het gewenste gedrag, en zal de weginrichting hieraan bijdragen.

Ermelo is verbonden door een spoorlijn en die biedt vele kansen. Echter wordt het spoor ook als een barrière ervaren. Het speelt een rol wanneer het de algemene bereikbaarheid en doorstroming betreft, maar ook bijvoorbeeld voor de hulpdiensten. Er wordt in het kader van de mobiliteitsvisie nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en optimalisatie van een aantal overwegen.

Ermelo piekt met drukte in het toeristenseizoen. Vanuit Veiligheid maar ook Bereikbaarheid is het gewenst om het centrum zelf zoveel als mogelijk verkeersluw te maken. Dit kan voor een bepaalde periode het geval zijn. Een 'seizoenscenario' zou hiervoor een mogelijkheid zijn. Hierbij worden ook de kansen en het stimuleren voor de fiets betrokken, en de gastvrijheid die Ermelo wil uitstralen richting haar gasten.

Er gaat ingezet worden op gebruik van digitale middelen in relatie tot wayfinding. Daarbij wordt onderzocht hoe er slim gebruik gemaakt kan worden van informatie van serviceproviders om het verkeer over het wegennet te verdelen. Binnen de digitaliseringsopgave en de Data- top 15 wordt geïdentificeerd op welke thema's Ermelo zich inzet.

Uitvoeringsprogramma

Een visie hebben is belangrijk, de vertaling van de toekomstschets naar maatregelen in een uitvoeringsprogramma is net zo belangrijk om het ook realistisch en concreet te maken. Per thema leidt het uitvoeringsprogramma stapsgewijs tot realisatie van de doelstellingen die in deze Mobiliteitsvisie aan de hand van de thema's zijn gedefinieerd. Het uitvoeringsprogramma is tweeledig: een groslijst met maatregelen in de bijlage en een samengevatte lijst met maatregelen die per jaar zijn toebedeeld met een kostencalculatie aan het pakket DOEN, KANSRIJK en LATER. Het uitvoeringsprogramma is dynamisch; de gemeente Ermelo monitort het uitvoeringsprogramma en scherpt- en vult het uitvoeringsprogramma frequent, en voorziet het programma 2-jaarlijks van een geactualiseerde kostencalculatie die meegenomen wordt in de gemeentelijke begroting.

Ermelo Gaat!



INTRODUCTIE

MOBILITEITSVISIE 2022-2030

INLEIDING

Ermelo GAAT!

De wereld om ons heen verandert, en Ermelo verandert mee. Dit geldt niet minder voor het thema mobiliteit. De ontwikkelingen gaan op dit gebied hard. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld de mobiliteitstransitie, de 'versmelting' van de woon- en werksituatie, 'van bezit naar gebruik', het langer thuis wonen, het vergrijzen van de samenleving en bijvoorbeeld de verdichting van de leefomgeving. Tegelijkertijd loopt de bestaande capaciteit om mobiliteit af te wikkelen tegen het maximum. We moeten op zoek naar minder mobiliteit, andere mobiliteit en schonere mobiliteit. Vanwege die brede blik is de nieuwe Mobiliteitsvisie 'gefundeerd' op vier pijlers die als thema in de visie terugkomen: **Groen, Veilig, Vitaal en Bereikbaar.**

De thema's 'Groen', 'Veilig' en 'Vitaal' zijn door de gemeenteraad aangedragen door middel van het Maatschappelijk Raadsprogramma Ermelo (MRE). De drie 'bouwstenen' beslaan een groot deel van het mobiliteitsdomein en vormen een sterk fundament voor de visie. Er is één bouwsteen aan toegevoegd: 'Bereikbaar'. Binnen de andere kernthema's ontstaat zo meer ruimte voor verdieping en daarmee meer focus voor het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Voor elk thema heeft de gemeenteraad enkele kaders meegegeven die bij de inleiding van de thema's worden weergegeven.

Het meest recente GVVP (Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan) liep formeel tot en met 2018, en had een beperkte reikwijdte in jaren, participatie en breedte van het onderwerp. Daarom is besloten om te werken aan een visie voor een langere termijn, met een bredere kijk én groene blik. Want het gaat tegenwoordig over meer dan verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Het ultieme doel is een duurzame en vitale samenleving. Het gaat over hoe mensen zich verplaatsen en waarom men dit doet. Het gaat daarbij ook over het veilig verplaatsen, en de beleving ervan.

We hebben een zo breed mogelijk draagvlak ontwikkeld. Het coalitieakkoord spreekt over: "We voeren het 'Starten vóór de Start'-principe in, dat wil zeggen dat we eerst met inwoners, ondernemers en organisaties zijn gaan praten alvorens de eerste kaders voor een plan gemaakt zijn. In het derde kwartaal van 2020 is door middel van een enquête een eerste verkenning gedaan naar de beleving van mobiliteit door de inwoners van Ermelo.

De Mobiliteitsvisie Ermelo heeft een planhorizon tot 2030. Gezien de ontwikkelingen op gebied van mobiliteit is dit een realistische 'stip op de horizon'; niet te ver in de toekomst en wel de tijd en ruimte om tot uitvoering over te gaan. Aan de Mobiliteitsvisie wordt in het najaar een meerjarig uitvoeringsprogramma gekoppeld. Daarin worden de doelen en ambities voor de komende jaren uitgewerkt.

De Mobiliteitsvisie is voor iedereen geschreven. Dat betekent dat we zo min mogelijk verkeers termen hebben gebruikt, en degenen die we wel hebben gebruikt zijn terug te vinden in de [woordenlijst](#) in de bijlage.



Relatie met de Omgevingswet (Omgevingsvisie)

Vanaf 2022 is de nieuwe Omgevingswet naar verwachting van kracht. De Omgevingswet verzorgt de bundeling van de diverse sectorale (ruimtelijke) wetten en plannen. Het doel van de Omgevingswet is om te komen tot een veilige en gezonde fysieke leefomgeving in één integraal en duurzaam ruimtelijk plan. De Omgevingswet geeft mogelijkheden om anders om te gaan met het inrichten van de leefomgeving, inspelend op de veranderingen in de samenleving. Inwoners en ondernemers krijgen meer invloed op de manier waarop de openbare ruimte wordt beheerd.

In de Omgevingswet is opgenomen dat een bestuursorgaan van een gemeente zijn taken en bevoegdheden op grond van deze wet uitoefent met het oog op de doelen van de wet. Hierbij houdt het bestuursorgaan 'rekening met de samenhang van de relevante onderdelen en aspecten van de fysieke leefomgeving en van de rechtstreeks daarbij betrokken belangen'. Het bestuursorgaan maakt daarbij de afweging tussen beschermen en benutten van alle relevante onderdelen en aspecten van de fysieke leefomgeving.

Het traject van de (uitwerking van) de Omgevingsvisie Ermelo loopt samen op met de Mobiliteitsvisie. De Omgevingsvisie vormt een belangrijke basis voor het Omgevingsplan (juridische vertaling) en eventuele Programma's gericht op de uitvoering van het beleid. De Omgevingsvisie vervangt de huidige Ermelose structuurvisie 2025. In de omgevingsvisie Ermelo staat de lange termijn visie voor de fysieke leefomgeving beschreven. Bij de vaststelling van de Omgevingsvisie zal nog besloten worden over de precieze inzet van dit instrument.

Bereikbaarheid en Toegankelijkheid vormt één van de thema's van de Omgevingsvisie Ermelo. De mobiliteitsbehoefte zal in de toekomst verder toenemen onder invloed van de groei van de bevolking, de economie en de welvaart. Verduurzaming, fietsvriendelijke gemeente en parkeren zijn, onder andere, kernpunten in de Omgevingsvisie Ermelo. De interactie op proces en inhoud met deze Mobiliteitsvisie kan zorgen voor een goede integrale afweging van de oplossingsrichtingen.

Door in de Mobiliteitsvisie al een duidelijke link naar de thema's uit de Omgevingswet te leggen, wordt het eenvoudiger gemaakt om straks het verkeers- en vervoersbeleid stevig te verankeren in de nog op te stellen integrale Omgevingsvisie. Deze is leidend is en de Mobiliteitsvisie is in die zin een onderliggend document. De exacte uitwerking van de integratie vindt te zijner tijd plaats bij het opstellen van de definitieve Omgevingsvisie.

Van idee naar visie

Vanuit verschillende expertises is maart 2021 een brede analyse gedaan naar de mobiliteitskenmerken van onze gemeente. Tevens zijn er regionale, provinciale en nationale visies geanalyseerd zoals de visie voor een bereikbaar Gelderland en het Nationale Toekomstbeeld Fiets. De uitkomsten van de analysefase zijn daarna in samenwerking met bewoners en belangengroepen getoetst. In het proces richting de Mobiliteitsvisie zijn er vijf belangrijke gremia benaderd:

- De burgers via een online Mobiliteitsenquête, de bewonersavond en de ter visie legging
- De klankbordgroep
- Het college & de raad
- De adviseurs van andere beleidsterreinen gemeente
- De afstemming met dorpsbelangen, provincie en omliggende gemeenten



COVID-19

Het COVID-19 virus heeft voor een behoorlijke opschudding gezorgd in het mobiliteitslandschap. Voor veel beroepen is thuiswerken de - tijdelijke - norm geworden en er wordt door Nederlanders meer recreatief gelopen (wandelen, ommetjes). Voor deze ontwikkelingen wil Ermelo de ogen niet sluiten. Anderzijds is het zo dat de lange-termijn consequenties van het COVID-19 virus zeer lastig zijn te voorspellen. De voorliggende Mobiliteitsvisie is een visie voor de komende 10 jaar. Met of zonder (mogelijke) consequenties het COVID-19 virus heeft Ermelo ambities op het gebied van mobiliteit die het in deze periode wil verwezenlijken. De visie focust daarom op sec de ambities, zonder het verband met COVID-19 te leggen.

VITAAL

Ouderen en langer thuis wonen
Basismobiliteit en vervoersarmoede
Ruimte voor ontmoeten
Uitnodigen tot bewegen en actieve mobiliteit
Beweegvriendelijke omgevingen
Mindervaliden en visueel gehandicapten
Begrijpelijk vervoersaanbod
Zorghubs en vindbaarheid



VEILIG

Het SPV 2030
Duurzaam veilig en inrichting wegen
Schoolomgeving en schoolfietsroutes
Drukke op het fietspad
Auto te gast
Afleiding in het verkeer
Educatie
Vrachtverkeer
Ongevallen en knelpunten
Geloofwaardige snelheden

VISIE & AMBITIES: VIER THEMA'S

MOBILITEITSVISIE 2022-2030

GROEN

Parkeren
'Lopen-plus en lopen'
Fiets en nieuwe vormen van (elektrisch) fietsen
Klimaatadaptatie
Openbaar vervoer
Deelvervoer
Elektrisch rijden
Autoluw
Mobiliteitscoöperatie
Slimme en schone distributie

BEREIK BAAAR

Verkeersstructuur
Barrièrewerking door het spoor
Verkeersstructuur
Barrièrewerking door het spoor
Vrachtverkeer door de gemeente
Landbouwverkeer
Wayfinding: vindbaarheid en oriëntatie
Digitalisering
Gastvrije en bereikbare Veluwe
Monitoring van het verkeer
Openbaar vervoer



GROEN ERMELO

MOBILITEITSVISIE 2022-2030





Groenvisie Ermelo

Ermelo is groen, in karakter en uitstraling. En dat groen koesteren we, nu en in de toekomst. Groen is de basisvoorwaarde voor een duurzame en gezonde leefomgeving voor mensen, planten en dieren. Voor inwoners en zeker bezoekers van de gemeente Ermelo is de nabijheid van groen met een hoge kwaliteit belangrijk, evenals groen dat beleefbaar en toegankelijk is. Wat groen is houden we graag groen. Waar nodig zoeken we naar kansen voor extra vergroening. Waar groen moet verdwijnen, compenseren we dit zoveel mogelijk.

Onze groenvoorzieningen zijn van goede kwaliteit; we beheren ze duurzaam en zorgvuldig. Bij inrichting en beheer spelen we in op nieuwe ontwikkelingen, kennis, trends en behoeften. Ons motto is: 'Samen houden we Ermelo vitaal groen'.

Kaders uit het Maatschappelijk Raadsprogramma Mobiliteit 2020

Binnen het thema *groen (natuur inclusief en duurzame mobiliteit)*:

Het gebruik van duurzame energie te stimuleren, zowel voor fietsers, automobilisten als vrachtverkeer.

- Met openbaar vervoer een goede verbinding met de omliggende regio's te realiseren.
- Aandacht te schenken aan de mogelijkheden voor klimaatadaptatie.

Groen & mobiliteit

Vanwege klimaatverandering krijgen we steeds vaker te maken met perioden van hitte en droogte, of juist van extreme regenval en wateroverlast. Voldoende groen kan dan zorgen voor de nodige verkoeling en voor het opvangen en borgen van regenwater. Dit is zowel een opgave in het centrum, als in de woonwijken en bedrijventerreinen.

Klimaatadaptatie bestaat niet alleen uit het zorgen voor meer groen. Het gaat ook over de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen. Daarom is het van belang om onze infrastructuur op een klimaatadaptieve manier in te richten. Wanneer keuzes worden gemaakt over het indelen van de beschikbare ruimte, moet groen nadrukkelijk meer naar voren komen. In elk project dient een zorgvuldige afweging te worden gemaakt over het inrichten van de ruimte voor mobiliteit, om zoveel mogelijk "groene ruimte" te behouden.

Auto's nemen relatief veel van die ruimte in en vooral als ze stil staan leidt dat tot onnodig veel ruimtegebruik. Toch is voor velen het bezit van een (tweede) auto aantrekkelijk. Wanneer er goede alternatieven voorhanden zijn, kan de noodzaak voor een (tweede) auto vervallen. Zo zit er veel potentie in deelmobiliteit, toename van fietsgebruik en is er een actieve(re) rol voor Openbaar Vervoer. Bijkomend aandachtsgebied is hierbij het autoluw maken van verblijfsgebieden, wat met name gericht is op verplaatsingen die op een andere, duurzamere, wijze kunnen plaatsvinden.

We richten ons binnen het thema Groen dan ook op de visie van de volgende aandachtsgebieden:

- Parkeren
- Lopen en 'lopen-plus'
- Fiets en nieuwe vormen van (elektrisch) fietsen
- Klimaatadaptatie
- Openbaar vervoer
- Deelvervoer
- Elektrisch rijden
- Autoluw
- Mobiliteitscoöperatie
- Slimme en schone distributie





Onze visie op parkeren.

Parkeren noemen we bewust niet bij het thema Bereikbaar. Meer dan dat een parkeerplaats een begin- of sluitstuk is van een reis, is het een gebruiksvorm van de openbare ruimte. Waar geen parkeerplaats ligt, is ruimte voor groen, spelen, of andere invullingen. En andersom: waar groen is, is geen ruimte om de auto te parkeren. Ermelo gaat op zoek naar een nieuwe balans als het gaat om parkeren in de openbare ruimte.

