

Concept Koersnota wegennetvisie Eerbeek-Loenen

Voortgangsnotitie

22 december 2022



Eerbeek-Loenen 2030

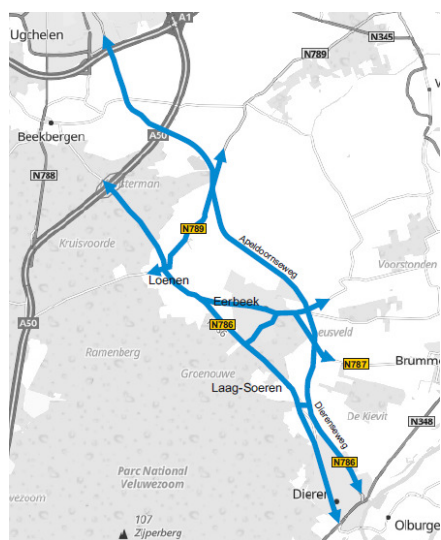
Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
Leeswijzer	4
2. Reacties uit de omgeving	5
3. Herwaardenen van het wegennet	6
3.1 Snelheidsverlaging kan dat zomaar?	7
3.2 Beoordeling herwaardering wegen	8
3.3 Wensbeelden snelheden	10
4. Wat verandert er aan inrichting van de wegen?	15
4.1 Gereedchapskist GOW 30 en GOW 60	15
4.1.1 Gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW 30)	16
4.1.2 Gebiedsontsluitingsweg 60 (GOW 60)	17
4.2 Indicatieve beschrijving maatregelen per hoofdroute	18
5. Vooruitblik 2023	22
5.1 Proces	22
5.2 Financiering en prioritering	23



1 Inleiding

De verkeersstructuur in het gebied Eerbeek-Loenen is al vele jaren onderwerp van onderzoek en discussie. Provincie Gelderland en gemeenten Brummen, Rheden en Apeldoorn willen samen met de inwoners en ondernemers meer leefbaarheid en veiligheid brengen in het gebied Eerbeek-Loenen. Het gaat bijvoorbeeld om betere fietsvoorzieningen, goede oversteekplaatsen en minder hinder voor omwonenden. Tegelijk moet ook de bereikbaarheid voor inwoners en bedrijven goed blijven. Om dit mogelijk te maken zijn een langetermijnvisie en een zorgvuldig afgewogen pakket aan maatregelen noodzakelijk. In deze Voortgangsnotitie laten wij als gezamenlijke wegbeheerders zien waar we op dit moment staan en beschrijven we op hoofdlijnen de regionale voorkeursoplossing inclusief de afwegingen die daarbij een rol hebben gespeeld.



Figuur 1: Regionale hoofdwegenet Eerbeek-Loenen (bron: Koersnota deel 1)

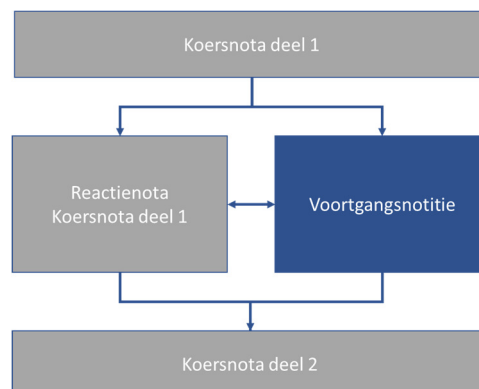
In de afgelopen periode hebben we het eerste deel van de Koersnota wegnnet Eerbeek-Loenen opgesteld en gepresenteerd. Deel 1 van de Koersnota bevat een beschrijving van de actuele verkeerskundige situatie en een onderbouwde aanzet voor een netwerkvisie van het regionale hoofdwegenet. Op basis van zeer uitgebreid onderzoek hebben we gedetailleerd inzicht in de verkeersproblematiek. We weten waar de knelpunten zijn en wat de oorzaken daarvan zijn. En ook: waar de kansen liggen om de problemen aan te pakken. Met die kennis gaan we deel 2 van de Koersnota schrijven. In het eerste halfjaar van 2023 werken we daarin toe naar een concreet maatregelenpakket en bijbehorend uitvoeringsprogramma voor het gehele gebied Eerbeek-Loenen.

Zover zijn we nu nog niet. Deze Voortgangsnotitie slaat de brug tussen deel 1 en deel 2 van de Koersnota. We geven op hoofdlijnen inzicht in

onze denkwijze om in het gehele gebied Eerbeek-Loenen de leefbaarheid en veiligheid structureel te verbeteren. Onze concept-visie op het wegennetwerk bevat de beoogde (voorkeurs)oplossingsrichtingen om de visie mogelijk te maken.

Met deze Voortgangsnotitie gaan we (weer) reacties ophalen uit de omgeving, zodat we ook daadwerkelijk toewerken naar een maatregelenpakket in deel 2 van de Koersnota, dat de omgeving zoveel mogelijk steunt. Ook betrekken we Provinciale Staten en de gemeenteraden aan de hand van deze Voortgangsnotitie. Met de

Voortgangsnotitie willen we bestuurlijk en met de omgeving vaststellen of we met deze strategie op de juiste koers zitten naar een leefbaar en verkeersveilig Eerbeek-Loenen.



Figuur 2: Processtappen om te komen tot Koersnota deel 2

Leeswijzer

We hebben deel 1 van de Koersnota gedeeld met de omgeving en we ontvingen meerdere reacties van betrokken belanghebbenden. Alle zienswijzen en onze reacties daarop komen in een Reactienota die we apart opleveren. Toch willen we ook in deze Voortgangsnotitie kort stilstaan bij de binnengekomen reacties. We benoemen in hoofdstuk 2 daarom de algemene lijn van de reacties, zonder op details in te gaan. We benoemen belangrijke waarnemingen vanuit de omgeving waar we in deel 2 van de Koersnota sowieso aandacht aan willen besteden.

In hoofdstukken 3 en 4 werken we vervolgens toe naar een methodiek om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied Eerbeek-Loenen te verbeteren. We stellen eerst in hoofdstuk 3 vast of het nodig is om de maximumsnelheden te heroverwegen. In hoofdstuk 4 geven we vervolgens een eerste indicatie van de maatregelen die op de onderscheiden hoofdroutes nodig zijn om de veiligheid en leefbaarheid te verbeteren. In het afsluitende hoofdstuk blikken we vooruit en maken we helder hoe wij het vervolgproces zien om te komen tot een vastgestelde Koersnota deel 2.

2. Reacties uit de omgeving

We kregen complimenten over de brede en volledig uitgewerkte analyse van de Koersnota. Daarnaast vinden veel mensen dat wij in deel 1 onvoldoende informatie en aandacht hebben voor (de veiligheid van) het langzaam verkeer, fietsers en voetgangers. Er worden diverse knelpunten genoemd. Daarnaast wordt gewezen op hoge aantallen fietsers (Loenen), schoolgaande jeugd, toeristen en de snelle fietsen (e-bikes).

Een aantal belanghebbenden heeft twijfels over het verkeersmodel. Ze vragen zich af of alle toekomstige ontwikkelingen zijn meegenomen en of aannames over de groei van de industrie kloppen. Er zijn ook veel vragen over de verkeerseffecten van het Logistiek Centrum Eerbeek. De wens wordt daarbij geuit om alle voorgenomen plannen mee te nemen in de modelberekeningen.

Ondanks dat provincie Gelderland kenbaar heeft gemaakt dat er geen rondweg Loenen komt, zijn er meerdere verzoeken om wél een rondweg aan te leggen. Argumenten zijn onder meer de gezondheidseffecten in relatie tot de adviesnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor luchtkwaliteit, het verkeer dat jaarlijks toeneemt en de vergelijking met andere dorpen waar wel een rondweg is aangelegd.

Anderen stellen dat onder leefbaarheid ook gezondheid moet worden begrepen. Er wordt daarbij specifiek aandacht gevraagd voor bepaalde locaties en ontwikkelingen: effecten ontwikkeling Kieveen, leefbaarheid Harderwijkerweg Eerbeek, uitbreiding van de scope van de nota voor de leefbaarheid rondom de Ellecomsedijk.

