

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan

- Deel A - Inventarisatienota -
Gemeente Epe

Projectomschrijving	Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan; Inventarisatienota
Opdrachtgever	Gemeente Epe
Projectnummer	BT-EPE-08-MWO
Datum	5 maart 2009
Status	Concept
Projectleider	Joop Mazier
Akkoord projectleider	

Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Proces	3
2 Rijksbeleid	4
2.1 Autobereikbaarheid	5
2.2 Fietsverkeer en voetgangers	5
2.3 Parkeren	5
2.4 Veiligheid	6
2.5 Externe veiligheid	6
2.6 Goederenvervoer	6
2.7 Beheer en onderhoud	6
2.8 Landschap en milieu	6
3 Provinciaal beleid	7
3.1 Bereikbaarheid	7
3.2 Leefomgeving	7
3.3 Veiligheid	7
3.4 Mobiliteitsbeïnvloeding	8
3.5 Goederenvervoer	8
3.6 Fietsnetwerk	8
4. Gemeentelijk beleid	9
4.1 Verkeersveiligheid	9
4.2 Parkeren	15
4.3 Gemotoriseerd verkeer	15
4.4 Fietsverkeer	16
4.5 Voetgangers	16
4.6 Openbaar vervoer	16
4.7 Goederenvervoer	17
4.8 Ontwikkelingen	17
4.9 Andere beleidsvelden	19

5 Wensen	22
5.1 Fietzersbond	22
5.2 Emster Belang	23
5.3 Bewonerscommissie Bremstraat/Emsterweg	24
5.4 Brandweer	24
5.5 VIA	25
5.6 Ondernemersvereniging Epe	25
5.7 Afdeling beheer en onderhoud	25
5.8 Oener belang	26
5.9 ROVG	26
5.10 Epe Industriekring	26
5.11 Industriekring Eekterveld Vaassen	27
5.12 Wissels belang	27
5.13 VVN	28

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Epe heeft de beschikking over een vigerend Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan (GVVP) met uitvoeringsprogramma, dat is vastgesteld in november 1998 met een looptijd tot 2005.

Zowel de looptijd van het uitvoeringsprogramma als de verschillende ontwikkelingen in de gemeente Epe benadrukken de noodzaak voor een herziening van het GVVP uit 1998. Voorbeelden van nieuwe ontwikkelingen zijn:

- ▲ veranderend landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid;
- ▲ veranderend beleid op het gebied van Duurzaam Veilig;
- ▲ veranderingen in gebruik van de infrastructuur;
- ▲ toename verkeersbewegingen;
- ▲ ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Epe.

Om deze reden wil de gemeente Epe een nieuw integraal beleidsplan opstellen op het gebied van het verkeer en vervoer, waarbij elke vervoerswijze een invulling krijgt. Het te voeren beleid wordt verwoord in het nieuwe Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan (GVVP) van de gemeente Epe.

1.2 Proces

Om een overzichtelijk beleidsdocument te verkrijgen is het van belang dat de achtergrondinformatie, het te voeren beleid en de uit te voeren acties los van elkaar worden gezien. Belangrijk is ook dat de drie onderdelen afzonderlijk van elkaar te lezen zijn. Voorgesteld wordt het GVVP een doorlooptijd te geven tot 2016. Het plan bestaat uit drie delen:

- ▲ De inventarisatienota; In deze nota wordt een uiteenzetting weergegeven van het vigerend beleid, volgend uit de relevante beleidsplannen. Onder andere komen de structuurvisies van de kernen aan bod en worden de zeker zijnde ruimtelijke ontwikkelingen beschreven. Daarnaast wordt de objectieve en subjectieve onveiligheid weergegeven. De inventarisatienota vormt de basis voor het nieuw te voeren beleid.
- ▲ De beleidsnota; In deze nota worden voor de verschillende verkeersmodaliteiten in de gemeente Epe de nieuwe beleidsdoelen geformuleerd en uitgewerkt in concrete eisen, aandachtspunten en vervolgacties.
- ▲ De uitvoeringsnota; Uit het in de beleidsnota geformuleerde beleid vloeien een aantal uitvoeringsprojecten en acties voort met daaraan gekoppeld een kostenoverzicht. In de uitvoeringsnota wordt een fasering aangegeven voor de uit te voeren acties en projecten. De uitvoeringsnota dient in principe iedere 2 a 3 jaar geactualiseerd te worden.

Voorliggende nota is het eerste onderdeel van het GVVP, de inventarisatienota. De opzet van de inventarisatienota volgt uit de uiteenzetting die hiervoor is weergegeven.

2 Rijksbeleid

De Nota Mobiliteit is het Nationale Verkeer- en VervoerPlan dat doelen en kaders voor het verkeer- en vervoerbeleid voor de middellange termijn (tot 2010) en lange termijn (tot 2020) beschrijft. De nota bevat maatregelen voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk Nederland. De geldigheidsduur van de Nota Mobiliteit is 15 jaar. Nieuw gegeven is de prioriteit die de Nota Mobiliteit geeft aan de bereikbaarheid met het oog op de economische ontwikkeling en het uitgangspunt dat daarom geen beperkingen worden opgelegd aan de groei van de mobiliteit, binnen de wettelijke kaders van onder meer veiligheid en leefomgeving.

De onderdelen van deze Nota werken op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer rechtstreeks door in het te voeren beleid van provincies, die hun Provinciale Verkeer- en VervoerPlan (PVVP) daarop moeten afstemmen. De nota werkt daarmee ook door naar gemeenten, omdat het PVVP essentiële uitspraken bevat waar gemeenten hun beleid op dienen af te stemmen.

De Nota Mobiliteit is tevens een uitwerking van de Nota Ruimte. Volgens de Wet Ruimtelijke Ordening (WRO) zijn gemeenten verplicht om de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit, die zijn opgenomen in de Planologische KernBeslissing (PKB), te laten doorwerken in hun ruimtelijke plannen.

De Nota Mobiliteit bevat een aantal algemene opdrachten uit de PKB met betrekking tot het verwerken van het rijksbeleid in gemeentelijk beleid. De algemene opdrachten voor het gemeentelijk beleid zijn de volgende:

- ▲ Gemeenten geven aan welke bijdragen zij leveren aan de nationale doelen voor 2010 en 2020. De nationale doelen hebben betrekking op bijvoorbeeld de verkeersveiligheid en het langzaam verkeer.
- ▲ Gemeenten beschrijven hoe de verschillende netwerken en modaliteiten optimaal worden verknoot en benut. Hierbij besteden zij expliciet aandacht aan het goederenvervoer.
- ▲ In relatie tot de doelstelling van de rijksoverheid met betrekking tot het inzetten op een integrale aanpak, nemen gemeenten concrete doelen op voor de bereikbaarheid, betrouwbaarheid en reistijd van deur tot deur en nemen maatregelen om de bereikbaarheid te waarborgen.

De Nota Mobiliteit bevat tevens een aantal specifieke opdrachten per onderdeel van het verkeer en vervoerbeleid. Deze opdrachten hebben betrekking op de volgende onderdelen:

- ▲ Autobereikbaarheid;
- ▲ fietsverkeer en voetgangers;
- ▲ parkeren;
- ▲ mobiliteit ouderen en gehandicapten;
- ▲ veiligheid;
- ▲ externe veiligheid;
- ▲ goederenvervoer;
- ▲ beheer en onderhoud;
- ▲ landschap en milieu.

2.1 Autobereikbaarheid

Van de gemeente wordt verwacht dat zij de maatregelen die deel uitmaken van de gemeentegrens overschrijdende projecten overnemen in hun verkeer- en vervoerbeleid, voor zover de realisering ervan de nodige inspanningen vergt van hun gemeente. Ruimtelijke ingrepen op de infrastructuur mogen niet leiden tot een slechtere bereikbaarheid over de gehele reis.

2.2 Fietsverkeer en voetgangers

Voor de korte afstand zijn lopen en fietsen de ideale manier van verplaatsen. De Nota Mobiliteit verwacht daarom dat gemeenten het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur stimuleren.

Tevens dient aandacht besteed te worden aan de bijbehorende fietsparkeervoorzieningen. Overheden dienen gezamenlijk te werken aan het terugdringen van fietsdiefstal. De inzet is om het aantal fietsdiefstallen in 2010 te halveren ten opzichte van 1999 (Politiemonitor 1999: 6,4 fietsdiefstallen per 100 fietsen).

Ook dienen gemeenten de kruisende wandelroutes zoveel mogelijk in stand te houden en om bij infrastructurele maatregelen vooraf de effecten op de wandelmogelijkheden te inventariseren.

2.3 Parkeren

In de Nota Mobiliteit is afgesproken dat de gemeenten in een regio komen tot een actief onderling afgestemd parkeerbeleid, met als doel een goede parkeerregulering en het tegengaan van parkeeroverlast. De gemeenten mogen in hun plannen invulling geven aan de parkeernormen. Wanneer gemeenten in een regio samen niet tot overeenstemming komen wat betreft de parkeernormering, dan legt de provincie een bandbreedte vast waarbinnen gemeenten hun normen per locatie moeten vaststellen.

2.4 Veiligheid

Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door een reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden:

- ▲ maximaal 750 verkeersdoden in 2010 en maximaal 580 verkeersdoden in 2020;
- ▲ maximaal 17.000 ziekenhuisgewonden in 2010 en maximaal 12.250 ziekenhuisgewonden in 2020;
- ▲ behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie op het gebied van verkeersveiligheid.

De principes van Duurzaam Veilig zijn leidend. Ook moeten de gemeenten in de periode tot 2020 bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud zorgen voor het aanbrengen van essentiële herkenbaarheidkenmerken (EHK) op de wegen die de gemeenten in beheer hebben.

Het Rijk heeft het verkeersveiligheidsbeleid uit de Nota Mobiliteit uitgewerkt in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2010. Tevens heeft de minister bij de aanbidding van dit plan aangegeven voor een ambitieuzere doelstelling te gaan:

- ▲ Maximaal 500 verkeersdoden in 2020.

2.5 Externe veiligheid

Gemeenten dienen externe veiligheid op te nemen in de beheersplannen voor infrastructuur. Aansluitend op het basisnet, hebben gemeenten de mogelijkheid om veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen aan te wijzen. Bovendien horen ze te zorgen voor een goed beheer en onderhoud van de routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

2.6 Goederenvervoer

Gemeenten dienen expliciet aandacht te besteden aan het goederenvervoer. De verschillende netwerken en modaliteiten in de gemeenten dienen optimaal te worden benut en kosteneffectief worden ingezet.

2.7 Beheer en onderhoud

In het kader van beheer en onderhoud dienen gemeenten de essentiële herkenbaarheidkenmerken op alle wegen aan te brengen. In de nota mobiliteit staat tevens de taak opgenomen om te zorgen voor een veilige en goed onderhouden infrastructuur.

2.8 Landschap en milieu

Het rijk streeft naar bundeling van infrastructuur en vervoerstromen, om het landschap te ontzien. De Nota Mobiliteit geeft aan dat gemeenten bij de aanleg van nieuwe of verbreding van bestaande infrastructuur, gebiedsgericht ontwerpen in samenhang met de omgeving als uitgangspunt moeten nemen.