Parkeernormen

In Ermelo maken we gebruik van parkeernormen. Parkeernormen zijn directief en duidelijk. Bij een nieuwe gebiedsontwikkeling, zoals woningbouw of een nieuwe supermarkt, moet een bepaald aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Hoeveel dat er moeten zijn, wordt bepaald aan de hand van de parkeernormen. Deze zijn terug te vinden in onze Nota Parkeernormen.

Parkeernormen zijn duidelijk, maar leggen ook beperkingen op. Zo kan het zijn dat, omwille van het hoge aantal nodige parkeerplaatsen, een ontwikkeling niet kan doorgaan. En ook is het zo dat soms afgevraagd kan worden of er wel zoveel parkeerplaatsen bij zouden moeten komen. Het is voor ontwikkelaars nu mogelijk om een deel van de parkeerbehoefte *af te kopen*, door geld in een parkeerfonds te storten. De verplichting om parkeerplaatsen aan te leggen wordt daarmee doorgezet naar de gemeente, die de benodigde parkeerplaatsen binnen 10 jaar moet realiseren in de openbare ruimte. Het is de vraag of dit nog realistische werkwijze is. Ten aanzien van de openbare ruimte en het gebruik ervan zal Ermelo onder het maaiveld parkeren stimuleren.

- ✓ **Ermelo gaat** de Nota Parkeernormen aanpassen naar een Parkeerrichtlijn, door meer focus te leggen op mobiliteitsoplossingen en daaraan gekoppelde reductiefactoren. We voorkomen daarmee dat bij ver- en nieuwbouwprojecten, maar ook bij wijkvernieuwing en revitalisatie, de parkeerdruk wordt afgewenteld op openbare ruimte. 'Onder maaiveld' parkeren wordt gestimuleerd, en waar nodig is er sprake van regulering. Het parkeerfonds wordt in het geheel beoordeeld op actualiteit.

Centrum

Voor het beeld: het centrum van Ermelo heeft ruim 3.000 openbare parkeerplaatsen. Dat staat gelijk aan zes voetbalvelden, puur en alleen voor het stallen en niet gebruiken van de auto*. We zijn op een punt gekomen waarop we ons de vraag stellen of de openbare ruimte verder benut moet worden voor parkeerplaatsen, of dat er ook andere oplossingen zijn te bedenken.

Ermelo gaat daarom actief aan de slag met het herzien van de Nota Parkeernormen. Het uitgangspunt moet zijn dat bij nieuwe ontwikkelingen een *goede bereikbaarheid* leidend is. Dus dat de ontwikkeling goed te bereiken is te voet, per fiets, het openbaar vervoer én met de auto (ook in deze volgorde). Het uitgangspunt hierbij is dat de toekomstige bewoners, bezoekers of gebruikers *gegarandeerd* zijn van mobiliteit. Oplossingen moeten niet beperkt worden tot de bereikbaarheid per auto. In plaats van een parkeerfonds wordt daarom aan een mobiliteitsfonds gedacht.

Een dynamisch parkeerverwijssysteem geeft aan of en hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn in een bepaalde zone. Dat voorkomt zoekverkeer en benut de beschikbare parkeerplaatsen beter. Door het beter benutten van parkeerplaatsen kunnen we op termijn het aantal parkeerplaatsen terugbrengen.

Buiten het parkeren bij nieuwe ontwikkelingen gaat Ermelo ook kijken naar het huidige parkeerareaal in de openbare ruimte. Het is onze ambitie om een deel van het openbaar parkeren terug te geven aan de openbare (verblijfs) ruimte.

Dat maakt een andere ruimtelijke invulling mogelijk, zoals speelruimte, een terras of de aanleg van meer groen. Voor een goed plan is nader onderzoek nodig: hoeveel en welke parkeervoorzieningen komen hiervoor in aanmerking; en hoe kan gefaseerd worden afgebouwd richting 2030?

- ✓ **Ermelo gaat** inventariseren of het huidige aantal openbare parkeerplaatsen in het centrum toereikend is, of wellicht zelfs te veel. En gaat onderzoeken op welke doordachte wijze het openbare parkeerareaal stapsgewijs teruggebracht kan worden, zodat er meer ruimte vrij komt voor groen, spelen en andere invullingen. Ermelo gaat 1x in de 2 jaar een parkeeronderzoek in het centrum doen om de parkeersituatie te monitoren.
- ✓ **Ermelo gaat** onderzoeken of een dynamisch parkeerverwijssysteem haalbaar is, en zo ja, hoe en waar deze toegepast kan worden.

Parkeren doen we niet enkel in het centrum van Ermelo. Het gaat bij parkeren ook om het parkeren in de woonwijken en in de buiten-/recreatiegebieden.

Woonwijken

In de woonwijken wordt ook in de openbare ruimte geparkeerd. Per wijk zal bekeken moeten worden hoe er tegen de parkeersituatie wordt aangekeken en welke oplossingen kunnen bijdragen aan eventuele parkeeroverlast en een verbeterde leefbaarheid. Een voorbeeld is het gecentreerd parkeren buiten de woonstraten.

- ✓ **Ermelo gaat** maatwerk voeren als het gaat om openbaar parkeren in de wijk, rekening houdend met de wensen van wijkbewoners. Wij begrijpen heel goed dat bewoners graag in hun eigen straat willen parkeren, of in ieder geval na een lange werkdag de zekerheid willen van een parkeerplek ergens in de eigen buurt.
- ✓ **Ermelo gaat** regelmatig een parkeeronderzoek doen in heel de gemeente, om de gemeentelijke parkeersituatie in volle omvang te monitoren en dit beleidsmatig in te zetten. De onderzoeksmethode en –aanpak wordt nader bepaald.

Recreatiegebieden

De parkeergelegenheden in de recreatiegebieden zijn versplinterd en er is soms sprake van overlast door parkeren op ongewenste plaatsen. Daarnaast zorgen de vele parkeergelegenheden ervoor dat onze toeristen met hun auto tot ver de buitengebieden in rijden. Ermelo gaat onderzoeken of er strategische plekken (transferia) in de gemeente te vinden zijn waar het toeristisch parkeren aan de rand van de recreatiegebieden geconcentreerd kan worden. Buiten het feit dat campinggasten gewoon met de auto richting de campings moeten kunnen, proberen

* Parkeerwegen en verdere infrastructuur voor parkeren niet meegerekend.

we dagtoeristen te verleiden om te parkeren op deze concentraties (waar de auto kan worden ingeruild voor een deelfiets of een ander soort vervoersmiddel om het gebied te verkennen).

- ✓ **Ermelo gaat** onderzoek doen naar strategische, toeristische parkeerlocaties, om versplintering en toeristisch autoverkeer in de buiten- en recreatiegebieden te verminderen.

Onze visie op lopen en 'lopen-plus'.

'Lopen-plus' en lopen draagt op meerdere manieren bij aan onze doelen en ambities

Lopen, en specifiek ook gebruikers van scootmobiel en andere loop 'hulpmiddelen' ('lopen-plus'), is de meest vanzelfsprekende, duurzame, gezonde en minst belastende wijze van verplaatsen. Verder draagt lopen bij aan het verlagen van de verkeersdruk en het verbeteren van de verkeersveiligheid. En veel voetgangers en 'lopers-plus' voor de deur betekent meer klandizie voor lokale ondernemers. Als meer mensen kiezen voor lopen, vermindert dat de druk op de openbare ruimte. Er ontstaan meer kansen om onze leefomgeving aantrekkelijker te maken. Dit werkt ook andersom. Door de leefomgeving aantrekkelijker te maken, zullen meer mensen de keuze maken om te voet te gaan.

Voor kleinere afstanden is te voet gaan – of met de fiets – vaak een goede verplaatsingswijze. Om lopen te stimuleren, zetten we in op nabijheid, aantrekkelijkheid en toegankelijkheid. In het dorp zijn veel afstanden goed beloopbaar. De loopduur wordt beïnvloed door barrières zoals het spoor, maar ook door drukke wegen die lastig zijn over te steken. We kiezen daarom voor een fijnmazig netwerk van routes en oversteekplaatsen, waar voetgangers zo veel mogelijk voorrang hebben en korte wachttijden hebben bij kruisingen.

Wanneer de openbare ruimte daartoe uitnodigt, maken meer mensen de keuze om te gaan lopen. De openbare ruimte wordt aantrekkelijker door meer variatie in activiteiten, functies en voorzieningen toe te voegen. Kleine aanpassingen, zoals het plaatsen van bankjes, kunnen daarbij soms al een groot effect hebben. Ook sociale veiligheid draagt bij aan de aantrekkelijkheid van looproutes. Investeren in een betere, meer diverse, sociaal veilige en aantrekkelijker openbare ruimte met meer ruimte voor recreatie, sport en ontmoeting, is een directe investering in de voetganger.

Wij willen juist in Ermelo dat zo veel mogelijk mensen zelfstandig meedoen aan de maatschappij en dat onze openbare ruimte daarop is ingericht. De openbare ruimte moet daarom voor alle voetgangers toegankelijk zijn, dus ook bijvoorbeeld voor personen met een kinderwagen, rolstoel en met verminderd of geen zicht. Dit betekent in ieder geval dat we de voetgangersruimte zo veel mogelijk vrij houden. De beschikbare ruimte voor voetgangers wordt soms gedeeld met terrassen, uitstal van winkels, fietsparkeren en straatmeubilair. Hoe drukker de plek, hoe minder voetgangersruimte er vaak overblijft. Hiermee komt de toegankelijkheid onder druk te staan. We zullen de openbare ruimte zo moeten ontwerpen dat de voetganger niet in de verdrukking komt en handhaven op excessen.

Er zijn in Ermelo al enkele zogenaamde zorgroutes gerealiseerd. Deze routes vanaf de zorginstellingen naar het centrum van Ermelo zijn een belangrijke pijler voor de



zorgidentiteit die de gemeente wilt uitstralen. De knelpunten die zich op de routes aandienen, wil Ermelo aanpakken. Het gaat hier met name om de oversteekvoorzieningen en de 'hinderobjecten' op de looproutes. Daarnaast wordt ingezet op een uitbreiding van het aantal hoofdroutes voor mensen met een functiebeperking. Hierbij gaat het voornamelijk om looproutes vanuit woonwijken, waar steeds meer 'minder validen' zelfstandig of onder begeleiding gaan wonen.

- ✓ **Ermelo gaat** in de volle breedte kijken naar verbetering van looproutes van en naar het centrum.

Looproutes en het openbaar vervoer

Lopen heeft verreweg het grootste aandeel in het voor- en natransport bij het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer functioneert beter met een goed en aantrekkelijk voetgangersnetwerk. Daarom is het cruciaal dat bushaltes en ons treinstation goed te voet en door 'lopers-plus' bereikbaar zijn. Kortom: meer ruimte voor voetgangers en 'lopers-plus' draagt niet alleen bij aan de doelen van ons mobiliteitsbeleid, maar is ook helemaal verweven met andere ambities, zoals een gezondere samenleving, inclusiviteit en het versterken van onze lokale economie.

Reizigers met het openbaar vervoer komen vaak aan per trein om vervolgens hun reis te voet verder af te leggen naar bijvoorbeeld een zorginstelling of het dorp. Om het OV te stimuleren, zijn uitstekende looproutes cruciaal.

- ✓ **Ermelo gaat** bestaande looproutes naar het station verbeteren. We zorgen ervoor dat bushaltes herkenbaar zijn en op logische locaties liggen in bestaande of nieuwe looproutes. Ook zorgen we voor voldoende en veilige oversteekplekken om de haltes te bereiken.

Uitgangspunt trottoirs

Voetgangers en andere doelgroepen die gebruik maken van trottoirs en loopgedeelten dienen goed en veilig hiervan gebruik te kunnen maken. Dit betekent dat de trottoirs en loopgedeelten minimaal moeten voldoen aan de gestelde eisen ten aanzien van comfort, veiligheid en toegankelijkheid. De bestaande barrières moeten zoveel mogelijk worden opgeheven, en op die manier het gebruik gestimuleerd wordt. Speciale aandacht moet worden geschonken aan de toegankelijkheid van openbare gebouwen en voorzieningen.

- ✓ **Ermelo gaat** aandacht schenken aan het onderhoud van trottoirs, daarbij ook kijkend naar comfort op het trottoir, in de vorm van obstakels of breedte.
- ✓ **Ermelo gaat** de mogelijkheid onderzoeken van een reparatie- en onderhoudsplan, waarbij niet wordt gewacht op de aanpak van aangrenzende wegen.
- ✓ **Ermelo gaat** kijken naar de plekken waar op dit moment nog *geen* voetgangersvoorzieningen zijn, maar deze wel gewenst zijn. Voorkomen moet worden dat bewoners en gasten van Ermelo onnodig van de rijbaan en/of fietspad gebruik maken, en hierdoor vaker kiezen voor een minder duurzame verplaatsing.



Onze visie op de fiets en nieuwe vormen van (elektrische) fietsen.

Wat voor 'lopers-plus' en lopers geldt, geldt ook voor fietsers: meer ruimte voor fietsers draagt niet alleen bij aan de doelen van ons mobiliteitsbeleid, maar is ook helemaal verweven met andere ambities, zoals een gezondere samenleving, inclusiviteit en het versterken van onze lokale economie. De fiets is om meerdere redenen een duurzaam en gezond vervoersmiddel.

Het fietsgebruik neemt nog steeds toe. En we willen dat het aandeel fiets blijft groeien. Zowel over grotere afstanden als in het dorp. Daarbij zijn bijvoorbeeld e-bikes, speed pedelecs en bakfietsen sterk in opkomst. Dat betekent dat op de beperkte ruimte op de fietspaden de verschillen in snelheid en massa groter worden. Naar verwachting neemt de druk nog verder toe met de opkomst van (elektrische) (deel)snorfietsen en cargo-bikes (elektrische bakfietsen voor vrachtvervoer). Bepaalde groepen kwetsbare fietsers, zoals ouderen, cliënten uit zorginstellingen en (kleine) kinderen, dreigen af te haken. Dat willen we voorkomen, want in een inclusieve gemeente als Ermelo moet iedereen overal kunnen fietsen.

Één van de kernpunten onder het thema 'bereikbaar en toegankelijk' in de Omgevingsvisie is: Ermelo fietsvriendelijke gemeente. We blijven daarom het gebruik van de fiets onder onze inwoners en bezoekers actief stimuleren. Op verschillende facetten gaat Ermelo hiermee aan de slag. Dat doen we op het gebied van de kwaliteit van het gemeentelijk fietsnetwerk, van de fietsvoorzieningen, door meer ruimte te bieden aan de fietser door middel van fietsstraten en door de fiets een prominente plek te geven bij ontwikkellocaties.

Fietsstad

Ermelo vindt dat elke fietser zich onbezorgd door stad en land moet kunnen bewegen. Zonder zich druk te hoeven maken over hun veiligheid, drukte op fietspaden, landbouwverkeer, onvoldoende fietsenstallingen of files voor verkeerslichten in de ochtendspits. Ermelo wil fietsstad worden. Dit is een landelijk felbegeerde prijs van de Fietsersbond.

