

ik vind het rommelig, geen duidelijke lijn, en veiligheid is juist belangrijk! want van wat wordt keurs / publiek?

2 Samenvatting

(Lokaal opheffen)

≡ provincie Gelderland

1 Samenvatting
Deel I
2 Inleiding
3 Voorwoord
4 Voorwoord
5 Voorwoord

Verkeerskundige koersnota Eerbeek - Loenen

Deze koersnote gaat in op de mobiliteitsopgave van Eerbeek - Loenen en de koers die wij op basis daarvan voorstellen als onderdeel van het grotere geheel. Loenen en Eerbeek zijn veelzijdige kernen omringd door mooie natuur en met een duidelijke signatuur van de papierindustrie. Deze koersnote besteedt aandacht aan de bouwstenen die volgens de provincie Gelderland en gemeente Brunnen en Apeldoorn gebruikt kunnen worden om de leefbaarheid te verbeteren en de bereikbaarheid te borgen. De relatie tussen ruimte en mobiliteit is hierbij essentieel.

Lokale Opgaven

We stellen vast dat er in het gebied Eerbeek en Loenen geen bereikbaarheids- of veiligheidsproblemen zijn die impact hebben op regionale schaal. Dat neemt niet weg dat het (provinciale) wegennetwerk in Eerbeek en Loenen niet voor grote uitdagingen staat. Het verder versterken van een zorgvuldige afwikkeling van het goederenvervoer en het bevorderen van de lokale verkeersveiligheid en leefbaarheid hebben wel degelijk prioriteit. Wij zien hierbij twee lokale opgaven, vanuit mobiliteitsperspectief:

1. Veiligheid: minder ongevallen en veiliger gevoel voor alle weggebruikers.
2. Leefbaarheid: minder impact van het (zware) gemotoriseerde verkeer op kwetsbare gebieden

(Beleids)plannen

Aanbevelingen

In de afgelopen jaren is er heel veel gesproken geweest met ambtelijke en externe experts, belanghebbenden uit de verschillende dorpskernen en de gemeenteraden. Dit leidt tot XI hoofdaanbevelingen die bij het

3 Verkeerskundige koersnote Eerbeek - Loenen

vormgeven van de mobiliteit en vervoersnetwerken een rol moeten spelen:

1. Maximaal inzetten op veiligheid fieser vrachtwagen;
2. In dorpskernen extra aandacht voor veilige afwikkeling
3. Meer wederzijds begrip en passend verkeersgedrag
4. Vrachtwagenbewegingen naar hotsaans bedrijvigheid goed faciliteren over een beperkt aantal wegen;
5.PM

De keurs: hoofdstructuur en bouwstenen mobiliteit

keurs zetten in de hoofdstructuur

Bouwstenen voor mobiliteit

Hoe verder?

Met opmerkingen [SMI]: Is wat mij betreft provincie Gelderland en de gemeenten Apeldoorn, Brunnen en ook Rienen. Dat laatste moeten we nog wel bespreken met de gemeente.

8 Inleiding

Deze koersnotitie gaat in op de mobiliteitsopgave van Eerbeek – Loenen en de koers die wij op basis daarvan voorstellen voor de infrastructuur als onderdeel van het globale geheel. Loenen Eerbeek en omringende keuren zijn wettelijke doelen omringd door andere steden en met een duidelijke signatuur van de papierenindustrie. Deze koersnotitie besteed aandacht aan de bouwstenen die volgens ons gebruikt kunnen worden om in dit gebied de leefbaarheid te verbeteren en de bereikbaarheid te borgen. De relatie tussen ruimte en mobiliteit is hierbij essentieel.

Ten aanzien van het verkeerssysteem zijn er in de loop der jaren al diverse paden bewandeld en onderzocht. Op verkeerskundig vlak is er in de periode 2019 – 2021 veel gespeeld binnen het project Eerbeek-Loenen 2030. De regionale netwerkstudie die in 2019 in het kader van de MKBA is uitgevoerd is inmiddels ingehaald – en deels overschreven – door nieuwe inzichten, nieuwe cijfers en nieuwe initiatieven. De belangrijkste ontwikkelingen daarin zijn:

- Er zijn veel nieuwe verkeersdata ingewonnen en gevalideerd: tellingen op losse locaties; een kentekenonderzoek en gesprekken met transporteurs over (invloedsfactoren op) routekeuze van vrachtwagenchauffeurs. We hebben beter inzicht in het functioneren van het verkeerssysteem;
- Met input voor de hierboven genoemde onderzoeksdata is het verkeersmodel Eerbeek-Loenen in 2021 geactualiseerd, zodanig dat het o.a. de routekeuze van/naar de diverse bestemmingen in het gebied beter beschrijft, en ook eventuele veranderingen in routekeuze als gevolg van bepaalde ingrepen.
- In Eerbeek is het proces opgestart om te komen tot verkeersruimteplan (VCP) voor de kern. Hiervan wordt de functionele indeling van het lokale wegennet vastgelegd, waarmee een verkeerskundig kader ontstaat voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen Eerbeek, maar dat daarnaast ook een kapstok biedt voor een maatregelenlijst en



tekentij bijkomende wijz.

zie ook
aan de di' 2.1
verl gang' welvri

voeringsprogramma dat de ingrepen omvat die nodig zijn om de inrichting van de wegen aan te laten sluiten bij de functionele inrichting.