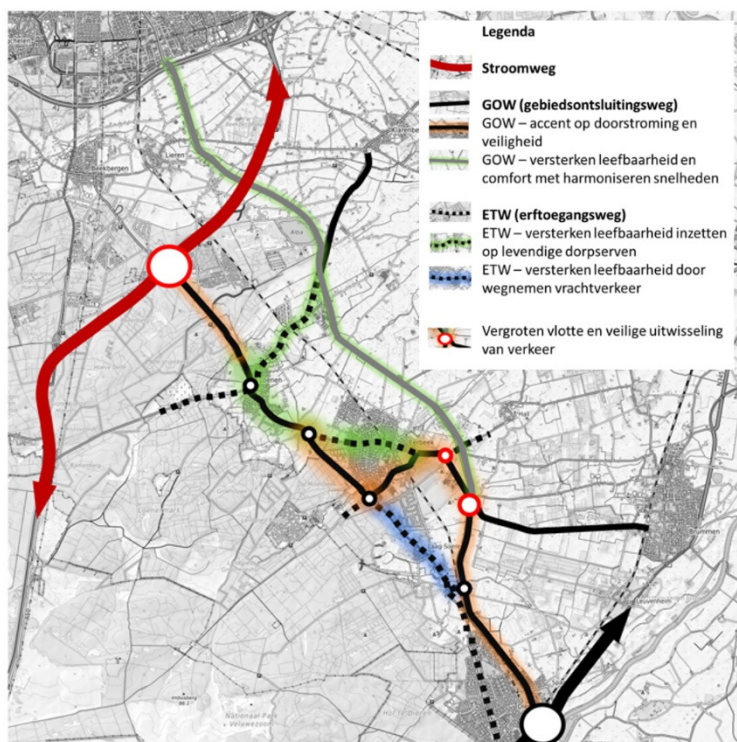
In veel reacties worden daarnaast concrete knelpunten genoemd en voorstellen voor oplossingen gedaan. Voor meerdere wegen worden snelheidsverlagingen bepleit, onder andere: de gehele Kanaalroute, A50-Loenen, kern Loenen, Harderwijkerweg Eerbeek en de Loubergweg. Tot slot is er onduidelijkheid over de procedure van de Koersnota. Belanghebbenden vragen om verduidelijking van het proces.

De reacties benadrukken voor welke zaken meer aandacht nodig is, ook om mensen mee te nemen in het vervolgproces en de besluitvorming. Wij nemen deze aandachtspunten mee, zoals meer aandacht voor het langzaam verkeer en de bijbehorende verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten. Enkele zaken nemen we niet over, zoals de rondweg Loenen en het uitbreiden van de (gebieds)scope van de Koersnota. De oplossingen die zijn aangereikt nemen we zeker mee in het vervolg (Koersnota deel 2). Deze Voortgangsnotitie geeft hier al globaal zicht op.

3. Herwaarderen van het wegennet

Deel 1 van de Koersnota heeft onder meer duidelijk gemaakt waar de knelpunten in het wegennet zitten. De klachten van omwonenden en weggebruikers richten zich op de verkeersveiligheid van met name fietsers en voetgangers en de leefbaarheid voor omwonenden, en zijn in veel gevallen te herleiden naar een weginrichting die niet geheel afgestemd is op het gebruik en de kenmerken van de omgeving.

De inrichting van een wegennet is gebaseerd op de netwerkgedachte: een samenhangend wegennet vormt de basis voor de bereikbaarheid van een groter gebied. Binnen de visie van een bereikbaar Gelderland is het doel om te zorgen voor een goede spreiding van het verkeer via de juiste wegen van, naar, en door het gebied. Als wegbeheerders werken we bewust aan een balans tussen investeren in (nieuwe) infrastructuur en slim gebruik van bestaande infrastructuur. Voor Eerbeek-Loenen gaat de aandacht vooral uit naar het slim en zorgvuldig gebruiken van het bestaande wegennetwerk. De huidige wegen kunnen de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer nog goed verwerken. We zijn dus niet op zoek naar verruiming van de capaciteit. Wel zorgt de omvang van het verkeer op verschillende plaatsen in het netwerk en voor verschillende verkeersdeelnemers voor hinder. De fietsers en voetgangers vragen om meer ruimte en betere oversteekplaatsen. De omwonenden willen verbeteringen zien in het veilig kunnen oprijden van de weg, de hoge snelheden en de gezondheidshinder die zij ervaren. Op basis van deze waarnemingen hebben wij in deel 1 van



Figuur 3: Contouren wegennetvisie Eerbeek-Loenen (bron: Koersnota deel 1)

de Koersnota de contouren van de wegennetvisie Eerbeek – Loenen vastgelegd. We hebben aangeduid welke functie (zie figuur 3 en tekstkader Wegencategorisering Duurzaam Veilig op pagina 8) de hoofdwegen in het gebied vervullen en waar de accenten voor verbetering gelegd kunnen worden.

Bij het zoeken naar verbeteringen richten we bewust onze aandacht op de manier waarop het gemotoriseerd verkeer in het gebied rijdt. We hebben vastgesteld dat we de huidige verkeersstromen niet zomaar kunnen verleggen naar andere routes. Dit gezien de ruimtelijke en juridische beperkingen. In de toekomst zijn naast aanpassingen aan de huidige

infrastructuur ook maatregelen nodig die als doel hebben:

- het voorkomen van verplaatsingen;
- het veranderen van verplaatsingen naar schone(re) en actieve(re) manieren van vervoer;
- schoner gemotoriseerd verkeer.

De kern van de oplossingsrichting zoals wij die nu voor ogen hebben, staat in deel 1 van de Koersnota. We nemen de hoeveelheid en samenstelling van het verkeer in het gebied als een gegeven. We stellen vast dat er in het gebied (veel) winst voor de leefbaarheid en veiligheid te behalen valt, als de inrichting van de weg en de maximumsnelheid die gereden wordt goed is afgestemd op de omgeving. We kijken eerst of de huidige functie en het snelheidsregime van een weg behouden kan blijven met aanpassingen aan de infrastructuur. Als we vaststellen dat er een ruimtelijke en/of juridische barrière¹ is om de benodigde maatregelen te nemen, dan herwaarderen we het wegennet met bijbehorende aanpassingen in de inrichting ervan. Meer concreet: de functie van wegen in het gebied blijft hetzelfde, maar daar waar de snelheid daadwerkelijk invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, wordt deze structureel verlaagd. Dit noemen we het herwaarderen van het wegennet.

3.1 Snelheidsverlaging: kan dat zomaar?

Wanneer er verkeersveiligheids- of leefbaarheidsproblemen op een weg zijn, wordt regelmatig de vraag gesteld of het niet mogelijk is om de maximumsnelheid te verlagen van 80 km/u naar 60 km/u (buiten de bebouwde kom) of van 50 km/u naar 30 km/u (binnen de bebouwde kom). Als wegbeheerders gaan we hier echter zeer terughoudend mee om, omdat:

1. Snelheid is niet altijd het (hoofd)probleem en daarmee is snelheidsverlaging niet altijd de oplossing voor leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen.
2. Gebrek aan geloofwaardigheid (wanneer snelheidsverlaging niet logisch is op basis van het wegbeeld), waardoor handhaving niet mogelijk is².
3. Snelheidsremmende maatregelen zijn niet altijd inpasbaar en kunnen nadelen hebben:
 - a. verkeersonveilig gedrag als gevolg van gevoel van tijdverlies;
 - b. extra exploitatielasten en kwaliteitsverlies openbaar (bus)vervoer;
 - c. verminderde bereikbaarheid voor hulpdiensten;
 - d. verkeer kan zich verplaatsen naar andere wegen, waardoor het probleem zich verplaatst, of juist verergert.

Verzoeken om een snelheidsverlaging hebben altijd een achterliggende wens of zorg. Een snelheidsverlaging is daarom slechts een middel en geen doel op zichzelf. Ook voor de afzonderlijke wegen in het gebied Eerbeek-Loenen kijken we eerst of we aanvullende infrastructurele maatregelen kunnen nemen, waarbij de snelheid onveranderd blijft maar de veiligheid en leefbaarheid wel verbeteren. Pas daarna onderzoeken we of een herwaardering van de weg met snelheidsverlaging haalbaar, effectief en verdedigbaar is.

¹ Denk hierbij bijvoorbeeld aan de benodigde natuurvergunning op basis van de Wet Natuurbescherming. De bevoegde organen mogen geen plannen maken die niet uitvoerbaar zijn. Het Natura-2000 gebied legt strenge eisen op ten aanzien van de toename van stikstofdepositie.