- ✓ **Ermelo gaat onderzoeken wat de criteria zijn en wat we moeten doen om fietsstad te worden**

Fietsnetwerk

Het centrale uitgangspunt van het fietsnetwerk is dat alle belangrijke bestemmingen (zoals het centrum, de winkels, treinstation, sportparken en bedrijventerreinen) voor fietsers goed en veilig te bereiken zijn. Niet alleen binnen de gemeentegrenzen, maar ook in de omliggende gemeenten (regionaal netwerk). Binnen ons gemeentelijk fietsnetwerk onderscheiden we drie categorieën: het primaire fietsnetwerk, het secundaire fietsnetwerk en het recreatief fietsnetwerk.

Primair fietsnetwerk

De kwaliteit van het fietsnetwerk hoeft niet op iedere route even hoog te zijn. Juist daar waar veel gefietst wordt, moet het kwaliteitsniveau goed zijn. Ook vallen hieronder de 'schakels' die nog worden aangelegd. Deze routes zijn onderdeel van het primaire fietsnetwerk. Voor het primaire fietsnetwerk is de utilitaire fietser, de schoolgaande of werkende fietsgebruiker, leidend. De prioriteit voor de fietser is hier het hoogst. Er kan deels overlap plaatsvinden met het recreatief netwerk.

Recreatief fietsnetwerk

Het recreatief fietsnetwerk is er hoofdzakelijk voor bedoeld om de recreatieve fietser

te bedienen. Het fietsknooppuntennetwerk fungeert hiervoor als basis, en wordt daar waar nodig verbeterd en uitgebreid (o.a. door het online meldsysteem).

Secundair fietsnetwerk

Het secundaire fietsnetwerk is bedoeld om het hoofdnetwerk te verfijnen, met logische koppelingen en (tussen)verbindingen. Hier ligt geen directe prioriteit. Het secundaire netwerk zal het hoofdnetwerk moeten 'bedienen', ook binnen de woonwijken richting de hoofd fietsroutes.

Samenhang en ontbrekende schakels

Binnen samenhang is het vooral belangrijk dat het fietsnetwerk compleet is. Ontbrekende schakels dienen dan ook zoveel mogelijk gedicht te worden. De volgende ontbrekende schakels worden door Ermelo onderkend:

- 1 Verbinding tussen de Julianalaan en Horsterweg (evt. ten westen van spoor)
- 2 Het centrumgebied, met name de noord-zuid routes
- 3 Verbinding tussen Fokko Kortlanglaan en Oude Nijkerkerweg
- 4 Vrijliggende fietsvoorziening Watervalweg
- 5 Verbinding (grootschalige ontwikkeling Strand Horst met centrum van Ermelo en het bos/heide)
- 6 Een betere verbinding tussen Horst en Zeewolde
- ✓ **Ermelo gaat aan het primaire netwerk krijgt binnen Ermelo de meeste aandacht besteden wanneer het de basiseisen voor een hoofdnetwerk betreft (directheid, comfort, veiligheid, etc.). De ontbrekende schakels in het gehele gemeentelijk fietsnetwerk worden nader onderzocht en mogelijk in project ingebracht.**

Fietspaden

Van fietsers naar 'fietspadgebruikers'

Het fietspad is allang niet meer het domein van alleen de gewone fiets. De elektrische tweewielers, zoals de e-bike en de speed-pedelec, winnen steeds meer aan terrein. Met oog op 2030 is het de verwachting het gebruik van elektrische fietsen verder gaan toenemen. Verder is er een opkomst van bijvoorbeeld de e-step en andere nieuwe, innovatie manieren van elektrisch verplaatsen. Bovendien is Ermelo een gemeente met een bovengemiddeld aantal zorginstellingen, waardoor er ook, meer dan in andere gemeenten, scootmobielen en gehandicaptenvoertuigen op de fietspaden zijn te vinden. Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat het aanbod van verkeer op de fietspaden meer divers zal worden, met alle kansen en implicaties van dien. De implicaties op gebied van snelheid zullen zich met name voordoen buiten de kern, waar de snelheidsverschillen hoger zullen liggen.

- ✓ **Ermelo gaat invulling geven aan haar ambitie om, in samenwerking met de provincie Gelderland, fietspaden te verbreden. Vooral in de bossen en de recreatiegebieden heeft de gemeente (te) smalle fietspaden.**
- ✓ **Ermelo gaat zich inzetten voor het terugdringen van het regioverkeer door de aanleg van snelfietsroutes tussen de grotere plaatsen in de regio zoals Apeldoorn, Zwolle, Amersfoort (krijgt ook aandacht binnen Noord Veluwe Bereikbaar).**

> [Kaart fietsnetwerk \(klik hier\)](#)

Fietssuggestiestroken en fietsstraten

De criteria voor het aanbrengen van fietssuggestiestroken kunnen zijn een schoolomgeving, hoge(re) fietsintensiteit of andere knelpunten waarbij een visuele vernauwing wenselijk is. Als straten in woongebieden of buiten de bebouwde kom een autoluw karakter dienen te krijgen kunnen deze worden ingericht als fietsstraat.

- ✓ **Ermelo gaat** onderzoeken waar het mogelijk en wenselijk is om fietssuggestiestroken of fietsstraten toe te passen.

Stallingen en laadpunten

Een belangrijk punt is verder het fietsparkeren. Om het fietsen richting bijvoorbeeld het centrum aantrekkelijker te maken, moeten ook voldoende stallingsvoorzieningen aanwezig zijn. Er dienen op de juiste plaatsen extra fietsvoorzieningen te worden gerealiseerd. Daarbij is het goed om in acht te nemen dat er grote verschillen zijn tussen het zomerseizoen ('toeristenseizoen') en het winterseizoen. De behoefte aan fietsparkeerplekken is in het zomerseizoen significant hoger.

Omdat het gaat om een seizoensgebonden vraag, wil Ermelo ook flexibel met de fietsparkeervraag omgaan. Dat kan door in het toeristenseizoen *hybride fietsenstallingen / pop-up stallingen* te plaatsen in het centrum, als tijdelijke faciliteiten op een aantal openbare parkeerplekken voor auto's. Op deze manier kan in de zomer het centrum ook autolouwer gemaakt worden, met meer ruimte voor de (toeristische) fietsers. Zodra het toeristenseizoen voorbij is, kunnen de openbare parkeerplaatsen weer ten gunste komen van de bezoekers per auto.

Laadpunten

Het opladen van de elektrisch fiets gebeurt bijna altijd thuis via het gewone stopcontact. De gemeente ziet twee openbare locaties waar elektrisch laden van fietsen extra aandacht kan krijgen: in de openbare fietsenstallingen en in de buurt of bij horecagelegenheden.

- ✓ **Ermelo gaat** in het toeristenseizoen extra fietsparkeerplekken realiseren in de vorm van *pop-up stallingen*. Openbare parkeerplaatsen die normaal gesproken voor de auto zijn bedoeld, komen dan ten gunste van de (toeristische) fietsers.

**Spoor**

Stimuleren van de fiets betekent ook het weghalen van belemmeringen en knelpunten. Een duidelijk knelpunt in onze gemeente zijn de spoorwegovergangen met de zogenaamde barrièrewerking. Een ongelijkvloerse verbinding zou het knelpunt voor fietsers kunnen wegnemen. De realisatie van een ongelijkvloerse verbinding heeft voor het fietsverkeer een positieve impact, vooral omdat niet langer hinder wordt ondervonden van de 'dichtligtijden' (de tijden wanneer de spoorbomen omlaag zijn). De realisatie van een onderdoorgang is echter kostbaar en bovendien moet de technische haalbaarheid worden onderzocht. De spoorwegovergangen Van Asch van Wijcklaan met name en ook Horsterweg komen in aanmerking voor een dergelijk onderzoek.



Het is een te onderzoeken optie om van de Van Asch van Wijcklaan een langzaam verkeersoverweg te maken. De vraag is of doorgang voor hulpdiensten hier noodzakelijk is. In het algemeen zal de bereikbaarheid van/door hulpdiensten onderzocht worden in relatie tot de dichtligtijden.

- ✓ **Ermelo gaat** de mogelijkheid onderzoeken voor een ongelijkvloerse verbinding ter hoogte van de spoorovergangen Van Asch van Wijcklaan en Horsterweg.

Comfort, verlichting, onderhoud

Om te zorgen voor een comfortabel fietsnetwerk, wordt gestreefd naar een verharding die prettig fietst. De voorkeur gaat uit naar een gesloten verharding (voorkeur asfalt). Daarbij is het ook van belang dat de fietsvoorziening voldoende breed is, zodat men voldoende ruimte heeft om te fietsen en inhalend (fiets)verkeer of tegemoetkomend (fiets)verkeer veilig kan passeren. Daarnaast wordt de verharding op de hoofd fietsroutes voorzien van een herkenbare rode deklaag.

Indien snelheidremmende maatregelen op de fietsvoorziening noodzakelijk zijn, dan worden deze uitgevoerd als sinusvormige drempel zodat de fietser hier zo min mogelijk hinder ondervindt. Verder is een goed zicht op de fietsvoorziening belangrijk door het gebruik van goede en herkenbare verlichting.

- ✓ **Ermelo gaat** verder met het nastreven van een bepaald kwaliteitsniveau voor haar fietsnetwerk. Leidend daarbij zijn de richtlijnen zoals opgesteld door het CROW.
- ✓ **Ermelo gaat** t.a.v. budgettering rekening houden met (extra) onderhoud van de fietspaden.

Onze visie op klimaatadaptatie

Bij het inrichten van nieuwe wijken en gebieden moet er rekening gehouden worden met wateroverlast, droogte en hittestress. Maar zeker ook in de bestaande omgeving zijn aanpassingen aan de openbare voorzieningen en gebouwen noodzakelijk. De urgentie om Nederland hierop voor te bereiden wordt steeds groter, uit recent onderzoek blijkt dat overstromingen, hitte en droogte op vrij korte termijn desastreuze gevolgen kunnen hebben voor onze leefomgeving.

Op basis van verschillende beheerprogramma's en (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen zal een (mee)'koppelkansenkaart' worden opgesteld waardoor werk met werk zal worden gemaakt en wordt gehandeld op basis van de Visie Klimaatadaptatie (2020).

Een flink deel van de openbare ruimte in Ermelo is bedoeld voor verkeer. Dat kan de fiets, de auto, de voetganger of anderszins zijn. Momenteel is er een hoop aan het veranderen, zoals meer collectief vervoer, de opkomst van de elektrische fiets en de verandering die elektrische auto's met zich meebrengen. Hierdoor moet er nagedacht worden over andere manieren om de openbare ruimte in te richten.

Deze veranderingen bieden kansen om adaptief te denken. Ondanks dat je meebeweegt vergen type oplossingen inzicht, tijd én middelen.

- ✓ **Ermelo gaat** zich inspannen om binnen de mogelijkheden en uitvoering van deze Mobiliteitsvisie zoveel als mogelijk mee te werken om adaptief te werken

Onze visie op het openbaar vervoer

De meeste verplaatsingen zijn vooral per fiets, lopend en met de auto. Maar bij de mobiliteit van en naar Ermelo is het openbaar vervoer verantwoordelijk voor 2 procent van de verplaatsingen en is dus een alternatief met groeipotentie qua gebruik.

Ons treinstation

Het station van Ermelo kent al veel voorzieningen: P+R terrein, K+R plekken, taxistandplaats, deelfietsen (OV-fiets), horeca, toiletten, watertappunt, brievenbus, toeristische fietsroutes (het station is een fietsknooppunt) en een aansluiting met een toeristische wandelroute (klompenpad). Wat ontbreekt is een hub-zuil, die zichtbaar maakt dat het station onderdeel uitmaakt van een netwerk van hubs, deelauto's, een toeristisch deelfietsstelsel met wayfinding. Met dat laatste wordt bedoeld dat de reiziger ter plekke wordt geïnformeerd over de routes richting de gewenste bestemmingen, en de locaties van de aanwezige vervoersopties. Ook een toeristisch deelfietsstelsel is kansrijk. Met eenvoudige maatregelen kan station Ermelo een grotere rol spelen als startpunt voor bijvoorbeeld recreatieve fietstochten op de Veluwe.

Bij het station ontbreekt er regionaal OV in de vorm van busverbindingen. Door het toevoegen van regionale busverbindingen maakt het treinstation een kwaliteitsslag in het aanbod van verschillende modaliteiten, en fungeert het tevens als hub voor regionaal OV.

- ✓ **Ermelo gaat** het hub-karakter van het station accentueren met onder meer een herkenbare zuil en betere wayfinding. En bekijkt de mogelijkheden voor het aanbieden van deelmobiliteit – in de vorm van deelauto's en (toeristische) deelfietsen.
- ✓ **Ermelo gaat** onderzoeken of de regionale busverbindingen kunnen worden toegevoegd aan het treinstation.



Zorghubs

Door bij zorginstellingen bijzondere voertuigen te delen, zijn bewoners van de instelling en de omgeving ervan beter mobiel. Denk aan gedeelde driewielers, deelauto's die geschikt zijn voor gehandicapten en een scootmobielpool. Het mobipunt bevat een comfortabele wachtruimte voor de hubtaxi, deelmobiliteit met bijzondere voertuigen, zoals driewielers, rolstoelgeschikte deelauto's en scootmobiel.

- ✓ **Ermelo gaat**, in samenwerking met partners, het concept van en de mogelijkheden voor een zorghub onderzoeken voor met name de locaties 's Heerenloo en Sonneheerd (Bartimeüs), om de bereikbaarheid en het mobiliteitsaanbod voor bewoners/bezoekers te verbeteren.

Buurtbus

De buurtbus (lijn 501 – Horst-Garderen) verzorgt het openbaar vervoer met een vaste 1-uurs dienst. Van de buurtbus wordt veel gebruik gemaakt. De ambitie van Ermelo is om de buurtbus in stand te houden, omdat het een duurzaam - en lokaal aantrekkelijke - mobiliteitsvorm is. Om het geschikt alternatief voor alle reizigers te maken, zal worden gekeken naar het rolstoeltoegankelijk maken van de bus.

- ✓ **Ermelo gaat** de buurtbus in stand houden en co-financiert het rolstoelvriendelijk maken van de bus.

Onze visie op Deelvervoer

Deelmobiliteit is sterk in opkomst en vergroot de vrijheid in mobiliteit voor iedereen. We zien een verandering ontstaan van het bezit van vervoersmiddelen naar het gebruik ervan (als service). Wij omarmen deze ontwikkeling, want deelmobiliteit draagt bij aan de overgang naar vervoer dat minder ruimte inneemt en schoon is. Daarnaast vergroot deelmobiliteit het keuzepalet aan vervoer, en kan het een oplossing bieden voor inwoners en bezoekers die zich geen eigen vervoersmiddel kunnen veroorloven, of door minder gebruik een alternatief zoeken.

Deelauto

Het autodelen brengt namelijk meerdere voordelen mee ten opzichte van privébezit, ongeacht plaats of regio. Zo is autodelen goedkoper dan het bezitten van een eigen (tweede) auto waar men eigenlijk maar weinig gebruik van maakt. Bovendien kan een deelauto een uitkomst bieden voor bewoners die geen eigen auto bezitten of voor wie het openbaar vervoer maar gedeeltelijk een oplossing is.

