

# Voorstel opbouw Koersnotitie

Projectgroep Wegennet Programma Eerbeek Loenen 2030

6 mei 2022 (aangevuld 'kapstok' hoofdstuk 4 op 10 mei 2022)

## Inleiding

Deze notitie doet een voorstel voor de opbouw van de Koersnotitie (Verkeerskundige koersnotitie Eerbeek – Loenen, Onderbouwing wegennetvisie, BVA Verkeersadviezen). Dit doen we omdat we vinden dat in het voorliggende concept (versie 1.3) de verhaallijn nog onvoldoende overleidend staat.

Dit voorstel beoogt in dit kader een goede 'kapstok' aan te reiken, met een duidelijke opbouw van de notitie. Ook worden tekstvoorstellen gedaan. Die zijn er in drie vormen:

Rood gekleurde tekst	Aandachtspunten/instructies/verduidelijkingen
Blauw gekleurde tekst	Aanzet van de verhaallijn, geen uitgeschreven tekstvoorstel
Zwart gekleurde tekst	Uitgeschreven tekstvoorstel

De voorstellen richten zich op **deel 1**, omdat dit binnen korte termijn gereed moet zijn voor besluitvorming.

- Deel 1 bevat kort gezegd het '**kader**': de inleiding, voorgeschiedenis, de analyse van de bestaande situatie.
- Deel 2 laten we voor nu geheel **PM**, dit is voor de goede orde het '**beleid**'-deel: de netwerkvisie, de programmaonderdelen, financiering, etc.

## Hoofdstukindeling

Deze is grotendeels conform bijlage 2 van de voortgangsnotitie.

### DEEL 1

1	Samenvatting.....	3
2	Inleiding.....	3
2.1	Aanleiding.....	3
2.2	Doel.....	3
2.3	Resultaat.....	4
2.4	Proces totstandkoming.....	4
2.5	Afbakening plangebied.....	4
2.6	Leeswijzer.....	4
3	Historische beschouwing.....	4
3.1	Voorgeschiedenis.....	4
3.2	Beleidskaders.....	5
4	Verkeerskundige beschrijving gebied.....	6
4.1	Huidige situatie.....	6
4.2	Autonome ontwikkeling.....	6
4.3	Planontwikkelingen (LCE, kanaalroute, FBE).....	6
4.4	Knelpunten.....	6
4.5	Analyse en conclusies.....	6

### DEEL 2 (voor nu PM)

5	Netwerkvisie.....	7
6	Programma.....	7
7	Financiële middelen.....	7
8	Beschrijving vervolg/ nadere besluitvorming.....	7

# Deel 1

## 1 Samenvatting

P.M. *(Als laatste te schrijven)*

## 2 Inleiding

### 2.1 Aanleiding

#### *Kader*

- Deze koersnotitie gaat over het regionale wegennet Eerbeek-Loenen.
- Dit regionale wegennet is 'opgespannen' tussen de A50 en de noordzijde en de N348/A348 aan de zuidzijde. De N786 is de centrale provinciale weg door dit gebied, maar kent een 'knip' ter hoogte van Eerbeek; daarom valt deze weg uiteen in een N786Noord en een N786 Zuid.
- Het gebied kenmerkt zich door enkele landelijke dorpen aan de rand van de Veluwe, die opvallend veel (papier-)industrie huisvesten.
- De afgelopen ruim vijftien jaar is er al divers onderzoek uitgevoerd met als doel te verkennen wat er moet gebeuren met dit regionale wegennet, maar ook zijn er in die periode wegverbeteringen aangebracht en enkele bestuurlijke besluiten genomen.
- Het inzicht is met al deze onderzoeken reeds ontstaan dat er niet zozeer een opgave ligt wat betreft verkeerscapaciteit, doorstroming/congestie, verkeersafwikkeling en dergelijke, maar veel meer wat betreft leefbaarheid en vooral verkeersveiligheid.

#### **NB:**

- De term 'mobiliteits-opgave' zoals nu in concept 1.3 te lezen, dekt niet wat we hier willen doen; die term dus vermijden
- De term 'bouwstenen' staat nu overal heel prominent. Dat is niet de essentie: we willen nu de koers bepalen voor het wegennet en volgend daarop een eerste aanzet geven voor de programmatische onderdelen c.q. bouwstenen.
- er is geen netwerkstudie in 2019 uitgevoerd na de MKBA of in het kader daarvan; wel zijn er in 2019 een bestuurlijke besluiten genomen.

