



gemeente voorst

GVVP Voorst



Gemeentelijke Verkeers- en Vervoer Plan

Gemeente Voorst
19 oktober 2009, definitief

Voorwoord

In het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) legt de gemeente Voorst haar beleid voor verkeer, vervoer en infrastructuur voor de komende tien jaar vast. De gemeente Voorst typeert zich als een landelijke gemeente met oog voor haar groene kwaliteiten. Onze ambitie is om de groei van economie en ruimtelijke voorzieningen binnen een dorpschaal op te nemen. Dit komt ook terug in de kenmerken van het verkeers- en vervoersbeleid.

Het doel van ons verkeers- en vervoersbeleid is om in de toekomst een doelmatig, veilig en duurzaam en samenhangend verkeers- en vervoerssysteem te realiseren. Een systeem dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid garandeert van de gemeente Voorst en haar dorpen. Dit systeem is opgepakt door de ontwikkelingen die op ons afkomen integraal te beoordelen.

Het GVVP is gebaseerd op een analyse van de huidige situatie en de te verwachten ontwikkelingen. Het is in samenhang met andere beleidsvelden en de grotere gemeentelijke projecten tot stand gekomen. Met het voeren van een rondetafelgesprek in december 2008 is ook de mening van bevolking, ondernemers en andere belanghebbenden gehoord.

Het GVVP bevat een actieprogramma op hoofdlijnen. Op basis hiervan gaan wij verder met de uitwerking en de verdere concretisering. Hiervoor zal in overleg met belanghebbenden steeds gekeken worden naar de meest optimale uitwerking. Om dit te bewerkstelligen zullen de komende jaren de nodige financiële middelen moeten worden gereserveerd. In dit plan is indicatief aangegeven aan welke bedragen we moeten denken. Het gaat hierbij om forse bedragen, waarvan de gemeente een substantieel deel voor haar rekening zal moeten nemen. Daarnaast zal de gemeente op zoek gaan naar partners, kostendragers en subsidie om onze ambitie te realiseren.

Met het vaststellen van het GVVP legt de gemeente Voorst haar verkeersbeleid voor de aankomende jaren neer. Daarna komt de uitdaging om het beleid verder te concretiseren en duidelijke verbeteringen in verkeersveiligheid en bereikbaarheid uit te voeren.

Agnes Vos
wethouder Wonen, Zorg en Mobiliteit

Inhoud

Voorwoord	2
Samenvatting.....	4
1. Inleiding.....	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Waar moet dit plan toe leiden?	6
1.3 Proces en werkwijze.....	7
1.4 Leeswijzer	7
2. Huidige situatie.....	8
2.1 Ligging en kenschets.....	8
2.2 Verkeer in Voorst	8
2.3 Ongevallenbeeld	10
2.4 Milieu	12
2.5 Bevolking	13
3. Ontwikkelingen.....	14
3.1 Nationaal beleid	14
3.2 Provinciaal en regionaal beleid.....	17
3.3 Gemeentelijk beleid.....	19
3.4 Verkeerskundig	23
3.5 Duurzaam Veilig in Voorst.....	26
3.7 Verkeersprognose Voorst.....	30
4. Het verkeersbeleid	32
4.1 De richting van het verkeersbeleid	32
4.2 Visie in hoofdlijnen	32
4.3 Per kern	34
4.4 Buitengebied	37
5. De thema's.....	38
5.1 Verkeersveiligheid.....	38
5.2 Fietsen	40
5.3 Openbaar vervoer	41
5.4 Parkeren	42
5.5 Mobiliteitsmanagement	43
5.6 Ruimtelijke ontwikkelingen	44
5.7 Recreatie en toerisme	44
5.8 Milieu	44
5.9 Vervoer gevaarlijke stoffen en hulpdiensten	45
5.10 Monitoring	46
6. Uitvoeringsprogramma	47
6.1 Maatregelen	47
6.2 Financiering	48
7. Ten slotte	49

Afbeelding 1: Verkeersongevallen 2005 – 2007

Afbeelding 2: Wegenindeling gemeente Voorst

Afbeelding 3: Fietsnetwerk

Samenvatting

Voor u ligt het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) van de gemeente Voorst, dat het verkeersbeleid voor de korte en middellange termijn beschrijft. Het mondt uit in een overzicht van maatregelen die de aankomende jaren getroffen dienen te worden om de verkeersveiligheid binnen de gemeente te waarborgen.

Dit GVVP schetst de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende tien jaar. De maatregelen en het beleid in dit plan zijn gebaseerd op een doorkijk verder dan tien jaar. Het plan schetst eerst de uitgangssituatie en de ontwikkelingen die mogen worden verwacht. Van daaruit geeft het GVVP de beleidskeuzen voor de toekomst weer. Het plan mondt uit in een concrete aanpak en een projectenlijst. Zo geeft het GVVP beleidsmatige en concrete handvatten voor wat Voorst wil met het verkeer.

Oriëntatienota

Op 20 december 2008 is de Oriëntatienota Verkeer door de gemeenteraad vastgesteld. In die oriëntatienota zat een overzicht van de keuzepunten die de gemeente moest maken en een antwoord daarop. Naast de toekomstvisie bevatte de oriëntatienota ook concrete maatregelen voor de komende jaren. De raad heeft in die vergadering aangegeven dat onder andere de schoolomgevingen verder bekeken moesten worden. Ook was er behoefte aan meer inzicht in de financiën en de mogelijkheid om dit op te nemen in de gemeentelijke begroting, de MIP.

Twello

Naast dit verkeerbeleid speelt momenteel in de gemeente de discussie over een mogelijke nieuwe westelijke randweg bij Twello. Een dergelijke weg heeft gevolgen voor de verkeersstromen binnen de kern en de indeling van wegen. Omdat die discussie separaat wordt gevoerd, en ook separaat wordt aangeboden aan de gemeenteraad is dit buiten de scope van het GVVP gehouden. Nadat duidelijkheid bestaat over een westelijke randweg en de gevolgen voor Twello, zal dit GVVP met de kern Twello worden uitgebreid.

N345

Door de provincie Gelderland is en wordt onderzoek verricht naar de N345. Deze weg heeft volgens het provinciaal beleid een gebiedsontsluitingsfunctie en loopt door de kernen Voorst en Gietelo heen. Vanwege de hoge verkeersintensiteiten leidt dit tot leefbaarheidsproblemen in de kern, een niet gewenste situatie. In gezamenlijkheid met de provincie wordt naar een oplossing van dit knelpunt gewerkt.

Beleidskaders en thema's

Alle feiten en trends in ogenschouw nemend ontstaat er een beeld van wat belangrijk is. Alle beelden gezamenlijk vormen de uitgangspunten voor het GVVP. In essentie gaat het voor de gemeente om:

1. verkeersvisie uit 2000 handhaven;
2. dorpse schaal onderdeel van ontwerpproces;
3. duurzaam veilige inrichting van wegen;
4. verkeersveiligheid waarborgen;
5. versterken openbaar vervoer en fietsgebruik;
6. ruimtelijke ontwikkelingen natuurlijk invoegen;
7. afhandeling vragen van burgers.

De uiteindelijke kernopgave is om deze kwaliteiten in een gezonde onderlinge balans te brengen en te houden. In tien thema's is invulling gegeven aan deze kernopgave en is dit plan uitgewerkt in concrete beleidsdoelen en -opgaven. De thema's laten zich als volgt samenvatten.

Verkeersveiligheid: bevorderen van de verkeersveiligheid door het verder inrichten van verblijfsgebieden binnen en buiten de kom, het verbeteren van de leesbaarheid van de weg regelmatig uitvoeren van verkeersveiligheidsstudies en invoeren van een verkeersweek bij school.