3 Provinciaal beleid

In het nieuwe Provinciaal Verkeer- en VervoerPlan PVVP-2 Gelderland (2004) is het te voeren beleid voor het verkeer en vervoer in Gelderland vastgelegd. Het vigerende PVVP heeft een looptijd tot 2014. In het plan wordt een evenwicht gezocht tussen bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid. De provincie geeft een invulling aan haar regisseursrol, dit betekent dat het plan verder reikt dan alleen het provinciale wegennet. Conform de Planwet Verkeer en Vervoer is het tevens een kader voor het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid. Iedere twee jaar verschijnt er een update van het PVVP, de Dynamische Beleidsagenda (DBA). Daarin staan aangescherpte doelstellingen wat betreft de modaliteiten. De meest recente versie is de DBA 2009-2010.

3.1 Bereikbaarheid

De afgelopen jaren heeft een groei van de mobiliteit plaatsgevonden in Gelderland. Zowel het aantal verplaatsingen als de afgelegde afstand neemt toe. De ontwikkeling doet zich voor in het personenvervoer en in het goederenvervoer. De komende jaren dient voorrang gegeven te worden aan de knelpunten in de steden, knelpunten die een betere benutting van het wegennet in de weg staan en punten waar veel negatieve effecten optreden qua veiligheid en leefomgeving. De voertuigverliesuren op de provinciale wegen moeten worden gehandhaafd, of indien mogelijk worden verbeterd op basis van het jaar 2005. In 2015 moet de kwaliteit van de afwikkeling van het verkeer op 90% van de wegen goed zijn.

3.2 Leefomgeving

Het verkeer in Gelderland is verantwoordelijk voor een groot deel van de uitstoot van gezondheidsschadende stoffen. In een aantal gevallen, met name in de bebouwde kom, worden de huidige grenswaarden overschreden. Daarnaast is het verkeer voor een belangrijk deel verantwoordelijk voor de geluidsoverlast in Gelderland. Voor de komende periode zullen extra middelen ingezet moeten worden voor de aanpak van bestaande knelpunten inzake de leefkwaliteit. Wat betreft de leefomgeving zijn in het gemeentelijk milieubeleidsplan geen grenswaarden opgenomen in het kader van uitstoot van gezondheidsschadende stoffen.

Ter verbetering van de luchtkwaliteit in Gelderland is een programma Lucht en een Actieplan Lucht opgesteld. Dit actieplan bevat maatregelen op en langs provinciale wegen die een relatief grote bijdrage leveren aan een ongezonde leefomgeving.

3.3 Veiligheid

Het gemiddelde aantal verkeersdoden in Gelderland ligt de laatste jaren rond de 150 per jaar. Jaarlijks worden er tevens ongeveer 2500 gewonden in het ziekenhuis opgenomen.

De provincie streeft wat betreft de verkeersveiligheid de volgende doelen na:

- ▲ 30% minder doden in 2010 ten opzichte van 2002;
- ▲ 25% minder ziekenhuisgewonden in 2010 ten opzichte van 2002.

3.4 Mobiliteitsbeïnvloeding

De provincie Gelderland heeft een eigen wegennetvisie opgesteld. De visie is bepalend voor de wijze waarop de inrichting van het wegennet wordt ingezet voor de verkeersveiligheid en de verbetering van de leefomgeving. Met de gemeenten worden aan de hand van de wegennetvisie van de provincie nadere afspraken gemaakt over het beter benutten van de capaciteit van het wegennet, in plaats en tijd.

3.5 Goederenvervoer

Tegen de achtergrond van de wegennetvisie werkt de provincie aan een kwaliteitsnetwerk voor het goederenvervoer. Dit netwerk moet bijdragen aan een duurzame groei van de economie in Gelderland binnen de doelstellingen van bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving. Dit door het verkeer te spreiden over de netwerken van weg, spoor en water. De provincie gaat met de gemeenten per regio bekijken hoe de knelpunten zo optimaal mogelijk kunnen worden aangepakt.

3.6 Fietsnetwerk

De provincie stimuleert het fietsverkeer op de korte en middellange afstand, met name in stedelijke gebieden en naar economische centra, scholen en recreatieve voorzieningen. Tevens wordt gewerkt aan een sluitend bovenlokaal fietsnetwerk. De provincie streeft naar een groei van 2,9 fietskilometers per persoon per dag in Gelderland in 2010 ten opzichte van het jaar 2007.

4. Gemeentelijk beleid

Voor het inventariseren van het gemeentelijk beleid van Epe zijn verschillende vigerende beleidsnota's onderzocht. Een overzicht van deze beleidsnota's is opgenomen in bijlage 1.

4.1 Verkeersveiligheid

Het Duurzaam Veilig inrichten van het wegennet heeft een hoge prioriteit. Om dit te kunnen bewerkstelligen moeten functie, gebruik en vormgeving van wegen zichtbaar op elkaar worden afgestemd. Deze afstemming komt tot uiting in drie grondbeginselen waaraan een 'duurzaam veilig' wegennet voldoet. De drie grondbeginselen zijn het functioneel, homogeen en voorspelbaar gebruik van de weg. Daarnaast dient ingezet te worden op verkeerseducatie ter aanvulling van de veiligheid.

Wegcategorisering

In het Duurzaam Veilig programma staat onder andere het uitgangspunt 'functionaliteit van wegen' opgenomen. Dit uitgangspunt is vertaald in een eenduidige categorisering van wegtypen. De wegcategorisering van de gemeente Epe is opgenomen in het vigerend verkeersplan Epe. De huidige categorisering van de gemeente Epe kent vier typen wegen, te weten:

- ▲ Stroomwegen: 100 of 120 km/uur.
- ▲ Ontsluitingswegen: 50 of 80, dan wel 100 km/uur resp. binnen/buiten de bebouwde kom.
- ▲ Gebiedstoegangsstraat: 50 of 60 km/uur resp. binnen en buiten de bebouwde kom.
- ▲ Erftoegangsstraat: 30 of 60 km/uur resp. binnen en buiten de bebouwde kom.

De huidige wegcatégorisering van de gemeente Epe is gevisualiseerd in bijlage 2.

De doorgaande wegen tussen Heerde – Epe – Emst en Vaasen en de wegen richting de A50 kennen een maximumsnelheid van 80 km/h. De overige (parallel)wegen in het buitengebied, zoals de Vaasensebinnenweg/Woesterweg, Kanaalweg en Weteringdijk zijn gecategoriseerd als 60 km/h wegen.

Bij het opstellen van de wegcatégorisering zijn de Elspeterweg, Prins Hendrikweg, Julianalaan en de Emsterweg (deel buitengebied) aangeduid als wegen met een 30 km/h regime, vanwege de beperkte ontsluitende functie die deze wegen hebben. De uitvoering van deze 30 km zones zijn vervolgens uitgewerkt in de wijkverkeersplannen. Na de invoering van het 30 km/h regime bestond er bij de bevolking weinig draagvlak voor deze categorisering. Belangrijk argument was dat de weg, ondanks het opheffen van de voorrang en het realiseren van een aantal kruispuntplateaus, de uitstraling bleef houden van een 50 km/h weg. Recentelijk is het aantal klachten echter beperkt, waardoor de aanpassing van het gedrag van de automobilist een kwestie van gewenning lijkt. Een aanpassing van het wegprofiel om hiermee het gewenste weggedrag af te dwingen verdient nader onderzoek.

Essentiële herkenbaarheidsskenmerken

Bij markeringswerkzaamheden in de gemeente Epe worden de essentiële herkenbaarheidsskenmerken toegepast. Dit is echter nog geen vastgelegd beleid. De gemeente streeft naar duidelijkheid en eenduidigheid en de daaraan gekoppelde maximumsnelheid voor de weggebruiker. Een correcte toepassing van de EHK-belijning en een adequate aanduiding van de geldende maximumsnelheid passen in het streven van de gemeente. Ten aanzien van de toepassing van de CROW publicatie 'Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidsskenmerken' van weginfrastructuur heeft de gemeente echter een aantal kanttekeningen. Het gaat hier om wegen waar de markering niet voldoet aan de wensen of uitgangspunten die de gemeente aan de inrichting van een weg stelt. Het betreft de volgende situaties:

- ▲ Dijklichamen en de daarop aanwezige wegen volgen in de regel de natuurlijke loop van de naastgelegen stroom, of rivier. In de praktijk zijn deze wegen vaak gecategoriseerd als 60 km/uur zone in verband met het landelijke karakter, waardoor een maximumsnelheid van 80 km/uur niet gepast is. Door onoverzichtelijkheid is op dergelijke wegen vaak een inhaalverbod gewenst. Doordat op 60 km/uur wegen een asmarkering ontbreekt is het niet mogelijk dit gewenste inhaalverbod duidelijk aan te geven zonder hierbij af te wijken van de EHK markering.
- ▲ De gemeente Epe heeft gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom in beheer met aangrenzend een redelijk aantal percelen. Op basis van de EHK markering past op deze weg een doorgetrokken dubbele asmarkering. Na realisatie blijkt dat deze belijning inhoudt dat aanwonenden juridisch gezien deze belijning niet mogen overschrijden om bij hun perceel te komen.

Schoolzone project

De gemeente Epe is actief in het bevorderen van de verkeersveiligheid in schoolomgevingen. Samen met de verkeersouders is de gemeente van plan schoolzone-borden aan te schaffen en ze in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland afdeling Epe en de verkeersouders nabij de schoolomgevingen te plaatsen. Het plaatsen van de borden wordt hierbij eventueel ondersteund met schoolzonemarkering.

Wijkverkeersplannen

Hoge prioriteit wordt toegekend aan het uitvoeren van het verkeersveiligheidsplan. Aandacht wordt daarbij besteed aan de bevordering van de algemene verkeersveiligheid met name in de diverse woonwijken. Op basis van het verkeersveiligheidsplan Epe heeft de gemeente een groot aantal wijken en gebieden volgens de principes van Duurzaam Veilig ingericht. Hierbij is de gemeente ingedeeld in 22 wijken, die veelal als 30 km/uur zone zijn aangewezen. Voor deze 22 wijken zijn zogeheten wijkverkeersplannen opgesteld ter bevordering van de verkeersveiligheid.

In tabel 4.1 is een overzicht weergegeven van de uitgevoerde wijkverkeersplannen gerelateerd aan de afname van het aantal ongevallen. Het betreft voornamelijk de daling van het aantal UMS ongevallen en een beperkte daling van het aantal letselongevallen.

Naast uitvoering van deze wijkverkeersplannen (met waar nodig uitgevoerde infrastructurele aanpassingen) speelt ook verkeerseducatie, handhaving en (landelijke) voorlichting een rol in het verbeteren van de verkeersveiligheid in de wijken. Ten aanzien van de nog in te richten plangebieden is op basis van de objectieve ongevalgegevens en geografische ligging van de gebieden een prioritering voorgesteld. Achtereenvolgens staan voor 2009 Epe Noordwest (60 km/h zone), Vaassen West (60 km/h zone), rest buitengebied Epe (60 km/h zone) en Oene bebouwde kom (30 km/h zone) voor uitvoering op de planning.

Naam wijk/plangebied	Resultaat afname ongevallen
Oosterhof	57%
Enkweg	57%
Centrum Vaassen	21%
Hoge Weerd	72%
Wissel/Tongeren/Schaveren	0%
Heggerenk	50%
Vossenhoek en Berkenoord I & II	57%
Centrum Epe	91%
Emst	86%
Vegtelarij	90%
Vaassen-West/Koekoek	n.n.b.