#### *De nu actuele behoefte: een koersnota*

Er is op dit moment behoefte aan een duidelijke koersnota voor het wegennet EL2030 om de volgende redenen:

- Er is recent een nieuw verkeersonderzoek afgerond dat nu te enen male het verkeerssysteem goed in kaart brengt. Door de deugdelijke vergaarde kennis over het wegennet en hoe het verkeer zich hierover verdeelt, kunnen we nu een goede analyse maken en op basis daarvan vervolgstappen maken.
- Daarnaast is bij alle reeds gevoerde participatie heel veel informatie verzameld over knelpunten, wensen, etc. Deze bieden samen heel veel bruikbare informatie, dit moet nu samengebracht worden in een heldere analyse.
- Er lopen allerlei ontwikkelingen (VCP, centrumplan Eerbeek, kanaalroute 60 km, LCE, MFE, knooppunt A50/N786, etc.) die moeten worden ingekaderd in een overkoepelende visie
- De scope van de opgave moet in overeenstemming worden gebracht met de beperkte beschikbare financiële middelen
- er is behoefte (bij zowel burgers als overheden) aan een duidelijk stuk waarin staat wat we gaan doen en op welke wijze we de verkenning vanaf 2005 afsluiten (we moeten nu een streep ergens onder gaan zetten)



## 2.2 Doel

De koersnota vormt een ambitiedocument dat kaderstellend is voor vervolgbesluitvorming over onderdelen van het wegennet.

De Koersnota heeft de volgende vier deeldoelstellingen:

1. **Het kader bieden voor nadere besluitvorming** van de betrokken overheden waarbij de belangrijke stakeholders zijn aangehaakt.
2. **Afstemming te bereiken tussen de maatregelen die de betrokken overheden willen realiseren binnen hun beheergebied.**
3. **Streep zetten onder jarenlange discussie over het verkeerssysteem, de werking ervan en de bijbehorende knelpunten.**  
Dit doen we door nu alle eerdere onderzoeken, het nieuwe verkeersonderzoek, samen te brengen in een duidelijke analyse, waaruit een duidelijke visie voortkomt.
4. **Het in kaart brengen van alle relevante knelpunten en oplossingsrichtingen en deze opnemen in een uitvoeringsprogramma dat gedragen wordt door de betrokken overheden en stakeholders.**  
Het resultaat is een voor de regio samenhangend maatregelenpakket waarin alle partijen hun aandeel leveren.

## 2.3 Resultaat

In deze nota leggen we de vervolgkoers vast voor de aanpak van het regionale wegennet Eerbeek-Loenen. Dat doen we op basis van een grondige analyse van de achtergrond en voorgeschiedenis, de bestaande situatie en de bestaande knelpunten. Deze grondige analyse vormt deel 1 van de koersnota. In deel 2 van de koersnota wordt daarna het beleid beschreven. Ten eerste is dit een overkoepelende netwerkvisie van het totale wegennet op hoofdlijnen. Vervolgens presenteren we in deze nota programma-onderdelen als bouwstenen van de door ons geformuleerde koers. De verdere uitwerking van de bouwstenen is een vervolgstap. Fasering van de maatregelen is noodzakelijk, waarbij ook vanwege beschikbare financiële middelen nadere keuzes moeten worden gemaakt.

De koersnota zal leiden tot twee zaken:

1. een duidelijke kernachtige netwerkvisie op het wegennet EL2030;
2. een aanzet voor programma-onderdelen (bouwstenen); sommige wat verder uitgewerkt, sommige wat minder.

## 2.4 Proces totstandkoming

Deze koersnotitie vormt een duidelijk markeringspunt in de verkeerskundige verkenning van het regionaal wegennet in de zin dat het een duidelijke analyse met daaruit volgende visie geeft. Daarmee kan deze koersnotitie worden gezien als het sluitpunt van 15 jaar verkenningen: de koersnotitie zet hier een duidelijke streep onder en geeft een duidelijke richting voor het vervolg.