Fietsen: optimaliseren van het fietsgebruik door aanscherping van de samenhang, directheid, veiligheid en leesbaarheid van het regionale en lokale fietsnetwerk.

Openbaar Vervoer: stimuleren van het gebruik van lokaal en regionaal OV onder andere door het verbeteren van de stallingmogelijkheden bij de stations.

Parkeren: aangesloten wordt bij de kengetallen zoals bepaald door het CROW, aangevuld met onze eigen kennis en kunde. In bestaande wijken wordt terughoudend omgegaan met het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen omdat dit meestal de groene kwaliteit beperkt.

Mobiliteitsmanagement: in samenwerking met bedrijven wordt gekeken naar de mogelijkheid van alternatieve vervoerswijzen.

Ruimtelijke ontwikkelingen: binnen de gemeente is een woningbouwopgave tot 3.000 woningen in 2030 en daarbij een opgave voor het realiseren van bedrijvigheid. Deze opgave worden aangesloten op de bestaande verblijfsgebieden in de gemeente.

Recreatie en toerisme: recreatieve verkeersdeelnemers zijn een belangrijke groep mensen binnen de gemeente. Naast het fietsnetwerk is een voetgangersnetwerk hiervoor noodzakelijk.

Milieu: onderzoek naar de lucht en geluidskwaliteit binnen onze gemeente is een continu proces. In overleg met Rijkswaterstaat wordt gekeken naar de mogelijkheid voor een geluidsscherm langs de A1 ter hoogte van Posterenk.

Vervoer gevaarlijke stoffen: om de spreiding van routes binnen de kernen te behouden worden er geen wegennet aangewezen.

Monitoring: gedurende de jaren wordt het effect van de maatregelen bepaald.

Uitvoeringsprogramma

In een uitvoeringsprogramma zijn de maatregelen benoemd en gekoppeld aan een budget en een uitvoeringstermijn. De gezamenlijke kosten van alle voorgestelde maatregelen zijn geraamd op ruim 1,2 mln. euro tot 2015, zie onderstaande tabel.

Nummer	Maatregel	Kosten	Uitvoering
1.	30 km/u Wilp-Achterhoek	€ 200.000,--	2011
2.	30 km/u Terwolde	€ 200.000,--	2012 icm onderhoud
3.	30 km/u Parkelerweg - Kruisweg	€ 100.000,--	2010 icm onderhoud
4.	60 km/u gebied rondom Nijbroek	€ 100.000,--	2011
5.	60 km/u gebied Terwolde-zuid	€ 100.000,--	2010
6.	60 km/u gebied Klarenbeek-noord	€ 100.000,--	2010
7.	Verkeersweek per school	€ 100.000,--	In 5 jaar vanaf 2010
8.	Aanschaf snelheidsmeters	€ 20.000,--	2009
9.	Fietsnetwerk completeren	€ 100.000,--	2013
10.	Onderzoek fietsvoorziening spoorbrug	€ 100.000,--	2010
11.	Stalling bij station Twello en Klarenbeek	€ 100.000,--	2014
12.	Kleine verkeersmaatregelen	€ 25.000,--	2010, ieder jaar
13.	De Vecht	-	2012
14.	Bussloo	€ 50.000,--	2011
15.	Studie ongevallocaties	-	2010, ieder jaar
16.	Voetpadennetwerk	-	icm werkzaamheden
17.	Posterenk geluidsscherm overleg	-	continu
Totaal		€ 1.420.000,--	tot en met 2015

Tabel: Uitvoeringsprogramma

De gelden zijn voorgesteld in de Prioriteitennota 2010 voor opname in het MIP 2010-2013. In de hierop volgende MIP's zal het vervolgdeel van de kosten worden opgenomen. Na de vaststelling van het GVVP zal begonnen worden met de uitvoering van de maatregelen. Voor de kosten zal beoordeeld worden of alternatieve financiering mogelijke is in de vorm van grondexploitatie of subsidie.

1. Inleiding

Voor u ligt het Gemeentelijke Verkeers en VervoersPlan van de gemeente Voorst, kortweg het GVVP. Dit GVVP geeft een overzicht van de huidige verkeerssituatie van de gemeente, het verkeersbeleid en de hieruit voortvloeiende maatregelen die nodig zijn om Voorst de komende jaren leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden.

1.1 Aanleiding

In de gemeente Voorst ontbreekt het op dit moment aan een actueel gemeentelijk plan waarin het verkeersbeleid is beschreven. Het vigerende beleid is immers vastgelegd in de Wegenclassificatie 2000. Hierin zijn de laatste inzichten ten aanzien van verkeer niet opgenomen. Daarnaast is in de Regionale Structuurvisie voor Voorst een woningbouwopgave van 3300 woningen tot 2030 vastgelegd. Deze ontwikkelingen leiden tot de behoefte van aan een actualisatie van het verkeersbeleid. Belangrijk is ook dat de visie voor de ruimtelijke ontwikkelingen gewijzigd is. In de Ruimtelijke Toekomstvisie Voorst is nadrukkelijk ingegaan op de dorpse schaal die leidend is voor de inrichting van onze gemeente.

De Planwet Verkeer en Vervoer uit 1998 schrijft voor dat decentrale overheden de essentiële onderdelen van beleid van hogere overheden overnemen. De onderdelen van de landelijke Nota Mobiliteit (2004) zijn door de provincie Gelderland verwerkt in een provinciaal verkeers- en vervoerplan (PVVP, 2004). Deze beleidsstukken maken nog geen onderdeel uit van het Voorster verkeersbeleid. In dit GVVP zijn deze onderdelen vertaald naar gemeentelijk beleid op Voorster schaal.

De derde reden is dat de gemeente Voorst behoefte heeft aan een GVVP om versnippering van het verkeersbeleid tegen te gaan. "Verkeer" is een verzamelnaam voor het geheel van onder meer weginfrastructuur, rijdende en stilstaande voertuigen, verkeersregels, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, bereikbaarheid, gedragsbeïnvloeding, verkeerswetgeving, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en verkeerseducatie. Deze onderdelen kennen elk een eigen belang en doel maar zijn onderling sterk verweven. De ervaring leert dat het effect van een integraal verkeersbeleid groter is dan de som van effecten van de individuele onderdelen. In dit GVVP worden de onderdelen afzonderlijk beschreven. De integraliteit van de onderdelen komt tot uitdrukking in de te nemen maatregelen.

1.2 Waar moet dit plan toe leiden?

Een GVVP bestaat uit een kader en een daaruit voortvloeiend uitvoeringsprogramma op het gebied van verkeer en vervoer. Dit uitvoeringsprogramma moet leiden tot een gemeentebreed evenwicht in de bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Het plan sluit daarin aan bij de Nota Mobiliteit en het provinciale plan (PVVP II) "Op weg naar duurzame mobiliteit" dat in juni 2004 door Provinciale Staten is vastgesteld. Het GVVP gaat niet alleen over infrastructuur en verkeerscirculatie, maar ook over bijvoorbeeld gedragsbeïnvloeding, openbaar vervoer en mobiliteitsmanagement.

Ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente en de omliggende gemeenten zijn sterk van invloed op de mobiliteit en het gebruik van de infrastructuur. De bouw van nieuwe woningen en de groei van de werkgelegenheid zorgen voor extra verkeersbewegingen. Ook de stijgende welvaart zorgt voor meer mobiliteit. Bovendien zijn mensen hogere eisen gaan stellen aan de kwaliteit van hun woon- en leefomgeving; en dat terwijl de toegenomen mobiliteitsbehoefte die omgevingskwaliteit nu juist bedreigt. Dit vraagt om een integrale visie op de toekomst van verkeer en vervoer in onze gemeente.