De beschrijvende financiële middelen voor infrastructuur staan ook in Gelderland onder druk. De provinciale Middelem Ravier (MTR) heeft ons duidelijk gemaakt dat we de project- en maatregelenpakket kritisch moeten bekijken beschouwen en inladen. We richten ons op de echt noodzakelijke verbeteringen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied Eerbeek - Loenen.

De consequenties van en inzichten door de bovenstaande ontwikkelingen worden in de volgende **module** verwerkt.

haini yethi
hehachivini

De koersnota heeft drie doelen:

- over water
with woodpeckers
white

5 Verkeerskundige koersnotitie Eerbeek - Loenen

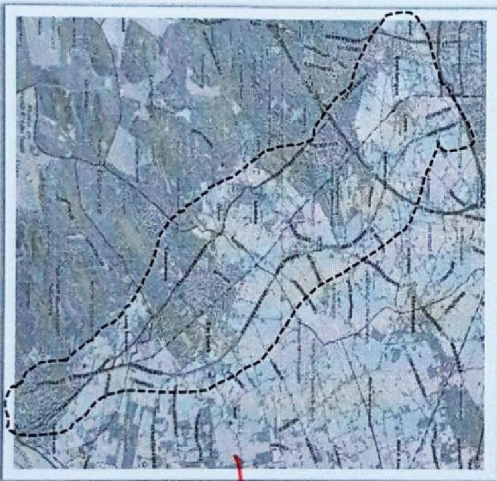
De koersna is een ambtelijk document dat kaderstellend is voor vervolgbesluitvorming en tot doel heeft om afstemming te bereiken tussen de maatregelen die de betrokken overheden willen realiseren binnen hun beheergebied. Vaststelling door de Provinciale Staten en de raden van de betrokken gemeenten is dan ook het eindstap van het proces van de totstandkoming van de koersnota. Het daadwerkelijk vrijmaken van financiële middelen vindt via vervolgbesluitvorming plaats.

Doel
Pon handig held
collaboratie
(status)
Pover
bezwijgen

provincie
Gelderland

1.3. Afbakening

De gebiedsafbakening betreft het gebied tussen Apeldoorn en Dieren. Het beheergebied betreft de wegen van de provincie Gelderland en de gemeenten Apeldoorn, Brummen en Rheden.

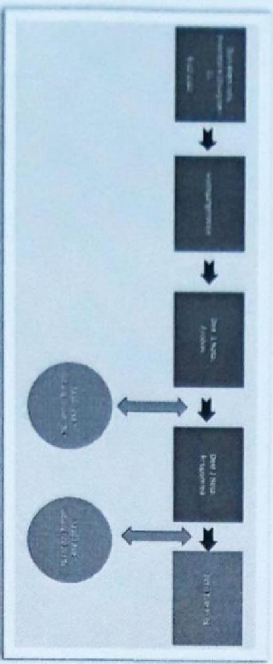


→ zelfde landschap als white

aanpak

Het proces voor de toetsaankomst en besluitvorming omvat vijf fasen (momenten):

- Aankondiging en presentatie in Stuurgroep (6-12-2021)
- Bespreking voortgangsnote en voorstel voor vervolgaanpak (medio april 2022)
- Presentatie en bespreking deel 1 (voor/na zomer 2022)
- Presentatie en bespreking deel 2 (inclusief deel 2) (na zomer 2022)
- Besluitvorming (september/oktober 2022).



Zowel na het uitwerken van de Nota Analyse als de Nota Programma zijn de belanghebbenden in gebied geraadpleegd en hebben zij hun reactie kunnen geven. De reacties hebben waar mogelijk tot een aanscherping van de definitieve versie van de koersnota geleid.

De focus is op de hoofdwegen in het gebied en de knooppunten die elkaar aan het licht treden. In het bijzonder aandacht voor het vrachtwagenverkeer van en naar de papierindustrie. De nota heeft betrekking op alle weggebruikers, aanwonenden en bedrijven die te maken hebben met het hoofdwegenet.

1.4. Status van de koersnota

In deze nota doen wij een voorstel voor de koers. Wij zijn van mening dat deze koers het meest logische uitkeisel is van de verschillende mobiliteitsopgaven die er in het gebied Eerbeek - Loenen liggen. De gepresenteerde hoofdstructuur en de eraan gekoppelde bouwstenen voor de verkeersinfrastructuur vormen daarin één geheel.

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.

hoofdkoncepten.