De verkenning is uitgevoerd samen met veel partijen: allereerst natuurlijk de partijen die deel uitmaken aan het Programma Eerbeek Loenen 2030: gemeente Brummen en Apeldoorn, bedrijven (waaronder de Industriekern Eerbeek-Loenen, de IKEL). Maar ook burgers en belangengroeperingen.

Deze koersnota zal worden vastgesteld door Provinciale Staten en de drie betrokken gemeenten.

NB: Het schema met die processtappen hier nog weglaten; dit verplaatsen naar hst 8 in deel 2 (voor nu PM)

## 2.5 Afbakening plangebied

*Bestaande tekst >> In de bijlagen zijn nog enkele kaarten opgenomen die wellicht bruikbaar zijn. Het nu gebruikte kaartje vind ik niet sterk; de veelvormige contour suggereert een heel precies omkaderd gebied, maar dit is helemaal niet zo. Tevens zit in die contour nog een groot stuk van de wegen ten noorden van de A50 en bijv. de kern Beekbergen; daar ligt helemaal niet de focus op. Ik zou dus liever kaartje 1 of 2 (zie bijlage) hier terugzien.*

## 2.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 bespreken we de voorgeschiedenis van de verkenningen rondom het regionale wegennet Eerbeek-Loenen. Ook geven we in dit hoofdstuk een kernachtige beschrijving van het beleidskader (een meer uitgebreide beschrijving is opgenomen in de bijlage).

In hoofdstuk 4 volgt de verkeerskundige beschrijving en analyse van de bestaande situatie.

In deel 2 volgen de netwerkvisie (hoofdstuk 5), de programmatische onderdelen (hoofdstuk 6), de aanzet voor de toedeling van financiële middelen (hoofdstuk 7) en de beschrijving van het vervolg (hoofdstuk 8). Deel 2 wordt later ingevuld.



### 3 Historische beschouwing

#### 3.1 Voorgeschiedenis

De wens om de verkeerssituatie in het gebied Eerbeek-Loenen te verbeteren is al decennia aanwezig. Al zeker ruim vijftien jaar zijn er regionale verkenningen uitgevoerd inzake de regionale verkeersstructuur.

Los van de regionale verkenning zijn in de afgelopen decennia overigens ook diverse werkzaamheden uitgevoerd aan lokale tracés. Zo werd in de kom Loenen in 2007 en nog in 2021 een reconstructie uitgevoerd van de bestaande weg (de N786) en die gebeurde in 2011 en 2012 ook voor de verbinding Loenen-Laag-Soeren en de Kanaalweg in Dieren.

Er zijn enkele belangrijke ijkpunten in de al gedane regionale verkenning te herkennen. Hierna wordt hiervan een korte bloemlezing gegeven.

#### 2005

In 2005 strandden reeds de initiatieven voor een rondweg Laag-Soeren en dit was hiermee definitief van de baan. Ook een vrachtwagenverbod door Laag-Soeren werd in 2009 vernietigd, maar de mogelijkheid dit vrachtwagenverbod alsnog in te stellen ligt nog wel op tafel. >> **Sterker nog, dat zit ook in onze netwerkvisie**

#### 2014

In 2014 werd de aantrekkelijkheid van een mogelijk geheel nieuwe provinciale weg langs het Apeldoorn Kanaal veel kleiner, toen definitief duidelijk werd dat het realiseren van een directe aansluiting op de A50 (nieuwe op- en afritten ongeveer t.h.v. de kruising kanaal/A50) onmogelijk was.

#### 2016

De 'Corridorstudie' uit 2016 vormt een belangrijk rapport waarin alle eerdere verkenningen en pre-verkenningen in een breed perspectief zijn samen genomen. Dit rapport laat verschillende oplossingsrichtingen zien; zowel het opwaarderen van de bestaande wegen (zoals de N786), als investeringen in nieuwe infrastructuur, zoals een rondweg rondom Loenen en een nieuwe provinciale weg langs het Apeldoorns Kanaal (de 'Kanaalroute').

#### 2018

De Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse Corridor Apeldoorn Dieren (MKBA) uit 2018 vormt een duidelijk vervolg op de Corridorstudie. Hierin zijn diverse oplossingen beoordeeld, zoals het upgraden of juist afwaarderen van bestaande tracés of het aanleggen van nieuwe weggedelen. De conclusie was dat veel van de onderzochte oplossingen leiden tot behoorlijke kosten, waar in beperkte mate maatschappelijke baten tegenover staan. Om die reden werd geadviseerd in eerste instantie te investeren in een upgrade van de zuidelijke ontsluiting (van Eerbeek).

#### 2019

Met de uitkomsten van de MKBA in de hand werd in 2019 overeenstemming bereikt tussen provincie, Industriekern Eerbeek-Loenen (IKEL) en de gemeenten Brummen, Apeldoorn en Rheden over een aanpak van het wegennetwerk. Het doel was om het verkeer beter te spreiden over het gebied: niet alleen een ontsluiting via Loenen en de A50, maar ook het stimuleren van de afwikkeling van het verkeer vanuit Eerbeek naar het zuiden, richting Dieren, via de nieuwe Traverse Dieren. Hiervoor zou met name de Dierenseweg langs het kanaal aan de zuidoostzijde van Eerbeek moeten worden verbeterd, zodat deze route van en naar de bedrijventerreinen in zuidelijk Eerbeek meer aantrekkelijk zouden worden voor het vrachtverkeer. Voorgaande betekent ook dat in 2019

nadrukkelijk dus niet is gekozen voor grote investeringen zoals de rondweg Loenen of een nieuwe provinciale weg langs het kanaal (de 'Kanaalroute').

>> NB: Als je het MKBA goed leest dan zie je dat het advies tweeledig is. Ten eerste het als no-regret maatregel opwaarderen van de zuidelijke ontsluiting voor een klein omklapeffect en ten tweede daarna nogmaals te beoordelen wat daarna nog meer nodig is >> Eigenlijk doen we dit tweede met deze koersnota. Maar dit hoeft hier denken we niet met zoveel woorden te beschrijven; omdat dit snel ruis / onduidelijkheid geeft.

## Najaar 2019

In het najaar 2019 .... (vervolg = bestaande tekst)

### 3.2 Beleidskaders

Er is een uitgebreide beleidsanalyse uitgevoerd; deze is opgenomen in de bijlagen. Uit de beleidsanalyse volgen de volgende hoofdlijnen:

- De N786 (noordelijke deel A50 tot Eerbeek en zuidelijke deel Dieren tot Eerbeek) is aangemerkt als regionale verbindingsweg in functioneel kader wegennet Gelderland. De bestaande weg langs het kanaal (de 'Kanaalroute') geldt alleen als een lokale ontsluitingsweg.
- De Kanaalroute is ook een belangrijke fietsroute in het hoofd fietsnetwerk en delen van de belangrijke routes behoren ook tot het fietsknooppuntennetwerk
- Er liggen al divers beleidsstukken en visies met verkeerskundige implicaties die een verband hebben met de koersnotitie:
  - Andere programma-onderdelen binnen Programma EL2030:  
FBE betreft met name een nieuwe ontsluitingsweg; voor de schaal van de koersnota is dit beperkt relevant **FBE en Koersnota geen directe samenhang**  
LCE wordt gevestigd bij de Kollergang aan de Dierenseweg (exacte locatie nog onzeker). De impact van de vestiging van dit logistieke centrum op het verkeerssysteem wordt in de koersnota opgevat als een gegeven **LCE is leidend, Koersnota volgt**
  - Concept-VCP Eerbeek: dit rapport spitst zich toe op de centrale dorpsroute Coldenhovenseweg/Loubergweg . Deze koersnota zal het kader gaan vormen voor het VCP; **VCP is dus volgend, Koersnota leidend**
  - Centrumvisie Eerbeek/beek: de centrale route Stuijvenburchstraat/Loenenseweg wordt ontlast voor het doorgaand verkeer; dat moet over de Coldenhovenseweg. Dit beleid wordt overgenomen in deze koersnotatie  
**Centrumplan is dus leidend, Koersnota volgend**
  - Verkeerskundig onderzoek Kanaalroute: de belangrijkste vraag is of de hele weg naar een 60 km/u regime moet worden omgevormd; de koersnota zal hiervoor het beleid vormen  
**Kanaalroute-beleid is dus volgend, Koersnota leidend**

NB:

- De volledige beleidsanalyse dus verplaatsen naar de bijlage!
- Functiekaart klopt niet; waar is bijv. de N789 richting Klarenbeek en de N787 richting Brummen, graag aanpassen: [LINK](#). Of gebruik kaartje 4 (zie bijlage)
- Noemen wat een regionale verbindingsweg is (zie notitie functioneel kader [LINK](#)):

#### Regionale verbindingsweg

Een regionale verbindingsweg heeft een functie als voorkeursroute voor de afwikkeling van het regionale verkeer voor zover dit niet over doorgaande snelwegen wordt afgewikkeld.