De missie die de gemeente Voorst daarom voor de komende jaren voor ogen heeft, is kwaliteit in mobiliteit. Daarvoor is van het belang duidelijke hoofdlijnen te schetsen, maar ook steeds op lokaal niveau de juiste balans te zoeken tussen verkeer en omgeving.

1.3 Proces en werkwijze

In 2003 is in de gemeente Voorst de beleidscyclus geïntroduceerd als hulpmiddel om de rollen van gemeenteraad en college in het duale stelsel te definiëren. De beleidscyclus onderscheidt vier fasen: oriëntatie, ontwikkeling, uitvoering en evaluatie, zie figuur 1.1.

Met agendering op de Lange Termijn Agenda heeft de gemeenteraad aan het college van burgemeester en wethouders verzocht om een evaluatie van het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid. Dit heeft ertoe geleid dat op 21 april 2008 de gemeenteraad de "Evaluatienota Verkeersbeleid gemeente Voorst" heeft vastgesteld. In de evaluatienota is het verkeersbeleid van de gemeente over de afgelopen jaren beoordeeld.



Figuur 1.1 beleidscyclus

Vervolgens is op 22 december 2008 de oriëntatienota verkeer vastgesteld door de gemeenteraad. In de oriëntatienota zijn de resterende ambities, vraag- en aandachtspunten en de uitkomsten van besluitvorming door de gemeenteraad nader beschouwt en van oplossingsrichtingen voorzien. Tevens is een voorstel gedaan hoe hiermee verder gegaan kan worden. Met de oriëntatienota zijn de strategische kaders ten aanzien van het verkeersbeleid voor de aankomende jaren vastgesteld. De elementen uit de oriëntatienota zijn verwerkt in dit GVVP.

Op 26 mei 2009 heeft het van burgemeester en wethouders ingestemd met het concept-GVVP (Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan Voorst). Hiermee is het vrijgegeven voor inspraak. De inspraakperiode voor het GVVP loopt van maandag 3 augustus 2009 tot en met vrijdag 11 september, in totaal 6 weken. De reacties die hierbij zijn binnengekomen zijn verwerkt in dit definitieve GVVP.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie van Voorst beschreven ten aanzien van ruimtelijke aspecten, infrastructuur en de verkeerssituatie. Hoofdstuk 3 gaat in op de ontwikkelingen die in Nederland, de regio en in Voorst te verwachten zijn en die van invloed zijn op het verkeersbeeld in onze gemeente. Ook wordt een beeld gegeven van het huidige wegennet conform de principes van Duurzaam Veilig en het toekomstige gebruik van het Voorster wegennet.

Vervolgens komt in hoofdstuk 4 het nieuwe verkeersbeleid van Voorst voor de aankomende jaren aan bod. Aan de hand van beleidsthema's wordt eerst de richting aangegeven waarna per kern en het buitengebied een toelichting volgt. In hoofdstuk 5 wordt aan de hand van tien thema's ingegaan op de maatregelen om in de toekomst antwoord te geven op de ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer. In hoofdstuk 6 is vervolgens het uitvoeringsprogramma opgenomen van de maatregelen, uitgaande van een eerste raming van de te verwachten kosten. Met in hoofdstuk 7 nog een laatste opmerking ten aanzien van de uitvoering.

2. Huidige situatie

Voordat ingegaan wordt op het verkeersbeleid en de ontwikkelingen is het noodzakelijk om een beeld te geven van de huidige situatie. Hoe veilig is het verkeer binnen de gemeente en levert dat verkeer ook een milieuprobleem op?

2.1 Ligging en kenschets

De gemeente Voorst is een open en groene gemeente, gelegen tussen de Veluwe en de IJssel, zie het sfeerbeeld hiernaast (figuur 2.1). Voorst is een agrarische gemeente met landschappelijke kwaliteiten. Aan de overzijde van de IJssel liggen de Hanzesteden Deventer en Zutphen terwijl aan de oostzijde Apeldoorn zich ontwikkeld heeft tot stad. Voorst ligt nu in het hart van de stedendriehoek. De gemeente heeft met een rijke historie en een grote diversiteit aan landschappen. Er is steeds evenwicht tussen ruimte voor wonen en ruimte voor de natuur, waarbij de landschappelijke inpassing een belangrijk onderdeel is.



Figuur 2.1: sfeerbeeld Voorst

In de gemeente wonen 23.600 mensen waarvan de helft in de kern Twello. De overige grotere kernen zijn Wilp, Voorst en Terwolde met circa 2.500 inwoners per kern en de kleinere kernen zijn Klarenbeek, Bussloo, Teuge, Wilp-Achterhoek, Nijbroek, De Vecht, Posterenk en Steenenkamer.

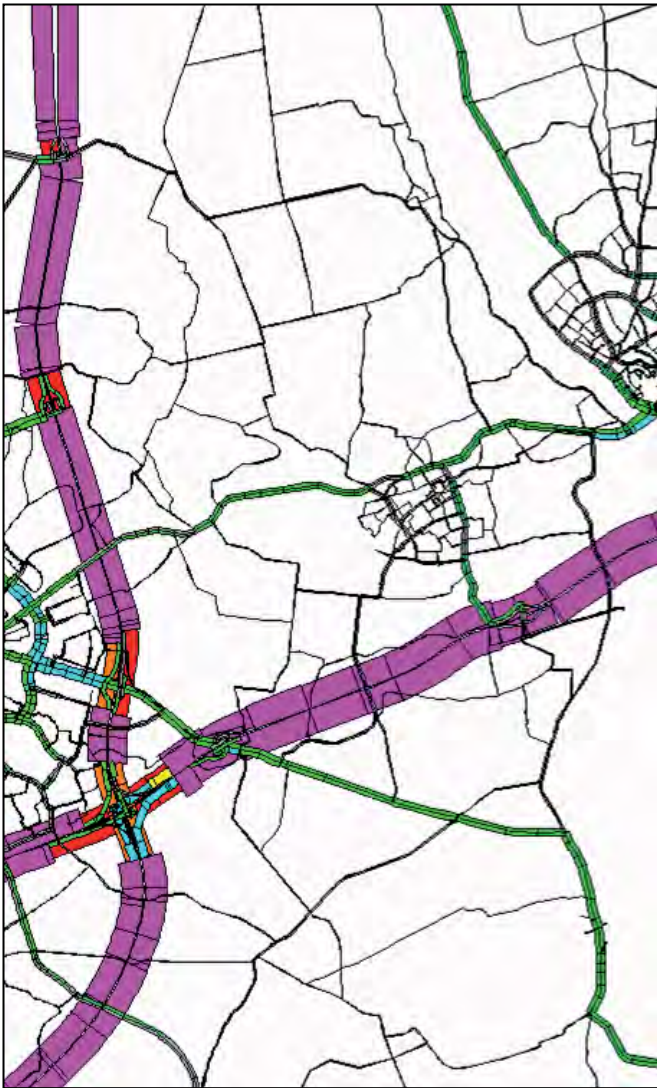
Door de gemeente lopen de spoorlijnen Deventer – Apeldoorn met een station in Twello en de spoorlijn Zutphen – Apeldoorn met een station in Klarenbeek en bij de kern Voorst. Voor het autoverkeer is de A1 de belangrijke oost-west verbinding, die de gemeente in een noordelijk en een zuidelijk deel splitst. De overige belangrijkste doorgaande routes zijn in beheer van de provincie Gelderland.