Ermelo ziet kansen voor autodelen bij de woonwijkuitbreidingen die in het verschiet liggen. Maar ook bij het realiseren van een autoluw centrum kan autodelen een rol spelen, omdat één deelauto meerdere privé auto's vervangt.

De rol die de gemeente binnen deze ontwikkeling vervult, is het attent maken van bewoners, met mogelijk stimuleringsacties. Ook liggen er kansen van gemeentelijke medewerkers om gebruik te maken van deelauto's die op korte afstand van het gemeentehuis een plek kunnen krijgen (bij bijvoorbeeld het treinstation, zoals eerder genoemd).

Deelfietsen

Een deelfietsensysteem binnen Ermelo is met name aantrekkelijk voor de toeristische sector. Voor utilitair gebruik zijn er bij het station OV-fietsen beschikbaar. Het doel is het aantal hiervan uit te breiden.

- ✓ **Ermelo gaat** de ontwikkeling van deelmobiliteit omarmen en zal dit promoten en eventueel door middel van acties stimuleren. Daarbij is ook het doel het aantal OV-fietsen uit te breiden.

Onze visie op Elektrisch laden

Laadpalen en laadpunten

De komende jaren zal het elektrisch vervoer in Ermelo gaan toenemen. Dat betekent dat er ook aandacht uitgegaan moet worden naar het opladen. We kunnen als gemeente op verschillende manieren invulling geven aan de invoering van laadinfrastructuur. De manier die Ermelo kiest is direct van invloed op de vervolgkeuzes:

1. Stimuleren: we kunnen ons actief gaan mengen in het plaatsen en regisseren van zowel publieke- als private laadinfrastructuur. Cofinanciering hoort daar ook bij.
2. Faciliteren: we kunnen, op aanvraag, publieke laadpalen faciliteren plaatsen op plekken waar bezitters van elektrisch vervoer niet op eigen terrein kunnen laden.
3. Reguleren: we kunnen ervoor kiezen zelf geen regie te voeren over aanleg en spreiding in de gemeente. En vanuit de markt ontwikkelingen mogelijk maken door alleen het bepalen van criteria voor het plaatsen van laadpalen.

Binnen de samenwerking tussen de provincies Gelderland en Overijssel is hiervoor een regionale aanpak opgesteld. Vanuit deze regionale aanpak wordt Ermelo ondersteund bij het opstellen van een gemeentelijke plan voor laadpalen, maar bijvoorbeeld ook laadpleinen. De ontwikkelingen op het gebied van elektrisch laden gaan hard. Er kan bijvoorbeeld steeds sneller worden geladen. Om deze reden wordt de regionale aanpak jaarlijks geactualiseerd samen met gemeenten. Er wordt een verband gelegd met het nieuwe parkeerbeleid.

- ✓ **Ermelo gaat** richting 2030, met ondersteuning van de Provincie, jaarlijks de koers voor laadpalen actualiseren, conform de doelen die zijn afgesproken in de regionale aanpak. Er wordt een verband gelegd met het nieuwe parkeerbeleid.

Onze visie op de Mobiliteitscoöperatie

Iedereen verplaatst zich dagelijks: van thuis naar school of naar het werk, alleen of samen met anderen, met of zonder bagage. Er zijn dus heel wat noden die ingevuld moeten worden. Noden die we vaak delen met anderen. Binnen mobiliteit kunnen er initiatieven ontstaan met een duurzaam karakter, of deze (moeten) worden gestimuleerd. Ermelo heeft als doel om een mogelijkheid hiervoor te bieden. Een 'mobiliteitsmakelaar' zou deze rol kunnen vervullen. Ook binnen het thema Vitaal speelt deze coöperatie een belangrijke rol. De coöperatie vervult een overkoepelende rol, waarbij de doelen zijn:

- Ondersteunen maatschappelijke initiatieven (bijv. deelmobiliteit en 'automaatje')
- Het uitwerken en coördineren van de (ontwikkeling van) de Zorghub
- Wmo vervoer niet als voorliggende voorziening in te zetten, maar de 'mobiliteitsmakelaar'. Met als doel het bevorderen van zelfstandigheid en mobiliteitsarmoede te bestrijden, en het wmo vervoer te verminderen.
- Domeinoverschrijdend werken (bijvoorbeeld sociaal, woningbouw, zorgsector)
- In samenwerking met Ermelo, Zeewolde, Harderwijk, Meerinzicht
- Actieve benadering thuiswonende senioren/ VVE's over mogelijkheden (voor de vraag uit)

- ✓ **Ermelo gaat** de mogelijkheden voor een Mobiliteitscoöperatie/mobiliteitsmakelaar nader onderzoeken.

Onze visie op Autoluw

Minder autobewegingen

Ermelo ambieert een centrum met minder autobewegingen. Dat wil zeggen dat het niet de aanwezigheid van de auto is die de boventoon voert, maar juist die van fietsers en voetgangers. Het ruimte creëren voor fietsers en voetgangers moet daar aan bijdragen.

Ermelo gaat kijken naar de volgende kansen voor het autoluw maken:

- ✓ Doorgaand verkeer door het centrum willen we weren (idealiter rijdt verkeer dat niet de bestemming centrum heeft, niet door de kern Ermelo. Uiteraard is dat niet volledig tegen te gaan. De verkeersstructuur van Ermelo zit zo in elkaar dat andere routes niet altijd mogelijk of aantrekkelijk zijn).
- ✓ Aanpak sluipverkeer
- ✓ Het weren van vrachtverkeer
- ✓ Parkeerplaatsen teruggeven aan de openbare ruimte.
- ✓ Het voetgangersgebied doortrekken.
- ✓ Bezoekersparkeren concentreren buiten het centrum.

Onze visie op Schone en slimme distributie

Door de sterke economische groei zet de verstedelijking van Nederland sneller door dan verwacht. Zo leidt de verstedelijking tot een stijging van het vrachtvervoer, omdat retail- en horecabedrijven bevoorraad moeten worden. De logistiek rond bouwprojecten gaat ook zorgen voor een stijging van het bouwverkeer en ook de groei van online consumentenbestedingen en bijbehorende pakketdiensten gaat haar tol eisen. Door alle transportbewegingen die dit tot gevolg heeft, gaat de geluidsoverlast en luchtvervuiling bovendien sterk toenemen, en zal ten koste gaan van de veiligheid.

Kansrijke initiatieven voor slimme 'stads'distributie-oplossingen verdienen een bredere toepassing. Om bepaalde delen van Ermelo leefbaar te houden, dient de logistieke sector met ketenpartners serieus werk te maken van de transitie naar een schone ('stads')distributie. Een voorbeeld is de uitstootvrije winkelbevoorrading van centra. Dit is mogelijk door het slim combineren van laad- en loslocaties of het creëren van 'hubs' aan de rand van de gemeente of kern, waar goederen worden verzameld en met elektrische voertuigen verder worden vervoerd. Een ander voorbeeld zijn bouwprojecten waarvan de logistieke operatie vanuit één centraal verzamelpunt wordt uitgevoerd. Met als resultaat een hogere efficiency, snellere oplevering én lagere CO₂-uitstoot.

Door de krachten in de keten en met lokale overheden te bundelen, kan de logistieke sector stappen zetten om de transformatie te realiseren. "Bundeling van innovatiekracht en logistieke kennis maakt de weg vrij naar een schonere leefomgeving.

Ermelo gaat, naast de huidige bevoorradingspraktijk, (indien mogelijk) het volgende onderzoeken:

- ✓ Algemeen: overlast beperken en veiligheid vergroten
- ✓ Parkeren langs A28 gebruik als buffer (afroeplocatie)
- ✓ De mogelijkheden voor een duurzame distributiehubs
- ✓ Het werken met duidelijke tijdsvensters en verbod op parkeren inzetten.
- ✓ Kleinschalig vervoer – stadsdistributie voor MKB.



VEILIG ERMELO

MOBILITEITSVISIE 2022-2030



Ermelo is een omgeving waarin de inwoner zich veilig voelt, kan ontspannen en recreëren. Veiligheid is een randvoorwaarde om je goed te kunnen verplaatsen. De gemeente Ermelo onderschrijft daarom de ambities uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030):

WE STREVEN NAAR 0 VERKEERSSLACHTOFFERS IN 2030

Het SPV2030 kent een risico-gestuurde aanpak waarmee problemen met betrekking tot verkeersveiligheid in kaart worden gebracht. Op basis daarvan stellen alle betrokken partijen in de regio een gezamenlijk uitvoeringsprogramma op om die risico's te verminderen. Het SPV2030 onderscheidt de risico's voor verkeersveiligheid landelijk in negen thema's: veilige infrastructuur, heterogeniteit in het verkeer, technologische ontwikkelingen, kwetsbare verkeersdeelnemers, onervaren verkeersdeelnemers, rijden onder invloed, snelheid in het verkeer, afleiding in het verkeer en verkeersovertreders.

Woonwijken moeten veilig bereikbaar zijn voor alle vervoerwijzen. Bij het ontwerpen van nieuwe woonwijken en herstructureringen wordt gedacht vanuit de voetganger en fietser. Dagelijkse voorzieningen zijn voor voetgangers en fietsers via directe routes bereikbaar. In het woongebied zelf is de auto te gast.

Kaders uit het Maatschappelijk Raadsprogramma Mobiliteit 2020

Binnen het thema veiligheid (gericht op gedrag, preventie en weginrichting voor de diverse verkeersdeelnemers):

- Het gebruik van de fiets te stimuleren, met onder andere veilige fietsroutes en fietspaden, ook in het buitengebied, en waar mogelijk gescheiden verkeersstromen van vrachtverkeer en fietsers;
- Speciale aandacht te schenken aan de veiligheid rond scholen, zowel op het gebied van weginrichting als bij de locatiekeuze voor scholen. Zo zouden de Dirk Staalweg en Paul Krugerweg een fietsstraat kunnen worden.
- De snelheidsregimes voor de gehele gemeente te onderzoeken, waarbij de fietser voorop staat, het om veilige wegen moet gaan en er oog is voor een goede ontsluiting van de diverse gebieden. Hierin mee te nemen dat 30km/h-zones ook als zodanig ingericht moeten worden.
- Speciale aandacht te schenken aan de ontsluiting van Ermelo en de verschillende deelgebieden, waarbij de afwikkeling van het vrachtverkeer een belangrijk onderdeel is. Een eventuele ontsluiting van de rotonde bij Groot Horloo moet hierin meegenomen worden.
- Speciale aandacht te schenken aan veiligheid in relatie tot het wild dat in en om de gemeente Ermelo leeft.

We richten ons binnen het thema Veilig op de volgende aandachtsgebieden:

- het SPV 2030
- duurzaam veilig en inrichting wegen
- schoolomgeving en schoolfietsroutes
- drukte op het fietspad
- auto te gast
- afleiding in het verkeer
- educatie
- vrachtverkeer
- ongevallen en knelpunten
- geloofwaardige snelheden



Onze visie op het SPV 2030

Het Strategische Plan Verkeersveiligheid (SPV2030) is een landelijke aanpak waarmee alle overheden samenwerken aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Het draait hierbij om het herkennen van risico's, om onveilige situaties te voorkomen.

- ✓ **Ermelo gaat**, onder regie van de provincie Gelderland, aanhaken op SPV2030 en mede een regionaal uitvoeringsprogramma opstellen.

Onze visie op duurzaam veilig en inrichting wegen

30km-uur binnen de bebouwde kom

De Kamer heeft een motie aangenomen dat de leidende maximum snelheid binnen de bebouwde kom wordt teruggebracht van 50 naar 30km-uur. Een limiet van 50km-uur is alleen toegestaan op doorgaande wegen als de verkeersveiligheid niet in gevaar is.

- ✓ **Ermelo gaat** onderzoeken of de ambitie om 30km-uur binnen de bebouwde kom in te stellen (of te behouden) tenzij er (zwaarwegende) argumenten zijn om een weggedeelte 50km-uur te laten, haalbaar is. De categorie 'GOW30' wordt geïntroduceerd: een ETW 'look' met het behoud van een ontsluitingsfunctie.

60km-uur buiten de bebouwde kom, 30km-uur in buurtschappen

Op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom moet overal de limiet 60km-uur aanwezig zijn. Dit is een compromis tussen eisen voor enerzijds doorstroming en anderzijds (fiets)veiligheid. De fysieke snelheidsremmers beperken zich over het algemeen tot de kruisingen (plateaus). Op de wegvakken worden vaak kantmarkeringen aangebracht (een onderbroken lijn op enige afstand van de kanten, soms rood geasfalteerd), waardoor in het midden van de rijbaan een rijloper voor motorvoertuigen ontstaat. Dit leidt tot een visuele versmalling van de weg en daarmee tot lagere snelheden. De kantstroken aan weerszijden van de rijloper kunnen bij voldoende breedte door fietsers gebruikt worden, of er is sprake van een aparte fietsvoorziening.

Een buurtschap kan worden aangemerkt als een 'woongebied' op kleine schaal. Verblijven op een prettige en veilige manier is ook in de buurtschappen van groot belang. Een maximum snelheid van 30km-uur is ook hier een veilige snelheid.

- ✓ **Ermelo gaat** uitvoering geven aan de ambitie om het Ermelose buitengebied uit enkel 60 km zones te laten bestaan, met uitzondering van de belangrijke gebiedsontsluitingswegen. Ermelo stelt 30km-uur in als maximum snelheid voor de buurtschappen.

Onze visie op verkeer en wild

Veiligheid gaat primair over weggebruikers, maar ook over de confrontatie tussen weggebruikers en overstekend wild. Het doel is om wild en weggebruikers te scheiden, waardoor er geen confrontatie mogelijk is. Echter zijn er een aantal dootrekgebieden waar dit niet te realiseren is. Daar willen we het wild ruimte geven en het gedrag van de verkeersgebruiker laten aanpassen. Dat doen we door de snelheid aan te passen van 80 naar 60km-uur. Daarmee creëren we duidelijkheid en veiligheid naar inwoners, toeristen en wildstand. Vrijwel alle wegen in Ermelo in het

buitengebied krijgen een snelheidsregime van 60km-uur, met uitzondering van een aantal wegen.

- ✓ **Ermelo gaat** onderzoeken of de resterende 80km-uur wegen zoals de Drieërweg, Spriederweg gedeeltelijk Garderenseweg ook naar 60km-uur gebracht kunnen worden.

Onze visie op schoolomgeving en schoolfietsroutes

De Veilige Schoolroute is bedoeld om zekerheid te bieden dat kinderen met zo min mogelijk autoverkeer of drukke kruispunten in aanraking komen.

De Veilige Schoolroute heeft voordelen voor de leerlingen, de ouders en de school:

- Kinderen gaan vaker (alleen) op de fiets
- Ouders hoeven zich minder zorgen te maken over het overig verkeer op de weg
- Kinderen hoeven minder rekening te houden met de omgeving, maar kunnen zich richten op het fietsen en al het plezier er om heen
- Het stimuleert meer beweging van de kinderen
- Door het fietsen naar school kunnen kinderen zich beter concentreren en kunnen beter leren

Om schoolomgevingen veiliger te maken kan er bijvoorbeeld een (tijdelijke) schoolstraat worden ingericht. Op de haal en breng tijden wordt de rijbaan voor de school afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Het haal en breng verkeer wordt op deze manier op afstand gehouden.