² Vanaf 2024 krijgen steeds meer nieuwe voertuigen op de weg automatische snelheidsadaptie ingebouwd (ISA). Een bepaald aandeel van het verkeer rijdt dan met 'begrenzing' waardoor het aantal snelheidsovertredingen geleidelijk zal dalen. Hoe dit in de praktijk gaat uitwerken is nog onbekend. Verder komt de vraag op of de aanleg van snelheidsremmende maatregelen op langere termijn (na 15 à 20 jaar) nog (kosten-)effectief is en nodig is.

Wegencategorisering Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig beschrijft het principe van de 'leesbare weg'. Het gaat er bij Duurzaam Veilig om dat de inrichting van de weg in overeenstemming is met de functie en het gebruik, waardoor uit het wegbeeld duidelijk wordt welk gedrag verwacht wordt. Dit principe is uitgewerkt in de ontwerprichtlijnen van de verschillende wegcategorieën zoals Erftoegangswegen, Gebiedsontsluitingswegen zowel binnen als buiten de bebouwde kom en Stroomwegen.

Gebiedsontsluitingsweg (GOW)

Dit type weg is bedoeld om verkeersstromen van en naar gebieden, steden en dorpen te bundelen en deze plaatsen te verbinden. Ook vormen ze de verbinding met de stroomwegen (autosnelwegen en autowegen). In de praktijk zijn dit vooral provinciale wegen en gemeentelijke hoofdwegen. Binnen de bebouwde kom geldt in beginsel een snelheidsregime van 50 km/u (GOW-50). Op wegen buiten de bebouwde kom geldt in principe een snelheidsregime van 80 km/u (GOW-80). Langzaam verkeer en landbouwverkeer worden bij voorkeur gescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Het aantal erfaansluitingen op dit type weg is gering, zeker buiten de bebouwde kom.

Landelijk wordt op dit moment nagedacht over twee nieuwe typen gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u (GOW-30) binnen de bebouwde kom en 60 km/u (GOW-60) buiten de bebouwde kom. De GOW-30- en GOW-60-categorisering is bedoeld voor wegen waar sprake is van zowel een sterke verkeers- als verblijfsfunctie. Daarbij is het niet altijd mogelijk om een weg volledig verkeersveilig in te richten als 50 of 80 km/u-weg. Daaruit is de behoefte ontstaan, gesteund door een aangenomen motie in de Tweede Kamer, om de snelheidslimiet op gebiedsontsluitingswegen te kunnen verlagen met behoud van de functie als gebiedsontsluitingsweg. De CROW heeft hiervoor een afwegingskader opgesteld. De discussie over de concrete inrichtingskenmerken van een GOW-30 en GOW-60 loopt echter nog.

Erftoegangswegen (ETW)

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

De indeling in functionele wegtypen (wegcategorisering) helpt om bij de verscheidenheid van verkeers- en omgevingsinvloeden een afgewogen keuze te maken voor de beste opbouw en inrichting van het wegennet. Zodat dit voor weggebruikers herkenbaar en veilig is.

3.2 Beoordeling herwaardering wegennet

Als wegbeheerders stellen we vast dat snelheidsverlagingen op gebiedsontsluitingswegen pas in beeld komen als andere maatregelen niet haalbaar en effectief zijn. Herwaardering naar GOW-60 of GOW-30 met bijbehorende snelheidsverlagingen zijn niet geheel onmogelijk, maar dan moet wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan:

1. Snelheid is een daadwerkelijke factor in de ervaren verkeersveiligheids- en/of leefbaarheidsproblemen op de desbetreffende weg.
2. Er zijn redelijkerwijs geen andere maatregelen voorhanden om de oorzaken van de verkeersonveiligheid of hinder weg te nemen.
3. Er is voor de voertuigbestuurder een duidelijk waarneembare aanleiding voor de snelheidsverlaging. De voertuigbestuurder moet een directe relatie weten te leggen tussen de omstandigheden en de snelheidsverlaging.
4. De maatregelen die worden genomen om een verlaging van de maximumsnelheid te ondersteunen, veroorzaken geen hinder of nieuwe problemen voor de omgeving of de verkeersveiligheid.
5. De snelheidsverlaging heeft geen significante invloed op de rijtijden van het openbaar vervoer op de desbetreffende weg.
6. De snelheidsverlaging moet zoveel mogelijk lokaal plaatsvinden, dat wil zeggen niet over een langer traject dan strikt noodzakelijk is.

Bovenstaande voorwaarden passen binnen de werkwijze van provincie Gelderland om te kunnen beoordelen of een herwaardering met snelheidsverlaging een optie is op een gebiedsontsluitingsweg. In de werkwijze van provincie Gelderland wordt bovendien gesteld dat het om een bestaande gebiedsontsluitingsweg moet gaan waarbij geen parallelwegen aanwezig zijn en er erven, woningen en/of bedrijven op de weg ontsluiten. Ook wordt daarbij gelet op de gevolgen voor ecologie en landschap bij de realisatie van een volwaardig 80 km/u-profiel conform het eindbeeld. Voor een 60 km/u-profiel is minder ruimte nodig.

Per onderscheiden hoofdroute hebben we de afgelopen periode samen de volgende afweging gemaakt:

1. Zijn maatregelen realiseerbaar waarmee de bestaande snelheid op de gebiedsontsluitingsweg behouden kan blijven en die de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op het gewenste niveau brengen?
2. Past een snelheidsverlaging op deze weg binnen de criteria van het afwegingskader van GOW-30 en GOW-60?
3. Draagt de snelheidsverlaging op deze weg daadwerkelijk bij aan het oplossen van veiligheids- en leefbaarheidsproblemen?
4. Is een snelheidsverlaging op deze weg herkenbaar en geloofwaardig? En wat zijn de noodzakelijke verbeteringen aan de weginrichting om dit alsnog te bereiken?
5. Als snelheidsverlaging niet gewenst of effectief is, wat moet dan wel aangepakt worden om de veiligheid en leefbaarheid langs de weg te verbeteren?

Hoe doen we dat nu?

De eerste stap om te bepalen of een snelheidsverlaging van 80 km/u naar 60 km/u of van 50 km/u naar 30 km/u passend is en daarmee een zinvolle bijdrage levert aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied, is het volgen van de afwegingskaders voor gebiedsontsluitingswegen. We bepalen op basis van het landelijke en provinciale afwegingskader of een herwaardering naar GOW-60 of GOW-30 voor het betreffende hoofdroute mogelijk lijkt. Denk

hierbij aan de aanwezigheid van veel aansluitingen van woningen en bedrijven, de openheid van het landschap of de aanwezigheid van kwetsbare functies langs de weg.

Vervolgens beoordelen we in hoeverre er voldaan kan worden aan de voorwaarden voor een snelheidsverlaging. Speelt de snelheid ter plaatse een duidelijke aanwijsbare rol in de ervaren verkeersveiligheids- of leefbaarheidsproblematiek? Is een snelheidsverlaging geloofwaardig voor weggebruikers? Zijn er geen ongewenste netwerkeffecten van de snelheidsverlaging, waardoor het bijvoorbeeld op andere wegen veel drukker wordt?

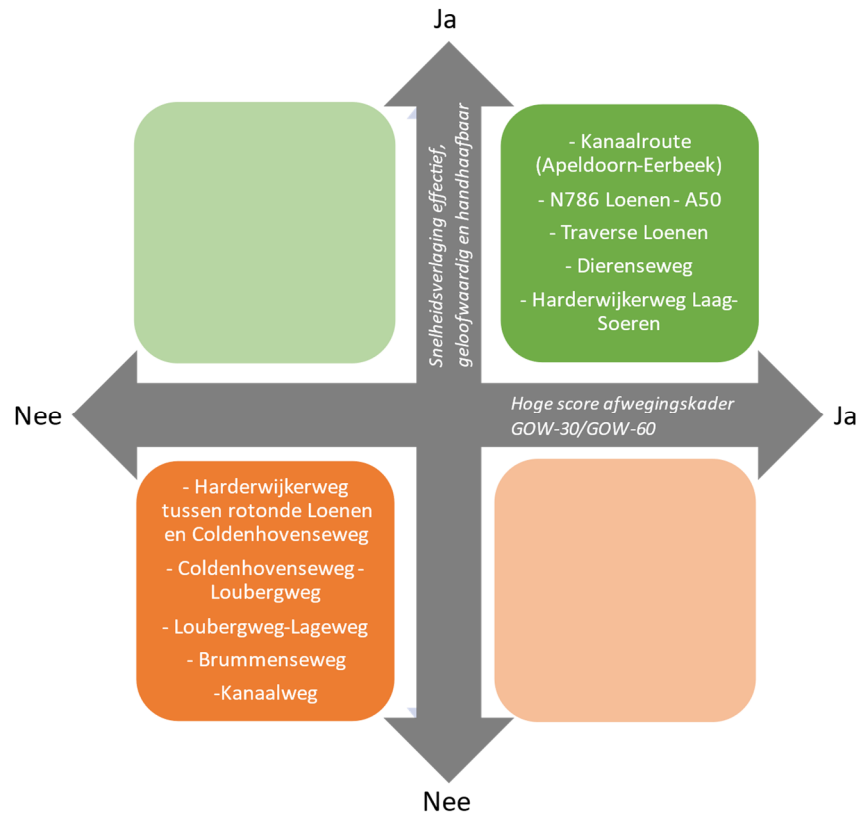
We wegen dus af of een snelheidsverlaging wenselijk, haalbaar en verdedigbaar is. Voor weggedelen waar een snelheidsverlaging niet wenselijk, haalbaar en verdedigbaar is, hebben we de inrichtingseisen inzichtelijk gemaakt om alsnog te komen tot een Duurzaam Veilige 80 of 50 km/u weg.