2.2 Verkeer in Voorst

Het is bijna onmogelijk om precies vast te stellen hoeveel mensen in Voorst fietsen, lopen, met de auto gaan, met iemand anders me rijden of het openbaar vervoer gebruiken. De auto wordt vooral gebruikt voor verplaatsingen binnen de regio; het openbaar vervoer vooral voor daarbuiten. Toch wordt de auto ook nog veel op de korte afstand gebruikt; terwijl die afstand eigenlijk het domein is van de fiets. Veel fietsverplaatsingen gaan echt over de korte afstand. Gelukkig zien we ook dat er steeds meer regionaal gefietst wordt; bijvoorbeeld van en naar Apeldoorn, Deventer en Zutphen.

Gemotoriseerd verkeer

We weten vooral meer in detail van de afwikkeling van het autoverkeer. Figuur 2.2 geeft een beeld van de huidige verkeersstromen op de wegen in en rond Voorst. Dit gaat concreet om het aantal motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag in 2008. De gegevens komen uit het verkeersmodel van de gemeente Voorst.



Figuur 2.2: huidige verkeersstromen

Er ontstaat nu een beeld van wegvakken die het drukst gebruikt worden door het gemotoriseerd verkeer. Binnen de kernen zijn dat de Rijksstraatweg in Voorst (circa 15.000 voertuigen), de H.W. Iordensweg in Twello (circa 12.000 voertuigen), de Rijksstraatweg in Twello en Teuge (circa 10.000 voertuigen) en de Molenstraat in Twello (circa 8.000 voertuigen). Buiten de kernen rijden op de Rijksweg A1 circa 80.000 motorvoertuigen en op provinciale wegen is de N345 (Apeldoorn - Zutphen) de drukste weg met 12.000 voertuigen.

Voorals de wegen met een verkeersfunctie van betekenis worden goed gebruikt. De wegen met een buurtfunctie worden aanzienlijk minder belast. De structuur vanuit het huidige beleid komt goed overeen met het verkeersbeeld buiten.

Alle kernen worden goed ontsloten en haken grotendeels aan op provinciale wegen. De keerzijde van de goede ontsluiting is dat kernen daardoor ook gemakkelijk gebruikt kunnen worden om volgende kernen te bereiken. Dat leidt in de meeste kernen tot een duidelijk voelbare verkeersdruk als gevolg van doorgaand verkeer.

Het fietsverkeer

Logischerwijze is het fietsnetwerk fijnmaziger dan het autonetwerk. Dat is belangrijk omdat fietsers altijd een sterke voorkeur hebben voor de meest directe route. In de afgelopen jaren is het fietsnetwerk door de gemeente verder gebracht als gevolg van de vastgestelde Fietsnota. Verder is in regioverband onderzoek uitgevoerd naar ontbrekende schakels. De kwaliteit van de bestaande routes en de aanleg van ontbrekende schakels vraagt permanente aandacht.

Ook hier geldt dat nieuw te ontwikkelen locaties en voorzieningen goed moeten worden aangesloten op het fietsnetwerk. Belangrijke strategie hierbij is dat de fiets ook een onderdeel is van de recreatieve kwaliteiten in onze gemeente om mensen te laten genieten van onze groene gemeente.

Vanuit deze recreatieve gedachte ontstaan ook nieuwe impulsen om het fietsnetwerk uit te breiden. Voorbeelden hiervan zijn de ontwikkeling van de Weteringse Broek en de route Wilpse Klei - Voorster Klei.

Voetgangers

Het meest fijnmazige systeem is dat voor de voetgangers; je kunt immers bijna overal wel lopen. Het is niet aan de orde om binnen Voorst speciale voetgangersroutes aan te wijzen. Wel is er aandacht voor voetgangers! Lopen is als vervoermiddel zwaar onderschat en ondergewaardeerd. Op welke manier mensen zich ook verplaatsen, wandelen is bijna altijd een onderdeel van de vervoerketen. Daarnaast is het ook in recreatieve zin ("even een ommetje maken") van grote betekenis. In deze vorm zijn de voetgangers constant onderdeel binnen de inrichting van het verkeerssysteem.

Openbaar vervoer

Sinds 2006 is er in de kern Twello weer een treinstation. Hier kan twee keer per uur de trein naar Apeldoorn of Deventer genomen worden. Sinds de zomer 2009 rijdt de lijn van en naar Schiphol hier ook 's avonds langs, met een stop in Apeldoorn en Deventer. In 2006 is ook het station Voorst - Empe in de gemeente Brummen geopend. Samen met het station Klarenbeek zijn er in de gemeente drie stations. Op de laatste twee stations kan twee keer per uur naar Apeldoorn of Zutphen vertrokken worden.

De buslijnen zijn in 2006 hierop aangesloten. Met kleinere stationsbussen wordt een geregelde dienstvoering naar de kernen onderhouden. Vanaf Teuge loopt een stadsdienst naar Apeldoorn.

Daarnaast kennen we in de gemeente ook het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)-vervoer. Dit systeem houdt het midden van een taxi en een busdienst. Het CVV is aanvullend openbaar vervoer voor iedereen. Het CVV is niet alleen bedoeld voor ouderen en mindervaliden. Met strippen kan op aanvraag gebruik gemaakt worden van openbaar vervoer.

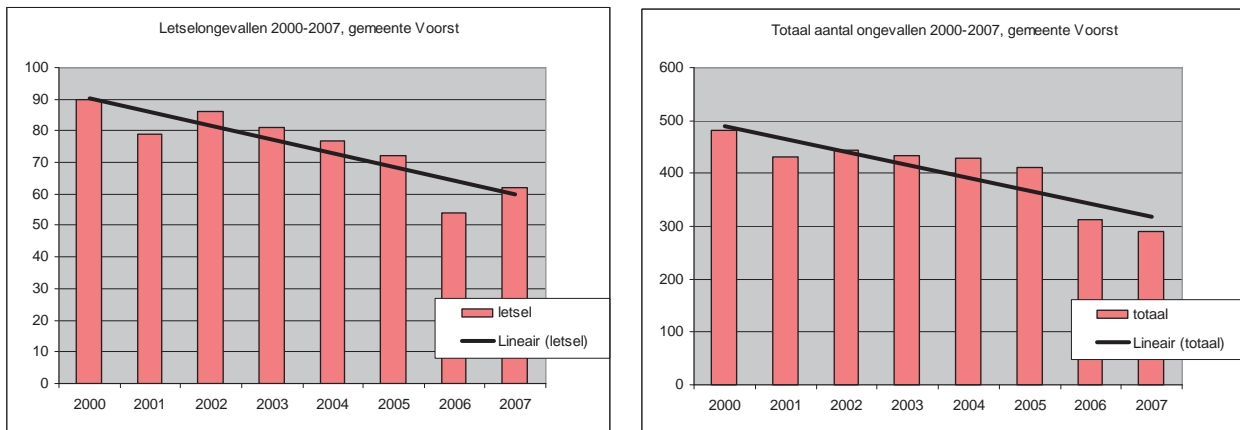
2.3 Ongevallenbeeld

Het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers in de gemeente Voorst is ten opzichte van 1986 gedaald en ligt in 2007 ongeveer 20% lager dan in 1986. In de gehele provincie Gelderland is dit gemiddeld 30% lager. Hieruit blijkt dat ondanks dat de verkeersveiligheid in Voorst is verbeterd, wij achterblijven ten opzichte van Gelderland. Dit blijkt uit cijfers van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG) over het ongevallenbeeld in de gemeente Voorst.