- ✓ **Ermelo vindt** het belangrijk dat zoveel mogelijk kinderen de kans krijgen om veilig en comfortabel te fietsen. Een veilige schoolroute draagt daar aan bij, en tenslotte ook aan het fietsgeluk in Nederland. Ermelo gaat i.s.m. alle scholen verkeersveiligheidsprojecten initiëren om zowel de schoolroute als de directe schoolomgeving verkeersveilig te maken. Er wordt ook onderzoek gedaan naar de mogelijke inrichting van schoolstraten.

De één gaat op de fiets naar school, de ander woont zo dichtbij dat hij kan lopen en sommige kinderen worden met de auto gebracht. Hoe je ook naar school gaat, het is vaak een drukte rondom de school. Auto's blokkeren de straat, ontnemen het zicht en ook fietsen van wachtende ouders kunnen een chaotisch geheel vormen.

Onze visie op drukte op het fietspad

Drukke op de fietspaden doet zich voornamelijk voor in bebouwde gebieden. De grootste fietsdrukke is voornamelijk te vinden in het centrum, op de routes naar scholen, op wegen met beperkte breedte met veel functies.

De primaire oorzaak van fietsdrukke is uiteraard het grote aantal fietsers, met name de hoge intensiteiten in de spits. Een factor, die (de gevolgen van) de drukte versterkt, is de grote verscheidenheid van fietspadgebruikers (oud, jong, snel, minder snel, onervaren, kwetsbaar, gemotoriseerd enz.). Vooral als men met verschillende snelheden rijdt, leidt dat tot inhaalbewegingen met hinder en risico's. De omvang van de voertuigen op het fietspad speelt een rol in combinatie met de ruimte op het fietspad en de omgeving. In diverse enquêtes in den lande worden enkele groepen fietspadgebruikers expliciet als bron van hinder of gevaar genoemd. Snorfietsen, die snel rijden en breed zijn, worden vaak genoemd. Scholieren, die breeduit fietsen en wielrenners in groepen worden enkele malen specifiek genoemd.

- ✓ **Ermelo gaat**, in het kader van de verkeersveiligheid en het stimuleren van het fietsen, de verkeersveiligheidsknelpunten in kaart brengen en deze verbeteren.

Onze visie op auto te gast

Bij deze term wordt snel gedacht aan een fietsstraat. Dat is enerzijds terecht, maar het is meer. Het is meer een principe of gedachtengoed. Het heeft veel in zich wanneer het gaat over verkeersveiligheid. Wanneer gemotoriseerd verkeer zich 'te gast' voelt én weet, dan zullen de bestuurders ander gedrag vertonen. Dát is het doel: gedragsverandering. Gebieden en locaties die zich hiervoor lenen kunnen worden aangepast op dit principe. De snelheid zal lager liggen, het aandeel gemotoriseerd verkeer zal dalen, en het langzame verkeer krijgt meer lucht en ruimte. Naast het verbeteren van de verkeersveiligheid zal het 't fietsgebruik stimuleren en bijdragen aan een groener en vitalere omgeving.

- ✓ **Ermelo gaat** onderzoeken waar het mogelijk is om het auto te gast principe door te voeren.

Onze visie op afleiding in het verkeer

Er is een groeiende afhankelijkheid van technologische hulpmiddelen en sociale media. Het gevaar van afleiding ligt daarmee steeds op de loer. Bewust je aandacht van de rijtaak afhalen moet taboe zijn in het verkeer. Zo snel als mogelijk dienen verkeersdeelnemers alert en ontspannen deel te nemen aan het verkeer, hun aandacht te hebben bij de rijtaak en gebruik te maken van veilige rijtaakondersteunende systemen. De omgeving leidt niet af of verleidt niet tot niet-rijtaak gerelateerde activiteiten.

- ✓ **Ermelo gaat** meewerken om de afleiding in het verkeer te bestrijden door in te zetten op campagnes en acties die hiermee samenhangen. 'Rij MONO' is daar een voorbeeld van.

Onze visie op educatie

Onder verkeerseducatie verstaan we elke vorm van formeel of informeel onderwijs dat zich richt op het aanleren en verbeteren van kennis, inzicht, vaardigheden en attitudes die noodzakelijk zijn voor een veilige verkeersdeelname, inclusief de wil om veilig aan het verkeer deel te nemen.

Aanbieders van verkeerseducatie kunnen scholen zijn (op basisscholen is verkeerseducatie een wettelijk verplicht onderdeel van het lespakket), maar ook verkeersveiligheidsorganisaties en ouders. Verkeerseducatie is in principe bedoeld voor alle verkeersdeelnemers in alle verkeersrollen. Het is daarmee dus niet alleen bedoeld voor kinderen, maar ook voor beginnende automobilisten, oudere automobilisten, beginnende berijders van elektrische fietsen, enzovoort. Permanente verkeerseducatie is gericht op het aanbieden van verkeerseducatie in alle levensfasen en verkeersrollen.

Educatie heeft effect, mits het programma goed is opgezet. Kenmerken van een goed opgezet programma zijn:

- Het richt zich op gedrag waarmee een duidelijke relatie met verkeersveiligheid is aangetoond.
- Het richt zich op de groep die het probleemgedrag vertoont; deze groep is in staat het gedrag te veranderen.
- Het houdt rekening met de redenen waaróm de groep het gedrag vertoont.
- Het biedt de mogelijkheid om te leren van eigen ervaringen.

- ✓ **Ermelo gaat**, i.s.m. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland, permanent aandacht besteden aan verkeerseducatie voor alle leeftijden en doelgroepen.

Onze visie op vrachtverkeer

Bedrijvigheid brengt vervoersbewegingen met zich mee. In het belang van de verkeersveiligheid is het doel om de confrontatie (het conflict) tussen het zware vrachtverkeer en de kwetsbare verkeersdeelnemer zoveel als mogelijk te elimineren. Ermelo heeft een aantal kleinschalige concentraties van bedrijven waarbij het vrachtverkeer gebruik maakt van woonstraten. De bewoners van Ermelo hebben aangegeven dat sommige routes van het vrachtverkeer zorgen voor onveiligheid en overlast. Vanwege de grote verschillen in massa en snelheid is er sprake van een relatief hoog potentieel risico.

- ✓ **Ermelo gaat** onderzoeken hoe de routes van het vrachtverkeer verbeterd kunnen worden door het zware verkeer van het langzame verkeer te scheiden. Hierbij worden ook de mogelijkheden voor speciale logistieke routes onderzocht (dit is tevens een item bij het thema 'Bereikbaarheid').

Onze visie op ongevallen en knelpunten

Ook in de huidige situatie komen er binnen de gemeente Ermelo knelpunten voor. Bij het uitvoeren van de bovengenoemde acties is de rode draad het doel dat slachtoffers in het verkeer in Ermelo worden voorkomen. Dit betekent niet dat er geen aandacht zal zijn voor de huidige knelpunten en/of aandachtlocaties. Integendeel, op basis van de analyse en inventarisatie worden huidige knelpunten adequaat opgepakt.

- ✓ **Ermelo gaat** op basis van de ongevalanalyse de huidige knelpunten en aandachtlocaties aanpakken.

Onze visie op geloofwaardige snelheden

Het ultieme streven is dat weggebruikers zich aan de maximum snelheden houden. Dit heeft een directe verbinding met de verkeersveiligheid. Harder rijden dan geoorloofd of veilig is, gebeurt zowel bewust als onbewust. Binnen het SPV2030 ligt de focus op motorvoertuigen waarvoor een maximum snelheid geldt en op het gedrag ten opzichte van deze limiet.

Elke weg kent een veilige en geloofwaardige snelheidslimiet en verkeersdeelnemers houden zich hieraan. Hierdoor vallen significant minder slachtoffers. Vier resultaten zorgen hiervoor:

- De inrichting van het wegennet sluit aan bij de (geloofwaardigheid van de) snelheidslimiet
- Er is een indicator vastgesteld voor de overschrijding van snelheden: deze wordt gemonitord en gehandhaafd
- De sociale norm rond snelheid is versterkt
- Het aantal bestuurders dat de maximumsnelheid overschrijdt neemt af, waar mogelijk ondersteund door nieuwe voertuigtechnologie

- ✓ **Ermelo zet in** op geloofwaardige snelheden door de inrichting zoveel als mogelijk hierop af te stemmen.



VITAAL ERMELO

MOBILITEITSVISIE 2022-2030



De bevolking van de gemeente zal de komende vijftien jaar met 5% toenemen. Tegelijkertijd neemt het aandeel ouderen ook toe. In 2018 had gemeente 5.800 AOW'ers. Naar verwachting zal dat in 2035 zijn opgelopen naar 6.500. Voor alle mensen, en specifiek voor ouderen en mindervaliden, is mobiliteit een middel om persoonlijke doelen te verwezenlijken, zoals het opzoeken van sociale contacten. Mobiliteit kan ook een intrinsieke waarde hebben voor mensen om zich gezond te voelen en daarmee als sociale recreatieve bezigheid gezien te worden. Met vitale mobiliteit bedoelen wij dat de mobiliteit zoveel als mogelijk door een actieve vorm wordt ingevuld, en ook dat het bijdraagt aan de mentale vitaliteit zodat mensen gemakkelijk kunnen reizen om in contact te komen met vrienden en familie, werk, zorg, onderwijs, sport en recreatie. De gemeente heeft hierin een faciliterende rol zodat inwoners mobiel kunnen blijven. Ermelo wil de mogelijkheden benutten om belangrijke verplaatsingsroutes voor voetgangers en fietsers te koppelen met gebieden waar ontmoeting centraal staat.

Met behulp van een burgerpanel heeft de raad in de Kerntakendiscussie de volgende beoogde maatschappelijke effecten benoemd voor de gemeente Ermelo:

- Ermelo is een sociale samenleving, met zo zelfredzaam mogelijke inwoners.
- een inclusieve gemeente, iedereen draagt bij en telt mee.
- een gemeente met een divers aanbod waarin elke inwoner zich kan ontplooiën.
- een gezonde gemeente met vitale inwoners.

Kaders uit het Maatschappelijke Raadsprogramma Ermelo 2020

Binnen het thema vitaal (vitale inwoners, vitale bedrijven):

- Het gebruik van de fiets te stimuleren, met onder andere voldoende voorzieningen in het centrum, zoals stallingen, en oplaadpunten voor elektrische fietsen; en de mogelijkheden te onderzoeken voor een autoluw centrum.
- Het fietspadennetwerk aan te sluiten op die van de omliggende regio's.
- Bij alle infrastructurele aanpassingen expliciet aandacht te schenken aan de toegankelijkheid voor mensen met een beperking.
- De welzijnsorganisaties te betrekken bij de uitvoering van de Mobiliteitsvisie.

We richten ons binnen het thema Vitaal allereerst op hoe vitaal we eigenlijk zijn in Ermelo? Vervolgens gaan we in op onze visie op de volgende aandachtsgebieden:

- Ouderen en langer thuis wonen
- Basismobiliteit en vervoersarmoede
- Ruimte voor ontmoeten
- Uitnodigen tot bewegen en actieve mobiliteit
- Beweegvriendelijke omgevingen
- Mindervaliden en visueel gehandicapten
- Begrijpelijk vervoersaanbod
- Zorghubs en vindbaarheid



Onze mobiliteitsvisie richt op alle inwoners en bezoekers van Ermelo. Voor veel mensen is mobiliteit een vanzelfsprekendheid, maar niet voor iedereen. Juist de bewonersgroep met een achterstand op het gebied van mobiliteit, vraagt om extra aandacht binnen de Mobiliteitsvisie. Iedereen moet mee kunnen - en durven - doen in de maatschappij. Het wegnemen van belemmeringen in het verkeer kan daaraan bijdragen. De maatschappelijke ontwikkelingen en belemmeringen waar we als gemeente oog voor moeten hebben, worden in de rest van dit hoofdstuk toegelicht.

Onze visie op ouderen en langer thuis wonen

Een maatschappelijk ontwikkeling, die ook in Ermelo is waar te nemen, is het langer zelfstandig thuis blijven wonen. Buiten het feit dat een deel van onze senioren het prettig vindt om op een zeker moment dichtbij de voorzieningen te wonen, is er ook een deel dat graag 'thuis' blijft wonen in de woonwijken, de buurtschappen of in het buitengebied.

Van de 85- tot 89-jarigen woont driekwart zelfstandig; van de 90- tot 95-jarigen nog altijd 60 procent. Het aantal mensen dat in een verzorgings- of verpleeghuis woont, daalt daarentegen al jaren. In 1980 woonde nog 20 procent van de 80-plussers in een verzorgings- of verpleeghuis; in 2010 nog maar 14 procent. Ermelo speelt op deze ontwikkeling in door te zorgen dat ook de langer thuiswonenden niet ontstoken zijn van mobiliteit.

- ✓ **Ermelo gaat** onderzoeken hoe ouderen op gebied van mobiliteit (in brede zin) optimaal gefaciliteerd kunnen worden om langer thuis te wonen, door zich goed en veilig te kunnen verplaatsen.

Onze visie op basismobiliteit en vervoersarmoede

In Ermelo groeit 1 op de 25 kinderen op in een huishouden met een bijstandsuitkering. Dat mag op het oog misschien weinig lijken, maar het gaat hier toch om een paar honderd kinderen in onze gemeente. Voor deze groep huishoudens is het risico op vervoersarmoede groot, omdat meerdere drempels worden ervaren. In de eerste plaats door de steeds meer onder druk staande betaalbaarheid van mobiliteit. Een andere veelvoorkomende drempel is het onvoldoende begrip hebben van het vervoerssysteem, dat daardoor onvoldoende of niet goed gebruikt kan worden.

Ermelo wil werken aan een 'basisbereikbaarheid'. Een beleid dat de bereikbaarheid centraal zet met het idee dat mensen recht hebben op een bepaald niveau van bereikbaarheid (omdat anders uitsluiting dreigt). Een (belangrijk) voorbeeld is de bereikbaarheid van het ziekenhuis St. Jansdal in Harderwijk. Deze bestemming moet bereikbaar zijn voor iedereen. Het openbaar vervoer vervult een belangrijke rol. Ook kunnen technologische/digitale middelen een rol spelen.

- ✓ **Ermelo gaat** invulling geven aan haar doel om vanuit mobiliteitsoogpunt de verbinding met het sociaal domein te zoeken, zodat er korte lijnen liggen voor oplossingen op maat. Er moet sprake zijn van een 'basisbereikbaarheid' door onder andere de bereikbaarheid met openbaar vervoer. De inzet van technologische/digitale middelen wordt onderzocht.

Onze visie op ruimte voor ontmoeten

De openbare ruimte is er niet alléén om snel en veilig van A naar B te komen. Die is er ook zodat mensen elkaar kunnen ontmoeten. Ruimte voor ontmoeten is cruciaal voor de levendigheid en sociale veiligheid op straat. Het kan daarbij eenzaamheid tegengaan en kan bijdragen aan een meer gelukkige bevolking. Iedereen heeft de afgelopen periode in verband met Corona kunnen ervaren hoe belangrijk het is ons te kunnen verplaatsen en mensen te ontmoeten, om samen deel te nemen aan activiteiten. Dat is goed voor ons geluksgevoel en welzijn.