3.3 Wensbeeld snelheden

In deze paragraaf stellen we het wensbeeld vast van de snelheden op onze hoofdwegen. In hoofdstuk 4 gaan we vervolgens op hoofdlijnen in op de maatregelen die volgens ons genomen moeten worden om het gewenste snelheidsbeeld ook goed vorm te geven. Bij het beoordelen van het netwerk maken we gebruik van de onderverdeling van opgaven per hoofdroute die we beschreven in Koersnota deel 1, te weten:

1. een veilige Kanaalroute
2. een robuuste verbinding Loenen - A50
3. een veilige en leefbare traverse Loenen
4. versterken route Harderwijkerweg (vanaf rotonde Loenen Zuid) - Coldenhovenseweg - Loubergweg - Lageweg door Eerbeek
5. versterken zuidelijke ontsluiting Eerbeek Lageweg - Brummenseweg – Dierenseweg - Kanaalweg
6. afwaarden route door Laag-Soeren

Tijdens het beoordelen van de herwaardering van het wegennet bekijken we voor de bovenstaande hoofdroutes of de leefbaarheid en verkeersveiligheid baat hebben bij snelheidsverlaging en of dit ook geloofwaardig en handhaafbaar is. In veel gevallen is dat inderdaad zo.



Figuur 4: Beoordeling hoofdroutes op basis van het afwegingskader en de effectiviteit en haalbaarheid snelheidsverlaging

Figuur 4 maakt duidelijk dat wij voor een aantal hoofdroutes een gehele of gedeeltelijke snelheidsverlaging kansrijk vinden voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. In het vervolg van deze paragraaf lichten we deze beoordeling per onderscheiden hoofdroute toe.

1. KANAALROUTE (APELDOORN - EERBEEK)

De afweging om al dan niet over te gaan op een snelheidsverlaging is al in detail uitgewerkt in het rapport 'Verkeersveiligheidsanalyse Kanaalroute' van onderzoeksbureau Antea. In het rapport is zowel het geheel of gedeeltelijk verlagen van de snelheid naar 60 km/u onderzocht als het in stand houden van de huidige maximumsnelheden. Rekening houdend met de forse ruimteclaim in de variant GOW-80, wordt de variant GOW-60 het meest haalbaar geacht. Met een GOW-60 kan de verkeersveiligheid op de Kanaalroute het beste gewaarborgd worden, gelet op de menging van (doorgaand) verkeer met lokaalverkeer, de aanwezigheid van erfaansluitingen, de bomen die soms dicht op de weg staan, het vrachtverkeer, het landbouwverkeer en de overstekende fietsers.

Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de lengte van het traject met soms lange rechte wegdelen en het open landschap. Voor voertuigbestuurders vraagt het om discipline om de lagere maximumsnelheid daadwerkelijk te blijven rijden. Het maakt extra snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk. Een tweede aandachtspunt is dat de snelheidsverlaging mogelijk leidt tot een gedeeltelijke verschuiving van het verkeer naar de alternatieve route via de N786 door Loenen. Deze ongewenste verschuiving kan tegengegaan worden door ook maatregelen te nemen op de N786 Loenen - A50.

2. N786 LOENEN - A50

Op het wegvak noordelijke N786 tussen de A50 en de komgrens Loenen zijn meerdere verkeersknelpunten:

- verkeersafwikkeling bij aansluitingen A50
- invoegend en afslaand verkeer (Reeënbergweg, Hoge Bergweg, Vrijenbergweg)
- invoegend en afslaand verkeer (parkeerterrein) en fietsoversteek bij de waterval
- weginrichting (rijbaanbreedte en smalle tussenbermen en (brom)fietspaden)
- oversteekbaarheid

We beoordelen of een gehele of gedeeltelijke snelheidsverlaging van 80 naar 60 km/u een geloofwaardige en effectieve maatregel is. Op de N786, voor het gedeelte tussen A50 en Loenen (buiten de bebouwde kom), zou de functie GOW-80 het best passend zijn. Het bijbehorend wegprofiel is alleen niet te realiseren zonder grote aantasting van natuurwaarden (Natura 2000). Vanuit die gedachte is terugvallen op GOW-60 goed denkbaar. De beoordeling van de herwaardering biedt hier zeker aanknopingspunten voor. In het afwegingskader GOW-60 scoort deze verbinding hoog.

Een snelheidsverlaging leidt in het gebied niet tot onaanvaardbare verschuivingen van verkeersstromen en ook niet naar wegen die daarvoor niet geschikt zijn. Zeker als de Kanaalroute 60 km/u zou worden, heeft een verlaging van de snelheid op de N786 Loenen – A50 een dempend effect op het ongewenst verschuiven van verkeersstromen. Aandachtspunt is ook hier de geloofwaardigheid van een 60 km/u snelheidsregime. Het huidige wegprofiel is zeker smal, maar tegelijkertijd is er over een grote lengte vooralsnog voor voertuigbestuurders geen echte aanleiding om langzamer te gaan rijden. Dit maakt extra snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk.

3. TRAVERSE LOENEN

Binnen de bebouwde kom van Loenen blijkt een gedeeltelijke afwaardering van de N786 naar GOW-30 op basis van het afwegingskader zeer goed verdedigbaar. De snelheidsverlaging biedt kansen om de leefbaarheid en veiligheid te verbeteren. Dit geldt voor de N786 Beekbergerweg in het centrumgebied tussen de Hoofdweg en de Reuweg - Bergakkerweg en de gehele Hoofdweg binnen de bebouwde kom. De afwaardering leidt verder niet tot ongewenste effecten voor de bereikbaarheid en is gericht op verbetering van de leefbaarheid (minder verkeerslawaaï) en de verkeersveiligheid (oversteekbaarheid, invoegen en afslaan). Voor de weggedeelten van de N786 buiten dit centrumgebied van Loenen is een 30 km-regime in eerste instantie weinig geloofwaardig met het oog op de omgevingskenmerken (afstand woningen tot weg en inrichting weg met groenstroken tussen rijbaan en fietspad).

Een snelheidsverlaging naar 30 km/u tussen de Hoofdweg en Reuweg-Bergakkerweg biedt voor de veiligheid en leefbaarheid goede kansen ten opzichte van het handhaven van de snelheid van 50 km/u met aanvullende maatregelen. Die zijn gezien de ruimtelijke beperkingen namelijk nagenoeg beperkt tot het aanbrengen van extra midden geleiders om het oversteken makkelijker te maken.

4. HARDERWIJKERWEG – COLDENHOVENSEWEG - LOUBERGWEG

De Harderwijkerweg tussen de rotonde Loenenseweg en de Coldenhovenseweg ligt grotendeels buiten de bebouwde kom. Een voor een groot gedeelte open landschap, een brede rijbaan, vrijliggende fietspaden en weinig perceelaansluitingen zijn de voornaamste aspecten waarom voor dit traject een snelheidsverlaging niet wenselijk en geloofwaardig is. Op het afwegingskader GOW-60 scoort deze route laag.