Landelijk is er het streven om 50% minder doden en 40% minder slachtoffers te realiseren ten opzichte van 1986. Dus ondanks de afname van verkeersslachtoffers in Voorst, wordt nog niet het landelijke streven behaald. Toch is de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de gemeente Voorst gunstig te noemen.

In het licht van toenemende mobiliteit en versterking van de Stedendriehoek als netwerk heeft verkeersveiligheid permanente aandacht nodig om het bereikte niveau van letselongevallen te handhaven dan wel om de positieve spiraal verder door te trekken.

In figuur 2.3 staan de ongevallen binnen de gehele gemeente over de periode 2000 - 2007 weergegeven voor de letselongevallen (inclusief dodelijk) en het totaal aantal ongevallen (inclusief letsel en dodelijk). Uit de overzichten blijkt dat er een duidelijke afname is in het aantal ongevallen.



Figuur 2.3: verkeersongevallen in de gemeente Voorst

In de afbeelding 1 (zie bijlage) staat het overzicht van de ongevallen die in de periode 2005 - 2007 hebben plaatsgevonden op het gemeentelijke wegennet. Uit het overzichten en de afbeelding blijkt dat op het gemeentelijke wegennet een groot deel van de ongevallen plaatsvinden op wegen buiten de bebouwde kom met een 80 km-regime. Hierbij zijn veel slachtoffers te betreuen. Verder vallen de slachtofferongevallen op, op de doorgaande wegen in Twello op, zoals de H.W. lordensweg.

Daarnaast zijn er enkele specifieke punten waar ongevallen hebben plaatsgevonden in de afgelopen jaren. Binnen onze gemeente zijn geen black-spots. Dit houdt in dat er op het gemeentelijk wegennet geen punten zijn waar èn zes of meer ongevallen èn meer dan drie slachtoffers zijn gevallen. In onderstaande tabel 2.4 zijn de ongevallocaties op het gemeentelijke wegennet opgenomen waar in de periode 2005 tot en met 2007 meer dan zes ongevallen hebben plaatsgevonden of waar meer dan drie slachtoffers bij te betreuen zijn geweest.

Locatie		Snelheid	Kern	Wegbeheerder	Ongevallen	Slachtoffers
Voordersteeg	buiten de kom	60	Twello	gemeente	2	3
Burgemeester van der Feltzweg	binnen de kom	50	Twello	gemeente	8	2
Parkelerweg - Kruisdwarsweg	binnen de kom	50	Twello	gemeente	14	3
Zonnebergstraat	buiten de kom	60	Wilp	gemeente	1	5
Voordersteeg / Wilpsedijk	buiten de kom	80	Wilp	gemeente/provincie	2	3
Sluinerweg / Oude Apeldoornseweg	buiten de kom	80	Wilp	gemeente	3	3
Zutphenboerlaan	buiten de kom	60	Wilp	gemeente	3	3
Fliertweg	buiten de kom	80	Wilp	gemeente	7	1

Tabel 2.4: locaties met meerdere ongevallen of slachtoffers

Het valt op dat er binnen de bebouwde kom alleen in de kern Twello punten zijn waar meerdere ongevallen gebeuren. Ten aanzien van de Parkelerweg dient opgemerkt worden dat hier een duidelijk effect zichtbaar is van de reconstructie van de Rijksweg in 2005.

2.4 Milieu

2.4.1 Geluid

In 1995 zijn in de gemeente Voorst alle woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB(A) in beeld gebracht langs zowel wegen als spoorwegen. Vanaf 1984 zijn de eerste woningen in het dorp Voorst gesaneerd, dat wil zeggen maatregelen aan de gevels. Tot op heden is voor ruim 200 woningen langs wegen daardoor de woonsituatie verbeterd. Jaarlijks vinden verkeerstellingen plaats langs de provinciale wegen N334 en N345. Hierdoor is bekend dat de geluidhinder zodanig dat sprake is van een slechte woonsituatie langs de N345 in het dorp Voorst.

Oorzaak hiervan is de hoge verkeersintensiteit (in 2008 ruim 15.000 voertuigen per etmaal) in combinatie met de woonhuizen die soms dicht bij de weg staan. Uit berekeningen in VMK-Voorst (2008) volgt dat meerdere woningen nog een geluidbelasting van 65 dB(A) en hoger ondervinden. De provincie Gelderland geeft in haar plannen voor de aanpak van geluid in de periode 2009 - 2010 onder andere de N345 op voor het toepassen van geluidreducerend asfalt.

In Twello zijn de verkeersintensiteiten op de wegen minder hoog dan in het dorp Voorst. Op de Rijksstraatweg in Twello is het wegprofiel versmald om het verkeer te dwingen minder hard te rijden en er is inmiddels geluidabsorberend asfalt aangebracht. Daardoor zijn hier geen woningen met een geluidsbelasting die boven de landelijk geldende geluidsnormen uitkomen. Ook de H.W. Iordensweg kent een hoge verkeersintensiteit, maar ook hier worden de geluidsnormen niet overschreden.

Behalve het gemotoriseerd verkeer levert ook het spoorverkeer geluid op. In de kern Twello is in de afgelopen periode geluidssanering uitgevoerd voor de spoorverbinding Apeldoorn - Deventer. Hier zijn raildempers en een geluidabsorberend scherm aangebracht. In totaal is hiermee een geluidsreductie tot 12 dB(A) verkregen (binnenhuis). Zie figuur 2.5 voor een voorbeeld van raildempers.



Figuur 2.5: voorbeeld raildempers

2.4.2. Luchtkwaliteit

In 2007 kon volstaan worden met een verkorte rapportage aan de provincie Gelderland over de luchtkwaliteit in 2006. In deze rapportage wordt de luchtkwaliteit langs de gemeentelijke wegen beoordeeld. Zoals blijkt uit de rapportage werd er alleen langs een klein gedeelte van de Sluinerweg 42 keer per jaar de grenswaarde voor fijn stof overschreden (toegestaan is 35 keer per jaar). Hier zijn echter geen gevoelige bestemming aanwezig. Alle overige grenswaarden worden niet overschreden. Oorzaak van de overschrijding bij de Sluinerweg is met name de relatief grote bijdrage van de Veluwe Afval Recycling (VAR) en van het daaraan gerelateerde lokale vrachtverkeer. Maatregelen zijn als gevolg van de luchtkwaliteit daarom niet noodzakelijk.

Daarnaast is onderzocht in hoeverre er op de A1 sprake is van grenswaarde overschrijding. Analyse van de gegevens van Rijkswaterstaat over de jaren 2006 - 2008 geeft geen overschrijdingen van grenswaarden voor jaargemiddelde concentraties. De hoogste gevonden jaargemiddelde concentratie fijn stof is: 33,83 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2006. Dit is omgerekend naar hoeveelheid overschrijdingen van de dagnorm. Hieruit blijkt dat langs het gehele traject, tot maximaal 40 meter vanaf de A1, de 24-uurs gemiddelde grenswaarde van 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt overschreden. Binnen die afstand staan geen woningen; de eerste woning staat op 75 meter uit de as van de weg.

De luchtkwaliteit moet bij alle ruimtelijke ontwikkelingen worden betrokken. Sinds 2005 is daarom de luchtkwaliteit langs alle gemeentelijke wegen in kaart gebracht, gekoppeld aan de verkeersmilieukaart. Hiermee is het mogelijk om op betrekkelijk eenvoudige manier een onderbouwing ten aanzien van de luchtkwaliteit voor kleine bestemmingswijzigingen op te stellen. Voor grotere en complexe plannen schakelen wij een extern bureau in.