Tabel 4.1; Resultaat afgeronde wijkverkeersplannen

Verkeerseducatie

De gemeente Epe heeft ten aanzien van de educatie een taak samen met Veilig Verkeer Nederland afdeling Epe (VVN Epe) en Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG). De gemeente Epe werkt hierbij samen met de andere gemeenten van de Stedendriehoek. In het jaar 2008 is, aan de hand van het Gelders meerjarenprogramma verkeersveiligheid, geïnvesteerd in de volgende verkeerseducatie projecten:

- ▲ basisonderwijs;
 - ▲ Verkeersexamens.
 - ▲ Technische rijwielkeuringen.
 - ▲ Verkeersouders.
- ▲ 'onder invloed onderweg';
 - ▲ Diverse BOB-activiteiten.
- ▲ bromfietscursussen;
- ▲ rijvaardigheidstrainingen;
 - ▲ BROEM-ritten.
 - ▲ Scootmobiel cursussen.
- ▲ ondersteuning landelijke campagnes;
 - ▲ Demo's op braderie.
 - ▲ Verkeersonveilige locaties.
 - ▲ Nationale straatspeeldag.
 - ▲ Caravankeuring.

De politie, VVN, ROVG en de gemeenten van de Stedendriehoek stellen jaarlijkse gezamenlijke werkplannen op aan de hand van het SVG (Structureel Verkeersoverleg Gelderland).

Objectieve verkeersveiligheid

Om te komen tot een nieuw, of herzien verkeersbeleid is in 2007 het vigerend Verkeersveiligheidsplan uit 1998 geëvalueerd. Om een oordeel te vellen over de verkeersveiligheid in de gemeente Epe is het wenselijk dat er inzicht bestaat in de ontwikkeling van het aantal en de ernst van de ongevallen in de laatste jaren. De evaluatie is opgenomen in het rapport 'Evaluatie verkeers(veiligheids)plan 1998'.

Uit tabel 4.2 blijkt dat het aantal slachtoffers sinds het opstellen van het plan uit 1998 op alle fronten is afgenomen. Er is geen duidelijk aanwijsbare reden voor de incidentele stijgingen van het aantal verkeersdoden op wegen binnen de gemeente Epe (in 2006). Opgemerkt moet worden dat de dodelijke ongevallen verspreid over het gemeentelijke wegennet plaatsvinden, zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

Aantal slachtoffers op wegen binnen de gemeente Epe										
Jaar	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Doden	6	5	2	2	1	2	1	4	6	2
Ziekenh	38	45	42	43	21	34	29	26	23	17
Overig	69	66	56	49	51	67	41	31	45	42
Totaal	113	116	100	94	73	103	71	61	74	61

Tabel 4.2; Ontwikkeling aantal slachtoffers Epe

In het kader van de verkeersveiligheid zijn de landelijke regels 'Bromfiets Op de Rijbaan (BOR)' en 'Vorrang Bestuurders Van Rechts (VBVR)' ook binnen de gemeente Epe van kracht geworden.

De maatregel BOR houdt in dat bromfietzers, met name binnen de bebouwde kom, op wegen met een verplicht fietspad, op de rijbaan moeten rijden. De maatregel heeft binnen de gemeente Epe effect gehad, het aantal slachtofferongevallen met (brom)fietzers is na invoering van de maatregel met 50% afgenomen.

De maatregel VBVR houdt in dat op een gelijkwaardig kruispunt voorrang moet worden verleend aan alle bestuurders die van rechts komen. Na de invoering van de maatregel is het aantal slachtofferongevallen met (brom)fietzers gedaald met ongeveer 25%.

Het Duurzaam Veiligheid beleid bevat een pakket aan maatregelen waar BOR en VBVR onderdeel van uitmaken. Naast invoering van deze verkeersregels (met waar nodig uitgevoerde infrastructurele aanpassingen) heeft ook verkeerseducatie, handhaving en (landelijke) voorlichting een rol in het verbeteren van de verkeersveiligheid voor bromfietzers en fietsers. Het totale pakket heeft er voor gezorgd dat het aantal slachtoffers na de invoering van BOR en VBVR is gedaald en dus een positief effect heeft op de verkeersveiligheid.

Een groot aantal onveilige locaties in de gemeente Epe (op wegen in eigendom en beheer van de gemeente Epe) is in de loop der jaren opgelost door het uitvoeren van (wijk)verkeersplannen, of het realiseren van infrastructurele projecten. Ondanks deze goede resultaten blijft er nog een aantal locaties waar de verkeersveiligheid onder druk staat.

Locaties waar veel en ernstige ongevallen gebeuren worden aangeduid als VOC (VerkeersOngevallen Concentratie) of blackspot. Een VOC is een kruispunt of wegvak waar in een periode van drie achtereenvolgende jaren 12 of meer geregistreerde ongevallen plaats hebben gevonden. Een blackspot is een kruispunt of wegvak waar in een periode van drie achtereenvolgende jaren 6 of meer slachtofferongevallen hebben plaats gevonden.

In de gemeente Epe zijn bekeken over de jaren 2005-2007 geen blackspots meer aanwezig. Wel zijn er over de jaren 2005-2007 twee VOC's:

- ▲ Gortelseweg – Wildweg (12 ongevallen, 1 slachtofferongeval);
- ▲ Kerkstraat – Papenstraat (13 ongevallen, 3 slachtofferongeval).

Beide kruispunten liggen in het buitengebied van Epe. De hoofdtoedracht bij beide VOC's is 'voorrang/doorgang'. Het eerste kruispunt valt binnen het wijkverkeersplan Vaassen West dat voor 2009 op de planning staat voor uitvoering. Momenteel wordt hiervoor de uitvoering van een plateau voorbereid.

Subjectieve verkeersveiligheid

Op basis van klachten en meldingen die bij de gemeente Epe zijn ontvangen is een lijst opgesteld van de meest genoemde subjectief onveilige locaties:

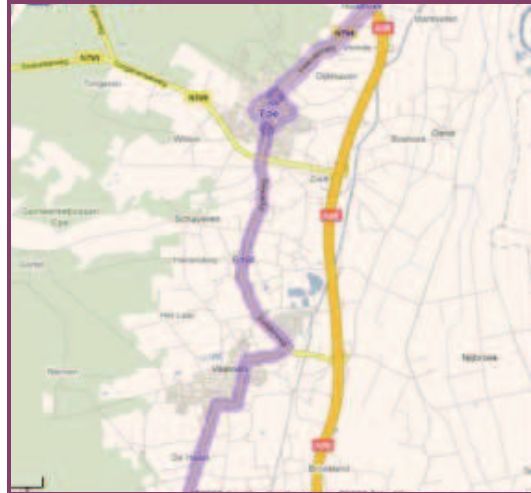
- ▲ Oversteekbaarheid rondweg Epe.
Ter hoogte van de Veluwe Poort is geen zichtbare oversteekplaats voor voetgangers. Verzocht is om een voetgangersoversteekplaats te realiseren, om de verkeersveiligheid van voetgangers te bevorderen. Daarnaast is ter bevordering van de verkeersveiligheid verzocht om nabij de St. Bernardusschool de voetgangersoversteekplaats te voorzien van verkeerslichten.
- ▲ Verkeerssituatie Eekterveld.
Bij de gemeente zijn de afgelopen jaren regelmatig meldingen gemaakt van verkeersoverlast in de omgeving van de Runnenbergweg en de Zwarteweg. Met name het gebruik van deze wegen door vrachtverkeer wordt hierin regelmatig genoemd. Inmiddels is het besluit genomen om op het industrieterrein een parkeerverbod voor vrachtwagens in te stellen.
- ▲ Verkeersoverlast Kanaalweg Emst.
De ingestelde 60 km/uur zone op de Kanaalweg te Emst levert, volgens recente meldingen, in combinatie met het realiseren van fietsstroken en de handhaving geen verbetering op en de huidige situatie is zelfs verslechterd. Daarnaast wordt voorgesteld een inrijverbod voor vrachtverkeer in te stellen op de Kanaalweg, aangezien deze toch via de A50 kunnen rijden.

Dorpenroute

De 'dorpenroute' in de gemeente Epe is de verbinding tussen de kernen Epe, Emst en Vaassen. Van oudsher werd de dorpenroute gebruikt als doorgaande verbinding tussen Epe en Vaassen. De dorpenroute ligt in de huidige situatie parallel aan de rijksweg A50. De dorpenroute is weergegeven in de afbeeldingen 4.1 en 4.2.



Afbeelding 4.1; Dorpenroute centrum Epe



Afbeelding 4.2; Dorpenroute gemeente Epe

Het doorgaande verkeer tussen Epe en Vaassen maakt in de huidige situatie nog steeds gebruik van de dorpenroute, in plaats van de rijksweg A50. Dit heeft met name in Emst (Vaassenseweg) geleid tot klachten van de bewoners. In de reactie hierop heeft de gemeente een ongevalanalyse uitgevoerd.

In januari tot mei 2008 hebben zich op de Vaassenseweg, tussen de komgrens van Emst en het kruispunt met de Emsterweg in Vaassen, vijf ongevallen voorgedaan die allen letsel tot gevolg hadden en in enkele gevallen tot ziekenhuisopnamen hebben geleid. De Vaassenseweg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (GOW). De maximumsnelheid is hier 80 km/uur.

Op grond van de ongevalgegevens valt op dat meerdere ongevallen op de Vaassenseweg tussen Emst en Vaassen te wijten zijn aan persoonlijke fouten door de bestuurder en het vaak eenzijdige ongevallen betreffen. Dit is mogelijk het gevolg van een te hoge snelheid of onachtzaamheid.

Aan de hand van de analyse zijn eventuele maatregelen vastgesteld om de verkeerssituatie te verbeteren. Deze maatregelen worden eind 2008 en begin 2009 uitgevoerd. Dit zijn de volgende maatregelen:

- ▲ Toepassing inhaalverbod door toepassing van een doorgetrokken dubbele asmarkering met onderbroken kantmarkering.
- ▲ Toepassing reflecterende bermplanken tussen de rijbaan en het fietspad om weggebruikers beter te geleiden en te voorkomen dat weggebruikers buiten de rijbaan rijden en daardoor een gevaar vormen voor fietsers.
- ▲ Toepassing waarschuwingsborden, begeleidende bordpijlen en reflectiemiddelen op de as en langs de kant van de rijbaan om weggebruikers vooral 's nachts beter door de bochten te geleiden.
- ▲ Periodiek op de Vaassenseweg verplaatsbare digitale 'U rijdt te snel' borden plaatsen.
- ▲ Intensivering politiehandhaving op de Vaassenseweg op snelheid.

De Hoofdweg te Emst maakt tevens onderdeel uit van de dorpenroute. De oversteekbaarheid van de hoofdweg is kwalitatief slecht. Dit leidt volgens de bewoners en verkeersouders (van de basisscholen in Emst) tot zeer verkeersonveilige situaties.

4.2 Parkeren

Momenteel wordt door de gemeente Epe gewerkt aan een nieuw parkeerbeleidsplan. Deze zal naar verwachting medio 2009 gereed zijn.

In de structuurvisies van de gemeente Epe zijn een aantal uitgangspunten en doelen opgesteld die van belang zijn voor de parkeersituatie in de gemeente:

- ▲ Structuurvisie centrum Epe; de belangrijke parkeerfunctie voor het centrum dient behouden te blijven. Hierbij dient een duidelijk onderscheid te worden aangebracht tussen kort- en langparkeren. De omgevingskwaliteit van het parkeerterrein kan worden verbeterd door de inrichting aan te passen. Tot slot dient er een ruimtelijke relatie te worden gelegd tussen de parkeerterreinen aan de zuidzijde van het gemeentehuis en het park aan de noordzijde.
- ▲ Structuurvisie centrum Vaassen; de belangrijke parkeerbestemmingen dienen direct te zijn gekoppeld aan de drager van de verkeersstructuur, de Centrumruit.