Bij het oprijden van de Coldenhovenseweg verandert de dynamiek. Veel uitwisseling van verkeer met de aanliggende bedrijfsperven, wachtende vrachtauto's en fietsers die zonder eigen fietsvoorziening op de Coldenhovenseweg rijden of oversteken. We pleiten hier voor het behoud van de functie GOW-50. Aan de ene kant omdat een snelheidsregime van 50 km/u op de Coldenhovenseweg-Loubergweg belangrijk is om de route door het centrum van Eerbeek te ontlasten van verkeer. En aan de andere kant omdat de aanwezigheid van het vrachtverkeer toch ook een vrij- of aanliggend fietspad wenselijk maakt. Een volwaardige GOW-50 vereist wel dat er extra ruimte gezocht moet worden. Ook voor de Loubergweg ligt vanwege de bovenstaande redenen het behouden van de huidige maximumsnelheid voor de hand. Ook hier zijn aanvullende maatregelen (zoals fietsvoorzieningen) noodzakelijk om kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen en het gemotoriseerd verkeer niet sneller te laten rijden dan 50 km/u.

5. N787 LAGEWEG - BRUMMENSEWEG - DIERENSEWEG, N786 KANAALWEG

De N787 Brummenseweg vormt de toegang tot Eerbeek vanuit zuidelijke richting. Behalve wegbreedte en -markeringen, spelen hier geen veiligheids- of leefbaarheidsproblemen die te koppelen zijn aan de snelheid en inrichting van de weg. Voor het overgrote deel van het traject is een verlaging naar 60 km/u niet geloofwaardig in te richten en ook op de criteria van het afwegingskader GOW-60 scoort deze route laag.

Dit in tegenstelling tot het traject van de N786 Dierenseweg tussen de Brummenseweg en de gemeentegrens van Rheden. Een smal wegprofiel, bomen (erg) dicht op de weg, het ontbreken van een fietsvoorziening voor de aanliggende woningen en onoverzichtelijke perceelaansluitingen bij 80 km/u maken dat dit traject wel een hoog verkeersveiligheidsrisico kent en ook hoog scoort op het afwegingskader GOW-60.

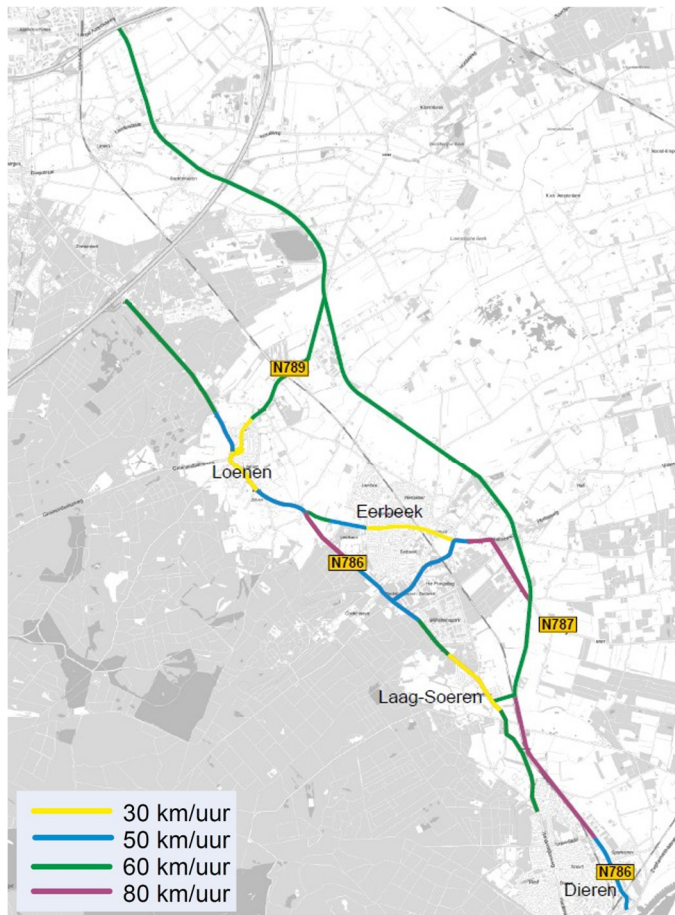
Vanuit het netwerk bezien zou een volwaardige GOW-80-inrichting volgens ons meer passend zijn. Het zou samen met de Brummenseweg en de Kanaalweg in gemeente Rheden een volwaardige zuidelijke ontsluiting van het gebied richting de N348 betekenen. Hoewel dat geen voorwaarde is, ondersteunt het ook de bereikbaarheid van de huidige bedrijven op de Kollergang en de mogelijke komst van het Logistiek Centrum Eerbeek (LCE). Maar een volwaardige GOW-80 vereist ook grote ruimtelijke ingrepen ten koste van natuur en landschap en bijvoorbeeld de inpassing van het kruispunt Brummenseweg - Dierenseweg. Aangezien we nu inschatten dat een volwaardig GOW-80-profiel niet haalbaar is, spreken we voor dit traject een voorkeur uit voor het verlagen van de maximumsnelheid tot GOW-60.

6. HARDERWIJKERWEG LAAG-SOEREN

Voor de Harderwijkerweg door Laag-Soeren is het traject van snelheidsverlaging al in gang gezet. Hier geldt dat het nodig is om te monitoren of de snelheidsverlagingen en bijbehorende maatregelen in de praktijk ook daadwerkelijk leiden tot het gewenste verkeersbeeld dat past bij de snelheidsverlaging.

3.4 Wat verandert er voor de weggebruikers?

In onderstaande figuur staat de voorkeurssnelheid voor de hoofdwegen in het gebied Eerbeek-Loenen overzichtelijk weergegeven.



Figuur 5: Voorkeurssnelheden hoofdwegen Eerbeek - Loenen

voorgestelde snelheidsverlagingen concentreren zich hoofdzakelijk in de gebieden met veel woningen. Voor omwonenden leidt een lagere snelheid tot minder geluidshinder en ze kunnen veiliger vanuit de uitrit of zijweg de rijbaan oprijden.

De eventuele verschuivingen van het verkeer als gevolg van de snelheidsverlagingen en de verwachte effecten op verkeer, geluid en luchtkwaliteit worden tijdens het opstellen van de Koersnota deel 2 op basis van het verkeersmodel inzichtelijk gemaakt. Eerste verkennende berekeningen laten ten opzichte van de autonome situatie (zonder snelheidsverlagingen) in 2030 positieve effecten zien op de verkeersdruk langs de kwetsbaarste gebieden. Deze berekeningen zijn echter nog niet volledig en werken we verder uit.

Te zien is dat de snelheid op de hoofdroute door de bebouwde kom van Loenen gedeeltelijk wordt verlaagd ten gunste van de veiligheid en leefbaarheid. Ook voor de Kanaalroute en de N786 tussen Loenen en A50 spreken wij de voorkeur uit voor een inrichting die de snelheid terugbrengt naar 60 km/u. Voor het gemotoriseerd verkeer betekent het dat dit langzamer door het gebied rijdt. Twee voorbeelden: een rit over de Kanaalroute tussen De Brugkabouter en Apeldoorn duurt maximaal 3 minuten langer. En vanaf de rotonde Loenenseweg tot aan de oprit van de A50 zijn autobestuurders ruim 2 minuten langer onderweg.

Voor fietsers en voetgangers hebben de snelheidsverlagingen binnen de bebouwde kom en nabij bestemmingen zoals de Loenense waterval een positieve bijdrage op de oversteekbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Lagere snelheden maken dat de verkeerssituatie door alle weggebruikers beter is in te schatten. De

4. Wat verandert er aan de inrichting van de wegen?

4.1 Gereedschapskist GOW-30 en GOW-60

We willen de snelheid verlagen op een aantal hoofdwegen in het gebied Eerbeek-Loenen. Daarbij blijft de functie van deze wegen hetzelfde: een gebiedsontsluitingsweg. Een geloofwaardige snelheid op deze wegen is een samenspel tussen kenmerken van de omgeving en de inrichting van de weg. Gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 30 km/u (GOW-30) en 60 km/u (GOW-60) zijn relatief nieuw in Nederland. De vormgevingskenmerken van deze wegen zijn landelijk dan ook nog niet exact bepaald en ook niet vastgelegd. Dit betekent dat inzichten over de vereiste inrichtingskenmerken van deze wegen nog kunnen veranderen. De in deze Voortgangsnotitie gepresenteerde gereedschapskist met maatregelen staat daarmee nog niet vast. Er wordt nog aan gesleuteld, zowel op landelijk, provinciaal als gemeentelijk niveau. Het uiteindelijke doel is om zo goed mogelijk te zorgen voor de verkeersveiligheid.