2.4.3 Trillingen

Binnen de gemeente zijn twee oorzaken bekend waardoor klachten ontstaat over verkeerstrillingen. Dit zijn putdeksels en verkeersdrempels. Door zwaar verkeer zijn er een aantal wegen waar de putdeksels zijn gezakt ten opzichte van het wegdek en daardoor trillingen ontstaan tijdens passages van zwaar verkeer.

Verder zijn een aantal drempels in het verleden bij de toegang tot 30-km gebieden aangelegd op de maximale hoogte en daardoor hinderlijk voor zowel passanten als omwonenden. De huidige hoogte en aanhouden van een vloeiende sinusvormige overgang beperkt trillingen sterk. Doordat het aantal klachten beperkt is, is er geen aanleiding om de verkeerssituatie aan te passen.

2.5 Bevolking

Het gemeentebestuur van Voorst wil graag rechtstreeks van burgers horen wat goed gaat en wat beter kan in de gemeente Voorst. Hiervoor heeft de gemeente een plek op de website www.vorst.nl ingericht voor het invullen van een formulier. Hierop kunnen burgers aangeven hoe zij denken over het wonen in de gemeente Voorst, het gemeentebestuur en de dienstverlening van de gemeente. Via deze wijze maar ook telefonische en schriftelijk komen regelmatig vragen binnen voor het verbeteren van de verkeerssituatie binnen de gemeente.

De vragen en verzoeken betreffen een veelheid van verkeersaspecten binnen de gemeente. In het jaar 2008 betroffen de vragen voornamelijk:

- veiligheid bij scholen;
- veiligheid van (woon)straten binnen de kernen en in het buitengebied;
- verzoek voor snelheidsremmende maatregelen;
- uitbreiden aantal parkeerplaatsen.

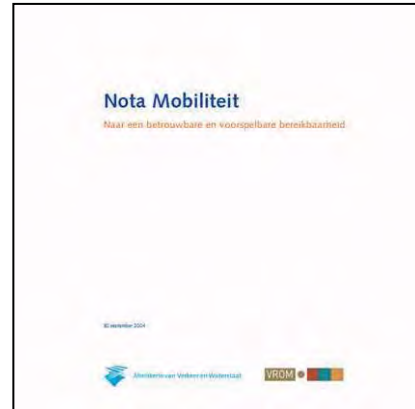
3. Ontwikkelingen

Op andere schaalniveaus worden eveneens visies beschreven die zowel ruimtelijke als verkeerskundig hun effect hebben op Voorst. Tevens zijn er nieuwe verkeerskundige ontwikkelingen. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op die visies en ontwikkelingen.

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Nota Mobiliteit

Het vigerende rijksbeleid op het gebied van verkeer en vervoer is verwoord in de Nota Mobiliteit, zie figuur 3.1. De nota is in 2004 aangenomen door de Tweede Kamer en de Eerste Kamer. In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijke beleid, zoals is vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt voor het thema Verkeer en Vervoer. De Nota Mobiliteit heeft een geldigheidsduur van vijftien jaar vanaf het moment dat de nota in werking treedt.



Figuur 3.1: Nota Mobiliteit

Essentiële onderdelen

Een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Het Rijk wil dan ook de groei accommoderen, maar ook zorgen voor een betrouwbare, vlotte en veilige mobiliteit binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van veiligheid en leefomgeving. Deze nieuwe benadering van de noodzakelijke verbetering van de bereikbaarheid, de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving maakt een mobiliteitsgroei mogelijk.

De weg

De ambitie is het realiseren van een betrouwbare en vlotte reistijd in 2020 over de gehele reis. Hierbij staat een integrale netwerkbenadering centraal. Het doel is de betrouwbaarheid te verhogen en de reistijd te verminderen. Ook provincies en gemeenten dienen dergelijke doelen op te nemen in het beleid. Voor alle wegbeheerders geldt dat ingrepen op het eigen wegennet en in de stad geen dusdanige effecten mag hebben op andere wegennetten dat de bereikbaarheid over de gehele reis verslechtert.

Verkeersveiligheid

Nederland behoort tot de meest verkeersveilige landen van Europa. Ondanks de groei van de mobiliteit, verbetert de verkeersveiligheid. Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid in de periode tot 2020 door een reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden. Het nationale doel voor 2010 is:

- een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 900 doden in 2010 (ten opzichte van 2002 is dat een daling van ruim 15%) en een reductie tot maximaal 640 doden in 2020;
- een reductie van het aantal ziekenhuisgewonden tot maximaal 17.000 ziekenhuisgewonden in 2010 (ten opzichte van 2002 is dat een daling van 7,5%) en tot maximaal 13.500 ziekenhuisgewonden in 2020;
- behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie in 2010 en 2020.

Openbaar vervoer

Het Rijk, de decentrale overheden en de betrokken vervoerders dienen ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer een reëel, aantrekkelijk product biedt. Dit geldt vooral naar, in en tussen stedelijke netwerken. Voor het openbaar vervoer met beperkte vraag dient maatwerk geleverd te worden, zodat mensen kunnen participeren in de maatschappij. De reiziger moet soepel en gemakkelijk kunnen overstappen tussen de verschillende vormen van het openbaar vervoer.

Goederenvervoer

Het goederenvervoer is van grote betekenis voor de nationale economie. Tussen nu en 2020 groeit het goederenvervoer nog aanzienlijk door mondiale ontwikkelingen in productie en distributie. Een belangrijke oorzaak is de overheveling van productie naar zogenaamde lage lonen landen. Dit resulteert in meer aanvoer van goederen naar Nederland over zee. Maar ook bij de andere vervoerswijzen en nationaal transport treedt groei op. De inzet is het vervoer snel, betrouwbaar, veilig en binnen de randvoorwaarden van de kwaliteit van de leefomgeving te accommoderen. Het Rijk maakt zich sterk om (fysieke) knelpunten weg te halen. Veilig vervoer van gevaarlijke stoffen en het verbeteren van de verkeersveiligheid van het goederenvervoer zijn de belangrijkste streefdoelen. Het Rijk zet zich in internationaal verband in voor duurzaam goederenvervoer en voor eerlijke marktverhoudingen.

3.1.2 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020

In 2008 is de Nota Mobiliteit herijkt ten aanzien van de verkeersveiligheidscijfers. Nederland is op grond van het lage aantal verkeersdoden "wereldkampioen verkeersveiligheid" geworden. Die titel hebben wij te danken aan de voortdurende inzet van vele betrokkenen, zowel binnen als buiten de overheid. De nationale overheid heeft besloten om deze titel te prolongeren.

Nederland gaat door! Want jaarlijks eist het verkeer nog altijd vele honderden doden en duizenden ziekenhuisgewonden (791 doden in 2007 en 16.750 ziekenhuisgewonden in 2006). Door de spreiding over het jaar en het alledaagse karakter hebben verkeersongevallen niet de impact van een vliegcrash, maar achter de ongevalstatistieken gaan wel groot menselijk leed en enorme maatschappelijke kosten schuil. Het is de drijfveer om dat leed en die kosten te voorkomen en te beperken.



Figuur 3.2: SPVV

Daarom zijn de ambities aangepast en heeft hiervoor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020 (SPVV) opgesteld, zie figuur 3.2. De rijksoverheid gaat door met bewustwordingscampagnes, handhaving, infrastructurele aanpassingen en nieuwe voertuigtechnologie om de ambities voor 2020 uit de Nota Mobiliteit waar te maken en verder uit te breiden; niet meer dan 580 doden en 12.250 gewonden in het verkeer; een daling met ruim een kwart ten opzichte van 2007.