- ✓ **Ermelo gaat** kijken welke kansen en mogelijkheden zijn te benutten om belangrijke verplaatsingen en –routes voor voetgangers, 'lopers-plus' en fietsers te koppelen met gebieden waar ontmoeting centraal staat.

Onze visie op uitnodigen tot bewegen en actieve mobiliteit

De openbare ruimte moet ook uitnodigen tot bewegen. Veel verplaatsingen binnen de kern(en) kunnen heel goed te voet of met de fiets worden gemaakt. Men pakt echter nog (te) vaak de auto, voor het gemak of uit gewoonte. Ermelo wil fietsen en lopen als manier van verplaatsen stimuleren. Daarvoor worden fiets- en voetpaden verbeterd en wordt het makkelijker gemaakt om wegen over te steken. Ook gaat de gemeente meer aandacht schenken aan prettige looproutes in de wijken en op bedrijventerreinen, zodat inwoners en werknemers gemakkelijker een ommetje kunnen maken.

Bij het thema Veilig komen de schoolomgevingen aan de orde. Bij aantrekkelijke schoolomgevingen wordt het lopen en fietsen gestimuleerd. De jeugd en de jongeren groeien meer op met 'actieve mobiliteit'. Hierdoor zal er meer gewend geraakt worden aan lopen en fietsen en minder aan het autogebruik.

- ✓ **Ermelo gaat**, ook vanuit het thema Vitaal, het fietsen en lopen stimuleren. Verder wordt er aandacht geschonken aan prettige looproutes in de wijken en op bedrijventerreinen, zodat inwoners en werknemers een ommetje kunnen maken. Veilige en prettige schoolomgevingen dragen bij aan de vitaliteit korte en lange termijn.

Onze visie op beweegvriendelijke omgevingen

De mens beweegt te weinig, zeker in dit digitale tijdperk. Actief zijn met een sport is goed, maar daarnaast zijn er ook vele andere kansen om te bewegen. Bijvoorbeeld naar school, naar het werk en de winkel. De manier waarop de openbare ruimte is ingericht kan mensen stimuleren om te bewegen. Maar ook beleid over verkeer en parkeren kan bijvoorbeeld het gebruik van de auto ontmoedigen. Mensen pakken bijvoorbeeld 's avonds eerder de fiets als er verlichting aanwezig is.

Een beweegvriendelijke omgeving het nog meer voordelen:

- versterken van de identiteit
- prestaties op school en werk
- vergroten van participatie van bewoners
- verbeteren van de sociale samenhang

- ✓ **Ermelo gaat** 'beweegvriendelijke' omgevingen stimuleren. Binnen projecten en beleid zal dit worden verwerkt en op een pragmatische manier ingebed.

Onze visie op mindervaliden en visueel gehandicapten

'Design for all', dat is ontwerpen waarbij rekening worden gehouden met de wensen van de diverse gebruikersgroepen. Voor visueel gehandicapten is belijning, voldoende licht en kleurcontrast belangrijk. En mensen in een rolstoel of op een scootmobiel hebben weer andere wensen. Als je visueel beperkt bent, dan is je wereld in het verkeer niet groter dan je voeten en de punt van je stok. Ermelo heeft als doel dat visueel gehandicapten zich veilig en comfortabel kunnen voortbewegen

- ✓ **Ermelo gaat** inzetten op een comfortabele, toegankelijke openbare ruimte, die 'goed begrepen' kan worden door minder valide reizigers en reizigers met een visuele beperking.

Onze visie op begrijpelijk vervoersaanbod

Tussen 5% en 8% van de beroepsbevolking van Ermelo heeft moeite met lezen en schrijven, dat zijn ca. 1.000 inwoners. Moeite met lezen en schrijven gaat vaak gepaard met minder digitale vaardigheden. Laaggeletterden hebben vaak moeite met het lezen van straatnaamborden en het reizen met het openbaar vervoer. Dat is problematisch, aangezien de 'leesbaarheid' van grote betekenis is voor de mogelijkheden van vervoer. Als die niet of onvoldoende wordt begrepen, dan daalt de feitelijke beschikbaarheid van mobiliteit navenant. Laaggeletterdheid vormt daarmee een aanzienlijke drempel om adequaat van het mobiliteitssysteem gebruik te kunnen maken.

Een begrijpelijk vervoersaanbod is niet eenzijdig te benaderen. Het vraagt om zowel een aanpak op macroniveau als op individueel niveau. Op macroniveau zijn er ontwikkelingen gaande die, buiten de directe invloed van Ermelo om, het reisgemak van de reizigers vergroten. Gedacht kan worden aan mobiele reisapplicaties, waarin eenvoudig taalgebruik samen met luisterfuncties de begrijpelijkheid kunnen vergroten.

Op het individueel niveau kan Ermelo samen met ketenpartners en bewoners ondersteunen. Een vorm van ondersteuning, die zich niet beperkt tot laaggeletterde bewoners, zijn OV-ambassadeurs. Ermelo vindt het belangrijk dat iedereen met het openbaar vervoer veilig en gemakkelijk kan reizen. Daarom geven OV-ambassadeurs, vrijwilligers, uitleg over reizen met trein en bus. Reizigers kunnen de OV-ambassadeurs telefonisch benaderen, of fysiek naar een inloopsprekkuur, om vragen over het openbaar vervoer te stellen.

- ✓ **Ermelo gaat** OV-ambassadeurs stimuleren en schenkt aandacht aan de begrijpelijkheid van het gemeentelijke vervoerssysteem voor reizigers. Technologische / digitale hulpmiddelen maken daar deel van uit.

Onze visie op zorg hubs en vindbaarheid

Ermelo bruist van de initiatieven die geënt zijn op de mobiliteit van ons allemaal. Dat geeft aan dat het wiel niet opnieuw uitgevonden hoeft te worden. Het gaat er meer om dat bewoners weet hebben van bestaande initiatieven, maar ook dat initiatieven onderling van elkaars activiteiten op de hoogte zijn. In dat opzicht ligt er voor Ermelo vooral een opgave in het beter *vindbaar* maken van mobiliteitsinitiatieven.

Deze opgave kan de gemeente coördineren, door informatievoorziening via de mediakanalen en het organiseren van bijeenkomsten voor initiatiefnemers. Binnen het thema 'Groen' komt de *Mobiliteitscoöperatie* aan de orde. De initiatieven, de verwerking en de 'verknoping' ervan kunnen door bijvoorbeeld de 'mobiliteitsmakelaar' behandeld worden.

Binnen het thema Groen komt het initiatief 'zorghub' aan de orde. Met het oog op vitaliteit kan er gezocht worden naar koppelingen (kansen). In eerste instantie is de hub gericht op een centrale uitwisseling of beschikbaar stellen van (duurzame) vervoermiddelen binnen de zorgsector. Ongetwijfeld is er sprake van koppelkansen binnen diverse domeinen/sectoren. Bij een actieve houding/werkwijze nemen de kansen toe.

- ✓ **Ermelo gaat** een belangrijke rol spelen in het coördineren, vindbaar maken en stimuleren van bestaande en nieuwe initiatieven op het gebied van mobiliteit. De mobiliteitsmakelaar heeft binnen dit proces een centrale rol.
- ✓ **Ermelo gaat** een actieve rol vervullen wanneer het gaat over de koppelingen en de kansen rond de Zorghub, met name gericht op vitaliteit.

BEREIKBAAR ERMELO

MOBILITEITSVISIE 2022-2030





Ermelo is een bereikbare omgeving. De gemeente wordt doorkruist door het spoor, de A28 ligt in de nabijheid, er is een aanwezigheid van diverse Provinciale N-wegen, en ligt in de nabijheid van Harderwijk en Putten. Ermelo is bedrijvig, in zowel de industrie als de recreatiesector, in de zorgsector en kent ook landbouwverkeer. Ook voor bewoners en mensen die zich willen vestigen in Ermelo is bereikbaarheid essentieel.

Het is voor Ermelo belangrijk om de economische (en toeristische) structuren op orde te houden en daar waar nodig te versterken. Een goede bereikbaarheid van economische sectoren draagt bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat en daarmee aan het versterken van die structuren. Daarom moet ieder bedrijventerrein in de gemeente zo optimaal mogelijk bereikbaar zijn. Het biedt ook kansen voor het verduurzamen van de logistiek. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan logistieke hubs die vervoersstromen bundelen en efficiënter vervoeren.

Met vele gebruikers van het wegennet, het spoor en de overige infrastructuur is daarom een scherpe blik op capaciteit, knelpunten, maar ook vooral kansen, gewenst. Al deze gebruikers moeten ook in 2030 veilig en gemakkelijk van A naar B kunnen komen.

Kaders uit het Maatschappelijk Raadsprogramma Ermelo 2020

Binnen het thema Bereikbaarheid (of daar aan gerelateerd) zijn deze kaders aangedragen:

- Speciale aandacht te schenken aan de ontsluiting van Ermelo en de verschillende deelgebieden, waarbij de afwikkeling van het vrachtverkeer een belangrijk onderdeel is. Een eventuele ontsluiting van de rotonde bij Groot Horloo moet hierin meegenomen worden.
- Met openbaar vervoer een goede verbinding met de omliggende regio's te realiseren.
- Het fietspadennetwerk aan te sluiten op die van de omliggende regio's (de visie op fietsen wordt binnen het thema Groen behandeld).

We richten ons binnen het thema Bereikbaarheid allereerst op het autonetwerk en de wegcategorisering. Vervolgens gaan we in op onze visie op de volgende aandachtsgebieden:

- Verkeersstructuur
- Barrièrewerking door het spoor
- Verkeersstructuur
- Barrièrewerking door het spoor
- Vrachtverkeer door de gemeente
- Landbouwverkeer
- Wayfinding: vindbaarheid en oriëntatie
- Digitalisering
- Gastvrije en bereikbare Veluwe
- Monitoring van het verkeer
- Openbaar vervoer



Onze visie op de verkeersstructuur

De *verkeersstructuur* van een gebied is de samenhang in het gebruik van de verkeersruimte door de verschillende soorten weggebruikers. De verkeersstructuur is één van de mogelijkheden om de *stroomfunctie* (doorgaand verkeer) en de *erffunctie* (verkeer in het woongebied) te scheiden. De andere manier is op basis van de ontsluitingsstructuur. Wegen van het interlokale hoofdnet hebben uitsluitend een stroomfunctie. Voor zowel binnen de bebouwde kom als daarbuiten wil Ermelo inspelen op huidige uitdagingen, maar tegelijkertijd ook vooruitkijken. De onderstaande weergave geeft de aandachtspunten weer voor de beide komsituaties, maar ook specifiek de 'westflank'.

Binnen de bebouwde kom

Ermelo gaat voor de gemeentelijke wegenstructuur werken aan de volgende ambities:

- ✓ Heldere, functionele en veilige wegenstructuur (aandacht Oude Telgterweg en rotonde Groot Horloo; onderzoek naar de effecten op de omgeving indien een rotonde bij Groot Horloo wordt opengesteld)
- ✓ Analyse en onderzoek naar de ontsluiting van het gebied Fokko Kortlanglaan en Horloseweg op de (hoofd)ontsluitingsstructuur
- ✓ Binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid van 30-km/h als uitgangspunt. Ermelo maakt alleen uitzonderingen voor wegen die een overduidelijke verkeersfunctie hebben of er andere (zwaar)wegende argumenten een rol spelen: daar blijft de maximale snelheid 50-km/h (waar bijv. vrijliggende fietspaden zijn).
- ✓ De erftoegangsweg met ontsluitingsfunctie (GOW30) wordt geïntroduceerd.
- ✓ Onduidelijke wegen qua functie en gebruik ('grijze' wegen) aanpakken en er worden geen nieuwe gecreëerd.
- ✓ Functie, vormgeving en gebruik zijn met elkaar in balans volgens Duurzaam Veilig.
- ✓ Onderzocht wordt of routing voor vrachtverkeer verbeterd kan worden ten behoeve van de veiligheid en leefbaarheid. Een verbinding om meer de westflank van Ermelo erbij te betrekken wordt onderzocht.

Buiten de bebouwde kom

- ✓ Buiten de bebouwde kom liggen alle erftoegangswegen in Ermelo in een 60-km/h gebied. Aandachtspunt is daarbij de 60-km/h een geloofwaardige snelheid moet zijn, met de juiste aandacht voor de inrichting.
- ✓ In principe sluiten erftoegangswegen gelijkwaardig aan, oftewel er is geen sprake van een apart ingestelde voorrangregeling. Zo ontstaat een eenduidig regime.
- ✓ In verband met de functionaliteit en verschillende modaliteiten worden enkele wegen met 30km als 'kader' nader uitgewerkt, zoals de Eendenparkweg.
- ✓ Binnen de grenzen van de buurtschappen wordt een snelheid van 30 km/h ingesteld, eventueel met gebruik van een zone aanduiding. Elke buurt/kern/gebied wordt onderzocht en er worden inrichtingseisen voor opgesteld.

Ontwikkelingen westkant

Aan de westkant van Ermelo wordt het drukker vanwege (meerdere) nieuwbouwontwikkelingen. Het doel is om de westkant veilig bereikbaar te houden, met een goede doorstroming. De druk op met name de Horsterweg gaat hierdoor toenemen. Ermelo doet daarom het volgende:

- ✓ Onderzoek naar de toename van het verkeer op de Horsterweg en eventuele andere toegangswegen richting het centrum (t.b.v. bepalen van de effecten).

Onze visie op de barrièrewerking van het spoor

Ermelo is verbonden met het spoor en dit biedt vele kansen. Echter doorsnijdt het spoor de kern van Ermelo en is er sprake van een barrière, met name tijdens de dichtligtijden. Op dit moment is er sprake van 10 minuten van het drukste uur dat de overwegen gesloten zijn.

Bij de geplande ruimtelijke ontwikkelingen komen de meeste nieuwe woningen aan de niet-centrumzijde (westzijde). Dit zorgt voor toename van verkeer dat het spoor gaat kruisen. Bij de gemeente Ermelo is, mede daardoor, de behoefte ontstaan om de verkeersstromen die het spoor kruisen, te optimaliseren.

Naast de barrièrewerking voor bewoners speelt ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten een belangrijke rol. Om de gestelde aanrijdtijden te behalen (wanneer 'elke seconde telt') is het doel om elke hindernis die de aanrijdtijd verlengt terug te dringen of te elimineren.

Op basis van een onderzoek concludeert ProRail dat er geen directe aanleiding is om overwegen in de gemeente Ermelo aan te passen. Dat heeft tot gevolg dat er voor ProRail nog geen reden is om met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in overleg te gaan om middelen vrij te maken om de overwegen in Ermelo aan te passen. De gemeente Ermelo kan, al dan niet samen met de Provincie Gelderland, zelf initiatief nemen om de weginrichting en de overwegen aan te gaan passen, en hiervoor op zoek gaan naar financiering. ProRail kan indien gewenst worden benaderd voor advies en ondersteuning hierbij.