1.5. Leeswijzer

PM.

provincie **Gelderland**

Achtergrond en beleidskaders

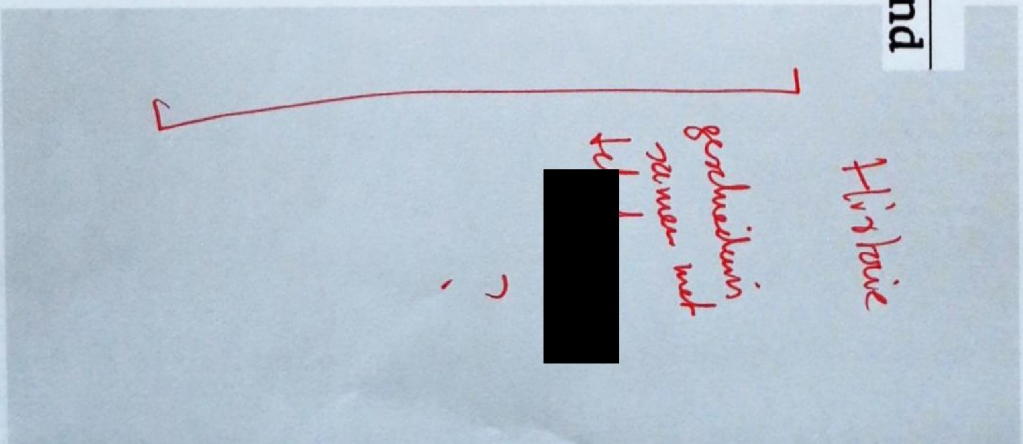
2.1. Voorgeschiedenis maatregelen N786

De wens om de verkeerssituatie in het gebied Eerbeek-Loenen te verbeteren is al decenniala aanwezig. Initiatieven voor een rondweg Laag-Soeren stranden echter in 2005 en ook een vrachtwagenverbod werd in 2009 vernietigd. Wel werd in de kom Loenen in 2007 een reconstructie uitgevoerd en die gebeurde in 2011 en 2012 ook voor de verbinding Loenen-Laag-Soeren en de Kanaalweg in Dieren.

Tot 2014 waren de onderzoeken hoofdzakelijk gericht op onderdelen van het wegennet, maar ontbrak er een totaalvisie over de gewenste verkeersstructuur in het gebied. De studie 'Corridor Apeldoorn - Dieren: De N786 in een breder perspectief' uit 2016 was we eerste stap naar een gebiedsbrede visie op het verkeersnetwerk. Het was de opmaat naar de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse Corridor Apeldoorn Dieren (MKBA) en ontwerpmota voor de N786 in 2018. Hierin zijn diverse oplossingen beoordeeld zoals het upgraden of juist afwaarderen van bestaande tracés of het aanleggen van nieuwe weggedelen.

Met de uitkomsten van de MKBA in de hand werd in 2019 overeenstemming bereikt tussen provincie, Industriekern Eerbeek-Loenen (IKEL) en de gemeenten Brunniken, Apeldoorn en Rhieden over een aanpak van het wegennetwerk. Oorspronkelijk was het doel om het verkeer beter te spreiden over het gebied: niet alleen een ontsluiting via Loenen en de ASO, 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 Dierensweg langs het kanaal moeten worden verbeterd, zodat deze route van en naar de bedrijventerreinen in zuidelijk Eerbeek meer aantrekkelijk zouden worden voor het vrachtverkeer.

In het najaar 2019 ontstond er echter twijfel over de uitkomsten van het verkeersmodel dat aan de basis lag voor de MKBA-beoordeling. Het verkeersmodel werd, bij nader inzien, te grofmazig bevonden om de



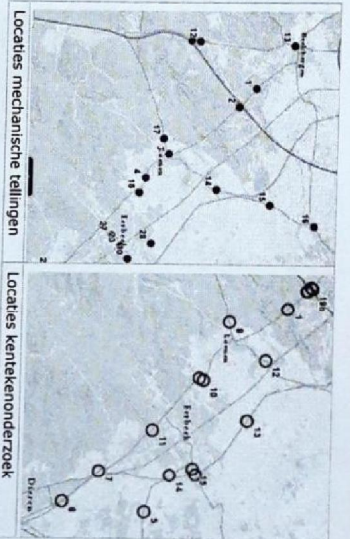
≡ Provincie Gelderland

verkeersstromen en verkeersintensiteiten op de afzonderlijke wegen te kunnen bepalen.

Het was voor de gebiedspartners de aanleiding om in 2020 vol in te zetten op nieuwe meer gedetailleerde verkeersonderzoeken. Dit alles om een betrouwbaar fundament van verkeersgegevens te hebben voor het nemen van robuuste besluiten. In juni 2020 zijn in opdracht van het provincie Gelderland aanvullende onderzoeken uitgevoerd naar de verkeersstromen, routevorming en routekeuzefactoren van het verkeer in en rondom Eerbeek-Loenen.

- op 28 locaties is gedurende drie weken met behulp van tusselingen het verkeer geregistreerd (omvang, samenstelling en snelheid).
 - o 16 locaties op provinciale wegen;
 - o 12 locaties op gemeentelijke wegen.
- Op 19 locaties is gedurende drie dagen met behulp van ANPR-camera's de kentekens geregistreerd. Dit onderzoek geeft gedetailleerde informatie over het externe en doorgaande verkeer in en rondom Eerbeek, Loenen en Laag-Soeren.
- Ter hoogte van de op- en afrit ASD - N786 een drone-onderzoek voor het in detail vastleggen van de verkeersstromen en het verkeersgedrag op op- en afritten;
- Interviews met transportbedrijven over routekeuzegedrag transportverkeer.

*haver
bijlage*



De verkregen detailinformatie over de omvang en relaties van de verkeersstromen heeft een uitvoerige kalibratie plaatsgevonden van het verkeersmodel. Het maakt dat we beter dan voorheen begrijpen en inzichtelijk kunnen maken hoe het gemotoriseerde verkeer zich door het gebied Eerbeek - Loenen verplaatst. Deze kennis is gebruikt om de opgave ten aanzien van verkeer en de bijbehorende visie op het wegennet te herijken.

3.1) bestuursniveau van beleidskaders
3.2) " wegeennet (gebruik)
3.3) bestuursniveau op provinciaal niveau
3.5) knooppunten, opgevoerd

2.2. Beleidskaders

PM

2.2.1. Visie voor een bereikbaar Gelderland

Gedeputeerde Staten heeft op 8 juli 2020 de visie voor een bereikbaar Gelderland vastgesteld. In deze visie staan helder de ontwikkelingen en beleidskeuzes opgesteld voor Gelderland richting 2030 beschreven, inclusief de gekozen strategie en een afwegingskader op basis waarvan activiteiten en projecten worden geselecteerd die bijdragen aan het realiseren van de visie. De visie voor een bereikbaar Gelderland vindt haar oorsprong in de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland. Om de grootste impact te bereiken, ligt de focus op de volgende bouwstenen:

1. Realiseren kwalitatief hoogwaardige hubs op de juiste locaties
2. Investeren op fietsen op korte afstanden
3. Optimaliseren capaciteit op de langere afstanden
4. Verder versterken van ons goederenvervoer
5. Het bevorderen van de verkeersveiligheid

Wij kijken meer dan voorheen naar het functioneren en ontlasten van de stedelijke netwerken. Waarbij we ook bewust werken aan een balans tussen investeren in infrastructuur en inzet op slim gebruik. We hebben meer aandacht voor het slim gebruiken van het bestaande netwerk.

omvattend
kan opbrengen
niet verwacht

Kijken we specifiek naar de omgeving Eerbeek-Loenen dan concluderen we dat de problematiek in dit gebied niet direct aansluit bij de in de visie benoemde opgaven en gebaande bouwstenen. In het gebied Eerbeek en Loenen zijn geen grootschalige bereikbaarheidsproblemen op regionale schaal. Het verder versterken van een zorgvuldige ontwikkeling van het goederenvervoer en het bevorderen van de verkeersveiligheid zijn uiteraard wel aandachtsvelden. Maar ook hier zal gelden dat bij het afbakenen en prioriteren van gezamenlijke projecten de bijdrage aan de provinciale visie voor een bereikbaar Gelderland beperkt zal zijn.

2.2.2. Het functioneel Kader wegeennet

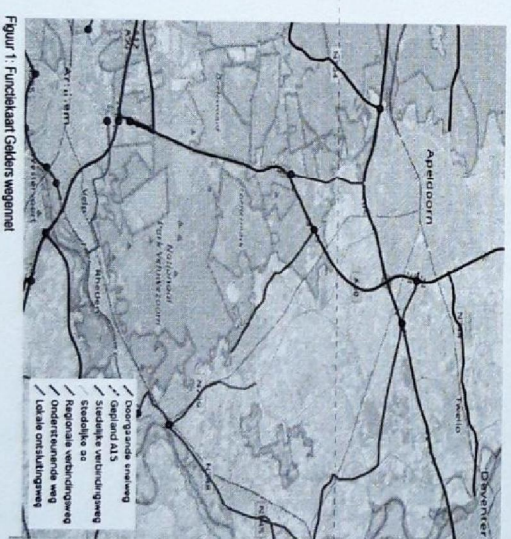
De wegeennetvisie voor Gelderland staat beschreven in het functioneel kader wegeennet Gelderland. In de wegeennetvisie is een functioneel

3.3. Gelderland

op provinciaal niveau

Indeling gemaakt van het wegeennet op provinciaal en regionaal niveau. De functionele indeling van het wegeennet is dynamisch. Ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe verbindingen kunnen er voor zorgen dat bepaalde wegen in de loop van de tijd van functie veranderen.

In de meest recente versie van de functiekaart zijn de N786 Beekbergerweg en de N786 Kanaal Zuid beide vooralsnog als regionale verbindingsweg aangewezen. Met de nieuwe set aan verkeersgegevens van o.a. de N786 kan vastgesteld worden of deze wegfunctie herovervogen moet worden (zie hoofdstuk 5).



Figuur 1: Functiekaart Gelders wegeennet

Met opmerkingen (SM3): Dit is m.i. een andere we als je het stuk ook opstelt namens Apeldoorn, Brummen en Rienen

≡ provincie Gelderland

Structuurvisie Centrum Eerbeek & Eerbeekse Beek

De gemeente Brummen heeft in november 2021 de Visie Centrum Eerbeek en Eerbeekse Beek vastgesteld. Hierna staan de lange termijnambities voor het centrum en de beek vastgelegd. De visie omvat een aantal kwalitatieve doelen die doorvertaald zijn naar een structuurontwerp. De structuurvisie omvat ook een belangrijke relatie met het VCP, met name voor de Stuijvenburchstraat.



Figuur 3 Structuurvisie Centrum Eerbeek & Eerbeekse Beek

De structuurvisie beschrijft vanuit verschillende gezichtspunten de gewenste ruimtelijke structuur van het centrumgebied. Het versterken van het verdelijkskarakter is het kernwoord. Keuzes uit de structuurvisie die het verkeer in Eerbeek beïnvloeden zijn:

- Behoud tweerichtingsverkeer Stuijvenburchstraat (zonder doorgaand verkeer). De huidige inrichting van de Stuijvenburchstraat, maar ook die van de Loenenseweg, vraagt om een optimalisatiestap om beter te voldoen aan de veristen van 'Duurzaam veilig'.
- In onderzoek: van één- naar tweerichtingsverkeer op het tracé Coldenhovenseweg tussen de Stuijvenburchstraat en de afslag naar de Wasacker;

- In deze visie is het uitgangspunt dat doorgaand verkeer niet door het centrumgebied over de Stuijvenburchstraat-Loenenseweg gaat. Het beperkte aandeel doorgaand verkeer wordt liefst met een stringente inrichting verleid om gebruik te maken van de route over Coldenhovenseweg.
- Verbeteren toegankelijkheid en veiligheid voor fietsers, voetganger, minder validen en slechtzienden in het centrumgebied (kader Duurzaam Veilig);
- Realisatie van een fiets- en wandelroute van Veluwe naar centrum langs de Eerbeekse beek;
- Veilige en aantrekkelijke routes voor fietsers en voetgangers tussen De Wasacker, de stationsomgeving en het centrumgebied aan de Stuijvenburchstraat;

De structuurvisie kiest impliciet voor het aantrekkelijker maken van het traject Coldenhovenseweg-Loubergweg voor gemotoriseerd verkeer om het centrum van Eerbeek iets rustiger te maken. Vaststaat dat de Coldenhovenseweg-Loubergweg op het gebied van vormgeving en veiligheid een groot aantal knelpunten kent zoals naar voren is gekomen bij de onderzoeken van het VCP.

Verkeerscirculatieplan Eerbeek (VCP)

Het Verkeerscirculatieplan Eerbeek (VCP) is in ontwikkeling en de werkzaamheden lopen min of meer parallel aan het opstellen van de deze verkeerskundige koersnota Eerbeek - Loenen. Het VCP Eerbeek is in meerdere opzichten de lokale variant op het provinciale Functioneel Kader Wegennet: het wegen- en fietspadennet van Eerbeek wordt eerst functioneel ingedeeld. Op basis van verschillen tussen de huidige inrichting en de inrichting die bij de toegewezen functie past wordt vervolgens een maatregellijst opgesteld. De vliekaart met de functionele indeling en de maatregellijst dienen volledig aan te sluiten bij de regionale wegennetvisie zoals verwoord in deze koersnota.

Het totstandkomingsproces van het Verkeerscirculatieplan Eerbeek kent 3 hoofdtrazen: A) Inventarisatie en uitgangspunten, B) Netwerkwisie en C) Oplossingen / uitvoering.

Wij bepalen en hoe
het VCP wordt
opgezet en als
hybride/overname
wordt gerealiseerd?
of...
Is dit de opdracht?
Invulling BVA?
Wens omgeving/gemeente?

Verkeerskundige beschrijving studiegebied Eerbeek - Loenen

3.1 Huidige situatie

De mechanische tellingen en het kentekenonderzoek¹ uit juni 2020 hebben veel aanvullende informatie opgeleverd over het functioneren van het verkeerssysteem. De verkregen data zijn ondanks de impact van covid-19 met een aantal datacorrecties² representatief voor de verkeerssituatie in Eerbeek en Loenen en het omliggende gebied.

Wegennet vooroorloof voor lokaal bestemmingsverkeer

Op basis van de onderzoeksdata stellen we vast dat de wegen door Eerbeek en Loenen in hoofdzaak gebruikt worden door lokaal bestemmingsverkeer. Dat geldt in zeer sterke mate voor de N786 tussen de afrit A50 en Eerbeek. Van de circa 6.000 motorvoertuigen die via de A50 dagelijks de N786 oprijden, hebben er ongeveer 500 voertuigen (8%) geen bestemming in het gebied en is daarmee doorgaand verkeer. Als we bestemmingsverkeer naar Dieren ook als doorgaand verkeer aanmerken, groeit het aandeel doorgaand verkeer naar 18% (1000 voertuigen).

¹ Verkeersonderzoek Dieren – Apeldoorn 23-24-25 juni 2020 - Technische Rapportage, Goudappel
² Reparatieve verkeerscijfers Loenen-Eerbeek 2020, BVA Verkeersadviezen

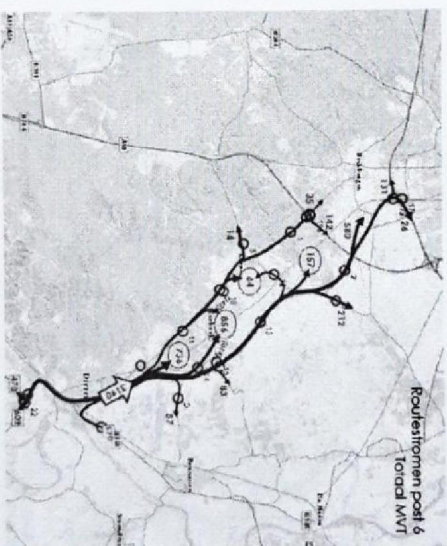
Waar is blauw
best. verkeer
dan overal anders
"definitief" anders
niet juist

provincie Celderland

Het overige deel van het verkeer op de N786 heeft Loenen, Eerbeek, Laag-Soeren of Kieften als bestemming. De kanaalroute herbergt verhoudingsgewijs meer doorgaand verkeer tot circa 30%. Voor het vrachtverkeer geldt dat er nog sterker sprake is van lokaal bestemmingsverkeer.



Figur 7. Resultaat kenkenonderzoek waarnemingspost 1 N786 (noord), gemiddeld verkeer gedurende etmaal



Figur 8. Resultaat kenkenonderzoek waarnemingspost 6 Kanaalweg N786 (zuid), gemiddeld verkeer gedurende etmaal

Voor het herkomstgebied Dieren blijft de route over de Hardewijkernweg via Laag-Soeren minstens zo belangrijk als de Kanaalweg N786.

Verkeersdruk in centrum Eerbeek niet door doorgaand verkeer

Zoomen we in op de kern Eerbeek, dan ontstaat eveneens een beeld dat het verkeer dat via de Loenenseweg-Stuyvenburchstraat hoofdzakelijk bestaat uit bestemmingsverkeer. Het eventueel wegnemen van 250 doorgaande rijbewegingen (9% van het totaal aantal voertuigen) over het gehele etmaal zal niet leiden tot een andere beleving van het verkeer door het centrum van Eerbeek. Ook het traject Coldenhovenweg-Loubergweg wikkelt met gemiddeld minder dan 150 voertuigen eveneens nauwelijks doorgaand verkeer af komende vanaf de

Wat is
wanneer
doorgaand
verkeer?

ASD richting Dieren. Dit in tegenstelling tot de N786 Harderwijkweg, waar bijna de helft van het verkeer geen herkomst of bestemming in Eerbeek heeft, maar doortrekt naar Laag-Soeren en Dieren.

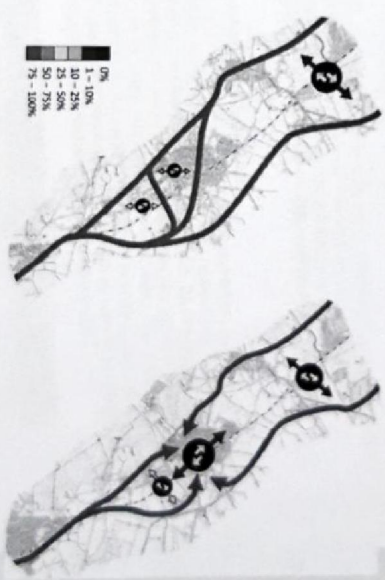
Loenen voelt de druk van veel lokaal doorgaand verkeer

Daagelijks rijden er zo'n 14.000 voertuigen de bebouwde kom van Loenen in via de vijf toekennende wegen. Van deze 14.000 ritten heeft meer dan 70% (bijna 10.000 voertuigen) geen bestemming in de kern Loenen. Dit is een aanzienlijk verschil met de kern Eerbeek waar van de ruim 11.000 dagelijkse ritten die de kern binnen rijden er circa 3.330 geen bestemming in Eerbeek hebben maar bijvoorbeeld doortrekken naar Dieren, Laag-Soeren, Brummen of Loenen.

Een belangrijk deel van het verkeer dat door Loenen rijdt, voelt voor de inwoners aan als doorgaand verkeer. Het is belangrijk om vast te stellen dat deze doorgaande bewegingen vooral veroorzaakt wordt door verkeer van en naar de omliggende kernen. Zij zijn voor hun bereikbaarheid ook afhankelijk van de ontsluiting op de ASD. Het in goede banen leiden van lokaal georiënteerd doorgaand verkeer vereist een andere aanpak dan het sturen van regionale (lange) verkeersstromen.

*nie eender
gpn.
het verkeer*

**provincie
Celderland**



Figuur 8: Maximale verschuiving doorgaand verkeer

Figuur 10: Maximale verschuiving bestemmingsverkeer Eerbeek

Het kentekenonderzoek heeft duidelijk gemaakt dat de potentiële uitwisseling van doorgaand verkeer tussen de kanaalroute en de N786 Beekbergerweg beperkt is en ligt tussen de 1 en maximaal 10%. Ook het wegtrekken van doorgaand verkeer op de stuyvenburchstraat naar Coldenhovenseweg is in absolute aantallen beperkt tot maximaal 250 voertuigen. De onderzoeksdata maakt ook duidelijk dat het verleden van het verkeer dat op Eerbeek gericht is naar andere routes heel

*kan best veel zijn
10%.*

³ Loenenweg, Harderwijkweg, Groenendaalsweg, Beekbergerweg en Huddweg.

≡ provincie Gelderland

opbouw en inrichting van het wegennet, zodat dit voor weggebruikers

herkenbaar is én veilig functioneert.

Verschillen in functie, vorm en gebruik

Het streven van Duurzaam Veilig is om de functie van een weg in overeenstemming te brengen met het gebruik en de vormgeving. Wegen waarbij de vormgeving is afgestemd op de functie en het gebruik zijn leidend tot een veilige verkeerssituatie. Daar waar er wel verschillen zijn tussen functie, vorm en gebruik ontstaan veelal afwijkings- en veiligheidsknelpunten. In figuur 14 hebben we de belangrijkste wegen in Eerbeek – Loenen ingedeeld op basis van functie, vorm en gebruik om zo discrepanties vast te stellen.

3.3.6. Verkeerskundige effecten planontwikkeling

In bijlage X zijn de voorlopige modeltoedelingen voor 2030 opgenomen waarin zowel de autonome ontwikkelingen als bovenstaande (ruimtelijke) plannen zijn meegenomen. De voornaamste verschuivingen zijn:

- Kanalaanroute kan tot wel 2.400 motorvoertuigen per etmaal rustiger worden;
- Het verkeer op de Eerbeekseweg door Loenen wordt ten opzichte van de autonome situatie 2030 met 1.000 extra voertuigen belast. De intensiteit groeit door van 13.000 voertuigen per etmaal in 2020 naar 15.000 voertuigen per etmaal in 2030;
- De intensiteit op de Coldenhovenseweg neemt circa 1.500 - 1.800 motorvoertuigen per etmaal toe terwijl gelijktijdig de intensiteit door het centrumgebied over de Stuyvenburchstraat met 1.300 tot 2.000 voertuigen afneemt;
- De verkeersintensiteiten op de N786 Harderwijkseweg en de N789 Hoofdweg blijven min of meer onveranderd ten opzichte van de autonome situatie 2030.

Op de meeste locaties zijn de bovenstaande ontwikkelingen positief. Dit geldt echter niet voor de verkeerssituatie in de kern Loenen waar de leefbaarheid onder druk blijft staan.

3.4. Knelpunten

In deze paragraaf maken we qua detailniveau een verdiepingsslag bij het verkennen van de knelpunten in het verkeersnetwerk Eerbeek-Loenen.

3.4.1. Een duurzaam veilig wegennet

Met een functionele indeling van het wegennet, zoals toegelicht in §2.2.2 het functioneel kader wegennet, geven we onze visie op de verkeersafwikkeling op het wegennet. Deze visie is vertrekpunt voor te nemen maatregelen voor specifieke knelpunten. De wegcatégorisering is hiermee een instrument om bij de verscheidenheid van verkeer- en omgevingsinvloeden een afgewogen keuze te maken voor de beste

*dit is dus eigenlijk de
wegennet visie?*

is dat hier?
op zijn plek?

- [illegible]

Figuur 11: Onderlinge relaties projecten en knelpunten

In bijlage 3 is per project een factsheet opgenomen. Hierin zijn per knelpunt de bovenstaande projectkenmerken beschreven. In figuur 17 is de samenhang met andere projecten weergegeven.