Duidelijk is wel dat een GOW-30 zeker niet hetzelfde is als een woonstraat (Erftoegangsweg ETW-30) waar 30 km/u de snelheidslimiet is. En ook een GOW-60 zal anders overkomen dan een landweg in het buitengebied (Erftoegangsweg ETW-60). Er moet immers rekening worden gehouden met de ontsluitingsfunctie van de weg, waarbij een relatief grote verkeersstroom rustig door het gebied rijdt. Dit vereist een andere inrichting van de weg, zoals de wegbreedte, wegmarkering en de aanwezigheid van fiets- en oversteekvoorzieningen. Uiteindelijk moet de gewijzigde inrichting van de weg zorgen voor voldoende herkenning, zodat de voertuigbestuurders daadwerkelijk hun snelheid aanpassen en voetgangers, fietsers en omwonenden merken dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn verbeterd.

Op basis van landelijke discussies over GOW-30³ en GOW-60 en de studie van Antea naar de inrichting van de Kanaalroute⁴, hebben wij een voorlopige gereedschapskist samengesteld met de gewenste vormgevingskenmerken en dwarsprofielen.

³ 'Afwegingskader 30 km/h', CROW, 2021 en 'Gereedschapskist GOW 30 - Waarom, wanneer en hoe 30 km/h?', Goudappel, 2022

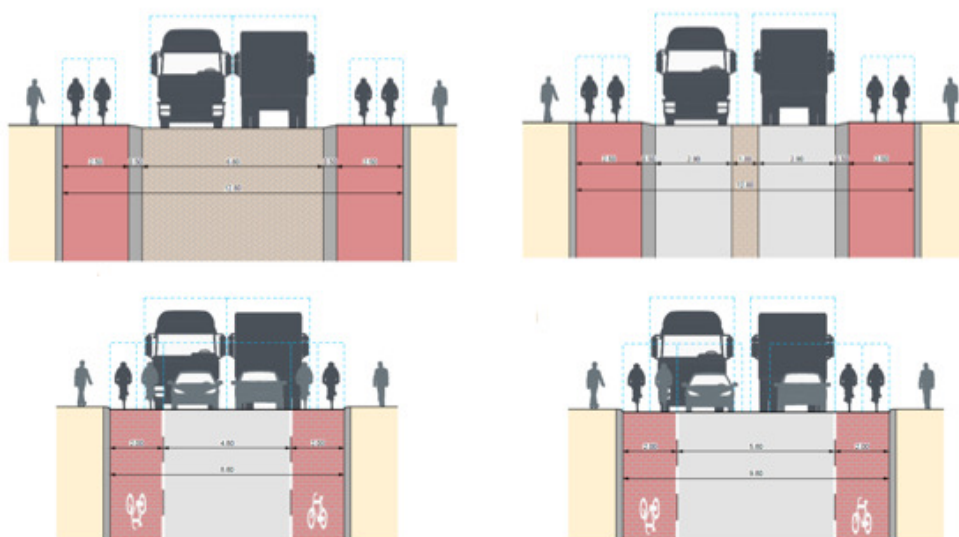
⁴ Verkeersveiligheidsanalyse Kanaalroute, Antea, 2022

4.1.1. Gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW-30)

De nog niet vastgestelde (en daarmee zonder status), voorlopige voorkeurskenmerken⁵ voor een GOW-30 staan in figuren 5 en 6.

	ETW-30	GOW-30	GOW-50
Fietsvoorziening	Geen (gemengd)	Fietsstrook of fietspad	Fietspad
Verharding	Klinkers	Klinkers / Asphalt	Asfalt
Kruispunten	Gelijkwaardig Evt. uitritten bij ondergeschikte zijstraten. Voorrang bij fietsstraten	Voorrang	Voorrang
Snelheidsremmers	Wegvakken en kruispunten	Kruispunten en bij voetgangersoversteekpad	Geen (tenzij)
Onderbrekingen	Veel	Regelmatig een pleintje of voetgangersoversteekpad	Niet buiten kruispunten
Oversteken	Overal	Bij kruispunten en voetgangersoversteekpad	Bij kruispunten
Parkeren	Ja, haaks, langs, evt. op rijbaan	Ja, langs	Bij voorkeur niet, zeker niet veel wisselen.

Figuur 6: Voorlopige voorkeurskenmerken naar wegtype (binnen de bebouwde kom)



Figuur 7: Voorbeelden dwarsprofielen³ weginrichting GOW-30 passend bij verkeerssituatie Eerbeek-Loenen

De gepresenteerde dwarsprofielen geven ons een eerste denkrichting bij het uitwerken van maatregelen. De gekozen dwarsprofielen houden al rekening met de aanwezigheid van vrachtverkeer en de relatief hoge verkeersintensiteiten.

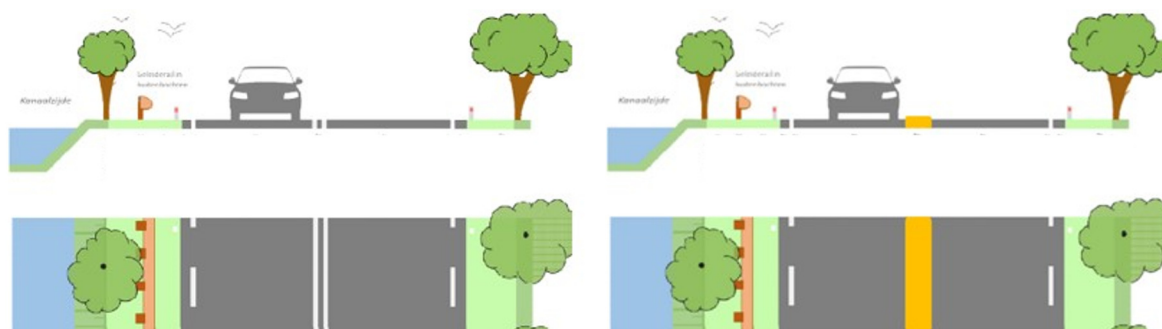
⁵ Voorkeurskenmerken en dwarsprofielen zijn overgenomen uit rapport 'Gereedschapskist GOW 30 - Waarom, wanneer en hoe 30 km/h?', Goudappel, 2022

4.1.2. Gebiedsontsluitingsweg 60 (GOW-60)

Voor de studie naar de Kanaalroute is een eerste overzicht gemaakt van de voorlopige voorkeurskenmerken per wegtype. We gebruiken het uitgangspunt dat fietsers op een GOW-60 beschikken over hun eigen fietsvoorziening naast de rijbaan. De verschillen tussen een GOW-80 en een GOW-60 ontstaan door de toegepaste wegbreedte, de manier waarop de rijrichting wordt opgedeeld en de aanwezigheid van snelheidsremmers nabij kruispunten.

	ETW60	GOW-60	GOW-80
Fietsvoorziening	Geen (gemengd)	Fietspad	Fietspad
Verharding	Klinkers	Asfalt	Asfalt
Kruispunten	Gelijkwaardig	Voorrang	Voorrang
Snelheidsremmers	Wegvakken en kruispunten	Kruispunten (kruispuntplateau) en evt. wegvakken	Geen (tenzij)
Markering	Geen of Kantstreep	Kantstreep en dubbele asmarkering of gekleurde en overrijdbare weg-as	Kantstreep en dubbele asmarkering
Onderbrekingen	Bij kruispunten en ter hoogte van erfaansluitingen	Bij kruispunten en ter hoogte van erfaansluitingen	Niet buiten kruispunten

Figuur 8: Voorlopige voorkeurskenmerken naar wegtype (buiten de bebouwde kom)



Figuur 9: Voorbeelden dwarsprofielen⁶ weginrichting GOW-60 passend bij verkeerssituatie Eerbeek-Loenen

Vanwege de hoeveelheid vrachtverkeer op de hoofdroutes vinden wij het belangrijk dat weggebruikers in beide rijrichtingen een 'eigen' rijstrook hebben. Dit geeft het (vracht)verkeer meer ondersteuning bij de te kiezen positie op de weg. Het nadeel van het eventueel toepassen van een asmarkering bij een 60 km/u-weg is dat de weg er voor de weggebruiker weer uit ziet als een 80-km/u-weg. Als alternatief kan dan ook een andere vorm van rijrichtingscheiding gekozen worden, bijvoorbeeld een overrijdbare gekleurde weg-as. Om de gewenste rijsnelheid van 60-km/u verder te waarborgen, zijn snelheidsremmende en attentieverhogende maatregelen bij kruispunten en mogelijk ook op wegvakken extra belangrijk.