Het gaat om verkeer tussen stedelijke netwerken en streekcentra onderling en tussen regionale kernen en doorgaande snelweg in een niet-stedelijk gebied. Dit betreft de provinciale wegen waarover regionale en lokale voorkeursroutes lopen



- Bij Functioneel kader ook benoemen dat een deel van zowel het noordelijke als het zuidelijke deel van de N786 een functie voor het goederenvervoer heeft (zie Functioneel kader, Kwaliteitsnet goederenvervoer).
- Fietsknooppuntensysteem benoemen
- Beleid Apeldoorn en Rheden kort benoemen
- Hier het verkeersveiligheidsonderzoek Kanaalroute Apeldoorn noemen!

## 4 Verkeerskundige beschrijving gebied:

Belangrijk is onderscheid te maken in gemotoriseerd verkeer (hoofdzaak) en fietsverkeer (utilitair/recreatief). Uitleggen waar het wanneer over gaat

### 4.1 Huidige situatie, gebiedsafbakening

beschrijving wegen en het gebruik in het grotere geheel

- Ligging, kernen, opbouw wegennet (GOW en ETW), wegennetvisie (basis Duurzaam Veilig)
- Routes, gebruik wegen (hoofdwegen in gebied en hoofdwegen door kernen), wat is bestemmingsverkeer (definiëren) en wat is doorgaand verkeer (definiëren) en wanneer is er sprake van sluipverkeer? Inzicht in huidige situatie wordt verkregen door tellingen, gebruik verkeersmodel.
- Wanneer verkeer juist bundelen (functie-gebruik) en wanneer juist spreiden (robuustheid wegennet). Wanneer ontstaat (verkeers)hinder, -overlast en wanneer is een maatregel nodig (gewenst/noodzakelijk)?

### 4.2 Autonome ontwikkeling

Mede op basis van huidige situatie en gebruik wordt beleid op gebied verkeer en vervoer gevormd over hoe om te gaan met wegen en verkeer richting toekomst (beleidskaders). Relatie met 3.2 beleidskaders! (gemeentelijke beleidsplannen, verkeersvisies (Apeldoorn, Brummen, Rheden) en provinciale plannen ruimtelijk en wegennetvisie)

- Ontwikkelingen (fysiek: meer woningen, winkels en bedrijven, verkeer 30 km/u, milieu)
- Ontwikkelingen (maatschappelijk: lagere woningbezetting, meer thuiswerken, flexibiliteit/deeltijd, combi's werken, halen/brengen, verandering gedrag)

### 4.3 Planontwikkelingen (uitgangspunten) Eerbeek Loenen 2030

(specifiek in onderzoeksgebied) en relatie/impact wegennetvisie

- FBE (toekomstbestendige groei)
- Kanaalroute (verkeersveiligheid Kanaal Zuid)
- LCE (bundelen 'interne' vrachtritten)
- Trajectaanpak N786 (deels gerealiseerd)
- VCP (wegennetvisie voor Eerbeek); incl. tracé Dierenseweg-N787-Lageweg-Loubergweg-Coldenhovenseweg, overlap met wegennetvisie

### 4.4 Wat zijn de effecten van de ontwikkelingen uitgaande van de huidige situatie

- Beleidskaders, doorkijk over 10 jaar, effecten verkeer (verschuivingen, rustiger, drukker)
- Ontwikkelingen (autonoom en plan), effecten verkeer (verschuivingen, rustiger, drukker)
- Samenhang bovenstaande kaders en ontwikkelingen, hieruit volgen 'objectieve' knelpunten (relatie Duurzaam Veilig vorm, functie en gebruik)
- Voorgaande 'objectieve' knelpunten spiegelen aan 'subjectievere' knelpunten uit raadpleging belanghebbenden (lijst)

### 4.5 Analyse en conclusies, opmaat naar netwerkvisie

- Welke zijn de knelpunten die moeten worden aangepakt voor verkeersveiligheid en leefbaarheid? Dit is aanzet voor de visie

# Deel 2: PM

## 5 Netwerkvisie

Door oplossen knelpunten ontstaat een toekomstvast, verkeersveilig wegennet en een leefbare omgeving. Dit is de visie en onderbouwing.

## 6 Programma

Hoe worden de knelpunten voor verkeersveiligheid en leefbaarheid aangepakt? Welke oplossingsrichtingen zijn er (met welke voor- en nadelen)? Wat betekent dit voor het gebied (functioneel, leefbaarheid), welke conclusies volgen daaruit?

## 7 Financiële middelen

## 8 Beschrijving vervolg/ nadere besluitvorming

*Bijlage Reacties uit omgeving*



## Bijlage: kaartbeelden

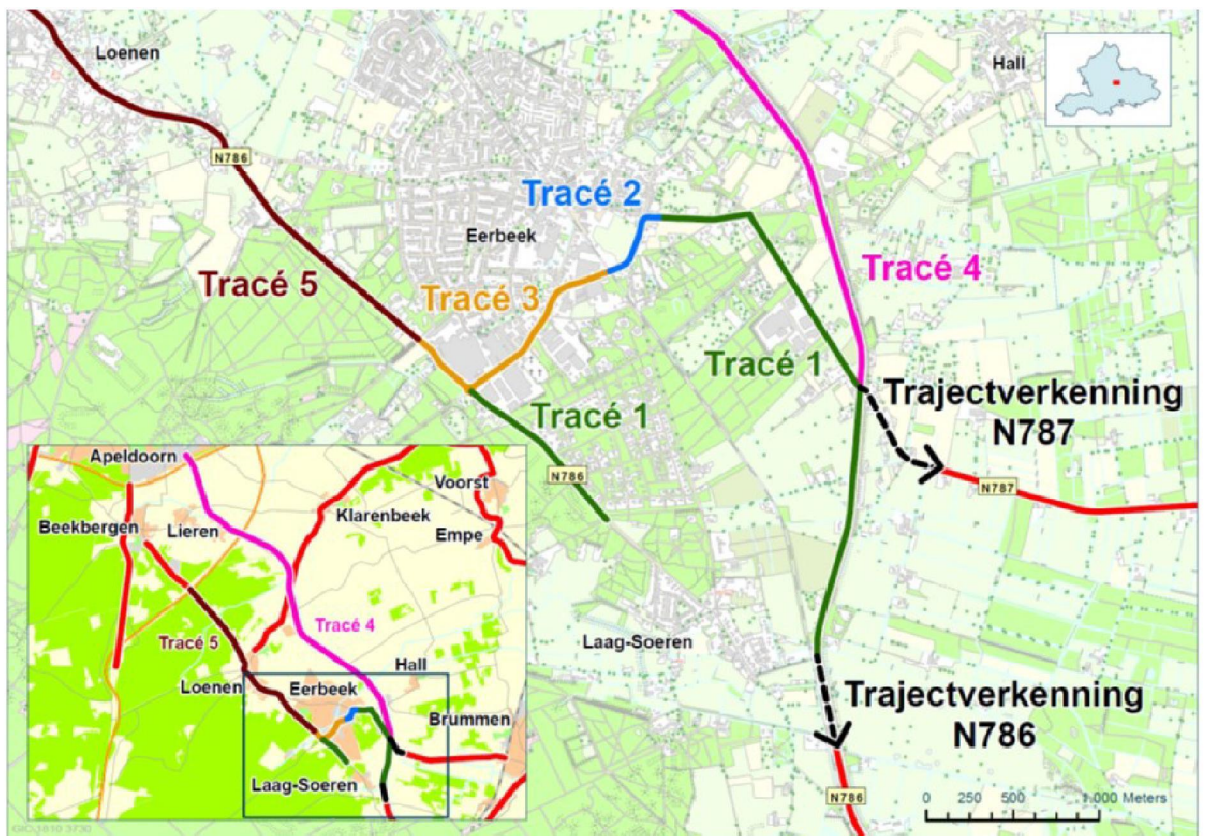


1 Regionaal Wegennet Eerbeek-Loenen



2 Wegenstructuur





3 Kaartbeeld verdeling in vijf tracés



4 Functioneel kader wegennet Gelderland (Provincie Gelderland, 17 mei 2017)