- ✓ **Ermelo gaat**, in het kader van de bereikbaarheid en barrièrewerking, nader onderzoek naar de mogelijkheid tot optimalisatie van de overwegen Horsterweg, Van Asch van Wijcklaan en Telgterweg.

Onze visie op de bereikbaarheid van het centrum in het toeristenseizoen

Ermelo piekt met drukte in het toeristenseizoen. Het centrum is er dan sprake van veel bezoekers en gasten. Vanuit Veiligheid maar ook Bereikbaarheid is het gewenst om het centrum zelf zoveel als mogelijk verkeersluw te maken. Dit kan voor een bepaalde periode het geval zijn. Dit betekent iets voor de bereikbaarheid voor met name het gemotoriseerd verkeer, maar ook voor bijvoorbeeld bevoorradingsverkeer. Een 'seizoensscenario' zou hiervoor een mogelijkheid zijn. Hierbij worden ook de kansen en het stimuleren voor de fiets betrokken, en de gastvrijheid die Ermelo wil uitstralen richting haar gasten.

- ✓ **Ermelo gaat** de mogelijkheden om een 'verkeersluw seizoenscenario' te ontwikkelen - dat is gekoppeld is aan de toeristenpiek - onderzoeken.

> [Kaart wegennetwerk \(klik hier\)](#)

Onze visie op het vrachtverkeer door de gemeente

Binnen de kern van Ermelo vindt bevoorrading van ondernemingen plaats met vrachtwagens. Het is de praktijk dat chauffeurs vaak geen gebruik maken van de aangeboden of gewenste route maar zoveel mogelijk gebruik maken van navigatie of de kortste of snellere route nemen. Dit kunnen wegen/straten zijn die niet geschikt zijn om als doorgaande route voor vrachtverkeer te fungeren. Dit geldt voor zowel de bebouwde kom situatie als het buitengebied.

- ✓ **Ermelo gaat** invulling geven aan het doel om vrachtverkeer te weren waar dit ongewenst is, en zal nader onderzoeken waar dit verbeterd kan worden. In het uiterste geval kan worden overgegaan tot een geslotenverklaring voor vrachtverkeer (dit is tevens een item bij het thema 'Veilig').

Onze visie op het landbouwverkeer

Ermelo is een groene gemeente waar ook agrariërs een belangrijke plek hebben. Er is zowel binnen de bebouwde kom als daarbuiten sprake van landbouwverkeer. Vaak zijn het grote en brede voertuigen die gebruik maken van relatief smalle(re) wegen in het buitengebied. Het kan bijvoorbeeld tot onveiligheid en tot (berm)schade leiden. Landbouwmachines hebben een steeds groter bereik voor wat betreft het afleggen van afstanden. Een vastgestelde routing voor landbouwverkeer kan meer veiligheid en comfort opleveren. Dit kan ook op regionaal niveau voordelen met zich mee brengen.

- ✓ **Ermelo gaat** verder uitvoering geven aan goede bereikbare en veilige wegen waar sprake is van landbouwverkeer en onderzoekt, eventueel op regionaal niveau en in samenwerking met belangenorganisaties, of er sprake kan zijn van een routenetwerk voor landbouwverkeer.

Onze visie op wayfinding: vindbaarheid en oriëntatie

De weg vinden in een onbekende ruimte kan voor bezoekers en toeristen een stressvolle ervaring zijn. Dit is een ervaring die de meeste organisaties voor hun bezoekers willen voorkomen. Letterlijk vertaald, betekent wayfinding 'de weg vinden' of 'navigeren'. Psychologen bedoelen met wayfinding het gedrag en denken dat nodig is om de weg te vinden in de omgeving. Als het proces van wayfinding niet goed verloopt, is verdwalen het resultaat.

De juiste weg (vlot) kunnen vinden betekent ook een stukje gastvrijheid, met name wanneer het gaat om de bezoekers en recreanten die Ermelo aandoen. Om de juiste weg te vinden bestaand er hulpmiddelen zoals wegwijzers (bebording) en digitale middelen (apps, navigatie). Op de traditionele wijze is er sprake van borden die verwijzen naar plaatsen, doelen, bestemmingen. Echter krijgen deze borden steeds meer een oriënterende functie en maken weggebruikers steeds meer gebruik van apps en navigatiesystemen.

- ✓ **Ermelo gaat** inzetten op het gebruik van digitale middelen (bijvoorbeeld apps) in relatie tot wayfinding, en onderhoudt of plaatst bewegwijzering alleen wanneer het noodzakelijk is. Voorwaarde hierbij is dat er geen 'hiaten' ontstaan en er sprake is/blijft van continuïteit. In dit kader zal er ook overleg moeten plaatsvinden met de andere wegbeheerders.

Onze visie op digitalisering

Voertuigen kunnen tegenwoordig steeds meer zelf en zijn steeds vaker verbonden met hun omgeving (met apparaten, andere voertuigen en infrastructuur). Een situatie waarin voertuigen grotendeels zelfstandig kunnen rijden (autopilot en file-assistent), 'treintjes' van enkele vrachtwagens (truck platoons) en gedeelde busjes die op lage snelheid specifieke trajecten kunnen afleggen (zogenaamde POD's/people movers) komt steeds dichterbij. Doordat deze nieuwe generatie Connected en Automated Voertuigen (CAV's), maar ook het openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten en fietsers steeds vaker met elkaar verbonden zijn, maar ook met bijvoorbeeld nieuwe intelligente verkeerslichten (iVRI's), kunnen ze een substantiële bijdrage leveren aan het verbeteren van de doorstroming, de verkeersveiligheid en onze klimaatdoelen. Dit vraagt echter wel dat we onze fysieke en digitale infrastructuur hierop voorbereiden en dat we ook leren deze nieuwe mogelijkheden zo optimaal mogelijk in te zetten voor het bereiken van onze mobiliteitsambities.

In dat kader werken we al aan de uitvoering van de digitaliseringsopgave in Gelderland waarmee we toewerken door middel van een effectieve inrichting van het datalandschap door een versnelde digitalisering en organisatieontwikkeling in het wegbeheer naar het einddoel 90% actualiteit, betrouwbaarheid en correctheid van publieke mobiliteitsdata in 2023. De bij ons als wegbeheerder beschikbare publieke data is daarvoor essentieel en een belangrijke voorwaarde voor slimme mobiliteit. Om dit op orde te krijgen, stelt het regionaal datateam een implementatieplan op dat beschrijft welke data op welke wijze en op welk moment beschikbaar wordt gesteld. Maar ook wat er organisatorisch nodig is om datasets te leveren en hoe de continuïteit en kwaliteit daarvan wordt geborgd.

- ✓ **Ermelo gaat** binnen de digitaliseringsopgave en de Data-top 15 identificeren welke thema's voor onze gemeente meerwaarde bieden om op in te zetten. In het regionaal datateam maken we afspraken om het gewenste ambitieniveau te bereiken.
- ✓ **Ermelo gaat** onderzoeken hoe we gebruik kunnen maken van navigatiesystemen, apps en informatie van serviceproviders om het verkeer op een slimme en juiste manier over het wegennet te verdelen.

Onze visie op een gastvrije en bereikbare Veluwe

VisitVeluwe is de organisatie die de Veluwe op de nationale en internationale kaart zet als aantrekkelijke bestemming voor vakanties, zakelijke bijeenkomsten en congressen. Dat doet men samen met de (toeristische) bedrijven en Veluwse gemeenten als partners. Via de website van VisitVeluwe wordt uitgebreide informatie verstrekt over de mogelijkheden op de Veluwe zo ook de bereikbaarheid. Er wordt bijvoorbeeld verwezen naar parkeergelegenheden vanaf waar diverse activiteiten kunnen worden gestart.

Ermelo ondersteunt deze organisatie en zal door middel van de samenwerking de bereikbaarheid en gastvrijheid stimuleren voor de gasten van de Veluwe.

- ✓ **Ermelo gaat** voor gastvrijheid en goede bereikbaarheid voor haar gasten. In het kader hiervan wordt de samenwerking gezocht met organisaties als VisitVeluwe, en zal Ermelo zich inspannen om de bereikbaarheid te verbeteren en nóg gastvrijer te worden
- ✓ **Ermelo gaat** onderzoek doen naar de juiste organisatie van toeristenstromen en waar zij parkeren om nóg gastvrijer te zijn en bereikbaarheid meer centraal te organiseren (met de kansen voor het gebruik van duurzame vervoersmiddelen).

Onze visie op de monitoring van het verkeer

Meten=weten. Dit geldt ook voor het verkeer. Om het beleid of een visie op een goede manier te kunnen uitvoeren is het noodzakelijk om periodiek te meten wat de werkelijke verkeersaantallen zijn, oftewel het daadwerkelijke gebruik. Een bepaalde trend of ontwikkeling kan worden ontdekt, én het kan worden toegepast in de dagelijkse praktijk, en bij het voorbereiden van projecten. Verkeerstellingen zijn hiervoor geschikt, en hier kan bijvoorbeeld een 'Telplan' voor worden opgesteld.

Naast het meten van de werkelijk aantallen is een middel om vooruit te kunnen kijken ook onmisbaar. Door een blik in de toekomst te kunnen werpen kunnen bijvoorbeeld strategische keuzes worden gemaakt. Hiervoor kan een verkeers(prognose)model worden ingezet. Dit is een middel die ook ingezet wordt bij het bepalen van geluidsbelasting (aan de hand van toekomstige intensiteiten). Naast de bouw van een verkeersmodel moet deze ook worden 'onderhouden'. Immers de mobiliteit is aan veranderingen onderhevig en zal daarom periodiek worden geactualiseerd. De resultaten vanuit het 'Telplan' vormen de input voor het verkeersmodel.

- ✓ **Ermelo gaat** jaarlijks aan de hand van een 'Telplan' het verkeer monitoren.
- ✓ **Ermelo gaat** eens per 5 jaar het verkeersmodel actualiseren.

Onze visie op het openbaar vervoer

Het OV speelt een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van Ermelo. Belangrijk is dat het huidige aanbod op z'n minst in stand wordt gehouden. Op het moment van het opstellen van deze mobiliteitsvisie is er geen zicht op verbeteringen. Er zal gezorgd worden voor zicht op de actualiteit, en daar waar mogelijk zal er gekeken worden naar eenvoudige en slimme (kleine) verbeteringen.

Over het algemeen kwam in de (expert)sessies naar voren dat men in Ermelo redelijk tevreden is met het openbaar vervoer en de huidige mogelijkheden. Binnen het thema Bereikbaarheid, maar ook in relatie tot duurzame vervoersvormen is onderzoek naar verbeteren/uitbreiden van het aanbod OV iets wat Ermelo op de agenda zet.

Dit geldt voor OV op allerlei gebied, o.a.:

- Woon-werk
- Zorg en Welzijn
- Onderwijs
- Recreatie en Toerisme

Een belangrijk doel is een geïntegreerde vorm van Openbaar Vervoer op regionaal niveau. Door de nabije ligging van andere grotere kernen zoals Harderwijk en Putten liggen hier in potentie mogelijkheden om dit nader te onderzoeken.

- ✓ **Ermelo gaat** het huidige OV aanbod consolideren, behoudt zicht op de actualiteit en zal daar waar mogelijk kijken naar eenvoudige en slimmer verbeteringen. Op regionaal niveau wordt onderzoek gedaan naar een geïntegreerde vorm van OV.



BIJLAGEN

MOBILITEITSVISIE 2022-2030



BIJLAGE 1 VERKEERSTAAL UITGELEGD

MOBILITEITSVISIE 2022-2030

De Mobiliteitsvisie richt zich tot alle bewoners, bedrijven en organisaties in de gemeente. Het is daarom van belang dat alle verwoorde ambities voor iedereen helder zijn. Vaktaal gebruiken we in onze visie daarom zo min mogelijk. Toch zijn er verkeers termen die zonder meer gebruikt gaan worden. Deze termen leggen we hier uit.

Snelheidsregime

Het snelheidsregime (of: maximumsnelheid) is de hoogste snelheid die op een weg, of een deel van een weg, is toegestaan. De snelheidslimiet wordt aangegeven met een verkeersbord met een getal in een rode cirkel. Voor specifieke vervoerswijzen kan een ander snelheidsregime gelden dan dat op borden is aangegeven.

V85

Het is belangrijk om te weten of de snelheidslimiet overeenstemt met de weg en zijn omgeving. Om dat na te gaan, kan de V85-regel gebruikt worden. De V85 is de rijnsnelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden. En geeft daarmee het snelheidsgedrag van de meerderheid weer. Om achter de V85 te komen, worden tellingen gedaan. Bij een V85 van 10-15 km/uur hoger dan het maximum moeten nadere maatregelen worden overwogen. De V85 hoeft niet gelijk te zijn aan de snelheidslimiet. Zo kan het zijn dat op een weg waar 30 km/h geldt, de V85 bijvoorbeeld 35 km/h is. Binnen de meerderheidsgroep worden dus alle rijnsnelheden gereden tot maximaal 35 km/h.

Duurzaam Veilig-principe

Het Duurzaam Veilig-principe streeft na de wegen zo veilig mogelijk te maken. Het is volgens het principe belangrijk om bij elke weg na te gaan of vorm, functie en gebruik op elkaar zijn afgestemd. Zo wordt bij de inrichting van een autosnelweg andere eisen gesteld dan bij bijvoorbeeld een woonstraat. De autosnelweg heeft een belangrijke verkeersfunctie, terwijl in een woonstraat de verblijfsfunctie centraal staat.

De vormgeving van de wegen moet eenduidig en herkenbaar zijn. Het moet voor verkeersdeelnemers volstrekt helder zijn op wat voor weg zij zich begeven, en welk rijgedrag van hun gevraagd wordt. Het is de ambitie van de gemeente om alle wegen in te richten volgens het principe Duurzaam Veilig.

DV3

DV3 is een herijking van de Duurzaam Veilig-visie die in de jaren negentig werd ontwikkeld, vervolgens op grote schaal werd geïmplementeerd in Nederland, en twaalf en een half jaar geleden voor het eerst werd geactualiseerd. Deze derde versie 'Duurzaam Veilig Wegverkeer' – kortweg DV3 – kent de volgende vernieuwingen:

- Drie ontwerpprincipes
 - FUNCTIONALITEIT van wegen.
 - (BIO)MECHANICA: afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van verkeersdeelnemers;
 - PSYCHOLOGICA: afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers.
- Twee organisatieprincipes:
 - effectief belegde VERANTWOORDELIJKHEID;
 - LEREN en INNOVEREN in het verkeerssysteem.

- Bij de ontwerpprincipes vormen de kwetsbare vervoerswijzen (vooral voetgangers en fietsers) en de competenties van oudere verkeersdeelnemers explicieter de norm.
- DV3 heeft meer aandacht voor fietsongevallen zonder betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer.
- Verantwoordelijkheid krijgt meer nadruk als het gaat om de rol en mogelijkheden van betrokken actoren bij het realiseren van een inherent veilig verkeer.
- DV3 bepleit diepgaande analyse van alle dodelijke ongevallen in het wegverkeer om lessen te kunnen trekken uit wat er nog misgaat.
- DV3 werkt proactief en risicogestuurd door naast ongevallen ook risicofactoren als veiligheidsindicator in te zetten en te beïnvloeden.

Het doel is om volgens DV3 systematisch te werken aan maximale verkeersveiligheid voor iedereen, met een slachtoffervrij verkeerssysteem als ultieme ambitie. Anders gezegd: iedere verkeersdeelnemer - van het schoolgaande kind, de forens en de zakelijke rijder tot de actieve oudere - komt weer veilig thuis.

Wegencategorisering

Om de wegen Duurzaam Veilig in te richten, wordt gewerkt met verschillende categorieën. Dat wordt de wegencategorisering genoemd. De onderstaande drie categorieën worden door de gemeente onderscheiden:

- *Stroomwegen*. Stroomwegen vormen de ruggengraat van ons verkeerssysteem. Een vlotte en veilige afwikkeling van het autoverkeer staat hier centraal. In onze gemeente is dit de A28.
- *Gebiedsontsluitingswegen*. Gebiedsontsluitingswegen vormen de hoofdwegen in de gemeente. Zij ontsluiten de dorpen, wijken en gebieden en hebben voornamelijk een verkeersfunctie (bijvoorbeeld de Harderwijkerweg).
- *Erftoegangswegen*. Erftoegangswegen zijn veruit in de meerderheid in de gemeente. Op deze wegen staat de verblijfsfunctie centraal. De verkeersfunctie is hier minder van belang. Dit zijn bijvoorbeeld woonstraten en landbouwwegen in het buitengebied.

De bovengenoemde indeling geldt zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Over de wegencategorisering van de gemeente is in het hoofdstuk *Bereikbaar* (pag. X) meer te vinden.

Bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer

Bestemmingsverkeer: bestuurders die een bestemming hebben op het aanliggende deel van de weg. Onder het bestemmingsverkeer vallen bijvoorbeeld aanwonenden of werknemers, bezoekers of leveranciers van aanliggende bedrijven.

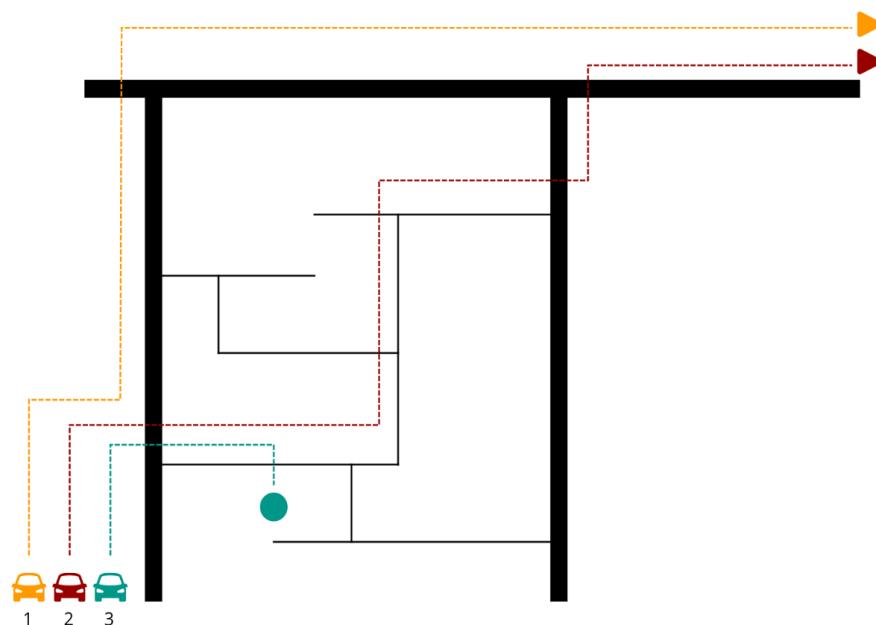
Doorgaand verkeer: bestuurders die de herkomst of bestemming buiten het gebied, wijk of kern, heeft.

Sluipverkeer

Als er doorgaand verkeer over een weg rijdt, maar daar ongewenst is, spreken we van sluipverkeer. Sluipverkeer ontstaat bijvoorbeeld wanneer er capaciteitsproblemen voorkomen (ongevallen of files) op stroom- of gebiedsontsluitingswegen, of dat er bijvoorbeeld sprake is van een kortere, snellere route. Er wordt in die gevallen soms gekozen voor een andere route, bijvoorbeeld voor een route door een woonwijk. Op de wegen in de woonwijk wordt het dan ongewenst drukker. Lokaal verkeer en bewoners ondervinden er hinder van en er kan verwarring ontstaan.

Soms kunnen de capaciteitsproblemen op de stroom- en gebiedsontsluitingswegen niet of moeilijk worden opgelost. Het is dan noodzakelijk om de sluiproutes onaantrekkelijk te maken voor sluipverkeer. Dat kan worden gedaan met bijvoorbeeld wegversmallingen of obstakels, die de reistijd over de sluiproute verlengen. Het verlengen van de reistijd kan ervoor zorgen dat de sluiproute niet meer loont. We trachten sluipverkeer, als dat is aangetoond, zoveel mogelijk te ontmoedigen, waar dat mogelijk is.

Het verschil tussen bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer en sluipverkeer is afgebeeld op de onderstaande illustratie.



Illustratie 1 | Verschiedenheid tussen doorgaand verkeer (1), sluipverkeer (2) en bestemmingsverkeer (3).

Hubs

Een mobiliteitshub is een hoogwaardige fysieke locatie die een gevarieerd aanbod van duurzame en actieve vervoersmiddelen combineert met aangename verblijfsmogelijkheid. Reizigers hebben keuzemogelijkheden en kunnen eenvoudig overstappen op een ander vervoersmiddel. De hub is meer dan een verzameling of knooppunt van vervoersmiddelen. Een mobiliteitshub is een aantrekkelijke en herkenbare omgeving, die comfortabel en veilig is. Het is er aangenaam voor reizigers om te verblijven en over te stappen; het is er ook aangenaam voor omwonenden en anderen.

Zorghub

Een specifieke hubvariant, waarin expliciet aandacht wordt gegeven aan mindervaliden, ouderen en/of hulpbehoevenden is de Zorghub. Gedeelde en inclusieve oplossingen kunnen een functie hebben voor bewoners van zorgcentra en wijkbewoners. Zorgcentra bieden steeds meer zorg in de wijk aan en zoeken ook naar (mobiliteits)functies die de wijk(bewoners) met de zorgcentra verbindt. Speciale “zorghubs” hebben een aanbod van rolstoelgeschikte deelauto’s, gedeelde driewielerfietsen, een scootmobielpool en een wachtplek voor de hubtaxi.

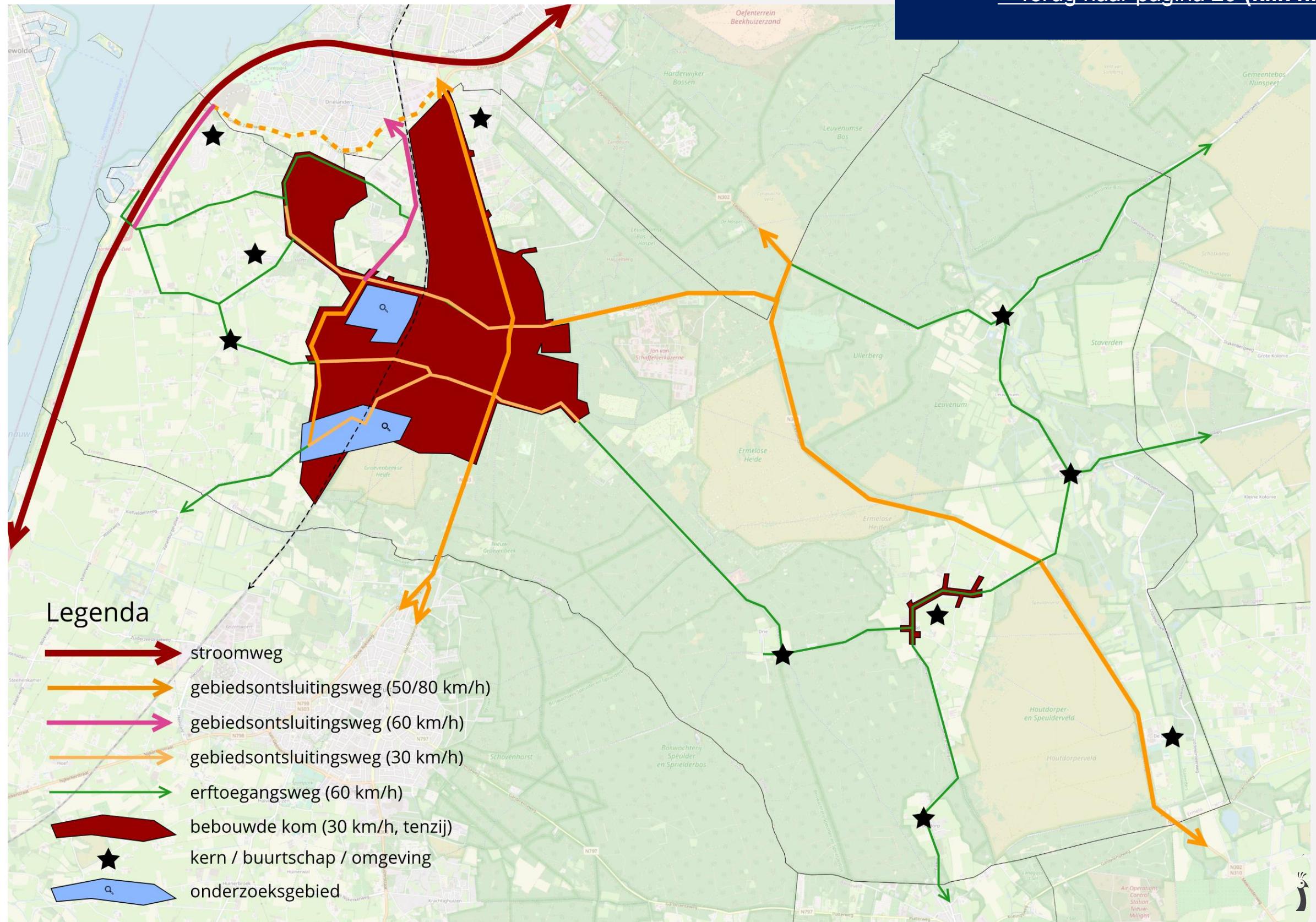
Er is service aanwezig zodat die gebruikers over hobbels heen worden geholpen, omdat ze bijvoorbeeld moeite hebben om iets nieuws te proberen of niet om kunnen gaan met smartphones. De Zorghub benoemen we hier, omdat juist Ermelo een zorggemeente is en aandacht wil besteden aan mobiliteitsopties voor iedereen.



BIJLAGE 2 WENSBEELD AUTO- EN FIETS NETWERKEN

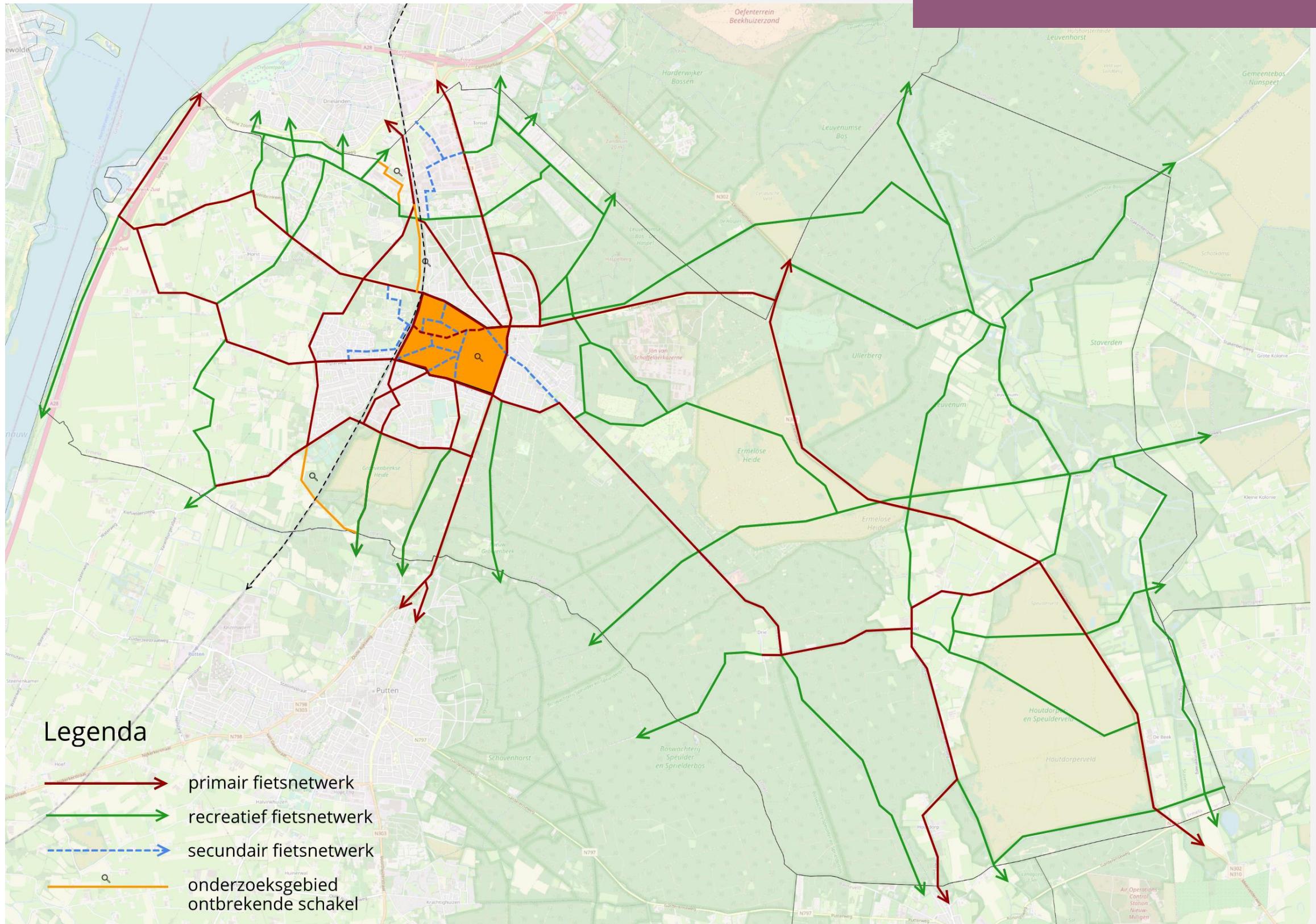
MOBILITEITSVISIE 2022-2030

[> Terug naar pagina 29 \(klik hier\)](#)



Wensbeeld fietsnetwerk

[> Terug naar pagina 15 \(klik hier\)](#)



Colofon

PROJECTNAAM
Mobiliteitsvisie Ermelo

OPDRACHTGEVER
Gemeente Ermelo

PROJECTTEAM
Gemeente
Martijn van der Sluijs (pl),
Wilco Veenendaal

Sweco Nederland B.V.
Martijn Elting (pl),
Erik Schreuder, Ferenc Horváth

FOTOGRAFIE
Alex van 't Hof

DATUM
09-02-2022