De maximumsnelheid op het tracé is 60 km/u, waarbij (met uitzondering van landbouwverkeer) geen verschil ontstaat in de snelheid van weggebruikers. De smalle inrichting en het beperkte zicht maken

⁶ Voorbeelden afkomstig uit rapport 'Verkeersveiligheidsanalyse Kanaalroute', Antea, 2022

het onoverzichtelijk om andere weggebruikers veilig in te halen. Hierbij komt dat de intensiteiten op de hoofdroutes hoog liggen. Het is om deze redenen wenselijk om een inhaalverbod in te voeren voor alle verkeerssoorten.

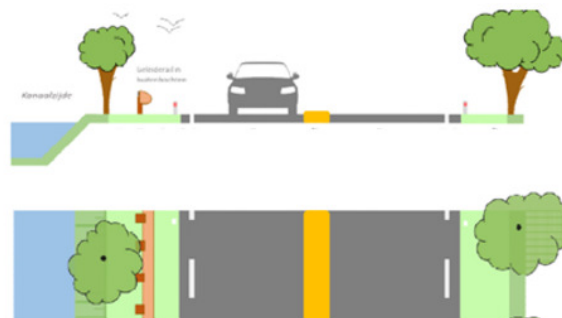
Om de kruispunten op afstand beter zichtbaar te maken, wordt ingezet op een uniforme kruispuntinrichting, die op afstand herkenbaar is en snelheidsremmend werkt. Daarbij kan gedacht worden aan een kruispuntplateau (maximaal 8 cm hoog). De aanwezigheid van vrachtverkeer maakt het gebruik van klinkers niet wenselijk.

4.2 Indicatieve beschrijving maatregelen per hoofdroute

In dit laatste deel van de Voortgangsnotitie geven we op basis van het in hoofdstuk 3 gepresenteerde wensbeeld 'Snelheden' en de voorlopige gereedschapskist, voor de onderscheiden hoofdroutes een eerste globale beschrijving van de maatregelen. De weginrichting werken we later uit in deel 2 van de Koersnota. Daarbij denken we ook na over bijvoorbeeld de ligging van snelheidsremmende maatregelen en oversteekvoorzieningen.

1. KANAALROUTE (APELDOORN - EERBEEK)

Voor de Kanaalroute tussen Apeldoorn en de aansluiting Brummenseweg voorzien wij een volwaardige GOW-60. Dit bereiken we door een overrijdbare rijstrookscheiding aan te brengen die onderscheidend is ten opzichte van het GOW-80-profiel. Er ontstaat een eindbeeld met smalle rijstroken om de lagere snelheid te benadrukken. Het uiterlijk van de kruispunten wordt gestandaardiseerd en beter herkenbaar gemaakt. Dit kan door het weghalen van bomen nabij kruispunten en het aanbrengen van een kruispuntplateau. Ook willen we de eraansluitingen voor weggebruikers beter herkenbaar maken, zodat er beter op geanticipeerd kan worden. Langs het gehele traject willen we zoveel mogelijk bomen behouden. Echter, bomen dicht langs de rijbaan vinden wij niet acceptabel. Op lange wegdelen zonder kruispunten onderzoeken we nog welke snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn. Ook kijken we op welke manier fietsers veiliger kunnen oversteken. Fietsers mogen niet meer op de rijbaan. Voor de ontsluiting van percelen zijn 'geitenpaadjes' aanwezig.



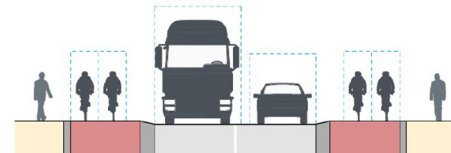
Figuur 10: Voorbeeld van mogelijke inrichting

Tot slot is vastgesteld dat ter hoogte van de noordelijke komgrens de snelheid bij het binnen rijden van de kern te hoog ligt. Een meer robuuste uitbuiging van de weg ter hoogte van de komgrens moet de snelheid hier in de toekomst verder verlagen.

4. HARDERWIJKERWEG – COLDENHOVENSEWEG - LOUBERGWEG

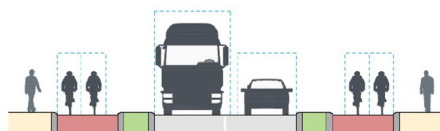
De Harderwijkerweg tussen de rotonde Loenenseweg en de aansluiting met de Coldenhovenseweg blijft qua snelheidsbeeld gelijk. Op dit traject voorzien wij vooralsnog geen verdere maatregelen.

Voor het traject Coldenhovenseweg en Loubergweg stellen we voor om eveneens het huidige snelheidsregime te behouden. Dit doen we onder meer om te zorgen dat de route door het centrum van Eerbeek alleen aantrekkelijk is en blijft voor verkeer van en naar de aanliggende buurten. Het snelheidsregime vraagt wel om een betere weginrichting om de verkeersveiligheid van fietsers en de leefbaarheid van omwonenden te verbeteren.



Figuur 13: Voorbeeld weginrichting GOW-50

Op basis van de beschikbare ruimte gaat de voorkeur vooralsnog uit naar een inrichting met aanliggende fietspaden. Het gekozen voorkeursprofiel maakt dat vrachtwagens niet kunnen wachten op de Coldenhovenseweg zelf. Er mag immers niet stilgestaan worden (dus ook niet geparkeerd) op een aanliggend fietspad. Samen met ondernemers zoeken we naar mogelijkheden om wachtende vrachtwagens buiten de rijbaan op te vangen. Gezien de hoeveelheid vrachtverkeer vraagt het gebruik van snelheidsremmende voorzieningen op kruispunten (zoals een verkeersplateau) extra aandacht. We denken hierbij aan een soortgelijke vormgeving van kruispunten zoals die op de N786 Eerbeekseweg door Loenen. Het gaat om ov-vriendelijke verkeersplateaus. De voorrangregeling blijft hetzelfde.



Figuur 14: Voorbeeld weginrichting GOW-50

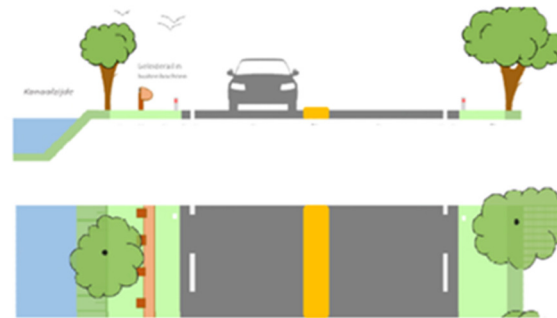
De Loubergweg tussen de spoorwegovergang en de aansluiting Stuijvenburchstraat behoudt het huidige snelheidsregime van 50 km/u. De huidige vormgeving van de Loubergweg zorgt voor te hoge snelheden. We onderzoeken hier een passend GOW-50-profiel. Het gaat dan om een rijloper voor het gemotoriseerd verkeer met asmarkering en een vrijliggend of aanliggend fietspad.

5. N787 LAGEWEG - BRUMMENSEWEG - DIERENSEWEG, N786 KANAALWEG

Voor de weggedeeltes van de Lageweg, Brummenseweg en de Kanaalweg voorzien wij geen aanvullende maatregelen (behalve eventuele uitbreiding/aanpassing asmarkeringen). Zeker met de eventuele komst van het LCE moeten de kruispunten ter hoogte van het bedrijventerrein wel beter zichtbaar worden en moet de gemiddeld gereden snelheid de 80 km/u niet overschrijden. Specifiek bij de zuidelijke toegang Kollergang wordt op de N787 een uitvoegstrook ingepast bij de komst van LCE. Met deze aanpassing kan vrachtverkeer naar Kollergang/LCE afremmen zonder het verkeer richting Eerbeek te veel te hinderen. Bij een volgend onderhoud aan de weg beoordelen we of een dubbele asmarkering kan worden aangebracht.

Voor het traject N786 Dierenseweg tussen de aansluiting Brummenseweg en de gemeentegrens Brummen-Rheden onderkennen wij dat een volwaardige GOW-80-inrichting voor het functioneren van het hoofdnetwerk Eerbeek-Loenen het gunstigst is. Ruimtelijk zijn er echter te veel beperkingen die deze inrichting vooralsnog niet mogelijk maken. Om ook nu de veiligheid en leefbaarheid langs dit traject aan te pakken, zetten we daarom in op de realisatie van een GOW-60 die aansluit op het traject van de (gemeentelijke) Kanaalroute (Kanaal Zuid en Apeldoornseweg).