4.3 Gemotoriseerd verkeer

Het prioriteren van het wegennet, het aandragen van calamiteitenroutes en het uitvoeren van benuttingmaatregelen om congestie op de snelwegen te beperken is in de gemeente Epe nog niet aan de orde. Het verdient wel nader onderzoek om te kijken of dit in de toekomst noodzakelijk of wenselijk is.

De bereikbaarheid van de regio Stedendriehoek moet gewaarborgd en verbeterd worden. Dit blijkt uit het werkprogramma van de regio Stedendriehoek. Dit geldt zowel voor de bereikbaarheid van/naar andere delen van het land en het buitenland, als voor de bereikbaarheid binnen de Stedendriehoek. De A1, de A50 en de waterwegen zijn de belangrijkste dragers van het externe verkeer. Voor het interne verkeer is behalve het autoverkeer ook het openbaar vervoer, het gebruik van de fiets en vervoer over het water van belang.

In de netwerkanalyse Stedendriehoek zijn onder andere de gevolgen van de groei van het autoverkeer in 2020 doorgerekend. Op de A50, die in de huidige situatie nog niet veel problemen kent, ontstaat in 2020 in de ochtendspits ter hoogte van Epe in zuidelijke richting een file. Ook op het onderliggend wegennet zijn er in 2020 forse stukken met een hoge I/C-waarde, met name op de N309 bij Epe. De gemeente Epe heeft de intensiteiten door laten berekenen voor het jaar 2020. Uit onderzoek blijkt dat er aanpassingen nodig zijn op het onderliggend wegennet om extra capaciteit te bieden, om leefbaarheidsproblemen aan te pakken en om een alternatief te bieden voor de kwetsbare snelwegen. Een belangrijke aanzet hiervoor is gegeven in het rapport 'hoofdinfrastructuur 2030'. De situatie rond Epe en de aansluiting op de A50 is hierin echter niet opgenomen. Deze situatie verdient nader onderzoek.

4.4 Fietsverkeer

Gemeenten moeten zorgen voor een samenhangend fietsnetwerk dat direct, aantrekkelijk en veilig is en daarnaast comfort biedt voor de gebruiker. Dit beleid staat opgenomen in het Verkeersplan Epe. De gemeente Epe werkt op regionaal niveau mee aan de uitvoering van het fietstotaalplan. Voor het jaar 2009 heeft de gemeente geld gereserveerd voor het aanleggen van 4 kilometer recreatieve fietspaden langs de Officiersweg, Ossenweg en het Kanaalpad. Daarnaast worden de bestaande fietspaden aangepast aan de huidige inrichtingseisen.

De gemeente Epe wil de knelpunten op de schoolroutes aanpakken. In samenwerking met de provincie Gelderland is een onderzoek uitgevoerd naar de knelpunten van schoolroutes in onder andere de gemeente Epe. Op basis van de bevindingen uit het schoolrouteonderzoek wordt in 2009 op de volgende locaties een verkennend onderzoek uitgevoerd:

- ▲ Beekstraat – Lohuizerweg, Epe.
- ▲ Oenerweg – Sint Antonieweg – Stationsstraat, Epe.
- ▲ Oversteek Hoofdstraat 157, Epe.
- ▲ Hoofdstraat – Prinses Julianalaan – Wildforstlaan, Epe.
- ▲ Tongerenseweg – Warande, Epe.
- ▲ Molenpad – Tongerenseweg, Epe.
- ▲ Lohuizerweg – Schotweg – Wildforstlaan, Epe.

Voor de overige utilitaire fietspaden geldt dat in de huidige situatie knelpunten enkel gezamenlijk met de ruimtelijke ontwikkelingen worden meegenomen.

4.5 Voetgangers

De kruisende wandelroutes dienen zoveel mogelijk in stand te worden gehouden en bij infrastructurele maatregelen dienen vooraf de effecten op de wandelmogelijkheden te worden geïnventariseerd. Deze inventarisatie wordt door de gemeente Epe nagestreefd, echter is dit geen vastgelegd beleid.

4.6 Openbaar vervoer

Naast de verkeersveiligheid dient de kwaliteit van het openbaar vervoer, net als het vervoer op maat, versterkt te worden. Het verbeteren van de positie van het openbaar vervoer is opgenomen in het Verkeersplan Epe. Er wordt onder andere een kwaliteitsinjectie gegeven aan het openbaar vervoer door middel van de ontwikkeling van de Veluwelijn. De Veluwelijn is een hoogwaardige en hoogfrequente busverbinding tussen Apeldoorn en Zwolle. Met ingang van 2010 rijdt de Veluwelijn in de spits met een frequentie van tien minuten. De doelstelling van de Veluwelijn is het behalen van een reizigersgroei van 20% in 2013. Daarnaast heeft de Veluwelijn als doel de bereikbaarheid van de binnensteden van Apeldoorn en Zwolle te vergroten.

Bij de gemeente Epe zijn vier transferpunten in voorbereiding. De ontwikkeling van deze vier transferpunten heeft mede omdat er gereden wordt met gelede bussen een aantal infrastructurele maatregelen tot gevolg. De ontwerpen van de transferpunten zijn in de huidige situatie in conceptfase. Het betreft de volgende punten, met bijbehorende infrastructurele maatregelen:

- ▲ Epe centrum zuid;
Het transferpunt staat gepland op het kruispunt van de Hoofdstraat met de Korte Kuipersweg. Het huidige parkeerterrein wordt voor het transferpunt opgeofferd. Dit gaat ten koste van ongeveer 20 parkeervakken.
- ▲ Epe centrum noord;
Het punt in het noorden van het centrum staat gepland aan de Wildforstlaan. Infrastructureel worden er extra fietsparkeervoorzieningen gesitueerd.
- ▲ Klaarbeek;
Op de Hoofdweg wordt nabij het kruispunt met de N309 een nieuwe aansluiting naar het toekomstig uitbreidingsplan Klaarbeek ontwikkeld. Het extra verkeer wat daardoor ontstaat wordt met behulp van een VRI ontsloten. Voor het busverkeer worden vervolgens nabij de nieuwe ontsluiting nieuwe halteplaatsen aangelegd.
- ▲ Hezeplein;
Het transferpunt betreft een nieuwe halteplaats aan de Hoofdweg te Emst. De voetgangersoversteek wordt in de nieuwe situatie ondersteund door middel van een VRI.

Vanwege de komst van de hoogwaardige openbaar vervoer verbinding 'Veluwelijn is de gemeente Epe voornemens een aantal infrastructurele aanpassingen te verrichten aan het wegennet. Deze aanpassingen zijn te vinden in hoofdstuk 4.8 onder infrastructurele ontwikkelingen.

4.7 Goederenvervoer

De verschillende netwerken en modaliteiten in de gemeente moeten optimaal benut worden en kosteneffectief ingezet. Wat betreft het goederenvervoer is in de gemeente Epe geen beleid vastgelegd. Ook is niet bekend of er knelpunten aanwezig zijn in de gemeente.

4.8 Ontwikkelingen

Ontsluiting A50

Voor zover bekend bij BonoTraffics bv zijn er geen noemenswaardige ontwikkelingen in de gemeente Epe wat betreft nieuwe ontsluitingen op de A50.

Ontsluitingsweg bedrijventerrein

Op basis van het collegeakkoord 2006-2010 waarin het streven naar een verbetering van de ontsluiting van het bedrijventerrein is vastgesteld, is de gemeente Epe gestart met de aanleg van een ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Kweekweg naar de N309. Uit onderzoek blijkt dat de ontsluitingsweg een positief effect heeft. De doelstellingen om een goede route voor vrachtwagens en personenauto's van en naar het bedrijventerrein te realiseren en het ontlasten van de ringweg in Epe, worden gerealiseerd. Het vrachtverkeer maakt zowel richting Apeldoorn als richting Zwolle gebruik van de nieuwe ontsluitingsweg.

Op basis van de positieve effecten is vervolgens een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van het doortrekken van de ontsluitingsweg in noordelijke richting. Op basis van dit onderzoek is vastgesteld dat het doortrekken van de ontsluitingsweg niet bijdraagt aan een substantieel betere ontsluiting van het bedrijventerrein Kweekweg. De centrumring wordt beperkt ontlast maar een groot deel van de Heerderweg zal extra worden belast.

Daarnaast is besloten door het College van B&W dat er voor de ontwikkeling van 't Slath geen nut en noodzaak aanwezig is voor een doortrekking van de ontsluitingsweg.

Vrachtverkeerverbod Haverkampsweg

Begin 2006 heeft het College van B&W besloten om een nachtelijk vrachtverkeerverbod in te stellen aan de Haverkampsweg. Nadat de ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein is geopend, zal het verbod voor vrachtverkeer permanent gaan gelden.

Verkeersluw centrumgebied

De structuurvisie Vaassen anticipeert op een winkelgebied dat autovrij gemaakt wordt. De drager van de verkeersstructuur wordt gevormd door de Centrumruit. Een eerste stap naar een verkeersluwer centrumgebied kan gemaakt worden door een 'knip' aan te brengen in de Dorpsstraat, zodat het doorgaande verkeer uit het centrum wordt gehaald.

Infrastructurele maatregelen openbaar vervoer

De komst van de openbaar vervoer verbinding Veluwelijn heeft infrastructurale aanpassingen op een aantal kruispunten tot gevolg. Deze infrastructurale aanpassingen vinden plaats op de volgende locaties:

- ▲ Kruispunt Bloemstraat – Wildforstlaan te Epe.
- ▲ Kruispunt Willem Tellstraat – Quickbornlaan te Epe.
- ▲ Kruispunt Deventerstraat – Molenstraat te Vaassen.
- ▲ Kruispunt Laan van Fasna – Oude Apeldoornseweg te Vaassen.
- ▲ Rotonde Laan van Fasna – Deventerstraat te Vaassen.
- ▲ Rotonde Emsterweg – Vaassenseweg – Eekterweg te Vaassen.
- ▲ Kruispunt Bloemstraat – Hoofdstraat te Epe.

De aanpassingen moeten de doorstroming van het openbaar vervoer op deze kruispunten verbeteren. De aard van de maatregelen is in dit stadium echter nog niet bekend.

Nieuwbouw

Ter plaatse van de oostelijke uitbreiding van het plangebied 'bedrijventerrein kweekweg' wordt de komst van twee bouwmarkten en andere detailhandel voor woninginrichting juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. In dit kader dient door de gemeente inzicht te worden verkregen in de gevolgen voor de verkeersintensiteiten en voor de afwikkeling ervan op het omliggende wegennet. In maart 2008 heeft deze doorberekening plaatsgevonden. Voor deze berekening zijn kengetallen voor grootschalige detailhandel aangehouden.

De gemeente Epe heeft een start gemaakt met de ontwikkeling van woningbouwlocatie 't Slath. Er komt een kwalitatief hoogwaardige en comfortabele wijk van ruim 300 woningen met een ruime opzet en een grote diversiteit aan woningtypes. De ontsluiting van de nieuwbouwlocatie kan via bestaande wegen in het gebied.

Naast de ontwikkeling van woningbouwlocatie 't Slath staan in de gemeente Epe de volgende nieuwbouwwontwikkelingen gepland:

- ▲ Epe;
 - ▲ Klaarbeek, 260 woningen (zuid).
 - ▲ Kweekweg-zuid, 4 kavels (oost).
- ▲ Vaassen;
 - ▲ De Pirk noord, 80 woningen (centrum).
 - ▲ Vulcanus rest, 60 woningen (centrum).
 - ▲ Welgelegen, 14 woningen (noord).
 - ▲ Kerkenland.
 - ▲ Oosterhof Zuid.
- ▲ Emst;
 - ▲ Kerkhofweg, 80 woningen (noord).
- ▲ Oene;
 - ▲ Oene, 24 woningen (west).
 - ▲ Realisatie Multi functioneel centrum (Kulturhus).

4.9 Andere beleidsvelden

Milieu

Uit het provinciaal beleid blijkt dat voor de komende periode extra middelen ingezet moeten worden voor de aanpak van bestaande knelpunten inzake de leefkwaliteit. In het gemeentelijk milieubeleidsplan zijn geen grenswaarden opgenomen in het kader van uitstoot van gezondheidsschadende stoffen.

Ruimtelijke ordening

In de regionale structuurvisie van de Stedendriehoek staat opgenomen dat de kernen steeds meer met een slechte verkeersafwikkeling binnen de dorpen kampen. Daarnaast is de toenemende verkeersdruk op de doorgaande regionale wegen door de dorpskern een probleem. De verkeersdruk is de laatste jaren in en rond de kernen sterk gegroeid en de ontsluiting vraagt om een betere regionale aanpak. In dit verband moeten relaties tussen de hoofdwegen, het regionale wegennetwerk en lokale ontsluiting worden bekeken. Vooral binnen de dorpen staat de leefbaarheid onder druk door de groeiende verkeersdruk waardoor (on)veiligheid en milieudruk (stank, geluid) verder toenemen. Het openbaar vervoer is van belang voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van dorpen en landelijk gebied. De burger in het buitengebied moet de keus hebben tussen verschillende vormen van vervoer.

De huidige integrale visie op het centrum van Epe is circa 12 jaar oud. De visie is in de huidige situatie niet meer actueel. Dit heeft geleid tot een herijking van de visie met als doel een structuurvisie die ambitie uitstraalt, toekomstbestendig is en realiteitswaarde heeft. De structuurvisie van het centrum Epe is op het moment van het schrijven van deze inventarisatienota in ontwikkeling.

In de projectopdracht van de gemeente wat betreft de 'structuurvisie centrum Epe' zijn de volgende zaken opgenomen. De omgevingskwaliteit van de oostzijde van het centrum bij winkelcentrum Marktwand en het gemeentehuis is matig. De inrichting van de buitenruimten heeft een zakelijk karakter en doet afbreuk aan het groene karakter van het centrum. De ruimtelijke beleving van de Marktwand is gedateerd. Een opwaardering van deze gehele

ruimte krijgt in de nieuwe structuurvisie de aandacht. Aan deze opwaardering liggen de volgende uitgangspunten en doelen, die van belang zijn voor het GVVP, ten grondslag:

- ▲ Het gehele gebied dient structureel onderdeel te blijven vormen van het kernwinkelgebied. De belangrijke parkeerfunctie voor het centrum moet behouden blijven. Hierbij dient een duidelijk onderscheid te worden aangebracht tussen kort en langparkeren.
- ▲ De omgevingskwaliteit van het parkeerterrein kan worden verbeterd door de inrichting aan te passen. Gedacht kan worden aan het versterken van onder meer de groenstructuur, waardoor de dominantie van de geparkeerde auto wordt beperkt. Dit draagt onder andere bij aan het autoluw maken van het centrum van Epe.
- ▲ Er dient een ruimtelijke relatie te worden gelegd tussen de parkeerterreinen aan de zuidzijde van het gemeentehuis en het park aan de noordzijde.
- ▲ Het revitaliseren van het winkelcentrum Marktwand, waarbij een duidelijke pleinwand wordt nagestreefd.
- ▲ De compacte winkelstructuur in de vorm van een acht moet het uitgangspunt te blijven voor de inrichting van het centrum.

Met de structuurvisie Vaassen heeft de gemeente Epe een instrument om te kunnen sturen op de verdere ontwikkeling van het centrum. De visie is geactualiseerd en vormt het kader voor de toekomst. De ambitie is het centrumgebied van Vaassen zowel ruimtelijk als functioneel sterker te maken. Wat betreft het verkeer staan in de structuurvisie centrum Vaassen functionele uitgangspunten opgenomen die van belang zijn. De 'structuurvisie centrum Vaassen' is nog niet vastgesteld, maar is wel richtinggevend voor het GVVP.

Het toekomstbeeld voor de centrumontsluiting anticipeert op de behoefte om te komen tot een autovrij winkelgebied. De auto is nog te nadrukkelijk aanwezig in het centrum en dit zorgt voor de nodige overlast. Een autoluw dorpsplein wordt gemist. De visie anticipeert erop dat het winkelgebied verder autovrij gemaakt dient te worden:

- ▲ De drager van de verkeersstructuur wordt gevormd door de Centrumruit. De Deventerstraat maakt onderdeel uit van het netwerk van 50 km/h wegen. De overige wegen maken deel uit van het verblijfsgebied (30 km/h).
- ▲ De belangrijke parkeerbestemmingen zijn direct gekoppeld aan de Centrumruit.
- ▲ Een eerste stap naar een verkeersluwer centrumgebied kan gemaakt worden door een 'knip' aan te brengen in de Dorpsstraat, zodat het doorgaande verkeer uit het centrum wordt gehaald.
- ▲ Er zijn meerdere mogelijkheden om het centrum autoluw te maken. Vooralsnog wordt een voorkeur uitgesproken voor het voorbeeld-verkeersmodel, die voorziet in de hierboven beschreven 'knip'.

De structuurvisie anticipeert op een volgende stap in het autovrij maken van het centrum. Daarvoor is nader onderzoek nodig. De discussie over de te nemen verkeersmaatregelen in het centrum van Vaassen loopt nog. De structuurvisie geeft tot nu toe enkel de ambitie weer.

De ruimtelijke structuurvisies van de kernen Emst en Oene zijn opgenomen in het ruimtelijk structuurplan gemeente Epe. Het beleid ten aanzien van de openbare ruimte in Emst concentreert zich op het beperken van de verkeers- en geluidsoverlast van de Hoofdweg. In het kader van de wegenstructuur van het buitengebied zijn mogelijkheden aangegeven om het doorgaande verkeer door Emst te beperken. De kans, dat deze maatregelen daadwerkelijk worden doorgevoerd, is echter niet groot.

Het autoverkeer dient duidelijk gast te zijn in Emst. Dit neemt weliswaar de intensiteit niet weg, maar kan wel bijdragen tot een minder hard maar vriendelijk dorpsmilieu. In het verleden zijn deze maatregelen op hoofdpunten ingevoerd, zoals de markering van de grenzen van de bebouwde kom, strooksplitsingen en de aanleg van een rotonde. De rijbaan bestaat echter nog steeds uit asfalt. Door de verandering van het materiaalgebruik en ook nadrukkelijker verblijfs-elementen in het straatbeeld aan te brengen, ontstaat een zachter woon- en leefmilieu. Dit benadrukt de noodzaak tot het rijden met een beperkte rijsnelheid en vergroot de oversteekbaarheid van de hoofdrijbaan.

De omvang van Emst is beperkt. Dit betekent, dat er steeds een duidelijke relatie voelbaar is met de landschappelijke omgeving. Dit laat echter onverlet, dat de samenhang tussen de structuur van het dorp en dat van het aangrenzende landschap voor verbetering in aanmerking komt. Dit kan leiden tot enige herinrichting van enkele woonstraten, die haaks op de hoofdstraat door het dorp staan.

Oene is een kleine en vooral geleidelijk gegroeide agrarische kern in landelijk gebied. Er moet een divers beeld bestaan met geleidelijke afname van bebouwingsdichtheid en verweving van de kern met het agrarische gebied.

Tussen de linten van de Klaterstraat en de Dorpsstraat is een naoorlogse woonwijk te vinden met woningen uit diverse perioden. Het dorp Oene is ontstaan vanuit een samenkomst van diverse landwegen. Langs deze wegen is de eerste bebouwing gerealiseerd. Tussen deze linten bevinden en bevonden zich groene landbouwgebieden.

Landschap en Groen

De Nota Mobiliteit geeft aan dat gemeenten bij de aanleg van nieuwe, of verbreding van bestaande infrastructuur, gebiedsgericht ontwerpen in samenhang met de omgeving als uitgangspunt moeten nemen. Epe beschikt over een groenstructuurplan. Het vigerend plan is gedateerd en het nieuwe plan wordt naar alle waarschijnlijkheid in 2009 vastgesteld.

5 Wensen

5.1 Fietzersbond

Volgens de Fietzersbond is één van de doelstellingen van het GVVP het actief bevorderen van het fietsgebruik. In hoofdlijnen wenst de Fietzersbond het volgende:

- ▲ Het realiseren van veilige en logische fietsroutes naar winkelcentra, scholen, bedrijven, campings en sportvoorzieningen.
- ▲ Het bevorderen van veiligheid bij scholen door bijvoorbeeld het creëren van verblijfsruimtes rondom de scholen en het bevorderen van veilige honkroutes.
- ▲ Het realiseren van goede stallingen bij winkelcentra, sportvoorzieningen, scholen en bushaltes.
- ▲ Het ontsluiten van de wijken voor de fiets. Met name de rondweg in Epe is voor fietsers een belangrijk obstakel om vanuit de wijken het dorpscentrum te bezoeken.
- ▲ Het beheer- en onderhoudsprogramma afstemmen op de aard van het gebruik van de fietspaden. Het gaat hier met name om recreatieve fietspaden die eigenlijk utilitair gebruikt worden. Het onderhoudsniveau is hier echter niet op afgestemd. De Fietzersbond is van mening dat een goed onderhouden fietspad leidt tot een stimulering van het fietsgebruik.

De belangrijkste knelpunten die fietsers dagelijks ervaren in de gemeente Epe zijn toegevoegd in bijlage 3. Fietsen is volgens de Fietzersbond belangrijk, omdat meer bewegen goed is voor de gezondheid, fietsen de veiligheid bevordert en fietsen een gezonde leefomgeving bevordert. De Fietzersbond heeft wat betreft de knelpunten de volgende prioritering opgesteld (de knelpunten zijn nader geformuleerd in bijlage 2):

- ▲ Rondweg Epe (punt 1.1, 1.2 en 1.8).
- ▲ Handhaving in Epe en Vaassen (punt 1.1, 1.2, 1.8, 1.9, 1.12, 2.2, 2.5, 2.8, 2.9, 2.10, 2.12, 3.2 en 3.3).
- ▲ Parkeren op fietsstroken (punt 1.6 en 3.1).
- ▲ Kruispunt Dorpsstraat-Marijkeweg-Kosterstraat te Vaassen (punt 2.1).

Naast de infrastructurele maatregelen vraagt de Fietzersbond aandacht voor verkeerseducatie en medewerking door gemeente aan projecten die scholen, ouders en kinderen kunnen stimuleren om vaker met de fiets te komen. Dit kan volgens de Fietzersbond op de volgende manieren:

- ▲ het creëren van veilige en verkeersarme schoolomgevingen;
- ▲ het actief betrekken van ouders wat betreft verkeerseducatie;
- ▲ verkeerseducatie voor kinderen stimuleren;
- ▲ fietsroutes naar scholen veiliger maken;
- ▲ ondersteuning van initiatieven van scholen en verkeersouders die het fietsgebruik stimuleren.

De Fietsersbond heeft tenslotte de volgende vragen ingebracht:

- ▲ Welke utilitaire fietspaden worden enkel gezamenlijk met de ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen?
- ▲ Worden de punten uit het GVVP doorgesproken en afgestemd met de afdeling die verantwoordelijk is voor de Ruimtelijke Ordening?
- ▲ Kan de beslissing om de ontsluiting van 't Slath plaats te laten vinden via de bestaande wegen onderbouwd worden met cijfers/aannames?

5.2 Emster Belang

De doorgaande weg door het centrum van Emst staat ter discussie. Er wordt vaak te snel gereden en het vrachtverkeer manoeuvreert zich over de smalle Hoofdweg tussen de verkeersdrempels door. De wegversmalling die enkele jaren geleden is doorgevoerd, heeft geleid tot negatieve reacties. De parkeerplaatsen aan de Hoofdweg blijken tevens te smal te zijn. Er is vraag naar het instellen van een inrijverbod van vrachtverkeer in het centrum.

Daarnaast is het 'Emster Belang' ontevreden over de slechte bewegwijzering rondom Emst. Aandacht wordt gevraagd voor een bewegwijzering naar Emst vanaf de A50. In de kern Emst is tevens de behoefte om op een aantal wegen binnen de bebouwde kom snelheidsremmende maatregelen te realiseren.

Enkele jaren geleden zijn rondom openbare basisschool de Sprenges verkeersmaatregelen genomen, echter wordt de verkeerssituatie nog steeds als onveilig ervaren. Het kruisend verkeer met de Hoofdweg bestaat veelal uit schoolgaande kinderen en mensen die voor sociale of zakelijke contacten aan de andere zijde van de weg moeten zijn. Het betreft hier veelal minder ervaren verkeersdeelnemers. De huidige mogelijkheden om de Hoofdweg veilig te kruisen zijn nihil.

Verkeer van en naar het Kievitsveld met het daarbij gelegen wellnesscentrum de Veluwe Bron en de waterskibaan dient niet via de kern van Emst geleid te worden. Er is behoefte aan een betere verkeersontsluiting van het gebied bij het 'Kievitsveld'.

In 2008 is het nieuwbouwplan 'Kerkhofweg' van start gegaan. Grote belangstelling bestaat voor het realiseren van een variatie aan woningen voor zowel jong en oud en de mogelijkheid tot zelfbouw. Daarnaast is er behoefte aan meer groenvoorzieningen en fietsenstallingen in de kern Emst. Bij uitbreidingsplannen zal het dorpse karakter van Emst centraal moeten staan.

Het buitengebied van Emst dient ingericht te worden als een 60 km/uur zone. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de Hanendorperweg. Fietsstroken, een betere straatverlichting en een maximale snelheid van 60 km/uur zijn hier gewenst.

Aan de hand van een verkeersoverleg in Emst zijn de volgende verkeerszaken besproken:

- ▲ In de kom Emst dient doorgaand vrachtverkeer geweerd te worden.
- ▲ Om het vrachtverkeer te mijden op de Hoofdweg is de mogelijkheid besproken om op alle kruispunten van de Hoofdweg een VRI te plaatsen. Op deze manier wordt de snelheid op de weg verlaagd.

- ▲ De Hoofdweg kampt met parkeerproblemen. De parkeerhavens zijn te smal, dit leidt tot verkeersonveilige situaties.
- ▲ Het toeristisch verkeer naar de campings aan de Hanendorperweg moet via de Oranjeweg geleid worden.
- ▲ De route Emst – Vierhouten dient geheel te worden ingericht als 60 km zone.
- ▲ Betere handhaving door politie.
- ▲ Realiseren van verkeersplateaus op de Hogeweg en de Ds. Van Rhijnstraat.

5.3 Bewonerscommissie Bremstraat/Emsterweg

De bewonerscommissie Bremstraat/Emsterweg heeft een aantal wensen wat betreft de Emsterweg te Vaassen. De commissie vraagt onder andere de wegencategorisering te herzien. De Emsterweg voldoet niet aan de toegewezen categorie en de verkeersintensiteit en rijsnelheid op de Emsterweg dienen verlaagd te worden.

Daarnaast heeft de commissie de wens geuit tot het treffen van aanvullende verkeersremmende maatregelen op het wegvak Emsterweg, gelegen binnen de bebouwde kom. De commissie heeft daarbij de wens geuit tot de aanschaf van 'u rijdt te snel' signalering.

5.4 Brandweer

De brandweer heeft in het beleid prioriteitswegen vastgesteld. Dit zijn belangrijke rijroutes van de brandweer. Wijzigingen aan de prioriteitswegen kan voor de brandweer een slechte(re) bereikbaarheid van een gebied/pand tot gevolg hebben. De prioriteitswegen zijn weergegeven in bijlage 4.

In bijlage 5 is een snelheidskaart weergegeven. Op basis van vastgestelde maatgevende snelheden zijn de aanrijtijden van de brandweer berekend. Wijzigingen in de infrastructuur kunnen langere aanrijtijden van de brandweer tot gevolg hebben.

De brandweer heeft op het wegennet van de gemeente Epe de volgende knelpunten gesignaleerd:

- ▲ bereikbaarheid woonwijken;
Door het grote aantal geparkeerde auto's in diverse woonwijken in de gemeente Epe is de bereikbaarheid van woonwijken een probleem.
- ▲ afsluiting prioriteitswegen;
Momenteel bestaat er het plan om een tweetal prioriteitswegen geheel af te sluiten. Dit zijn de Lange Veenteweg en de Zuukerweg – Kweekweg. Afsluiting van deze wegen heeft een slechte bereikbaarheid voor hulpdiensten van het achterliggend gebied tot gevolg.
- ▲ Verkeersdrempels;
Ten behoeve van de verkeersveiligheid worden er op diverse plaatsen drempels gesitueerd. Deze drempels beïnvloeden de aanrijtijd van de brandweer. Buiten de bebouwde kom dient er aandacht besteed te worden aan de nut en noodzaak van het aantal drempels in verband met verkeersveiligheid in relatie tot de aanrijtijd van de brandweer. Binnen de bebouwde kom zijn de drempels op de Officiersweg/Dellenweg hinderlijk voor de brandweervoertuigen.

5.5 VIA

De stichting VIA vraagt ten eerste aandacht voor het opstellen van een beleid ten aanzien van mobiliteit van ouderen en gehandicapten. Onder andere het openbaar vervoer is een belangrijke modaliteit voor deze bevolkingsgroep. Het openbaar vervoer dient een sterke kwaliteitsinjectie te krijgen.

Het autoluw maken van het centrum van Epe en Vaassen heeft voor de stichting VIA een hoge prioriteit. De kruispunten op de rondweg Epe zijn volgens de stichting verkeersonveilig en zorgen voor veel onveilige situaties.

De verkeersintensiteiten op de Dorpsstraat te Vaassen zijn volgens de stichting te hoog en bovendien wordt de maximumsnelheid vaak overtreden. Daarnaast moet het parkeergedrag op de Dorpsstraat verbeterd worden. Op de Molenweg in Vaassen komen de rolstoel- en scootmobielgebruikers vaak in de knel.

De stichting VIA is van mening dat infrastructurele maatregelen vereist zijn gelijktijdig met de ontwikkeling van woningbouwlocatie 't Slath. De ontsluitingsweg van de N309 dient doorgetrokken te worden naar de Heerderweg. Dit leidt volgens de stichting tot lagere intensiteiten van de Brinkgeverweg.

De stichting ontvangt tenslotte veelvuldig klachten over het parkeren op de Hoofdweg in Emst. Geparkeerde auto's staan vaak op het fietspad, zodat rolstoelen en scootmobielen in de knel komen.

5.6 Ondernemersvereniging Epe

De ondernemersvereniging Epe (OVE) vraagt aandacht voor het verkeersluw/verkeersvrij maken van het centrum van de kern Epe. Daarbij dient aandacht besteed te worden aan hoe om te gaan met het laad- en losverkeer bij de winkels. Daarnaast vraagt de OVE aandacht voor het realiseren van een nieuwe aansluiting tussen de Stationsstraat en de Brinklaan. De brandweer in Epe verhuist naar een nieuwe kazerne. De OVE is benieuwd wat de status van de Parkweg wordt na verhuizing van de brandweer. De vereniging streeft ook naar een betere voetgangersverbinding tussen de Veluwepoort en de Marktwand.

De OVE is tevreden met het plan om een nieuw GVVP op te stellen. Wel vraagt ze de aandacht voor het realiseren van onderlinge verbanden tussen de verschillende gemeentelijke beleidsplannen, zoals het verband tussen de nieuwe structuurvisie en het GVVP. Daarnaast dient er een goede coördinatie te zijn tussen de verschillende portefeuillehouders met betrekking tot de verschillende beleidsplannen.

5.7 Afdeling beheer en onderhoud

Door de ANWB is vastgesteld dat er landelijk te veel verkeersborden zijn gesitueerd. De afdeling beheer en onderhoud van de gemeente Epe streeft naar een sanering van de huidige verkeersborden in de gemeente. Een aantal verkeersborden in de gemeente mist namelijk haar effectiviteit. Een sanering levert volgens de afdeling de volgende voordelen op:

- ▲ minder onderhoud;
- ▲ overzichtelijker straatbeeld;
- ▲ minder vernielingen (bijvoorbeeld bij de jaarwisseling).

5.8 Oener belang

Het kruispunt Eperweg – Oosteroenerweg – Boshoeckerweg staat ter discussie. Volgens het Oener Belang kan het kruispunt verlegd worden richting de Boshoeckerweg. Door middel van het creëren van een bocht verlaagt de snelheid op het kruispunt. Daarnaast is het onoverzichtelijke kruispunt Boshoeckerweg – Kloosterallee zowel subjectief als objectief onveilig.

Op de Eperweg moeten geen extra verkeersplateaus worden gerealiseerd. In de huidige situatie wordt te weinig gehandhaafd door de politie. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor het realiseren van extra parkeerplaatsen bij het Kulturhus.

Het Oener belang is bezig met het opstellen van een dorpsvisie. De dorpsvisie heeft ook betrekking op het verkeer en vervoer in het dorp. Het Oener belang streeft naar een optimale afstemming tussen de visie en het GVVP.

5.9 ROVG

Het ROVG (Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Gelderland) hoopt op een goede inbedding van verkeersveiligheid in het GVVP. In het verleden zijn aanbevelingen aangedragen wat betreft het opstellen van een verkeersveiligheidsplan. Daarbij hecht het ROVG vooral belang aan een goede analyse van de objectieve en de subjectieve verkeersonveiligheid en een daarop gebaseerde integrale aanpak met aandacht voor de infrastructuur, de educatie en de handhaving. Het ROVG legt een prioriteit op een integrale samenwerking, zowel met partijen binnen de gemeente als daarbuiten. De rol van de SVG is wat betreft het ROVG evident.

5.10 Epe Industriekring

De industriekring hecht een grote waarde aan een goede oplossing voor de ontsluiting van het bedrijf VMI. Ze geven hierbij de voorkeur aan een extra tak op de nieuwe rotonde (N309) waarop ook de Kweekweg wordt ontsloten.

Aandacht wordt gevraagd voor de huidige en toekomstige situatie op de stroomweg de A50 en de situatie bij afrit Apeldoorn Noord. Verdere congestie is te verwachten door de uitbreiding van het bedrijventerrein Apeldoorn Noord. In de huidige situatie vindt congestie plaats vanaf de afslag Vaassen. Het Apeldoornskanaal wordt veelvuldig gebruikt als sluiproute.

Op de ontsluitingsweg Vaassen – Apeldoorn moet een goede doorstroming worden gewaarborgd. Daarnaast is het parkeren van vrachtauto's een probleem. In Vaassen is dit opgelost door de aanleg van een centrale parkeerplaats. Op het industrieterrein Kweekweg dient dit probleem nog te worden opgelost.

Tot slot vraagt de industriekring aandacht voor een betere ontsluiting van zowel de bedrijventerreinen als de overige kernen door middel van het openbaar vervoer. Er moet aansluiting worden gezocht met de infrastructuur in de Stedendriehoek. Een goede aansluiting op het regionaal is gewenst.

5.11 Industriekring Eekterveld Vaassen

De Industriekring Eekterveld Vaassen (IEV) vraagt aandacht voor de 60 km zone tussen de rotondes op de Eekterweg. De oversteekplaatsen voor de fietsers zijn verkeersonveilig. Op het industrieterrein dienen aanliggende fietsstroken te worden aangebracht. De fietspaden naar of van het industrieterrein moet bovendien beter onderhouden worden.

De IEV streeft naar een openbaar vervoer voorziening op het industrieterrein. De maximale snelheid op het gehele industrieterrein zou ten slotte aangepast moeten worden naar 50 of 60 km/uur.

5.12 Wissels belang

Uit de evaluatie van de wijkverkeersplannen blijkt dat vooral het aantal UMS ongevallen sterk gedaald is. Daarnaast is er een beperkte daling van het aantal letselongevallen. In de wijk Wissel/Tongeren/Schaveren heeft er echter geen reductie van het aantal ongevallen plaatsgevonden.

Het Wissels belang heeft een enquête gehouden onder de bewoners in verband met deze resultaten. Uit de resultaten blijkt dat er aandacht gevraagd wordt voor het controleren op snelheid (71 van de 93 respondenten reageert positief). Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen 30 op onverharde wegen en 50 km/h op verharde wegen (65 respondenten). Ongeveer de helft (46 respondenten) wil in heel Wissel een snelheidsbeperking.

Overige opmerkingen

- ▲ Omdat er niet gehandhaafd wordt op de eenrichtingswegen Korte Blekersweg en de Veldkampweg roept dit vraagtekens op.
- ▲ Bestuurders die de Schaapskooi verlaten, realiseren zich niet dat ze de openbare weg op rijden.
- ▲ Er wordt overlast van motoren ondervonden.
- ▲ Problemen op de rotonde Paalbeekweg/N309, onder andere door de heuvels die de verkeerssituatie voor kinderen onoverzichtelijk maken.

- ▲ Garage hoek Paalbeekweg/Wisselseweg, geparkeerde auto's hoek Papienstraat/Wisselseweg.
- ▲ Onderhoud van de bomen langs de wegen.
- ▲ Reclameborden langs de weg.
- ▲ Problemen met verkeersplateaus en drempels.
- ▲ Onderhoud zandwegen.
- ▲ Paalbeekweg tot voorrangsweg maken.
- ▲ Een bushalte in Wissel.
- ▲ Strooien bij gladheid.
- ▲ Wandelpad langs Wisselseweg.

5.13 VVN

De VVN heeft een lijst opgesteld met probleemlocaties per kern in de gemeente. Tevens zijn er bij een aantal locaties oplossingsvoorstellen aangegeven.

Vaassen

- ▲ Uitzicht Pastoorweg op Emsterweg slecht vanwege een hoge haag bij Emsterweg nr. 100. Oplossing: snoeien.
- ▲ Uitzicht Heggerenkweg op Emsterweg slecht vanwege vooruitgeschoven stand, percelen Emsterweg 74 en 76 in de binnenbocht. Oplossing: eenrichtingsverkeer voor automobilisten op de Heggerenkweg.
- ▲ Kruispunt Dorpsstraat – Markt gelijkwaardige kruising waarop verkeer van rechts – vanaf de markt- nog steeds weinig voorrang krijgt. Oplossing: door middel van tijdelijke tekstborden verkeer attenderen op deze gelijkwaardige kruising.
- ▲ Kruispunt Molenstraat – Deventerstraat gelijkwaardige kruising terwijl kruisingen Jasmijnstraat – Deventerstraat en Stationsstraat – Deventerstraat wel voorrangskruisingen zijn.
- ▲ Op de rode fietsstroken Deventerstraat tussen Dorpsstraat en Stationsstraat ontbreken de fietssymbolen, terwijl die wel aanwezig zijn op de fietsstrook van de Julianalaan tussen Dorpsstraat en Torenstraat.
- ▲ Kruispunt Deventerstraat – Laan van Fasna: rotonde.
- ▲ Rtonde Kanaalweg: T kruising.
- ▲ Oversteek Eekterweg van de Deventerstraat naar de Grifsemolenweg, gevaarlijk vanwege slecht uitzicht brugleuning.
- ▲ Fietspad tussen Hovenierstraat en Parkweg zou gevaarlijk zijn voor twee elkaar tegenkomende scooters of bromfietzers. Oplossing: fietspad opheffen.

Oene

- ▲ Kruising Deventerweg – Kruisstraat is nu gelijkwaardige kruising door verharding van de Kruisstraat. Oplossing: Voorrangskruising maken evenals andere kruisingen Deventerweg.
- ▲ Zelfde probleem op kruising Eperweg – Kuiperkampsweg.

Zuuk

- ▲ Kruising Werlerweg – Kanaalweg ophogen waardoor automobilisten langzamer gaan rijden. Als dat niet mogelijk is, twee drempels op de Kanaalweg aan weerskanten van de brug. (gem. Heerde heeft deze oplossing ook toegepast).

Epe

- ▲ Kruispunt Hoofdstraat – Korte Kuipersweg (gevaarlijk voor fietsers). Oplossing: verhoogd wegdek in rood (lagere snelheden).
- ▲ Hoofdstraat Epe – Korte Kuipersweg (rondweg Epe Zuid t.h.v. rijwielhandel);
 - Fietsers/voetgangers op rondweg vanuit Zuid naar Centrum bij oversteken voorrangsweg:
 - Moeten voorrang verlenen aan achteropkomend met de bocht meegaand verkeer.
 - Krijgen regelmatig geen voorrang van Noord-Zuid verkeer dat van centrum komend linksaf de Korte Kuipersweg (rondweg = voorrangsweg) in wil.
 - Fietsers vanaf Korte Kuipersweg richting Epe-Zuid krijgen regelmatig geen voorrang van verkeer dat van centrum komend linksaf de Korte Kuipersweg in wil.
 - Op dit punt hebben zich diverse ongevallen voorgedaan.
- ▲ Hoofdstraat Epe – Emmastraat (ter hoogte van H&M);
 - Fietsers/voetgangers op Hoofdstraat richting zuid/noord afslaand naar Emmastraat (voorrangskruising voor fietsers/voetgangers) krijgen regelmatig geen voorrang van verkeer komende vanuit het centrum.
- ▲ Hoofdstraat Epe – Markt, ter hoogte van de Posthoorn;
 - Minder overzichtelijke situatie met name voor fietsers richting zuid/noord Hoofdstraat bij drukte en volle terrassen.
- ▲ Verkeersonveilig gedrag;
 - Diverse woonerven in dorp Epe.
 - Er wordt in het algemeen veel te hard gereden en voetgangers worden niet ontzien.
- ▲ 30 km zones op gedeelten van Dellenweg en Hoge Weerd in Epe, met name daar waar geen bebouwing is, worden als weinig zinvol ervaren en vragen derhalve om burgerlijke ongehoorzaamheid bij aanhouden van de aangegeven snelheid;

Bijlage 1

Lijst gebruikte documenten

- ▲ Adviesnota Structuurvisie Epe;
- ▲ Structuurvisie Vaassen;
- ▲ Structuurplan Epe;
- ▲ Opsomming toekomstige ontwikkelingen;
- ▲ Evaluatie verkeers(veiligheids)plan 1998 van mei 2007 (+ samenvatting);
- ▲ Adviesnota: Onderzoek doortrekking Ontsluitingsweg Kweekweg;
- ▲ Verkeersplan Epe 1998 (DHV);
- ▲ Werkprogramma regio Stedendriehoek;
- ▲ Doorschakelen van de Stedendriehoek;
- ▲ Gelders meerjarenprogramma verkeersveiligheid;
- ▲ Regionaal actieprogramma verkeer en vervoer 2008-12-08;
- ▲ Dynamische beleidsagenda verkeer en vervoer 2009-2010;
- ▲ Groenstructuurplan Epe/Oene/Emst/Vaassen;
- ▲ Plots Verkeersmodel;
- ▲ Bestemmingsplan Buitengebied Epe m.b.t. Wellnesscentrum de Bron;
- ▲ Oostelijke uitbreiding bedrijventerrein Kweekweg te Epe aanvullende toets verkeer;
- ▲ Veluwelijn aanpassingen ontwerpen en transferpunten;
- ▲ Infrastructurale maatregelen Veluwelijn;
- ▲ Uitvoeringsprogramma verkeer;
- ▲ Werkplan 2008 Veilig Verkeer Nederland;
- ▲ Modelanalyse mogelijkheden doortrekking Ontsluitingsweg Epe;
- ▲ Adviesnota + persbericht onderzoek doortrekking Kweekweg;
- ▲ Informatie over de dorpenroute;
- ▲ Brief school de Sprengel;
- ▲ Adviesnota verkeersongevallenonderzoek Vaassenseweg, vanaf de komgrens Emst tot de Emsterweg in Vaassen;
- ▲ Diverse brieven verkeerssituatie Vaassenseweg en Emsterweg;
- ▲ Adviesnota oversteekbaarheid rondweg Epe;
- ▲ Overzicht brieven;
- ▲ Wijkverkeersplan Epe noordwest / Vaassen west;
- ▲ Wijkverkeersplan Vaassen west;
- ▲ Wijkverkeersplan Epe noordwest;
- ▲ Brief afsluiting Zwarteweg;
- ▲ Brief Kanaalweg;
- ▲ Brief afwijken EHK in uitzonderingsgevallen;
- ▲ Uitwerking enquête Wisselsbelang en Buurtvereniging Wito, specifiek verkeersproblemen;
- ▲ Lijst met probleemlocaties VVN.

Bijlage 2

Wegcategorisering gemeente Epe (1998)



Bijlage 3

Knelpuntenlijst fietsers kom Epe

1.1 Rondweg

Alle kruisingen van de rondweg met andere wegen. Vanuit zijwegen uit het centrum komende auto's zijn zich te weinig bewust van het fietsverkeer op de rondweg tegen de rijrichting in, dat zij voorrang moeten geven. Bij de bochten in de rondweg worden fietsers gemangeld wegens ruimtegebrek voor vrachtauto's en wegens te hoge snelheid van het autoverkeer. Verschillende bochten zijn op zichzelf al gevaarlijk.

1.2 Kruising van wegen met de Rondweg West bij CR de Middenstip

Gevaarlijke kruising voor fietsers vanwege de auto's, die veel te snel rijden vanuit centrum Epe.

1.3 Aansluiting Oenerweg op Rondweg Oost

Voor fietsers een onpraktische constructie om vanuit de Oenerweg linksaf rondweg op te rijden. Te verbeteren door in de strook voor autoverkeer een betere linksafmogelijkheid voor fietsers te maken, bijvoorbeeld door een opstelblok voor fietsers op de rechter rijbaan.

1.4 Aansluiting Beekstraat op Rondweg

Deze aansluiting blijkt gevaarlijk. De haakse bocht in de Rondweg en de niet voor ieder duidelijke voorrangsregeling daar schept kennelijk ongevalskansen.

1.5 Aansluiting Molenpad op Beekstraat

Komend vanuit de kom van Epe is in de Beekstraat linksaf slaan richting Molenpad niet fietsvriendelijk. Er moet in de Beekstraat worden doorgereden tot na de bocht waardoor er weinig zicht is op het van achteren komende, en nogal eens te hard rijdend, autoverkeer.

1.6 Fietspaden langs Hoofdstraat vanaf Vegtelarijweg tot Korte Kuipersweg

Fietspad niet duidelijk aangegeven. Er is geen fysieke scheiding met de rijweg. Auto's parkeren er regelmatig geheel of gedeeltelijk op en blokkeren daarmee de weg voor de fietsers. Duidelijke fysieke scheiding tussen fietspad en weg aanbrengen en parkeerverbod op fietspad daadwerkelijk handhaven.

1.7 Uitgang Vegtelarijweg op Hoofdstraat

De fietser in de richting Epe rijdt op de parallelweg aan de Hoofdstraat, welke laatste een voorrangsweg is. Komend bij de Vegtelarijweg heeft het autoverkeer op de Hoofdstraat voorrang, maar de fietser op de parallelweg niet. Het afslaande verkeer vanaf de Hoofdweg, dat voor de fietser ook van achteren kan komen, heeft ook voorrang op de fietser. Dit is een verkeerstechnisch ongebruikelijke en daarmee onveilige situatie, die bovendien voor fietsers onoverzichtelijk is. Ter bevordering van de veiligheid voor fietsers hierbij de aanbeveling om de situatie meer in overeenstemming met het normale verkeersgebruik te brengen (dus voorrang voor fietsers die op een fietspad langs een voorrangsweg rijden.).

1.8 Kruising Korte Kuipersweg- Hoofdstraat

Komend vanaf het zuiden langs de Hoofdstraat een zeer gevaarlijke oversteek voor fietsers, die de Hoofdstraat willen blijven volgen. Geen zicht op van de zuidzijde komend autoverkeer. Royale bocht nodigt dit verkeer ook uit tot hard rijden. Geen opstelruimte voor linksafslaand fietsverkeer en voetgangers. Aanbeveling: verkeerslicht voor overstekende fietsers en wandelaars installeren of grondige herziening van deze kruising met een krappere bocht en/of snelheidsremmende maatregelen voor het autoverkeer en opstelruimte voor de linksaf slaande fietser.

1.9 Kruising Markt met Hoofdstraat

Te hard rijdend autoverkeer vanuit Markt linksaf Hoofdstraat in. Zelfde geldt voor noordelijk deel van de Hoofdstraat, waar autoverkeer nog wel mag komen. Daar is de Hoofdstraat onveilig voor voetgangers. In het voor autoverkeer afgesloten deel van de Hoofdstraat is geen duidelijke scheiding tussen fietspad en voetpad.

1.10 Verschillende kruisingen met Haverkampsweg

Gevaarlijk door druk vrachtverkeer, dat bochten afsnijdt, en het negeren van voorrangregels t.o.v. fietsers, ook door overig autoverkeer.

1.11 Verkeerslicht Julianalaan

Dit werkt niet voor fietsers in Hoofdstraat richting Heerde en andersom op momenten dat er geen autoverkeer is.

1.12 Vanuit Epe op de Heerderweg linksaf slaan naar de Dellenweg

Door de onoverzichtelijkheid naar het tegemoetkomend verkeer en de relatief hoge snelheden van dit verkeer is dit een gevaarlijke situatie

1.13 Fietsenstalling bij bushaltes nabij oude postkantoor en bij Haverkampsweg

Hier zijn onvoldoende stallingsmogelijkheden. Zij zijn ook kwalitatief slecht.

1.14 Aansluiting Polweg met Rondweg West

Een fietser die, komend vanuit de Polweg, linksaf de rondweg wil oprijden, wordt genegeerd door automobilisten, die vanaf de rondweg linksaf de Polweg willen inrijden.

Kom Vaassen

2.1 Kruising Dorpsstraat - Marijkeweg - Kosterstraat

Gevaarlijk door zijn onduidelijkheid.. De Dorpsstraat heeft de status van uitrit. Dit betekent dat (fiets)verkeer, komend vanuit Apeldoorn en linksafslaand richting Marijkeweg, voorrang heeft op het verkeer komend vanuit het centrum van Vaassen. Een ongebruikelijke verkeerssituatie, die slecht is aangegeven, en door menigeen verkeerd wordt geïnterpreteerd. De uitritstatus moet duidelijker worden aangegeven.

2.2 Uitrit Max de Leuwstraat naar Apeldoornseweg

Slecht uitzicht voor fietsers op het autoverkeer van links, en gevaarlijk omdat daar vaak te hard wordt gereden. Meer toezicht op de max. snelheid kan de onveiligheid verminderen.

2.3 Uitritten van de Veenweg, Stationsstraat (v/h Hafkamperenkweg) en de toekomstige uitrit bij Vulcanusterrein naar Laan van Fasna

Gekunstelde kruispuntconstructies om fietsers geen voorrang te hoeven geven. Het fietspad is ter plaatse van de zijwegen op grotere afstand van de Laan van Fasna gelegd, zodat voor de fietsers een uitrit op de zijweg is ontstaan en zij voorrang moeten geven aan het hier rijdende autoverkeer. Een uiting van fietsonvriendelijk beleid. Komend per fiets vanuit het zuiden op de Laan van Fasna is door deze verlegging van het fietspad vlak langs de erfscheiding van een woning voor de fietser een zeer slecht uitzicht ontstaan op de op deze straat uitkomende Stationsstraat. Een onverwachte situatie voor plaatselijk niet bekende, toeristische fietsers en daardoor onveilig en gevaarlijk. Men verwacht immers om, rijdend op een fietspad behorend tot een voorrangsweg, voorrang te hebben. Extra voordeel bij het rechte trekken van de fietspaden: de auto's hoeven niet meer op het fietspad te stoppen bij het voorrang geven en hebben een beter uitzicht op de fietsers.

2.4 Uitritten industrieterrein Eekterveld naar Eekterweg

Zelfde gekunstelde situatie als bij 2.3.

2.5 Stationsstraat

Veel te tamme verkeersdrempels, nog stammend uit de tijd dat de bus hier passeerde. Niet effectief in een straat met een max. snelheid van 30 km/h. Daarom, en ook door gebrek aan handhaving, is de werkelijke snelheid van het autoverkeer aanzienlijk hoger.

Aanbeveling: drempel wijzigen b.v. zoals die op de Marijkeweg. Andere mogelijkheid: serieuze en dus frequente snelheidscontrole.

2.6 Apeldoornseweg – Dorpsstraat

Vrijwel alle tegelfietspaden langs deze weg in matige tot slechte conditie, ook de overgangen met de erop uitkomende zijwegen. Aanbeveling: frequenter onderhoud uitvoeren of het wegdek van het fietspad vervangen door asfalt.

2.7 Rotonde Emsterweg-Eekterweg

Slechte overgangen tussen tegelfietspaden en het asfaltwegdek van de opritten naar de rotonde. Bij reconstructie van de tegelpaden betere aansluitingen maken met het asfaltwegdek. Nog beter: tegelpaden vervangen door asfaltpaden.

2.8 Bernhardlaan

Ligt buiten de bebouwde kom, dus 80 km/h mag, ook bij de uitgang van het Kersendijkje. Daarom is de kruising met de Laarseweg gevaarlijk. Plaatselijk een snelheidsbeperking invoeren of een serieuze plateauconstructie aanleggen

2.9 Aansluiting Koninginnelaan en Koekoeksweg op de Julianalaan

Oprijden van Julianalaan of deze oversteken is gevaarlijk door te hoge autosnelheden en slecht zicht op verkeer komend van Prins Hendrikweg. Inmiddels 30 km/h-straat. zijnde wordt hier te hard gereden. Inmiddels is de voorrangstatus van de Julianalaan opgeheven. Afwachten of hiermee de werkelijke snelheid op de Julianalaan lager wordt. (zie ook punt 2.10).

2.10 Julianalaan, vanaf Dorpsstraat tot de aansluiting van de Koninginnelaan

Voorrangstatus Julianalaan opheven. Voorgeschreven snelheid 30 km/h. Werkelijke snelheid naar het westen veel hoger door afwezigheid van zijstraten vanaf het Noorden en weinig verkeersdrempels. Meer snelheidscontroles uitvoeren.

2.11 Verkeerslichtafstelling Vaassen-Zuid

Is onvriendelijk voor fietsers en voetgangers door te kort groen. Verkeerslichtenregie toegesneden op autoverkeer zonder begrip voor langzaam verkeer. Regie en indeling kruispunt houdt ook geen rekening met doelstelling om alle doorgaande verkeer bij voorkeur rechtsaf te sturen naar de Laan van Fasna.

2.12 Dorpsstraat, verhoogd gedeelte in dorpscentrum Vaassen

Is nog steeds racebaan voor auto's, vooral tijdens spitsuur. Geen enkele snelheidsremmende voorziening is hier aanwezig, ook geen handhaving, dus: vrijheid, blijheid. Ook verkeerd geparkeerde auto's, soms tussen de paaltjes dwars op de rijweg en dus op het voetgangersgebied. Ook negeren van uitrijverbod vanuit parkeerplaats bij RABO-bank en aan de westzijde negeren van het eenrichtingverkeer in de Torenstraat. Verder veel te veel doorgaand verkeer door de Dorpsstraat, waarvoor de Laan van Fasna is bedoeld. Voetgangers voelen zich niet veilig. Uit allerlei enquêtes blijkt dat groot deel van inwoners tenminste een knip in deze straat wil.

Buitengebied

3.1 Hoofdweg, Emst

Fietspad westzijde langs Hoofdweg in bebouwde kom te smal. Bovendien staan hier ook vaak auto's gedeeltelijk op geparkeerd, zelfs over de varkensruggen heen..Kennelijk geen onderwerp voor handhaving. Advies: gemeentelijk verzoek om handhaving aan de politie Zie ook bij 1.6..

3.2 Eperweg, bij Oene

Fietsvoorzieningen ontbreken. Gevaarlijk door hoge snelheden autoverkeer.

Meer handhaving hier en snelheidverminderende maatregelen.

3.3 Laarseweg, Vaassensebinnenweg, enz. naar Epe

Sluippad voor autoverkeer, daarom veel te hoge autosnelheden. Deze situatie is bevorderd door de ingestelde voorrangsregeling van een aantal zijwegen. Bovendien vrijwel geen snelheidscontroles. Slechts één verkeersdrempel van Vaassen tot de Oranjeweg. Werkt zo niet snelheidsremmend. Max. snelheid verlagen tot 60 km/u en vooral handhaving toepassen.

Bijlage 4

Kaarten prioriteitswegen brandweer









Bijlage 5

Snelheidskaart brandweer