Tabel 1: Advies in te zetten verbindingslijnen

Nr	Locatie en knooppunt	Advies benodigde acties
1	N786 Loenen - ASO wegrondel	Invullen van verbindingslijnen en rijwielverkeer op korte of middellange termijn.
2	ASO aansluiting N786 Loenen Blenzweg ASO	Invullen van realisatie van VRI's op korte termijn.
3	N786 aansluiting ASO overlaas carpools	Invullen op nieuwe carpoollocatie op korte termijn om overzichtslijnen en veiligheid te verbeteren.
4	N786 aansluiting Loenense Material, veiligheid en afwikkeling	Invullen op verkeersstude l.b.v. het hermetiseren van de aansluiting op middellange termijn.
5	N786 traverse Loenen	Invullen op accopie van de functie en het gebruik van de N786 en het op korte termijn realiseren van een optimale inrichting om de hinder in de vorm geluid, trilling, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid te minimaliseren. Staatheid 50 km/uur beter afhangen.
6	Coldertoverweg Loudbergweg Eerbeek	De uitsluitende inrichting van de Coldertoverweg en Loudbergweg heeft noodzakelijk invloed op de afwikkeling van lokaal georiënteerd verkeer, met op (regional) doorgevoerde verkeersvolumes. Het is daarmee vooral een gemeenschappelijke keuze of de prioriteit op deze wegen geleid wordt op de verblijfsfunctie rondom de bedrijvigheid of het vormen van een snelle ontsluiting naar het provinciale hoofdnetwerk.
7	Aansluiting DSSmth De Hoop uitrit Harderwijkweg	Invullen op actie vanuit DS Smith en de situatie blijvend monitoren. Situatie heeft verder geen impact op infrastructuur maatregelen op het wegennet van de provincie.
8	Diverse lokale knooppunten Eerbeek (VCP)	Invullen op een heldere keuze van de wegencategorisering op korte termijn. De gekozen wegcategorisering moet voldoende gebruik worden voor het nemen van maatregelen. De meeste knooppunten worden aangepast zodra de vormgeving van de weg in overeenstemming wordt gebracht met de gehanteerde functie van de weg.
9	Kanaalroute noord (Apeidoom - Burgdabouler)	Ook zonder afwikkeling van de Kanaalroute Noord krijgt de kern Loenen met een verdere toename van verkeer te maken. Het volledig afwaarderen van de Kanaalroute Zuid wordt dan niet geadviseerd. Wel zullen we samen met de gemeente Apeidoom in op een gezichte lokale aanpak om de snelheid nabij risicovolle locaties verder te verbeteren en snelheids excessen sterk te gaan.
10	Kanaalroute zuid (Burgdabouler - Dieren)	Invullen om samen met de gemeente Bunnik en middellange termijn de route vrijkruisend in te richten als gebiedsontwikkelingsweg. Daarnaast een verkeersweg uitroepen naar de optimalisatie van de VRI's om verkeersveiligheid te verbeteren.
11	Traverse Laag Soeren	Invullen op aansluiting op vrachtwagen op Harderwijkweg tussen Badhuysen en Eerbeek, maar wel pas het verbod instellen nadat herinrichting Coldertoverweg - Loudbergweg is gerealiseerd.
12	Kruising N787 - Dierenweg (Burgdabouler)	Een reconstructie van het knooppunt die dwarsverkeer bijdraagt tot een overzichtelijke verkeerssituatie wordt alleen op de middellange en lange termijn voorzien. Wel is het raadzaam om een verkeering uit te voeren naar de impact en kosten van een kruispuntontwerp dat het knooppunt wegnemt.
13	Spoorwegaanpak VSM	Invullen op realisatie van de maatregelen in samenwerking met de gemeente Bunnik en VSM. Met verhoogde aandacht voor spoorwegaanpak Loudbergweg.
14	(Folding Board) ontsluiting	De nieuwe ontsluitingsstructuur van Folding Board Eerbeek B.V. zoals deze nu ligt vorm te worden gegeven heeft verder geen impact op de verkeersstructuur als geheel.
15	(LCE: ontsluiting)	Het meer bundelen en verkorten van vrachtwagenritten leidt op meerdere vlakken tot winst. De provincie zal zich in om

7) Burgdabouler
niet specifiek
wel, het welk kan
zijn.

≡ provincie
Gelderland

Netwerkvisie

Met opmerkingen [SM7]: Ik vind dit hoofdstuk helder en begrijpelijk..

Op basis van de inventarisatie en duiding van de knelpunten tekent zich een beeld af van de benodigde veranderingen in het netwerk van Eerbeek en Loenen. Dit beeld hebben is verder geconcretiseerd in een netwerkvisie waarlangs we de veranderingen gaan vormgeven. De nadruk ligt hierbij op het realiseren van een robuust veilige inrichting van de bestaande hoofdwegen waar de mobiliteitsopgaves het grootste zijn.

4.1. Hoofdstructuur Eerbeek - Loenen

De hoofdstructuur van onze aanpak bestaat uit zes elementen:

1. Robuuste aansluiting op A50;
2. Versterken Eerbeekse Haak N 786 Harderwijkseweg- Coldenhovenseweg-Brummenseweg-N786 Dierenseweg;
3. Een veilige en overzichtelijke en leefbare traverse Loenen;
4. Versterken kernen met levendige dorpserven;
5. Een veilige Kanaalroute;
6. Inzetten transformatie laden en lossen Coldenhovenseweg;
7. Afwaarderen route Laag-Soeren voor vrachtwagenverkeer.

De verschillende elementen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Ze maken gebruik van elkaars kracht en vallen samen in de hoofdstructuur.

hoofdstructuur