Dit betekent een inrichting met overrijdbare rijstrookscheiding. Het uiterlijk van de kruispunten wordt gestandaardiseerd en beter herkenbaar gemaakt, bijvoorbeeld door het aanbrengen van een kruispuntplateau. Ook willen we de erfaansluitingen voor weggebruikers beter herkenbaar maken, zodat er beter op geanticipeerd kan worden. Langs het gehele traject willen we zoveel mogelijk bomen behouden. Echter, bomen dicht op de rijbaan vinden wij niet acceptabel.



Figuur 15: Voorbeeld wegingdeling voor GOW-60

We willen de veiligheid voor fietsers verbeteren via eigen infrastructuur, dus buiten de hoofdrijbaan. Voor de aanliggende woningen betekent dit dat we zoeken naar een veilige ontsluiting voor fietsers en voetgangers parallel aan de Dierenseweg, of anders via een alternatieve route.

6. HARDERWIJKERWEG LAAG-SOEREN

De Harderwijkerweg in Laag-Soeren is voor een kort deel al omgevormd tot een 30 km/u-weg (ter hoogte van de aansluiting met de Eerbeekseweg). Hierbij zijn voorrangskruisingen aanwezig en in die zin lijkt deze bestaande inrichting op een GOW-30. De rest van de route door Laag-Soeren willen we ook als 30km/u gaan vormgeven. Daarbij is het nog de vraag of de nieuwe wegcategorisering als ETW-30 of als GOW-30 vorm krijgt. Overigens zijn er ook busroutes aanwezig (lijnen 43 en 71). Volgens het afwegingskader GOW-30 moet eerst een impactscan gemaakt worden voor bus- en hulpdiensten. Voor de vraag of, en hoe, specifiek het doorgaand vrachtverkeer uit de kern geweerd kan worden, is ook verder onderzoek nodig. Kortom, een uitwerkingsopgave op termijn voor deze te herwaarderen route door Laag-Soeren.

5. Vooruitblik 2023

5.1 Proces

Nauwe samenwerking tussen de diverse overheden, maatschappelijke partners en de inwoners vormt de sleutel voor het behalen van de ambities uit de Voortgangsnotitie. Dat vraagt wel dat iedereen het belang erkent van, en zich herkent in, de gepresenteerde koers en bijbehorende oplossingsrichtingen.

In oktober en november 2022 is de Koersnota deel 1 (concept) gepubliceerd en kon iedereen schriftelijk reageren. De reactienota over deel 1 is eind december klaar en wordt in januari 2023 vrijgegeven door de colleges van Gedeputeerde Staten en burgemeester en wethouders.

In december 2022 leggen we de Voortgangsnotitie voor aan de Stuurgroep EL-2030. Ook betrekken we Provinciale Staten en de gemeenteraden begin 2023 bij deze Voortgangsnotitie en worden met behulp van een korte vragenlijst op de website www.eerbeekloenen2030.nl de meningen gepeild, met als belangrijkste vraag of we met de Voortgangsnotitie de juiste richting op gaan. Als derde vindt er een gesprek plaats met de dorpencoalitie en op verzoek of uitnodiging gaan we in gesprek met groepen die dat op prijs stellen. Ondertussen werkt de ambtelijke werkgroep vanaf januari 2023 aan het opstellen van het programma, deel 2 van de koersnota.

Daaronder valt ook het berekenen van de geluidsbelastingen en de luchtkwaliteit. Hiervoor maken we nieuwe verkeersmodelberekeningen op basis van het maatregelenpakket van de koersnota (deel 2). In de berekeningen wordt ook de invloed van het Logistieke Centrum Eerbeek inzichtelijk gemaakt. Voor luchtkwaliteit baseren we onze analyse vooral op de wettelijke normen. Daarnaast beschrijven we in hoeverre de adviesnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie worden benaderd.

December 2022	Begin 2023	Mei 2023	Juni/juli 2023	November 2023	2024	2026
●	●	●	●	●	●	●
Opleveren Voortgangsnotitie Koersnota	Openbaar maken Voortgangsnotitie en betrekken Provinciale Staten en gemeenteraden	Opleveren Koersnota deel 1&2	Mogelijkheid voor indienen zienswijzen	Besluitvorming door gemeenteraden en Provinciale Staten	Uitwerken ontwerpen maatregelen (VO en DO)	Nader te bepalen in Koersnota deel 2

Figuur 16: Globale tijdsplanning opstellen Koersnota en uitvoeringsgereed maken maatregelen

De gehele Koersnota (deel 1 en 2 samen) zal volgens planning in de tweede helft van mei 2023 voor inspraak worden vrijgegeven door het college van Gedeputeerde Staten en de colleges van burgemeester en wethouders. De zienswijzenfase is in de periode juni-juli 2023. Besluitvorming door Provinciale Staten en de gemeenteraden is voorzien in de periode oktober-november 2023.

5.2 Financiering en prioritering

Financiering van maatregelen is een verantwoordelijkheid van individuele overheden en marktpartijen die, al dan niet samen, verantwoordelijk zijn voor het realiseren van die maatregelen. De financiële middelen zijn niet onbeperkt. We hopen dat we met een afgestemd en samenhangend maatregelenpakket van alle betrokken partijen samen een belangrijke slag kunnen slaan in het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in het gebied. Financiering naar draagkracht is het uitgangspunt. Zo is in de bestuursovereenkomst tussen gemeente Brummen en provincie Gelderland afgesproken dat de laatste financieel op basis van een nog vast te stellen Verkeerscirculatieplan bijdraagt aan het achterstallig onderhoud van het asfalt.

Niet alles kan tegelijk; er zullen prioriteiten moeten worden gesteld, ook in de tijd. Sommige maatregelen zullen niet direct kunnen worden uitgevoerd vanwege planologische procedures, of kunnen op grond van kostenbesparing beter worden meegenomen in het eerstvolgende moment van (groot) onderhoud. Bij het opstellen van deel 2 van de Koersnota zullen partijen definitief onderling bepalen welke financiële bijdragen zij willen reserveren voor de maatregelen en in welke volgorde maatregelen kunnen worden uitgevoerd. Het gesprek hierover start aan de hand van de Voortgangsnotitie.

Qua verkeerskundige urgentie stellen we vooralsnog het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid langs de gemeentelijke Kanaalroute (Kanaal Zuid, Apeldoornseweg en Dierenseweg) op de eerste plaats, dit in samenhang met de maatregelen op de N786 van de A50 tot en met Loenen. Vervolgens geldt het tracé langs en over het bedrijventerrein Eerbeek-Zuid, Harderwijkerweg, Coldenhovenseweg en Loubergweg als verkeerskundig urgent. Hiervoor moet een integraal plan worden opgesteld voor bovengrondse en ondergrondse infrastructuur en een goed faseringsplan voor de uitvoering (bedrijven moeten toegankelijk blijven). Het Verkeerscirculatieplan is hiervoor het besluitvormingskader. Als derde verkeerskundig urgentiepunt zien wij het verder verbeteren van de verkeerssituatie op de Eerbeekse dorpsas Loenenseweg – Stuijvenburchstraat en de Harderwijkerweg in Laag-Soeren. Voor het Eerbeekse worden de afspraken concreet vastgelegd via het Verkeerscirculatieplan.

Wij kunnen nog niet overzien of de initiatieven uit de Voortgangsnotitie gerealiseerd kunnen worden binnen de nog onderling vast te stellen financiële kaders. Of dat er extra financiële inspanningen noodzakelijk zijn. Tijdens het opstellen van de Koersnota deel 2 wordt dit nader uitgewerkt. Hiervoor zullen we ons baseren op onder meer de nog te maken schetsontwerpen van de wegtracés waarvoor maatregelen zijn voorzien. De uitkomsten van de consultatie, de internetpeiling en de gesprekken over deze Voortgangsnotitie zullen uitmaken of we kunnen doorgaan op de ingeslagen weg, of dat bijstellingen van de koers wenselijk zijn.

Meer informatie

Stuur een mail aan eerbeekloenen2030@gelderland.nl
of bekijk de website www.eerbeekloenen2030.nl

Eerbeek-Loenen 2030 is een samenwerkingsverband van: