

GEMEENTE HEERDE

**Gemeentelijk
Verkeers- en Vervoerplan
Heerde**

10 december 2007

INHOUD

1.	AANLEIDING, DOEL EN OPBOUW GVVP	3
1.1.	AANLEIDING EN DOEL	3
1.2.	OPBOUW VAN HET GVVP EN LEESWIJZER.....	3
2.	VERKEERSKARAKTERISTIEK HEERDE	6
3.	WAT KOMT ER OP HEERDE AF ?	8
3.1.	OP LOKALE SCHAAL.....	8
3.2.	REGIONALE EN PROVINCIALE ONTWIKKELINGEN	9
3.3.	NATIONAAL BELEID.....	10
4.	VISIE: VERSTERKEN VAN DORPSE KWALITEIT	12
4.1.	DOEL EN OPGAVE.....	12
4.2.	HOOFDTHEMA'S VOOR BELEID	13
5.	BEPERKEN DOORGAAND VERKEER	16
5.1.	WAAR GAAT HET OM?	16
5.2.	MAATREGELLEN	16
5.3.	CONCLUSIE	17
6.	CENTRUM HEERDE: VERKEERSCIRCULATIE EN PARKEREN	19
6.1.	HET CENTRUM GEKARAKTERISEERD	19
6.2.	MAATREGELLEN	20
6.3.	CONCLUSIE	23
7.	DORPS WONEN	25
7.1.	VEILIGHEID EN LEEFBAARHEID CENTRAAL !	25
7.2.	MAATREGELLEN	25
7.3.	CONCLUSIE	27
8.	BUITENGEBIED UITERWAARDEN IJSSEL	29
8.1.	RECREATIEF FIETSEN OP RUSTIGE, VEILIGE WEGEN	29
8.2.	MAATREGELLEN	29
8.3.	CONCLUSIE	30
9.	BUITENGEBIED VELUWERAND	32
9.1.	VERKEERSLUW, VEILIG EN OPTIMAAL BEREIKBAAR.....	32
9.2.	MAATREGELLEN	33
9.3.	CONCLUSIE	34
10.	MAATREGELLEN, KOSTEN EN UITVOERING	35

1. Aanleiding, doel en opbouw GVVP

1.1 AANLEIDING EN DOEL

De gemeenteraad heeft in de raadsvergadering van 6 maart 2006 uitgesproken om - méér dan voorheen het geval was - integrale beleid- en beheerplannen op te stellen. Zeker voor het thema verkeer en vervoer is dat zinvol, want verkeer en vervoer heeft raakvlakken met vele andere beleidsterreinen. Bovendien geldt dat verkeer een onderwerp is waar mensen makkelijk over praten en ook snel met eigen ideeën en voorstellen komen, wat de kans op ad-hoc beleid relatief groot maakt.

Daarom hebben wij besloten tot het opstellen van gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP).

Kernpunt van dit GVVP vormt de *visie*. Deze visie is in de eerste plaats een wensbeeld voor de lange termijn, maar vormt tegelijkertijd ook een *toetsingskader* voor maatregelen van vandaag en morgen. Daarbij geldt op zijn minst dat plannen en maatregelen de visie niet in de weg mogen staan, maar beter is het uiteraard als maatregelen daadwerkelijk bijdragen aan het realiseren van die visie. E.e.a betekent ook dat wij in dit GVVP een relatief groot pakket aan maatregelen hebben opgenomen. Hiervoor geldt dat een deel van de maatregelen betrekking heeft op het oplossen van bestaande en verwachte knelpunten. Een ander deel van de maatregelen is meer bedoeld om dichterbij het beoogde wensbeeld te geraken. Zeker voor die groep maatregelen geldt dat ze over relatief lange termijn uitgevoerd kunnen worden, maar voor het veilig stellen en verbeteren van de woon-, leef- en veiligheidssituatie in onze gemeente wel degelijk van belang zijn.

Bij het opstellen van het GVVP is door de raad aangegeven dat men nauw bij de totstandkoming ervan betrokken wilde worden. Vandaar dat als eerste een koersdocument aan de raadscommissie Ruimte is voorgelegd. Dit document, waarin de belangrijkste problemen en hoofdpunten voor beleid werden benoemd, is op 12 februari 2007 vastgesteld. Vervolgens is in de commissie van 23 april jl. de nota 'analyse en trechtering van maatregelen' besproken en is op 18 juni het concept GVVP besproken. In de periode van 12 juni t/m 24 juli 2007 heeft het concept GVVP ter inzage gelegen. Dit heeft zeven inspraakreacties opgeleverd, die - voorzover relevant- zijn verwerkt in voorliggende nota. In bijlage 1 is de reactienota opgenomen, waarin per reactie is aangegeven wat er met de betreffende inspraak is gedaan.

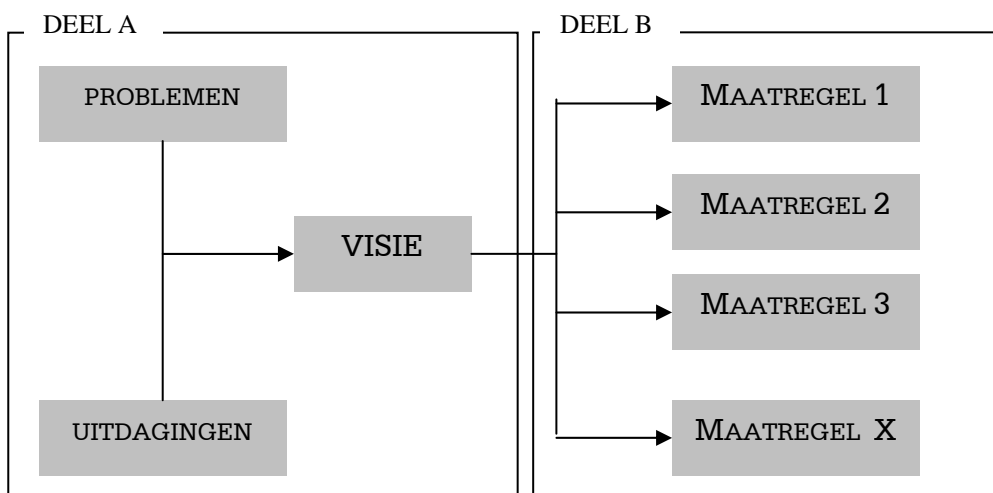
1.2 OPBOUW VAN HET GVVP EN LEESWIJZER

Het GVVP bestaat uit twee delen. Deel A is een meer algemeen deel, dat de basis vormt voor deel B, het deel waarin de maatregelen zijn beschreven.

Deel A bevat de hoofdstukken 2 t/m 4. Hoofdstuk geeft 2 een korte verkeerskarakteristiek van Heerde, als een soort van samenvatting van de

analyses die zijn uitgevoerd. In hoofdstuk 3 is aangegeven wat er op het gebied van verkeer en vervoer op Heerde afkomt, waarbij een onderscheid is gemaakt in gemeentelijke, provinciale/regionale en landelijke kwesties. In hoofdstuk 4 (visie) wordt aangegeven voor welke opgaven de gemeente Heerde zich geplaatst ziet evenals evenals hoe wij daar mee om willen gaan. Daarbij wordt aangesloten op het koersdocument zoals dat eerder is besproken en vastgesteld door de raadscommissie Ruimte.

Deel B bevat de hoofdstukken 5 t/m 10 en beschrijft in de hoofdstukken 5, 6, 7, 8 en 9 de uitwerking (op hoofdlijnen) van de verschillende opgaven. Maatregelen zijn daarbij niet tot in detail uitgewerkt. Hiervoor geldt dat dit de komende jaren zal moeten plaatsvinden. In hoofdstuk 10 is van de maatregelen een globale kostenindicatie gegeven en is een uitvoeringsplanning op hoofdlijnen opgenomen.



DEEL A: ANALYSE EN VISIE

2. VERKEERSKARAKTERISTIEK HEERDE

In dit hoofdstuk wordt in korte bewoordingen een beeld van Heerde geschetst, als samenvatting van de verschillende analyses die zijn uitgevoerd.

Over de verkeerssituatie in onze gemeente zijn wij in grote lijnen niet ontevreden. De gemeente heeft haar dorps-, vriendelijke uitstraling in de loop der tijd goed kunnen bewaren. Wegen en straten zijn over het algemeen goed onderhouden, met veel aandacht voor fietsvoorzieningen. Dat dit een verband geeft met het fietsgebruik mag hieruit niet direct worden afgeleid, maar feit is wel dat er in Heerde relatief veel wordt gefietst...méér dan gemiddeld in Nederland. Ook blijkt dat er gemiddeld genomen wat meer verplaatsingen worden gemaakt met een sociaal-recreatief motief. Daarentegen wordt er juist wat minder gelopen in Heerde. Dat is echter niet verwonderlijk, als we ons realiseren dat van de ca. 18.000 inwoners van onze gemeente, er ca. 5.500 in het buitengebied wonen.

Kijken we naar het functioneren van het verkeer- en vervoerssysteem dan blijkt dat er wat betreft de verkeers*afwikkeling* geen grote knelpunten zijn, die direct om maatregelen vragen. Wel zijn er diverse kwesties die aandacht behoeven en (op onderdelen) beter kunnen. Zo zijn de invalswegen behoorlijk druk en is de verkeers*afwikkeling* in en rond het centrum op drukker momenten structureel chaotisch. Dit komt mede, of misschien vooral door de parkeersituatie, omdat parkeren overal en altijd mogelijk is, waardoor mensen snel geneigd zijn om met de auto tot voor de winkel te rijden. Dat leidt dus op drukker momenten als vanzelf tot veel zoekverkeer.



...*veel aandacht voor fietsvoorzieningen*

Als kwesties die om een oplossing vragen, zien wij in ieder geval de volgende zaken:

- Door de bebouwde kom van Heerde rijdt nog altijd enig doorgaand verkeer; verkeer uit Wapenveld richting Apeldoorn v.v. en verkeer uit Heerde in richting Zwolle. Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door de relatief ongunstige ligging van de aansluiting 'Heerde' op de A50. Voor verkeer vanaf de A50 richting bedrijfsterrin en Wapenveld vormt de afrit 'Heerde-zuid' en een route door het dorp in afstand en tijd de kortste route, terwijl de functionele route via de

- Kamperweg en afrit 'Heerde' loopt. Met deze twee aansluitingen op de A50 zou dus doorgaand verkeer feitelijk niet nodig hoeven zijn.
- De invalswegen in Heerde zijn druk en relatief onveilig. Hoewel er gelukkig geen sprake is van echte ongevallenconcentraties, vinden op deze wegen wel de meeste ongevallen plaats en zijn er relatief ook veel klachten over. Dat verbaast niet echt, want juist op dit type wegen treedt vaak een conflict op tussen enerzijds de verkeers-/ontsluitingsfunctie en anderzijds de woon-/verblijfsfunctie.
 - Enkele woonstraten zijn relatief druk. Met name in en rond het centrum van Heerde is dat het geval. Hierdoor staan de leefbaarheid en veiligheid onder druk en is er op de drukste momenten ook sprake van een wat chaotische situatie. De klachten die betrekking hebben op woonstraten gaan vooral over een te hoge snelheid van het autoverkeer. Wegen die er daarbij uitspringen zijn de Kanaaldijk en de Elburgerweg. Naast snelheid, zijn er relatief veel klachten over de veiligheid voor fietsers en voetgangers en over de onoverzichtelijkheid van een specifieke situatie. Locaties die hierbij vaker genoemd worden zijn de:
 - Dorpsstraat-Brandstraat-Hagestraat
 - Zwolseweg-Soerelseweg-Marktstraat,
 - Molenweg-Zwolseweg,
 - Molenweg-Sportlaan
 - Op een aantal wegen in het buitengebied gebeuren relatief veel ongevallen (o.a. Kamperweg, Nieuwe Zuidweg, Groteweg). De oorzaak hiervan is vaak een te hoge snelheid van het autoverkeer: 'macht over het stuur verliezen' blijkt in Heerde de op één na belangrijkste ongevalsoorzaak bij de slachtofferongevallen (na 'geen voorrang verlenen'). Ook is op enkele wegen sprake van doorgaand verkeer dat in conflict is met de natuurfunctie (o.a. Nieuwe Zuidweg, Elburgerweg).
 - Enkele belangrijke utilitaire fietsroutes voldoen niet aan de eisen die worden gesteld aan hoofdfietsroutes. Als er op een route vele fietsers rijden, is het gewenst om die route optimaal voor fietsers in te richten, rekening houden met de eisen die door fietsers worden gesteld.
 - In het licht van een verdere uitbouw van het toeristische profiel van onze gemeente, kan worden geconstateerd dat het recreatieve fietsnetwerk nog niet 'af' is. Hoewel Heerde inmiddels een goed basisnet van recreatieve fietsroutes bezit, zien wij zeker nog mogelijkheden om dit verder uit te bouwen.

3. WAT KOMT ER OP HEERDE AF ?

Vanuit verschillende hoeken zal Heerde rekening moeten houden met ontwikkelingen die er spelen en beleid dat op de gemeente afkomt, of we dat nu wensen of niet. We maken daarbij een onderscheid in lokale, provinciale en landelijke ontwikkelingen en benoemen alleen de kwesties die daadwerkelijk voor Heerde van belang (kunnen) zijn.

3.1. OP LOKALE SCHAAL

De structuurvisie wonen en werken is een belangrijk richtinggevend document, ook voor dit GVVP. In de structuurvisie is het instandhouden van de dorps kwaliteiten een belangrijk streven. Ruimtelijke ontwikkeling moeten passend zijn bij de schaal van Heerde. Dat streven zal ook voor het verkeers- en vervoerbeleid leidend moeten zijn.

In de structuurvisie wordt uitgegaan van een beperkte groei van het aantal woningen. Als we kijken wat dit betekent voor het aantal inwoners, dan blijkt dat dat aantal min of meer constant is. Voor 2030 rekt de provincie op 17.700 inwoners tegenover een aantal van 18.000 in 2006. Voor het verkeersbeeld betekent dit dat het beeld voor de toekomst in essentie vergelijkbaar is met dat van vandaag.

In het gemeentelijk wegenbeheersplan 2006-2010 ligt wat betreft de infrastructuur de nadruk ligt op de aanleg van recreatieve fietsroutes en het aanpakken woonbuurten. Dat is ook voor de toekomst gewenst en willen we dus ook in dit GVVP laten terugkomen. Andere werken die gepland staan voor de komende periode zijn de revitalisering van het bedrijventerrein, de herinrichting van het plein voor het gemeentehuis, de reconstructie van het busstation en de reconstructie van een aantal wegen: Kanaaldijk, Klapperdijk, Molenweg en Eperweg. Deze werken staan niet ter discussie en vormen daarmee uitgangspunt voor het lange termijn beleid.

Van belang op korte termijn is de ontwikkeling van de zogenaamde MFA's (Multi Functionele Accommodatie), waarin een aantal basisscholen en sociaal-culturele instellingen bij elkaar wordt gebracht op twee locaties (aan de A. Lijphartlaan en aan de Griftstraat). Hoewel de ontwikkeling van de MFA's inmiddels in volle gang is, moeten we constateren dat tot op heden aan de verkeerskundige kant daarvan onvoldoende aandacht is besteed. En dat is zorgelijk, want vanuit verkeerskundig oogpunt zijn de MFA's niet direct gunstig te noemen. Dit geldt met name voor de kinderen die de scholen bezoeken. In plaats van een (basis)school op korte afstand in de buurt, wordt met de concentratie van scholen in een MFA de loop- en fietsafstand voor veel kinderen groter. Ook bestaat de kans dat kinderen, vanwege die grotere afstand, eerder met de auto gebracht zullen worden en de problemen rond het halen en brengen van kinderen door deze vorm van schaalvergroting vergroot zullen worden. Wij

stellen daarom voor de verkeersproblematiek integraal te betrekken bij de verdere ontwikkeling van de MFA's

3.2 REGIONALE EN PROVINCIALE ONTWIKKELINGEN

Op provinciaal niveau speelt er veel. Onze gemeente ligt in een gebied dat recentelijk door de provincie Gelderland is aangemerkt als nationaal landschap. Alleen al deze ligging impliceert veel provinciale aandacht voor natuur, landschap recreatie en toerisme. Het blijkt dan ook dat vooral vanuit deze disciplines de gemeente met een aantal provinciale beleidsvoornemens wordt geconfronteerd.

Eén van de belangrijkste in dat verband is het plan Veluwe 2010. Dit beleidsplan beoogt voor de Veluwe een economische en ecologische kwaliteitsimpuls, om daarmee het bijzondere karakter van het gebied te beschermen. Het gebied westelijk van Heerde is in dit plan aangewezen als strategisch actiegebied, Maatregelen waar de provincie aan denkt hebben betrekking op onder meer het bieden van alternatieven voor het gebruik van de auto: verbetering van fietsvoorzieningen; uitbreiding van de Veluwepas en het groenehalteproject, de realisering van een natuurtransferium in Heerde of Epe en het afwaarderen van wegen. Wij onderkennen het toeristisch belang van het gebied en onderschrijven daarmee ook de hoofddoelstellingen van het plan. Wel geldt dat de belangen van onze inwoners daarbij niet onevenredig geschaad mogen worden. Per maatregel zullen wij ons beraden over nut en noodzaak daarvan.

Vanuit de provincie is voorts het Regionale Actieprogramma Verkeer en Vervoer 2007 voor de Noord Veluwe relevant. Hierin zijn vier regionale opgaven benoemd, waarin vooral het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefomgeving en het beschermen van de natuurwaarden van de Veluwe van de gemeente een standpunt vraagt: in welke mate is Heerde bereid om wegen op de Veluwe al dan niet verkeersluw te maken. Daarbij spelen meerdere doelen een rol, namelijk het tegengaan van stilteverlies, het voorkomen van wildongevallen en het optimaliseren van het regionale (recreatieve) fietsnetwerk. In het verlengde hiervan speelt ook de vraag in hoeverre het mogelijk en wenselijk is met de lokale verkeersstructuur bij te dragen aan de realisatie van de robuuste verbinding Hattermer Poort, met o.a. een ecoduct dat over de A50 – als verbinding tussen de Veluwe en de IJsseluitwaarden.

Een tweede regionale opgave die van belang is voor Heerde heeft betrekking op de aanpak van de fileproblematiek rond Zwolle. Alle maatregelen die namelijk bijdragen aan het verbeteren van de doorstroming aldaar, zullen eraan bij kunnen dragen dat doorgaand en extern verkeer zo beperkt mogelijk van de oude dorpenroute gebruikt maakt, met alle voordelen van dien. Maar ook met het oog op de bereikbaarheid van de regio is deze kwestie van belang. Immers, uit de netwerkanalyse voor de provincie blijkt dat de in het noordelijk deel van Gelderland de ontplooiingsmogelijkheden tot 2020 sterk afnemen. Dit is met het oog op het economisch en toeristisch belang voor de regio een zorgelijk vooruitzicht. In het kader van die netwerkanalyse noemt de provincie overigens een groot aantal maatregelen. Voor gemeenten noemt men daarbij vooral het

stimuleren van het gebruik van de fiets als instrument. Daarnaast kunnen gemeenten een rol vervullen bij maatregelen om het openbaar vervoer te optimaliseren, al is de rol van gemeenten op dat punt niet erg groot; deze ligt vooral in de sfeer van haltevoorzieningen en infrastructuur. Overigens merken wij in dit verband op dat wij een recent initiatief van de provincie Gelderland om lijn 90 en lijn 95 te integreren in een nieuwe, hoogwaardige Veluwelijn ondersteunen en instemmend met de realisatie van een transferpunt nabij afrit 28 van de A50.

3.3 NATIONAAL BELEID

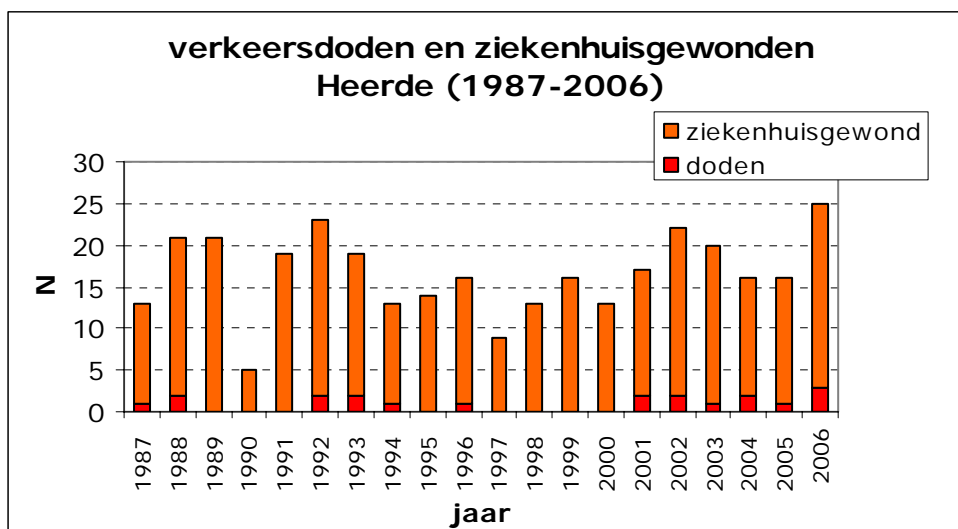
Met het oog op verkeer en vervoer is de belangrijkste beleidsnota de Nota Mobiliteit (vastgesteld februari 2006). Nadat eerst provincies en stadsregio's hun beleid hebben kunnen afstemmen op deze nota, dient het landelijke beleid nu ook door te werken in het beleid van gemeenten.

Kernpunt zijn de *essentiële onderdelen* van de nota, waarvoor geldt dat gemeenten en provincies daar in hun beleid aandacht aan dienen te besteden. Wij constateren dat voor een groot deel van deze essentiële onderdelen geldt dat ze in Heerde al min of meer regulier beleid zijn en de Nota Mobiliteit aldus geen nieuwe beleidsaccenten vraagt; dit geldt onder meer voor de autobereikbaarheid, leefkwaliteit, verkeersveiligheid, lopen en fietsen, parkeren en openbaar vervoer. Wel relevant is dat m.b.t. 'verkeersveiligheid' een landelijke, kwantitatieve doelstelling is geformuleerd die formeel in gelijke mate naar alle partijen doorwerkt – en dus ook naar de regio Noord Veluwe en Heerde:

- een reductie van het aantal verkeersdoden ten opzichte van 2002 met 30% in 2010 en 45% in 2020;
- een reductie van het aantal ziekenhuisgewonden ten opzichte van 2002 van respectievelijk 7,5% in 2010 en 34% in 2020

Gezien echter de beperkte aantallen waar het in Heerde om gaat en de als gevolg daarvan grote fluctuaties (zie figuur) is een dergelijke doelstelling voor Heerde weinig betekenisvol. Van belang voor Heerde is vooral het permanent aandacht blijven besteden aan verkeersveiligheid binnen de gemeente.

Een nationaal thema dat wel enige specifieke aandacht vraagt is 'externe veiligheid'. Het Rijk verwacht van gemeenten dat die hierover iets zeggen in hun beheersplannen. Bovendien moeten de gemeenten in overleg met hun buurgemeenten en de provincie - aansluitend op het landelijke basisnet relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen binnen de gemeentegrenzen aanwijzen. Hoewel bij het vervoer van gevaarlijke stoffen sowieso al de verplichting geldt om niet onnodig van de bebouwde kom gebruik te maken, zal aan de routing van gevaarlijke stoffen in voorliggende GVVP expliciete aandacht worden besteed.



4. VISIE: VERSTERKEN VAN DORPSE KWALITEIT

4.1 DOEL EN OPGAVE

Zoals in hoofdstuk 2 ook al werd aangeduid, is Heerde een over het algemeen vriendelijke gemeente, waar veel wordt gefietst en de openbare ruimte nog op de menselijke maat is afgestemd. Wij vinden het van groot belang dat het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid erop gericht wordt dit karakter te behouden – of liever nog te versterken. Dat betekent dat de volgende hoofddoelen gesteld kunnen worden:

- Het behouden en versterken van de mooie en goede kanten van het dorpse karakter van Heerde; de relatieve rust, leefbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid en 'de menselijke maat' - of anders gezegd, van het versterken van het 'dorp-zijn', met behoud van de goede bereikbaarheid.
- Het behouden en versterken van de landschappelijke en recreatieve waarde van het buitengebied, met behoud van een goede bereikbaarheid van de kleine kernen.

Deze visie impliceert dat bij de inrichting van de openbare ruimte zoveel mogelijk de belangen van mens en omgeving het primaat hebben. Hoewel dat soms lastig te realiseren zal zijn, vraagt het bij ieder verkeerskundig vraagstuk een fundamentele afweging of de ruimte die aan het gemotoriseerde verkeer wordt toebedeeld, werkelijk noodzakelijk is en zo ja, of de effecten van dat verkeer dan in voldoende mate worden beheerst.

Specifiek willen we daarbij ook de belangen van minder-validen en ouderen benoemen. Door de vergrijzing van maatschappij komen die belangen op veel plaatsen onder druk. Met de hoofddoelstelling van het versterken van het dorpse karakter en in het verlengde daarvan ook de maatregelen die wij gewent achten, zetten we met dit GVVP sterk in op een openbare ruimte die voor iedereen goed en veilig toegankelijk is.

Maar wat betekent dat nu in concreet verkeerskundig opzicht, wat zijn de verkeerskundige opgaven waar onze gemeente zich voor geplaatst ziet? Als we rekening houden met eerder vastgesteld beleid, de probleemanalyses en het beleid van provincie en Rijk, zien wij acht inhoudelijke hoofdkwesties, die aandacht vragen de komende 10, 15 jaar:

1. Het (verder) ontmoedigen van doorgaand autoverkeer in Heerde, hoofdzakelijk verkeer uit Wapenveld richting Apeldoorn en verkeer uit Heerde in de richting Zwolle. Mogelijkheden daarvoor liggen in het nog minder aantrekkelijk maken van de doortocht door het centrum en de inrichting van de route Heerde/Wapenveld. De weginrichting van die route zou binnen de kern meer afgestemd moeten worden op de omgeving van de weg, en wat minder op een vlotte doorstroming.

2. De problematiek van de invalswegen binnen de kom van Heerde. Op deze wegen is sprake van een ontsluitingsfunctie en verblijfsfunctie en zou - meer dan thans het geval is - de inrichting afgestemd moeten worden op de omgeving, door aanpassingen in het profiel, meer oversteekvoorzieningen, voorrang voor fietsroutes e.d. Daarbij geldt - gezien het ongevallenbeeld in de gemeente - dat men name aandacht nodig is voor aansluitingen en kruispunten en het beheersen van de snelheid, want bijna 60 % van de ernstige ongevallen is hieraan gerelateerd.
3. Drukkere woonstraten zouden door middel van circulatiemaatregelen rustiger gemaakt moeten worden, of door middel van slimme fysieke maatregelen zou de snelheid moeten worden aangepakt. Specifieke aandachtspunten daarbij zijn wegen en straten rond scholen en fietsroutes.
4. De verkeerssituatie in en rond het centrum: de soms chaotische verkeerssituatie, de drukte en het parkeren. De vraag moet beantwoord worden of het wenselijk is het centrum verkeersluw te maken.
5. Het verkeersluwer (en - waar mogelijk - misschien zelfs verkeersvrij) maken van een aantal wegen in het buitengebied, met een meer bij de omgeving passende inrichting.
6. Utilitaire fietsroutes meer inrichten als veilige, comfortabele hoofdfietsroutes.
7. Het netwerk van recreatieve fietsroutes verder verbeteren en uitbreiden.
8. Het in ruimtelijk opzicht benutten van de ontwikkelingskansen die zich voordoen als gevolg van nieuwe recreatieve voorzieningen aan de westkant van Heerde (o.a. natuurtransferium) en zo mogelijk in de nabijheid van de IJssel, in het oostelijke buitengebied.

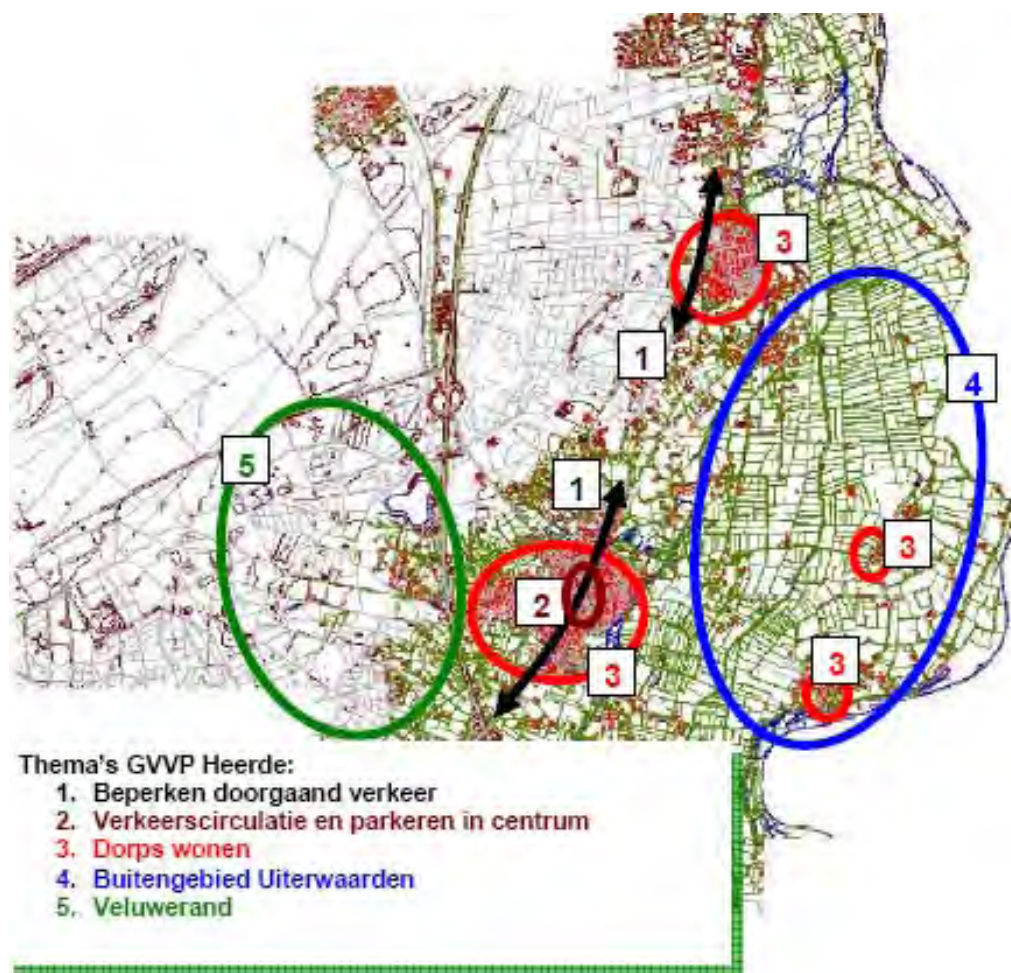
4.2 HOOFDTHEMA'S VOOR BELEID

Als we voornoemde kwesties combineren en clusteren tot gebiedsgerichte opgaven, kunnen vijf inhoudelijke hoofdkwesties worden benoemd....kwesties waarop wij daadwerkelijk invloed kunnen uitoefenen en die in belangrijke mate bepalend zijn voor de kwaliteit van het verkeers- en vervoerssysteem in de gemeente. Dit zijn:

1. *Beperken doorgaand verkeer.* Voor de gemeente als geheel geldt dat gestreefd moet worden doorgaand verkeer door Heerde en Wapenveld nog verder te beperken dan nu al het geval is. Kijkend naar de mogelijkheden geldt daarbij dat dit vooral van toepassing is voor de Eperweg en Zwolseweg/Groteweg.
2. *Centrum Heerde.* Het verder verbeteren van het winkel- en verblijfsklimaat in het centrum van Heerde.
3. *Dorps wonen.* Het behouden en waar mogelijk verbeteren van de dorps kwaliteiten in Heerde, Wapenveld en de kleine kernen.
4. *Buitengebied uiterwaarden IJssel.* Het behouden en waar mogelijk verbeteren van de verkeersveiligheid en recreatieve waarden van het oostelijke buitengebied.

5. *Veluwerand*. Het versterken van de natuurwaarden in het westelijke buitengebied (Veluwe), met aandacht voor een goede bereikbaarheid van het gebied door auto, fiets en openbaar vervoer.

Als *intermezzo* merken wij nog op dat met het oog op de verkeersveiligheid in de gemeente "jongeren" een belangrijk aandachtspunt zijn. Het blijkt dat ca. 40% van de doden en ziekenhuis-gewonden valt in de leeftijdsgroep 12-17 en 18-24 jaar terwijl deze groep in omvang maar 16% van de bevolking uitmaakt. Dit is echter een opgave die buiten het kader van het GVVP ligt, en wat ons betreft in ROVG-verband en samen met de politie uitgewerkt zou moeten worden (rijopleiding, educatie, voorlichting, handhaving). Wij zullen het ROVG hierop wijzen en verzoeken dit als actiepoint op te nemen.



DEEL B: UITWERKING

5. BEPERKEN DOORGAAND VERKEER

5.1 WAAR GAAT HET OM?

Doorgaand verkeer speelt vooral op de Eperweg (deel A50-Dorpsstraat) en de Zwolseweg-Groteweg. Bij de Eperweg gaat het om verkeer dat komt vanaf de A50, de afslag Heerde-zuid gebruikt en naar het bedrijfsterrein rijdt, of verder richting Wapenveld v.v. Bij de Zwolseweg/ Groteweg gaat het om doorgaand verkeer ten opzichte van Wapenveld, dat vanuit Heerde, via de Groteweg richting Zwolle rijdt (v.v.). In de toekomst, bij een herstructurering van het bedrijfsterrein Berghuizen, zal het doorgaande verkeer door de kern Heerde mogelijk nog toenemen.

Gezien de ruimtelijke en verkeersstructuur van Heerde en de ligging van de A50 met twee aansluitingen, is doorgaand verkeer door het dorp in feite niet nodig. Want als het verkeer op de genoemde relaties gebruik zou maken van de afslag Heerde (Kamperweg) zouden andere wegen daarmee ontlast worden. Er zit dus een grote logica in het verder ontmoedigen van dit verkeer. Temeer ook omdat het doorgaand verkeer – zeker waar het gaat om vrachtverkeer – tot overlast en onveiligheid leidt. Behalve de Eperweg, Zwolseweg en Groteweg zelf, speelt dat ook op de wegen rond het centrum. Met het oog op leefbaarheid, verkeersveiligheid en milieu is er dus veel voor te zeggen om het doorgaand verkeer maximaal te beperken.

Het is ook van belang met de in de Nota Mobiliteit gestelde noodzaak om aandacht te besteden aan 'externe veiligheid', want met het weren van (doorgaand) vrachtverkeer zou ook het vervoer van gevaarlijke stoffen volledig buiten het bebouwde gebied worden gehouden.

5.2 MAATREGELEN

Er zijn diverse maatregelen denkbaar om het doorgaande verkeer verder te beperken. In de situatie van Heerde en Wapenveld komt dat neer op het maximaal stimuleren van het gebruik van de Kamperweg en de aansluiting Heerde. Dit kan op verschillende manieren. In het tweede tussendocument dat aan de raadscommissie is voorgelegd, is een groot aantal maatregelen benoemd, te weten:

- (1) Vrachtverkeerverbodzone voor het centrum uitbreiden naar de gehele bebouwde kom (m.u.v. Kamperweg en bedrijfsterrein);
- (2) routing gevaarlijke stoffen;
- (3) aanpassen eenrichtingscircuit centrum (Stationstraat van zuid naar noord);
- (4) aanpassen profiel Eperweg/Brinklaan (herinrichting);
- (5) aanpassen profiel Groteweg (herinrichting);
- (6) aanpassen bewegwijzering A50.

Tabel 1: samenvatting maatregelen beperken doorgaand verkeer

	Effectiviteit (afname doorgaand (vracht)verkeer)	draagvlak	kosten
(1) uitbreiding verbodszone vrachtverkeer	+	+	+
(2) routing gevaarlijke stoffen	+	+	+
(3) omdraaien eenrichtingverkeer Stationsstraat	+ / ++	0	-- #
(4) herinrichting Eperweg/Brinklaan	+	+ / ++	--
(5) herinrichting Groteweg	+	+ / ++	--
(6) aanpassen bewegwijzering A50	+	+	+

de negatieve score komt omdat ook de fietsstrook en de parkeersituatie aangepast moeten worden als het eenrichtingverkeer wordt omgedraaid.

Alle maatregelen hebben naar verwachting een min of meer vergelijkbaar positief effect en zullen weinig weerstand oproepen (m.u.v. maatregel Stationsstraat).

Wij onderkennen dat de maatregel voor de Stationsstraat (omdraaien éénrichtingverkeer) vooralsnog lastig is en zullen daarover nog in nader overleg met de winkeliers treden. Wij zien echter twee belangrijke redenen om het eenrichtingverkeer om te draaien. In de eerste plaats ligt de aanleiding in het minder aantrekkelijk maken van de doorgaande noord/zuid-beweging. Nu loopt het eenrichtingscircuit in een gesloten systeem om het centrum, over de gehele lengte tegen de klok in. Dit betekent dat verkeer vanuit noordelijk richting (o.a. Wapenveld), weinig belemmeringen krijgt opgelegd en in een min of meer rechte lijn naar de aansluiting Heerde-zuid wordt geleid. Als het eenrichtingverkeer op de Stationsweg wordt omgedraaid, wordt dit verkeer vanaf de Soerelseweg naar de rotonde Brinklaan/Kamperweg gedwongen. Behalve dat dit enig omrijden met zich mee brengt, wordt hierdoor de drempel om van de aansluiting Heerde gebruik te maken wat verkleind (men rijdt immers al in de richting van deze weg).

Een tweede reden is, dat een omgekeerd eenrichtingverkeer beter past in het (beoogde) parkeercirculatie. Voor verkeer dat in de Stationsstraat zelf moet zijn maakt de richting van het eenrichting verkeer niet veel uit. Nu moet dat verkeer via de Soerelseweg de straat inrijden – om daarna via de Brinklaan of Dorpsstraat weer terug te rijden. Als het eenrichtingverkeer wordt omgedraaid, blijven dezelfde routes van kracht, maar in omgekeerde richting, met echter het voordeel dat het vanaf de Brinklaan direct naar het Groen Hart wordt geleid.

5.3 CONCLUSIE

Doorgaand verkeer geeft alleen overlast en is in de situatie van de gemeente Heerde volstrekt onnodig. Wij zetten in op het maximaal weren van doorgaand verkeer. Als we daarbij kijken naar het pallet aan maatregelen, dan blijkt dat – gezien de veronderstelde

effectiviteit - in feite alle maatregelen zinvol zijn. Ook geldt dat in het geval van doorgaand verkeer juist de combinatie van maatregelen succesvol kan zijn. Waar maatregel A net niet voldoende weerstand oproept om doorgaand verkeer te weren, kan de combinatie met maatregel B net wel voldoende succesvol zijn. En kan maatregel C zorgen voor een structureel effect. Daarom willen we de maatregelen zoals in tabel 1 genoemd, integraal uitvoeren. Met daarbij de kanttekening dat een verplichte route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met een uitbreiding van de verbodzone in Heerde niets meer toevoegt (vrachtverkeer mag immers niet meer door de bebouwde kom) en derhalve niet meer relevant is.

Meer doelen

Overigens geldt bij een aantal maatregelen dat ze niet alleen van belang zijn voor het beperken van het doorgaand verkeer. De herinrichting van de Eperweg/Brinklaan en Grotweg zijn ook van belang met het oog op de veiligheid en leefbaarheid binnen de gemeente (zie hoofdstuk 7).

En voor het omdraaien van het eenrichtingsverkeer in de Stationsstraat geldt dat die maatregel ook gewenst is met het oog op de verkeerssituatie in het centrum. Hierop komen we terug in hoofdstuk 6.

6. CENTRUM HEERDE: VERKEERSCIRCULATIE EN PARKEREN

6.1 HET CENTRUM GEKARAKTERISEERD

Het centrum van Heerde ligt rond de Dorpsstraat, Stationsstraat en Bonenburgerlaan, waarbij eerstgenoemde als hoofdstraat gekenmerkt kan worden. Hoewel de Dorpsstraat onderdeel is van de oude dorpenroute tussen Apeldoorn en Zwolle, is van die oude structuur in het centrum niets meer te herkennen. De straat is volledig heringericht, met een smal profiel en een kleinschalige inrichting.

Het centrum van Heerde is vrij toegankelijk voor autoverkeer. Wel geldt een eenrichtingscircuit, maar behalve deze verplichte rijrichting worden aan het autoverkeer geen beperkingen opgelegd. Op drukke momenten is regelmatig sprake van drukte en een wat chaotische situatie en tast het verkeer de verblijfsfunctie en het winkelklimaat aan. Rijdende en parkerende voertuigen in een smalle, drukke straat, met veel fietsers en (winkelende) voetgangers is per definitie een slechte combinatie. Het is om deze reden dat de vraag van een verkeersvrij- of verkeersluw centrum regelmatig terugkeert op de politieke agenda.

Als we kijken naar de parkeersituatie in het centrum, blijkt dat voor het centrum in totaliteit er (ruim) voldoende parkeerplaatsen zijn, ook op de drukste momenten (bron: Parkeeronderzoek Heerde, BVA). Voor het gehele centrumgebied werd op het drukste moment (vrijdag, 14.00 uur) een bezettingsgraad waargenomen van 50%. Als de privé-plaatsen buiten beschouwing worden gelaten, is dat percentage 66: van iedere drie plaatsen was er dus 1 niet bezet. Wel geldt dat voor specifieke situaties er sprake is van een erg hoge parkeerdruk, of soms zelfs van een tekort. Dit geldt met name voor de deelgebieden 'centrum' en 'centrum-noord'. Hier ligt op het drukste moment de bezettingsgraad tussen de 81 en 93% (zie tabel 3). Dit is behoorlijk hoog.

Tabel 3: Parkeerdruk vrijdag 24 november 2006, 14.00 uur (drukste moment tijdens parkeeronderzoek Heerde)

Gebied	Bezettingsgraad	Capaciteit*	Capaciteit onbenut	Aantal auto's > 4 uur
Centrum	81 %	245	57	56
Centrum-noord	93 %	88	6	36
Centrum-zuid	56 %	110	48	6
Brinklaan e.o.	56 %	160	84	34
Markstraat e.o.	45 %	135	102	32
Bonenburgerlaan eo.	63 %	93	54	20
		831	351	184

* Openbaar toegankelijk plaatsen, hiervan zijn er 85 privé.

6.2 MAATREGELEN

Vooraf op de drukkere momenten vinden wij dat het winkelklimaat onder druk staat. Dat wordt veroorzaakt door de combinatie van veel auto's, druk parkeren en veel langzaam verkeer. Omdat in de inrichting van de ruimte niet veel verbeterd kan worden, kan een verbetering van het winkelklimaat alleen nog gevonden worden in het beperken van het verkeer. Het is ons daarbij bekend dat de meningen daarover heel verschillend zijn, niet alleen in de raad maar ook daarbuiten.

De ondernemers hebben gewezen op het feit dat het centrum van Heerde toch primair als koopcentrum moet worden gezien, dat men bezoekt om gericht inkopen te doen; een recreatieve winkelfunctie wordt aan het centrum van Heerde niet toegedicht. Het is om die reden dat er geen draagvlak is bij de ondernemers om de auto in het centrum van Heerde enige beperkingen op te leggen. Enerzijds is dat een begrijpelijke en logische gedachte, waarvoor wij zeker begrip hebben. Tegelijkertijd vinden wij dat daarmee het centrum niet volledig juist wordt gekarakteriseerd. Tal van maatregelen in het verleden zijn er immers juist op gericht geweest de verblijfskwaliteit te verbeteren, vooral ook om daarmee de winkelfunctie te faciliteren.

Wel zijn wij het eens met de ondernemers dat een volledig autovrij centrum in Heerde ongewenst is. Zeker op werkdagen, kan dat op het winkelklimaat –en wellicht op de omzet- negatief uitpakken. Maar ook geldt dat het autoverkeer op zichzelf niets toevoegt aan dat winkelklimaat....en op drukkere momenten wel degelijk ook de winkelfunctie belemmert. Immers, rijdende voertuigen geven hoe dan ook hinder naar fietsers en voetgangers; de groepen die in het winkelgebied het primaat (zouden moeten) hebben,

Een discussie in het verlengde hiervan heeft betrekking op het parkeren. De parkeergelegenheid en het gratis parkeren worden in Heerde als kwaliteit van het centrum gezien (Seinpost, 2004). Tegelijkertijd worden sfeer en uitstraling als zwakke punten beoordeeld. Wellicht ligt hiertussen een verband. Immers, geparkeerde voertuigen en voertuigen die op zoek zijn naar een parkeerplaats, voegen op zichzelf helemaal niets aan de verblijfskwaliteit toe. Integendeel, ruimte die wordt benut voor het parkeren, zou ook voor andere zaken benut kunnen worden.

Afsluiten Dorpsstraat voor autoverkeer

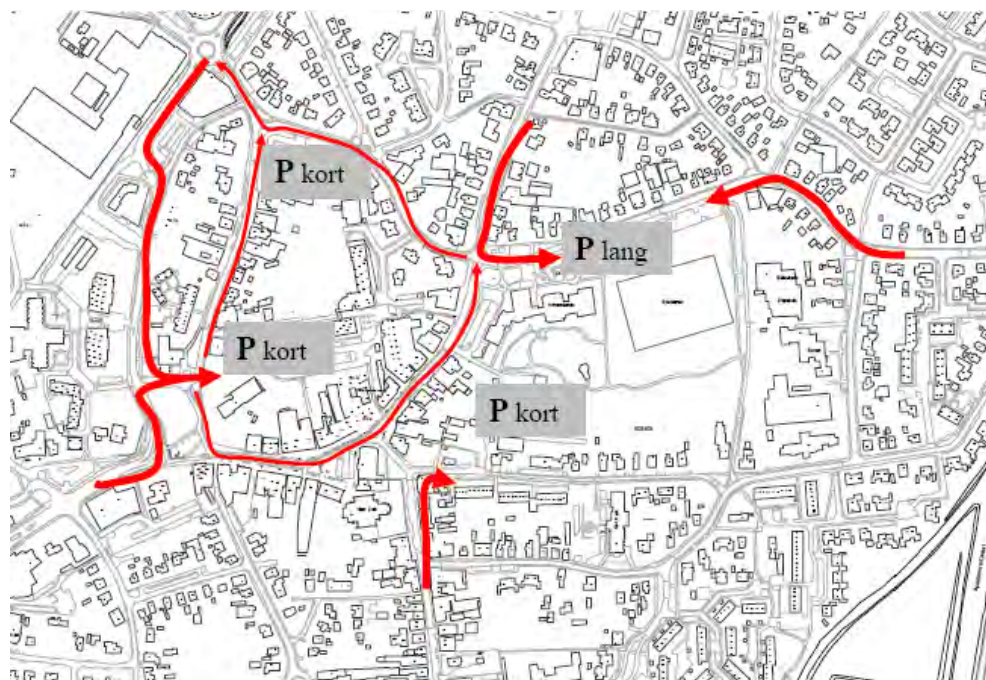
Er zijn vele maatregelen mogelijk om de verblijfskwaliteit in het centrum te verbeteren. De meest ingrijpende maatregel is een afsluiting van de Dorpsstraat, maar dat is wat ons betreft een ongewenste situatie.. Wel verwachten wij dat de verblijfskwaliteit aanzienlijk verbetert als alleen het centrale deel van de Dorpsstraat op alleen de drukste momenten (zaterdag 10.00-17.00 uur) voor auto's wordt afgesloten. Dit zal ertoe leiden dat de Brinklaan en Stationsstraat wat drukker worden, maar dat lijkt niet bezwaarlijk. Voor de Dorpsstraat zelf betekent een tijdelijke afsluiting dat fietsers, maar met

name ook winkelende voetgangers, veel meer verblijfskwaliteit krijgen dan thans het geval is.

Een afsluiting voor auto's lijkt erg ingrijpend maar valt in parkeerkundig - kwantitatief opzicht mee. In dit deel van de Dorpsstraat liggen namelijk maar 31 openbare parkeerplaatsen (+35 privé-plaatsen). Wel zal bij een uitwerking van deze maatregel, goed naar de verkeerscirculatie gekeken moeten worden, opdat de parkeerplaatsen in de aangrenzende straten (Bonenburglaan, Kerkstraat) voldoende bereikbaar blijven. Als wordt gekozen voor een afsluiting van de Dorpsstraat op zaterdag, kan overwogen worden de parkeercapaciteit die dan verloren gaat (31 openbare plaatsen) elders te compenseren, maar gezien de resultaten van het parkeeronderzoek is dat niet strikt noodzakelijk.

Optimaliseren bereikbaarheid

Kijkend naar de verkeerscirculatie in relatie tot het gebruik van de parkeervoorzieningen, blijkt dat de meest centraal gelegen parkeerruimte (Groene Hart, ca. 130 parkeerplaatsen) niet optimaal benut wordt. Dat kan worden verbeterd als het autoverkeer dat vanaf de Brinklaan het centrum inrijdt, rechtstreeks naar deze plek wordt geleid.



Verbeteren parkeersituatie

Gezien het hoge aandeel langparkeerders (ca. 25%) lijkt als eerste een vorm van parkeerregulering een voor de hand liggende maatregel. Als de langparkeerders die nu parkeren op plaatsen die ook voor het winkelend publiek aantrekkelijk zijn, wat meer aan de rand van het centrum zouden parkeren, geeft dat voor kortparkeerders (met het motief winkelen) meer ruimte – en dus meer kwaliteit. Zoals in het tussendocument verwoord, kan een parkeerregulering op verschillende manieren plaatsvinden:

- op vrijwillige basis. Ondernemers kunnen hun personeel vragen om – als men met de auto naar het werk komt – die te parkeren op een plaats buiten het directe winkelgebied.
- Door middel van een blauwe zone (parkeerschijfzone). Hierbij wordt de parkeerduur beperkt tot een vooraf te bepalen duur en zijn centrumbezoekers verplicht een parkeerschijf te gebruiken.
- Betaald parkeren. Hierbij wordt voor het gebruik van een parkeerplaats betaald. Eventueel kan daarbij een progressief tarief worden gehanteerd, waarbij langparkeren extra zwaar wordt belast.

Uit de gesprekken die we hebben gevoerd, is gebleken dat de optie betaald parkeren niet aan de orde is in Heerde. Deze laten we in de analyse dan ook buiten beschouwing. Maar ook over de invoering van een parkeerschijfzone lijkt de nodige scepsis te bestaan. Juist het feit dat mensen bij het bezoeken van het centrum van Heerde niet 'op de klok hoeven letten' wordt gezien als kwaliteit. Hiermee kan echter rekening worden gehouden bij het vaststellen van de maximale parkeerduur. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat – uitgaande van het drukste moment – 7% van de geparkeerde voertuigen tussen de 2 en 4 uur stond geparkeerd. Hoewel dit niet rechtstreeks vertaald kan worden naar de duur van het centrumbezoek, geeft deze waarde wel aan dat een maximale parkeertijd van 2,5 of 3 uur geen grote druk legt op de kwaliteit van het centrum. Een nadeel van een parkeerschijfzone is dat er handhaving dient plaats te vinden. Ook kunnen langparkeerders eenvoudig het aanvangstijdstip op de parkeerschijf wijzigen.

Wij hebben ook nagedacht over de mogelijkheid van een parkeerregulering op vrijwillige basis, waarbij de ondernemers in het centrum aan hun personeel (dat doorgaans als eerste op de dag aankomt, en dus overal kan parkeren), verzoeken op de parkeerplaatsen te gaan staan, die voor het winkelend publiek het minst aantrekkelijk zijn. Hoewel dit in theorie een goede oplossing lijkt, blijkt er in praktijk doorgaans weinig van terecht te komen. Als men niet bereid is om wat verder te lopen, bestaat geen enkele sanctiemogelijkheid. Deze mogelijkheid is daarmee voor het college niet aan de orde.

Verbeteren parkeerverwijzing

Een oplossing van een heel andere orde om een betere parkeerverdeling te krijgen is een duidelijke parkeercirculatie, met een duidelijk verwijssysteem. Aan de zuidzijde, voor verkeer dat vanaf de Eperweg en Brinklaan komt, kan het Groene Hart als opvang dienen; de doorbraak zoals hiervoor beschreven past dus uitstekend in dit systeem. Aan de noordzijde, voor verkeer dat via de Zwolseweg binnenkomt, is de Marktstraat een ideale opvanglocatie. Hoewel dit parkeerterrein nu relatief slecht wordt gebruikt (op drukste moment was de bezettingsgraad maar 45%) ligt dit terrein op nog geen paar minuten lopen van het hart van het centrum. Een nadeel van een (statisch) verwijssysteem is, dat het voornamelijk invloed heeft op bezoekers die plaatselijk niet bekend zijn; reguliere bezoekers zullen zich door een verwijssysteem niet of nauwelijks laten beïnvloeden.

Optimaliseren fietsbereikbaarheid

Een laatste maatregel ten slotte om (indirect) de verblijfskwaliteit te verbeteren, ligt in het stimuleren van het gebruik van de fiets, en in het verlengde daarvan, het optimaliseren van de parkeervoorzieningen voor fietsers. Als men zijn fiets goed en veilig kan parkeren, kan dat aanleiding vormen de auto eens te laten staan. Hoewel wij daarover geen kwantitatieve gegevens hebben, lijken er op doordeweekse dagen geen problemen op dit gebied. Wel is het op specifieke momenten (zoals vrijdagmiddag) erg vol met fietsen. Er zijn echter geen signalen dat dit leidt tot problemen.

6.3 CONCLUSIE

Wij hebben alle mogelijke maatregelen afgewogen en een samenvatting daarvan opgenomen in tabel 4.

Tabel 4: samenvatting maatregelen centrum

	Effectiviteit (verbetering verblijfskwaliteit)	draagvlak	kosten
(1) volledige geslotenverklaring Dorpsstraat voor autoverkeer	--/+ + #	--	o/--
(2) op zaterdag Dorpsstraat afsluiten voor autoverkeer (10.00 – 17.00 uur)	++	-/--	o
(3) doorsteek Brinklaan – Schoolstraat	o/+	+	--
(4) omdraaien éénrichtingverkeer Stationsstraat	o/+	0	--
(5) uitbreiden parkeercapaciteit	o	+	--
(6) opheffen parkeerplaatsen Dorpsstraat	+	-/--	-
(7) parkeerschijfzone (weren langparkeerders)	+	0	-
(8) weren langparkeerders op vrijwillige basis	o	0	+
(9) verbeteren/uitbreiden parkeerverwijzing	o/+	+	-
(10) verbeteren parkeersituatie fietsers	o/+	+	-

-- voor werkdagen, ++ voor zaterdagen

Kijkend naar het effect op het verblijfsklimaat, springt maatregel (2) er in positieve zin uit. Echter, het draagvlak voor een afsluiting van de Dorpsstraat op zaterdag is in ieder geval bij de ondernemers niet aanwezig. Wij willen daaraan uiteraard niet zomaar voorbij gaan. Tegelijkertijd kunnen wij ook niet voorbijgaan aan het algemeen belang van een rustiger en prettiger winkelklimaat. Wij zullen daarom voor periode van enkele maanden in 2008 of uiterlijk 2009 met de maatregel een proef houden, waarbij zowel consumenten en winkeliers hun oordeel over de proef kenbaar kunnen geven. Wij willen daarbij in overleg met de raad, ondernemers en andere belanghebbenden de randvoorwaarden, uitgangspunten en doelstellingen duidelijk vastleggen, en op

basis van de resultaten op een later moment tot definitieve besluitvorming komen.

Ook de doorsteek Brinklaan en het omdraaien van het eenrichtingverkeer in de Stationsstraat zijn uitermate zinvol. Beide dragen bij aan het verbeteren van de centrumkwaliteit, waarbij voor het omdraaien van het eenrichtingverkeer bovendien geldt dat deze maatregel ook past binnen het beperken van het doorgaand verkeer. Nadeel zijn wel de relatief hoge kosten. Over het voornemen het eenrichtingverkeer om te draaien zal nog wel overleg met de winkeliers moeten plaatsvinden, alvorens hierover definitieve besluitvorming te laten plaatsvinden.

Ten slotte zouden wij op inhoudelijke overwegingen de parkeerssituatie in het centrum structureel willen verbeteren door middel van een parkeerschijfzone. Echter, de ondernemers zijn hier op tegen. Gezien het feit dat men ook tegen de proef met een verkeersluwe Dorpsstraat is, zullen wij dit voornemen niet verder uitwerken. De parkeerssituatie blijft daarmee zoals die is. Overigens, een uitbreiding van de capaciteit zal ook niet aan de orde kunnen zijn. Wel zullen wij komen met een voorstel voor een verbetering en uitbreiding van de parkeerverwijzing.

7. DORPS WONEN

7.1. VEILIGHEID EN LEEFBAARHEID CENTRAAL !

In de "visie wonen en werken" staat dat Heerde en Wapenveld 'dorpen' moeten blijven. Dat betekent in ruimtelijke opzicht dat hoge bebouwing, in hoge dichtheden ongewenst is. Het dorp-zijn kan ook in verkeerskundig termen worden vertaald. Dan betekent het dat zo beperkt mogelijk echt drukke wegen bestaan die het dorp opdelen in verschillende buurten en barrières vormen voor fietsers en voetgangers. En omwille van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en een prettig fiets- en wandelklimaat dient het verkeerssysteem rekening te houden met de kwetsbare verkeersdeelnemers. Juist voor dit thema geldt dat de noodzaak niet direct heel groot is, in die zin dat er weinig acute knelpunten zijn. Maar wij zien het als onze verantwoordelijkheid hiervoor structurele aandacht en middelen te hebben,

Voor al de drukke (invals-)wegen zijn in dat verband als knelpunt aan te duiden. Het is wenselijk om (op een aantal punten) de weginrichting van deze wegen méér dan thans het geval is, af te stemmen op de omgeving. In dit verband is ook aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemers van belang.

Het past binnen dorps wonen als er veel wordt gefietst en gewandeld. De afgelopen jaren is er in dat kader druk gewerkt aan de optimalisatie van het fietsnetwerk in de gemeente. Uit een analyse van de belangrijkste fietsroutes blijkt dat er nog enkele locaties zijn die als knelpunt zijn aan te duiden. Het is gewenst om ook deze knelpunten de komende jaren aan te pakken.

Binnen dit thema gaat specifiek ook aandacht uit naar de MFA's (Multi Functionele Accommodatie). Hierin wordt aan aantal basisscholen en sociaal-culturele instellingen bij elkaar gebracht. In Heerde is een MFA voorzien aan de A. Lijphartlaan en aan de Griftstraat. In verkeerskundig opzicht is de ontwikkeling van de MFA's niet direct gunstig te noemen, zoals al eerder gesteld. Aandachtspunt bij de MFA's zijn daarom veilige loop- en fietsroutes, een veilige (verkeersluwe) schoolomgeving en de parkeerproblematiek.

7.2 MAATREGELEN

Herinrichting drukke wegen

Wat betreft de drukke wegen waar de inrichting beter op de omgeving afgestemd kan worden, gaat het primair om de Eperweg/Dorpsstraat en Brinklaan in Heerde en de Groteweg in Wapenveld. In mindere mate spelen ook de Kamperweg en Keuterstraat een rol. Voor al deze wegen geldt dat het



gewenst is de weginrichting meer passend bij de omgeving te laten zijn, met aandacht voor de oversteeklocaties (o.a. Dorpsstraat/Brandstraat) en beheersing van de snelheid. De onlangs heringerichte Zwolseweg zien wij daarbij als referentie.

Fietsroutes en fietsveiligheid

Een tweede element dat aandacht behoeft in het kader van dorps wonen betreft verkeersveilige en comfortabele fietsroutes. Het past bij een veilige en vriendelijke verkeersomgeving als er veel wordt gefietst. Het fietsnetwerk binnen Heerde en Wapenveld is inmiddels behoorlijk op orde. Eén route vraagt in dit verband nog om extra aandacht. Dit betreft de centrale fietsroute vanuit Wapenveld richting scholengemeenschap de Noordgouw. De plaats waar deze fietsroute de drukste weg in het dorp kruist (Dorpsstraat) kan ten gunste van de fiets verder geoptimaliseerd worden. Dit sluit aan op een analyse die eerder is gemaakt over de centrumproblematiek (Seinpost, 2004) en waar werd geadviseerd de verkeerssituatie hier te verbeteren.

Andere fietsknelpunten die verbetering behoeven zijn:

- aansluiting Zwolseweg/Molenweg
- oversteek Molenweg/Sportlaan/Veldweg
- verkeerssituatie Sportlaan en Europaweg (conflict fietsers/vrachtverkeer)
- Molenweg (ontbreken fietspad tussen Kamperweg-Sportlaan)
- Molenweg Wapenveld

Kijkend naar de totale fietsstructuur in de gemeente, dan valt op dat met name aan de westkant van Heerde-dorp een logische route ontbreekt; hierdoor moeten fietsers van een naar het bedrijfsterrein en de sportparken Molenbeek en Eeuwlanden kruipdoor/sluipdoor door de wijk aldaar. Het zou een welhaast ideale fietsroute geven als de Rhijnsburglaan en Klaverweg, via een nieuwe



Een **fietsstraat** is een route waarop fietsers en auto's mogen rijden, maar waar de weginrichting optimaal op de fietser is afgestemd. Dat betekent o.a.:

- een asfaltverharding
- voorrang op kruispunten
- voldoende verlichting
- beperkt en langzaam rijdend autoverkeer

verbinding naar de Sportlaan en vervolgens de Veldweg als fietsroute of fietsstraat ingericht zouden worden. Met de komst ca. 1.100 woningen tot 2015 in de zuid/westhoek van de gemeente en het MFA-west (zie hierna) zou deze route nog meer logica krijgen dan nu al het geval is. Het is

echter uiterst lastig om tussen de Klaverweg en Sportlaan een nieuwe

verbinding aan te leggen, maar een alternatief vanaf de Klaverweg via de Beeklandseweg is waarschijnlijk wel mogelijk.

Maatregelen MFA's

Voor de MFA's kan ook een aantal specifieke maatregelen worden benoemd. In de eerste plaats geldt voor het MFA-west dat de A. Lijphartlaan tussen de Rhijnsburglaan en De Pagenberg voor autoverkeer gesloten kan worden terwijl op het betreffende deel van de Rhijnsburglaan meer de verblijfsfunctie benadrukt kan worden, met aandacht voor het parkeren. Hierdoor komt het complex in een verkeersluwe en –veilige omgeving. Wat betreft de bereikbaarheid van dit MFA is vooral de relatie met de Oranje Nassauschool en Wilhelminaschool van belang. Kinderen van deze scholen moeten straks de drukke Kamperweg oversteken. Bij de Molenkampweg kan dat op een beveiligde manier, maar bij de Klaverweg niet. Hoewel een zebra aanwezig is, stellen wij voor die zebra te ondersteunen met fysieke maatregelen en ook iets voor de overstekende fietsers te doen. Op zijn minst moet daarbij gedacht worden aan gefaseerd oversteken. En als niet alleen naar de oversteek maar de gehele route wordt gekeken kan, zoals eerder genoemd, ook gedacht worden aan een fietsstraatoplossing.

Voor de MFA-oost die aan de Griftstraat is geprojecteerd, geldt dat de bereikbaarheid voor de kinderen van de Willem Alexanderschool van belang is. Waar de kinderen de Veerstraat moeten oversteken (Hogepad en fietspad tegenover Griftstraat) liggen al snelheidsremmers, waardoor de veiligheid voldoende is gewaarborgd. Eventueel kan overwogen worden hier als aanvulling nog een zebra aan te leggen en voorrang in te stellen ten gunste van de overstekende fietsers en voetgangers, waardoor de barrière van de Veerstraat nog verder wordt verminderd.

Overige knelpunten in dorpen, buurten en wijken

Een laatste item bij dorps wonen is de directe woon- en leefomgeving. Gezien het aantal klachten, kan die op een aantal plaatsen nog verbeterd worden. In het bijzonder geldt dat voor de wijken, buurten en dorpen die nog niet (volledig) zijn aangepakt in het kader van het 30 km-beleid.

Deze wijken hoeven niet direct als volledig 30 km-h gebied ingericht te worden, maar een verdere inventarisatie van loop- en wandelroutes en knelpunten in deze wijken, en vervolgens het uitwerken ervan buurtplannen, is gewenst. Maatregelen die daarbij een rol kunnen spelen zijn bijvoorbeeld:

- Spreiden verkeer in buurten en wijken door fysieke en circulatiemaatregelen;
- Remmen snelheid op conflict- en oversteeklocaties;
- Voorrang voor drukke loop- en fietsroutes.

Wij willen deze problematiek de komende jaren buurtgewijs inventariseren en uit te werken, waarna fasegewijs naar een optimale inrichting van de directe woon- en leefomgeving kan worden toegewerkt.

7.3 CONCLUSIE

Uit de tussentijdse analyse is gebleken dat alle maatregelen passend en effectief zijn (zie tabel 5).

Tabel 5: samenvatting maatregelen dorps wonen (veiligheid, leefbaarheid, langzaam verkeer)

	Effectiviteit (verbetering verblijfkwaliteit)	Draag- vlak	kosten
(1) Herinrichting Eperweg/Dorpsstraat	+ / ++	+	--
(2) Herinrichting Brinklaan	+ / ++	+	--
(3) Herinrichting Groteweg	+ / ++	+	--
(4) Aansluiting (rotonde) Zwolseweg/Molenweg	+	+	--
(5) Oversteek Molenweg/Sportlaan/Europaweg	+	+	--
(6) Verkeerssituatie Sportlaan en Europalaan	o / +	+	--
(7) aanleg fietspad Molenweg	o / +	+	--
(8) Fietsstraat west (Rhijnsburglaan, Klaverweg, Sportlaan, Veldweg)	+ / ++	+	--
(9) maatregelen MFA-west	++	++	--
(10) maatregelen MFA oost	+	++	--
(11) overige (kleine) knelpunten in dorpen en buurten	+	++	-

Hoewel de meeste maatregelen relatief duur zijn, zijn alle met het oog op de leefbaarheid en veiligheid wenselijk. Gezien het ongevalbeeld en de klachten geven wij aan de herinrichting van de hoofdwegen op inhoudelijke gronden prioriteit. Tegelijkertijd geldt dat juist dit soort maatregelen vaak goed gecombineerd kunnen worden met groot onderhoud. Daar waar dit het geval is, ligt het voor de hand de planning van de herinrichting af te stemmen op de planning voor het onderhoud.

In de totale afweging hebben wij bewust niet de maatregelen in het kader van de MFA's meegenomen. Reden daarvan is dat wij van oordeel zijn dat deze maatregelen integraal onderdeel uit zouden moeten maken van de ontwikkeling van deze voorzieningen en gelijktijdig met de realisatie ervan gerealiseerd moeten worden.

8. BUITENGEBIED UITERWAARDEN IJSSEL

8.1 RECREATIEF FIETSEN OP RUSTIGE, VEILIGE WEGEN

Het buitengebied aan de oostzijde van de gemeente is gebied met een overwegende landbouwfunctie en een fraai, kenmerkend landschap. Het is ook een rustig gebied, met veel smalle weggetjes en enkele wat drukkeren wegen. Grote problemen zijn er niet. Een probleem is wel het recreatieve gebruik van de



IJsseldijk door motoren, maar alleen op zomerse dagen en eerder een regionaal dan een lokaal probleem. Een eerder initiatief om hier iets tegen te doen bleek niet haalbaar.

....fraai landschap

Als aandachtspunt én kans voor het gebied geldt de ontwikkeling van de hoogwatergeul. Hoewel de aanleg daarvan in verkeerskundig opzicht niet veel betekent, kan de aanleg van de geul leiden tot de komst van nieuwe recreatieve functies in het gebied. In dat geval vormt de Kerkdijk een potentieel knelpunt. Nu is de inrichting van de weg (1 rijloper met fietsstroken) gezien de intensiteiten en snelheden voldoende passend en voldoende veilig. Als echter de intensiteiten van auto en/of fietsverkeer aanzienlijk zouden toenemen, kan de fietser in de knel komen. Wij zullen de ontwikkelingen alhier nauwgezet monitoren.

Het buitengebied heeft een belangrijke recreatieve functie, die met de komst van de hoogwatergeul dus mogelijk nog zal toenemen. Deze recreatieve functie zien we terug in het aantal fietsroutes. Daarbij valt het op dat vanaf de pont Veessen-Wijhe, in noordelijke richting geen route via de landschappelijk erg fraaie IJsseldijk loopt. Ook zijn er weinig routes oost-west georiënteerd, wat zeker bij de komst van een natuurtransferium (zie 3.5) in onze optiek wél gewenst zou zijn. Gezien de vele (recreatieve) fietsroutes in het gebied, zijn en blijven comfort en veiligheid in het gebied een belangrijk aandachtspunt.

8.2 MAATREGELEN

Als belangrijkste opgave zien wij een verdere optimalisatie van het recreatieve fietsrouten netwerk in dit gebied. Aandachtspunten daarbij zijn zoals genoemde

de IJsseldijk en de verbinding vanuit het gebied (via het centrum van Heerde) met het beoogde natuurtransferium. Ook ontbreekt op dit moment een (bewegwijzerde) route langs het Apeldoorns Kanaal, dat vanuit cultuurhistorisch en landschappelijk oogpunt natuurlijk een fraai element is.

Wat betreft de IJsseldijk (tussen de pont en Schraatgravenweg) willen wij – ondanks dat een eerder initiatief strandde – nogmaals nagaan of in de zomermaanden de dijk niet geslotenverklaarde kan worden voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Tegelijkertijd kan de weg dan worden opgenomen in het fietsknooppuntensysteem.

Het gebied is in zijn geheel aangewezen als zone 60 en er vinden nauwelijks tot geen ongevallen plaats. Vanuit verkeersveiligheid bestaat daarom geen grote aanleiding maatregelen te treffen. In het kader van de buurtgewijze aanpak zullen wij nog nagaan of op de belangrijkste conflictpunten tussen auto en fiets eventueel een snelheidsremmer gewenst is.

Zoals gesteld, vormt de Kerkdijk een potentieel knelpunt – als de weg drukker wordt vanwege een toename van recreatieve functies. Omdat voor het autoverkeer geen alternatieve ontsluitingsstructuur voorhanden is, zal voor de recreatieve fietsers en fietsers vanuit Veessen naar Heerde een oplossing gezocht moeten worden. Dat zou kunnen in de vorm van een vrijliggend fietspad naast de Kerkdijk. Een wellicht makkelijker realiseerbaar alternatief is dat de fietsers via een andere route worden geleid. Als de plannen voor de hoogwatergeul worden uitgewerkt, zullen wij met nadere voorstellen daaromtrent komen, waarbij we ook een rechtstreekse fietsverbinding tussen Veessen en het verlengde van de Broekstraat zullen betrekken. Immers, het gebied zal dan toch herverkaveld moeten worden, waardoor een fietsroute wellicht eenvoudig ingepast kan worden.

8.3 CONCLUSIE

We kunnen stellen dat het in dit gebied gaat om heel verschillende soorten maatregelen, waardoor het maken van een afweging tussen deze maatregelen in feite niet mogelijk is.

	Effectiviteit (aantrekkelijkheid en veiligheid)	draagvlak	kosten
(1) Uitbreiden recreatief fietsnetwerk	+	+	+
(2) snelheidsremmers op conflictpunten	o/+	o/-	-
(3) fietsverbinding Veessen-Broekweg	++	+	--

Voor maatregel (3), de fietsverbinding tussen Veessen en Heerde, geldt dat het minst sprake is van een keuzemogelijkheid. Als de IJsseldijk vanwege een toename van het verkeer te druk wordt, is een vrijliggende fietsvoorziening of een alternatieve route zonder meer gewenst. Voor de overige twee maatregelen geldt hiermee de positie van Heerde als aantrekkelijke, recreatieve gemeente verder versterkt kan worden.

Wij willen maatregel (1) de komende jaren als eerste verder uitwerken. Maatregel (2) is gezien het feit dat er weinig (ernstige) ongevallen plaatsvinden niet erg grootschalig. Maximaal zo'n 5 à 7 locaties komen voor maatregelen in aanmerking en zullen in het kader van de buurtaanpak gerealiseerd kunnen worden.

9. BUITENGEBIED VELUWERAND

9.1 VERKEERSLUW, VEILIG EN OPTIMAAL BEREIKBAAR

Het gebied westelijk van de A50 kenmerkt zich door hoge natuurwaarden en een belangrijke recreatieve functie. In verkeerskundig opzicht vormen vooral de Nieuwe Zuidweg en Elburgerweg aandachtspunten. Beide wegen worden gebruikt als route richting de A28, terwijl in functioneel opzicht de Kamperweg maar vooral de N309 (Epe- 't Harde) daar veel beter geschikt voor zijn. Het verkeer aldaar heeft een negatieve invloed op de omgeving, in die zin dat beide routes geregistreerd staan als routes met veel valwild; alleen al in 2006 vonden op de Elburgerweg en Nieuwe Zuidweg 92 ongevallen met wild plaats.

In ruimtelijk opzicht is dit een gebied waarvoor veel ambities gelden. In de eerste plaats is er het beleid in het kader van Veluwe 2010. Hiervoor zijn 10 doelen geformuleerd, waarvan een aantal van belang is in het kader van voorliggend GVVP (zie kader). Het is de vraag is in hoeverre onze gemeente kan en wil bijdragen aan deze doelen.

Doelen Veluwe 2010 :

- Het Centraal Veluws Natuurgebied ontwikkelen tot een groot aaneengesloten natuur, cultuur en boslandschap met zo min mogelijk barrières voor mens en dier.
- Het beschermen en versterken van biodiversiteit, rust, ruimte en een hoge kwaliteit milieu en water.
- Het passeerbaar maken van hoofdwegen en verminderen van verkeer op binnenwegen.
- Een versterkte samenhang realiseren tussen het Centraal Veluws Natuurmassief en de omgeving door de ontwikkeling van ecologische poorten naar de uiterwaarden, beekdalen en kwelgebieden.

Een tweede (mogelijke) ontwikkeling betreft de komst van een Natuurtransferium nabij de afrit Heerde op de A50. Hier kunnen bezoekers die met de auto dit deel van de Veluwe bezoeken, overstappen op de fiets of te voet verder gaan. In verkeerskundig opzicht vormt dit niet alleen voor Heerde, maar ook voor de rest van de regio, een optimale locatie. Verkeer dat vanaf de A50 komt, wordt min of meer direct opgevangen bij het natuurtransferium en ook de ontsluiting per openbaar vervoer is optimaal (sneldienst 95 Apeldoorn-Zwolle). In beleidsmatig opzicht geldt dat het voor Heerde gewenst is dat transferium wordt opgenomen in het locale en regionale recreatieve fietsnetwerk.

Een derde ontwikkeling betreft de verplaatsing van het dierenpark Wissel. Dat park, met circa 155.000 bezoekers per jaar, wordt verplaatst naar een plek in de nabijheid van de afrit Heerde-zuid, nog net in de gemeente Epe. Er zou naar gestreefd moeten worden naar enerzijds een goede bereikbaarheid en anderzijds het maximaal beperken van de negatieve effecten van het verkeer alhier. Het zal wellicht een reconstructie van de Eperweg aldaar betekenen, maar omdat de plannen op dit moment onvoldoende concreet zijn, wordt deze kwestie in dit GVVP slechts als aandachtspunt benoemd.

Een laatste ontwikkeling ten slotte komt voort uit het krimp&groei beleid. Dit beleid is erop gericht om belangrijke publieksaantrekkende voorzieningen op de kwetsbare delen van de Veluwe te verplaatsen naar minder kwetsbare delen. In dat verband geldt dat de zone tussen de A50 en de Groteweg in Wapenveld, een passende groeilocatie vormt. Enerzijds een nog sterk groene en aantrekkelijk omgeving, met een optimale bereikbaarheid. Maar anderzijds geldt dat de optimale bereikbaarheid (vanwege de A50) er ook toe leidt dat het gebied is afgescheiden van de rest van de Veluwe, een daardoor toch mindere natuurkwaliteit kent dan het gebied westelijk ervan.

In verkeerkundig opzicht geldt voor voornoemde ontwikkelingen dat gestreefd zou moeten worden naar:

- een optimale autobereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen
- het waar mogelijk en wenselijk verkeersluw maken van de wegen op de Veluwe
- een optimale integratie van voorzieningen in het lokale en regionale fietsnetwerk.

Wat betreft de autobereikbaarheid, spelen geen bijzondere kwesties. Met twee aansluitingen op de A50 kent dit deel van onze gemeente een optimale externe bereikbaarheid. Voor de ontsluiting van de zone tussen de A50 en Wapenveld vormen de Kamperweg, Molenweg en Groteweg de hoofdontsluitingsroute. Voor de Groteweg is elders reeds gesteld dat deze in profiel wat zou kunnen afnemen, wat past bij het verder uitbreiden van recreatieve functies in dit gebied.

9.2 MAATREGELEN

Functie en inrichting Nieuwe Zuidweg en Elburgerweg

Het geformuleerde beleid voor de Veluwe en de grote problematiek van valwild op deze wegen, vraagt om een serieuze discussie over de functie van de Nieuwe Zuidweg en Elburgerweg. Als wordt gekeken naar de regionale wegenstructuur alhier, dan blijkt dat de wegen voor de ontsluiting van het gebied niet van wezenlijk belang zijn. Voor verkeer in noordelijke richting vormt de A50 de functionele route en voor verkeer in westelijke richting (A28/Amersfoort) de A50/N309. Alleen voor verkeer vanuit Heerde richting 't Harde/Elburg vormt de Elburgerweg de kortste route. Dit betekent dat aan een afwaardering van de route vanuit functionele betekenis geen grote bezwaren gelden, zeker voor het deel van de Nieuwe Zuidweg dat ligt tussen de A50 en Elburgerweg.

De gemeenteraad heeft evenwel beslist dat het ter discussie stellen van de functie van deze wegen vooralsnog niet aan de orde kan zijn. Daarmee zullen in deze bestuursperiode maatregelen voor dit gebied niet nader worden uitgewerkt.

Fietsstructuur

Wat betreft het optimaliseren van het regionale, recreatieve fietsnetwerk in dit deel van de gemeente is in de eerste plaats de verbinding tussen het transferium en het centrum van Heerde van belang (naast uiteraard de routes richting Veluwe). Hoewel de Kamperweg in dat verband de kortste route is,

vormt een route via de Kromme Allee en Kolthoorseweg een aantrekkelijker alternatief.

Vervolgens zou vanuit het transferium ook aandacht moeten bestaan voor de fietsrelaties met het Apeldoorns Kanaal en de uiterwaarden van de IJssel. Beide hebben immers een grote recreatieve waarde, en vergroten daarmee de actieradius van het transferium.

Ten slotte geldt dat vanuit het natuurtransferium ook een route naar het (te verplaatsen) wildpark Wissel gerealiseerd moet worden. Aldus wordt het mogelijk om het transferium als een daadwerkelijk centrale knoop in het regionale fietsnetwerk te positioneren. Voor al deze routes geldt dat ze opgenomen zouden kunnen worden in het knooppuntensysteem. Maar ook is het gewenst als vanuit het natuurtransferium enkele bewegwijzerde routes worden aangegeven, opdat men ook zonder knooppuntenkaart routes kan fietsen.

Voor het utilitaire fietsgebruik is vooral de route tussen Heerde en Epe van belang. Veel fietsers gebruiken de route die ligt op het oude spoortracé, min of meer parallel aan de Eperweg. Dit tracé is ter plaatse van de kruising met de A50 onderbroken, waardoor fietsers een flinke omrijbeweging moeten maken; in plaats van ca. 400 meter fietst men ca. 1050 m. Het herstellen van het oude tracé leeft als wens binnen de gemeente.

9.3 CONCLUSIE

Alle benoemde maatregelen hebben een goede tot zeer goede effectiviteit, als het gaat om het verbeteren van de aantrekkelijkheid van en leefbaarheid in het gebied (zie tabel 6).

Tabel 6: samenvatting maatregelen Veluwerand

	Effectiviteit (aantrekkelijkheid en veiligheid)	draagvlak	kosten
(3) Aanpassen knooppuntsysteem + bewegwijzering	++	+	+
(4) optimaliseren fietsroute Heerde - Epe	o/+	+	-/--

Wat betreft het regionale fietsnetwerk valt er weinig te kiezen. Het is voor de recreatieve bereikbaarheid van Heerde van groot belang dat met de komst van het natuurtransferium de genoemde maatregelen worden uitgevoerd.

Voor de utilitaire verbinding met Epe geldt dat de directheid van de route wordt vergroot. Nu is er sprake van een omrijfactor van 1,14. Die kan met een extra fietstunnel onder de A50 vrijwel naar 1,00 worden gebracht. Gezien het feit dat 1,14 niet heel slecht is, zien wij deze maatregel hoogstens als wens voor de langere termijn.

10. MAATREGELEN, KOSTEN EN UITVOERING

In voorgaande hoofdstukken is een groot aantal maatregelen benoemd. In dit hoofdstuk hebben wij van die maatregelen een globale kostenindicatie gegeven (+/- 30%) en tevens een eerste voorzet gedaan voor een uitvoeringsplanning. Die planning is zoveel mogelijk gebaseerd op in dit GVVP inhoudelijke argumentaties.

Dit alles impliceert dat de hier aangegeven planning moet worden gezien als richtinggevend. Als maatregelen eerder of later worden uitgevoerd dan hier aangegeven, is dat op zichzelf geen probleem. Van primair belang is dat met de uitvoering van het maatregelenpakket wordt toegewerkt naar een nog vriendelijker, veiliger en leefbaarder gemeente... het tempo en de volgorde waarin dat gebeurt, is daarbij van secundair belang! Een definitieve afweging zal in overleg met de raad moeten plaatsvinden in het kader van het financiële meerjarenperspectief. Daarnaast geldt dat concrete voorstellen ten aanzien van inhoud en financiën aan de raad zullen worden voorgelegd.

Maatregelenpakket 2007-2010

<i>Nr.</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Indicatie kosten</i>	<i>Opmerkingen</i>
1	Uitbreiden verbodszone vrachtverkeer	€ 5.000,-	
2	Aanpassen bewegwijzering A50	p.m.	Kosten rijkswaterstaat (= wegbeheerder)
3	Oversteek Molenweg/Sportlaan/Veldweg	€ 450.000,-	Eventueel parallel aan revitalisering bedrijfsterrein
4	Proef afsluiten Dorpsstraat op zaterdag	€ 5.000,-	Exclusief kosten onderzoek
5	Doorbraak Brinklaan naar Schoolstraat	€ 225.000,-	
7	Verbeteren/uitbreiden parkeerverwijzing	€ 30.000,-	Eventueel ook in periode 2010-2015
8	aansluiting (rotonde) Zwolseweg/Molenweg	€ 450.000,-	Wellicht subsidie mogelijk
9	Uitbreiding recreatief fietsnetwerk IJsselvlei	€ 200.000,-	Eventueel deels in de periode 2010-2015, wellicht subsidie mogelijk
10	Aanpassen conflictsituaties in buurten, wijken, dorpen en buitengebied	€ 500.000,-	Eventueel deels in de perioden na 2010
11	Aanpassen knooppuntsysteem	€ 5.000,-	Eventueel deels in de periode 2010-2015, wellicht subsidie mogelijk

Maatregelenpakket periode 2010-2015

<i>Nr.</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Indicatie kosten</i>	<i>Opmerkingen</i>
12	Omdraaien eenrichtingverkeer Stationsstraat	€ 375.000,-	Nader overleg winkeliers noodzakelijk
13	Herinrichting Brinklaan	€ 500.000,-	
14	Maatregelen MFA-west	€ 400.000,-	Uitvoering parallel aan realisatie MFA
15	Maatregelen MFA-oost	€ 400.000,-	Uitvoering parallel aan realisatie MFA
16	Fietsstraat Rhijnsburglaan/Klaverweg/Sportlaan	€ 300.000,-	Uitvoering parallel aan realisatie MFA
17	Herinrichting Eperweg/Dorpsstraat	€ 425.000,-	Met Zwolseweg als referentie
18	Fietspad Veessen – Broekstraat	€ 275.000,-	Uitvoering mede afhankelijk van realisatie hoogwatergeul. Wellicht subsidie mogelijk. Kosten excl. grondverwerving

Maatregelenpakket periode 2015-2020

<i>Nr.</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Indicatieve kosten</i>	<i>Opmerkingen</i>
19	Aanpassing Groteweg	€ 150.000,-	
20	verkeerssituatie Sportlaan en Europaweg	€ 1.000.000,-	Meenemen bij revitalisering bedrijfsterrein
21	aanleg fietspad langs Molenweg (Heerde buiten de kom)	€ 300.000,-	Wellicht subsidie mogelijk
22	fietsstraat oost (Hogepad, Fuchsiastraat, Veerstraat, Griftstraat)	€ 250.000,-	Wellicht subsidie mogelijk
23	Optimaliseren fietsroute Heerde – Epe	€ 350.000,-	Wellicht subsidie mogelijk

Literatuuroverzicht

1. Welstandnota Heerde, deelgebieden 1 t/m 7, gemeente Heerde
2. Structuurvisie Landelijke Gebied, onderzoek en beleidskader, gemeente Heerde, oktober 2004
3. Visie Wonen Werken Heerde, gemeente Heerde, 20 juni 2005.
4. Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan, gemeente Heerde, mei 1997
5. Fietspadenplan, gemeente Heerde, februari 1998
6. Snelheidsproject Noord-Veluwe 2006, SVG-regio Noord-Veluwe
7. Evaluatie Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan 1997, Via Verkeersadvies, 11 augustus 2005.
8. Structuurschets Zwolseweg Heerde, SAB, 29 maart 2004
9. Overzicht verkeersveiligheid uit de jaarrekeningen 2001-2005, Gemeente Heerde, okt.2006
10. Diverse verslagen raadscommissie Ruimte, gemeente Heerde
11. Investerings 2007-2010 OW, gemeente Heerde
12. Werkplan 2006, ROV Gelderland, 15 december 2005/18 april 2006
13. Netwerkanalyse Gelderland, een verkenning voor de periode 2010-2020, eindrapport, Arnhem, 4 juli 2006.
14. Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2, provincie Gelderland, juni 2004.
15. Streekplan Gelderland 2005, provincie Gelderland, 29 juni 2005
16. Parkeeronderzoek centrum Heerde, BVA-verkeersadvies, 2007
17. Economisch Actieplan Heerde, Seinpost Adviesbureau, oktober 2004
18. Nota Mobiliteit, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, febr. 2006

Websites

www.heerde.nl
www.ruimtevoorderivier.nl
www.gelderland.nl
www.cbs.nl
www.swov.nl