Waar maakt het SPVV zich sterk voor? Ten eerste worden de veroorzakers van onveiligheid harder aangepakt. Juist snelheidsovertreders en mensen die gedronken hebben maken in verhouding veel brokken op de weg. Nieuw is dat zij de gevolgen daarvan directer gaan ondervinden. Dat betekent ook op stuk, verplichte maatregelen zoals een alcoholslot, snelheidsbegrenzer of gedragscursus en zelf de kosten betalen. Dergelijke maatregelen zijn dus geen verplichting voor alle weggebruikers, maar alleen voor degenen die zich niet aan de regels houden.

Ten tweede worden de kwetsbare verkeersdeelnemers extra beschermd. Bekend is dat bijvoorbeeld ouderen, motorrijders, fietsers en kinderen in verhouding meer risico's lopen in het verkeer. Door specifieke maatregelen te nemen voor deze groepen moet hun positie verbeteren. We stimuleren de markt in EU-verband tot technologische innovaties, zetten in op scholing en beloning en sluiten coalities met onder meer fietsers- en ouderenbonden. En ook worden generieke maatregelen getroffen: gerichte communicatie over bumperkleven en ander asociaal en risicovol gedrag, verbetering van de ongevallenregistratie en self explaining roads (geloofwaardige snelheidslimieten, smalle wegen, duidelijke markering, rumble strips) waarover bestuurders vanzelf veiliger gaan rijden.

In een aanvullende brief geeft de minister, de heer C. Eurlings het volgende aan: "Als we alle maatregelen uit de Strategie Verkeersveiligheid uitvoeren, komt zelfs een daling van het aantal verkeersdoden tot 500 in beeld. (...) Maar dan moet wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan: niet alleen moeten alle maatregelen uit de strategie volledig en succesvol worden geïmplementeerd, ook moet de voertuigtechnologie de verwachtingen waarmaken en moet Anders Betalen voor Mobiliteit conform de afspraken worden ingevoerd. Daarom wil ik met de decentrale overheden afspreken om de ambitie bij te stellen naar maximaal 500 verkeersdoden per jaar. En misschien is er nog wel meer mogelijk. Want vanzelfsprekend blijf ik steeds zoeken naar nieuwe mogelijkheden om het aantal slachtoffers nog verder omlaag te brengen. Bij alle nieuwe ideeën zal ik steeds goed afwegen wat de consequenties zijn in financieel en maatschappelijk opzicht. En bestaande ideeën die op dit moment nog onhaalbaar lijken, kunnen over een aantal jaren wellicht wel op voldoende draagvlak rekenen, zodat de verkeersveiligheidswinst alsnog kan worden gerealiseerd."

3.1.3 Rijksweg A1

De Rijksweg A1 is een belangrijke verkeersas binnen het rijkswegennet. De weg loopt voor een deel door de gemeente Voorst en heeft hierdoor ook voor onze gemeente gevolgen. Indien de doorstroming op de A1 niet voldoende is, neemt het verkeer alternatieve routes via het gemeentelijke wegennet. Zo wordt de H.W. Iordensweg - Rijksstraatweg gebruikt als route naar Deventer en de N345 door Voorst als route naar Zutphen. Het is mede hierdoor van belang dat de A1 kan voldoen aan haar doel als doorstroomas.

In 2006 is de A1 voorzien van spitsstroken op het traject tussen Apeldoorn - Deventer. Hierop volgend is in 2008 een verkeersbesluit genomen die ervoor zorgt dat de spitsstroken op alle momenten van de dag open kunnen gaan indien er voldoende verkeersaanbod is. Ook in 2008 is een pakket van maatregelen aangenomen om op korte termijn de doorstroming op het traject Apeldoorn - Deventer beter te waarborgen, de benuttingsmaatregelen. Dit zijn relatief gemakkelijk te realiseren maatregelen die slechts een beperkt effect hebben. Als vervolg hierop wordt een studie uitgevoerd voor een verdere capaciteitsverruiming van de A1. Deze studie zal in de loop van 2009 worden afgerond. Voor de toekomst is de verwachting dat vervolgstudies worden uitgevoerd.

Momenteel nog niet duidelijk is of en aan welke zijde van de A1 een mogelijke uitbreiding van de snelweg komt. Het is wel van belang om hier alvast rekening mee te houden. Vanuit de ruimtelijke procedures zoals die in Apeldoorn en Deventer zijn doorlopen, blijkt een zone van 100 meter reëel. Binnen deze zone dienen geen verdere bouwactiviteiten plaats te vinden tot dat er meer duidelijkheid is over de uitbreiding van de A1.

3.1.4 Rijksweg A50

Net buiten de gemeente ligt aan de westzijde van de gemeente Voorst de Rijksweg A50. Dit is een van de ontsluitingsroutes van en naar Terwolde, Twello en Deventer maar ook naar Voorst en verder naar Zutphen. Naast de maatregelen die op het knooppunt A1-A50 (Beekbergen) zijn gepland, zijn hier nog geen aanvullende maatregelen in voorbereiding.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 PVVP-2

Het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan - 2 (PVVP-2) is op 30 juni 2004 door Provinciale Staten van Gelderland vastgesteld en is tot stand gekomen met gemeenten, regio's, het Rijk en maatschappelijke organisaties, zie figuur 3.3. De provincie Gelderland gaat voor een bereikbaar Gelderland met zo min mogelijk schadelijke gevolgen voor de leefomgeving en een verbetering van de verkeersveiligheid. Inzet is een duurzame mobiliteit om een sterke economie te ondersteunen en sociale integratie te stimuleren, in samenwerking met partijen te realiseren. Het PVVP geeft voor tien jaar (2004 - 2014) richting aan het verkeers- en vervoerbeleid, waarbij een evenwicht wordt gezocht tussen bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid. De Dynamische Beleidsagenda, het provinciale actieplan voor telkens twee jaar, bevat de uit te werken projecten.



Figuur 3.3 PVVP

Per regio is een typering van het gebied gegeven en van de verkeers- en vervoerssituatie, de knelpunten, de opgaven en de bijbehorende acties. Voor de regio Stedendriehoek zijn onder meer de opgaven geformuleerd Netwerkstad Stedendriehoek, A1 en A50, bereikbaarheid steden en kwaliteit leefomgeving en veiligheid.

De wegennetvisie is een richtinggevende visie. Per situatie wordt beslist welke inrichting en snelheid het beste past bij de functie van de weg volgens de wegennetvisie. De huidige inrichting past niet overal bij de functie van de weg. Dit betekent niet dat automatisch alle wegen in de planperiode worden aangepast. Indien er problemen zijn, worden aanpassingen doorgevoerd, waarbij rekening wordt gehouden met lokale omstandigheden.

Concreet noemt of geeft het provinciale plan een aanzet tot onder meer de volgende kwesties:

- structurele verbredingen A1 en A50;
- optimalisering netwerk openbaar vervoer Stedendriehoek - aanleg treinhalttes;
- bereikbaarheidsknelpunten A1, rivierkruising IJssel, N344 entree Deventer - Wilhelminabrug, entree N345 in Apeldoorn, N348 traject Zutphen – Deventer;
- verkeersveiligheidsknelpunten in Teuge (de Woudweg en de Fokkerstraat), Wilp (de Molenallee) en N789 kern Klarenbeek en provinciale wegvakken;
- omleiding tracé N345 bij dorp Voorst en De Hoven Zutphen;
- studie N345 op- en afritten A1, Ecofactorij;
- leefbaarheidknelpunten in Twello en Voorst (geluid > 65 dB(A) > 100 inwoners per ha);
- optimalisering netwerk fietsverbindingen met onder meer N792 Twello - Terwolde – Vaassen;
- studie naar Gebiedsgericht Benutten Stedendriehoek - Beter Bereikbaar Stedendriehoek, samen met regio;
- aanleg rondweg Zutphen - Eefde plus ontsluiting De Mars (2009 - 2011);
- aanleg westelijke randweg bij Twello.

3.2.2 Provinciaal onderzoek naar vijf verkeersknelpunten

De provincie Gelderland onderzoekt momenteel van vijf verkeersknelpunten in Gelderland hoe groot de problemen zijn. Ook kijkt de provincie Gelderland voor iedere weg naar mogelijke oplossingen. Provinciale Staten beslissen in 2009 welke knelpunten worden aangepakt, maar nog niet hoe dat gaat gebeuren of wanneer.

Door nu al te kijken naar de problemen, verwacht de provincie Gelderland minder vertragingen bij realisatie van de projecten. De vijf onderzoeken samen heten de verkenningen. De vijf knelpunten zijn:

- N345 Voorst - De Hoven - Zutphen;
- N786 Corridor Dieren - Apeldoorn;
- N322 Zaltbommel;
- N309 't Harde;
- N320 zuidelijke randwegen Culemborg.

De provinciale weg N345 is de verbinding tussen Zutphen en Apeldoorn en loopt door de kern van Voorst. Het drukke verkeer maakt oversteken in de kernen moeilijk. Omwonenden hebben last van stank en geluid. De provincie Gelderland onderzoekt de problemen op deze weg van kilometerpaal 1.8 tot en met 21.7. Voorafgaand aan de vijf onderzoeken is afgesproken wat precies wordt onderzocht en hoe dat gebeurt. Zo onderzoekt de provincie Gelderland voor ieder knelpunt op dezelfde manier de verkeersveiligheid, geluidsoverlast, luchtkwaliteit en de mate waarin het verkeer vastloopt op de weg. De provincie Gelderland heeft voor elk probleem meetbare criteria opgesteld. Het rendement van de oplossingen wordt berekend aan de hand van een maatschappelijke kosten-batenanalyse, waarin voor elke oplossingsrichting de project- en maatschappelijke kosten worden afgezet tegen de maatschappelijke baten.

Provinciale Staten beoordelen de problemen van elk knelpunt, de effectiviteit van de oplossingen en de kosten en baten. Op basis van deze beoordeling besluiten zij welke knelpunten in de volgende bestuursperiode worden aangepakt. De verwachting is dat in de loop van 2009 duidelijkheid komt in de afweging van de vijf knelpunten.

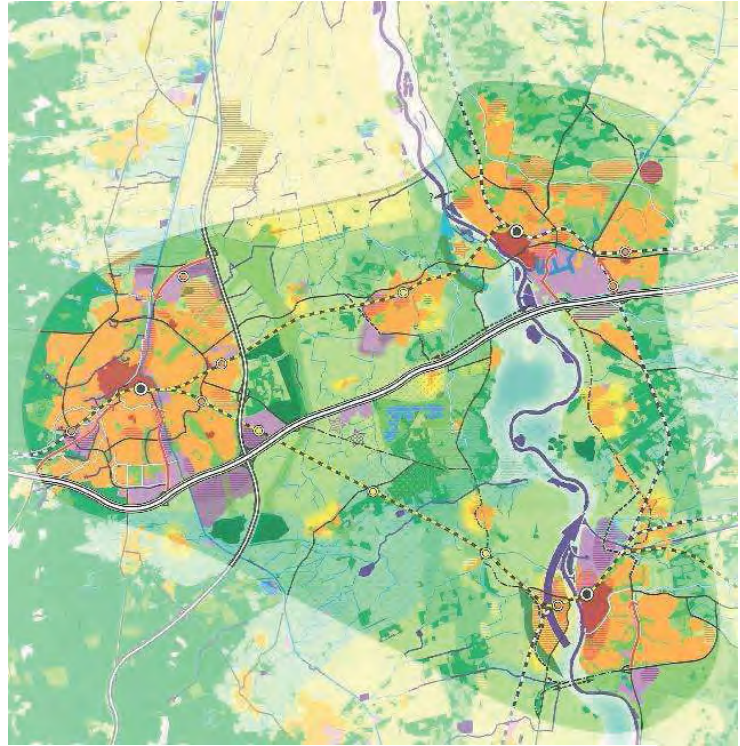
Na het besluit welke knelpunten worden aangepakt, gaat de provincie Gelderland de oplossingsrichtingen voor deze knelpunten verder uitwerken. Belangrijk onderdeel van deze uitwerking is een milieueffectrapportage (MER). De provincie Gelderland zal hierbij belangengroepen en omwonenden betrekken.

3.2.3 Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030 (RSV)

De regio Stedendriehoek heeft in 2007 in deze Regionale Structuurvisie de gemeenschappelijke ambities vast gelegd voor het zogeheten bundelingsgebied: het gebied rond Apeldoorn, Deventer en Zutphen en het daarbinnen gelegen gebied; het zogenaamde "middengebied". De structuurvisie laat zien hoe de gemeenten samen streven naar een hoogwaardige ruimtelijke ontwikkeling van de Stedendriehoek als geheel en de gemeenten als onderdeel. De structuurvisie is een richtinggevend kader voor beleid en uitvoering, waarin "samenhang", "integraal" en "ontwikkelen" de sleutelwoorden zijn. Zie figuur 3.4 voor een overzicht uit de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek (RSV).

De woning- en werkgelegenheidsopgaven zijn in zoekzones opgegeven. Naast die in Voorst wordt in de omliggende gemeenten uitgegaan van bijvoorbeeld de IJsselsprong nabij Zutphen, bedrijventerrein A1 nabij Deventer en het bedrijventerrein Zuid bij Apeldoorn.

In totaal wordt uitgegaan voor de gemeente Voorst dat er een woningbouw behoefte bestaat van 3.300 woningen tot 2030. Tot 2020 moeten er al circa 2.000 gerealiseerd worden. Deze woningbouw is aangegeven in zoekzones en verdeeld over de verschillende kernen, waarbij Twello en Voorst de grootste woningbouwopgaven hebben. De andere kernen dienen evenredig naar mogelijkheid aan de opgave te voldoen. Mede hierdoor blijft de mogelijkheid voor dorps voorzieningen overeind. Naast woningbouw is ook nieuwe infrastructuur onderdeel van de visie. Binnen onze gemeente wordt uitgegaan van verbreding van de A1, een nieuwe rondweg om Voorst en doortrekking van de westelijke randweg van Twello. De stations in Twello en Klarenbeek zijn inmiddels al gerealiseerd.



Figuur 3.4: RSV

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 RTV

Met de vaststelling van de Ruimtelijke Toekomstvisie Voorst (RTV) in 2005 heeft de gemeenteraad richting gegeven aan het lokale ruimtelijke beleid. Tegelijk is de visie een antwoord op de regionale visievorming binnen de regio Stedendriehoek en vertaald in de RSV 2030. Het ruimtelijke beleidskader is vervolgens door de provincie Gelderland opgenomen in zoekzones voor stedelijke functies 2005 - 2015 als nadere uitwerking van het Streekplan Gelderland.

In de RTV is ook de "Voorster Ambitie" geïntroduceerd. De "Voorster Ambitie" is de aanpassing van de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen aan het karakter van en de sfeer binnen de gemeente Voorst met als doel:

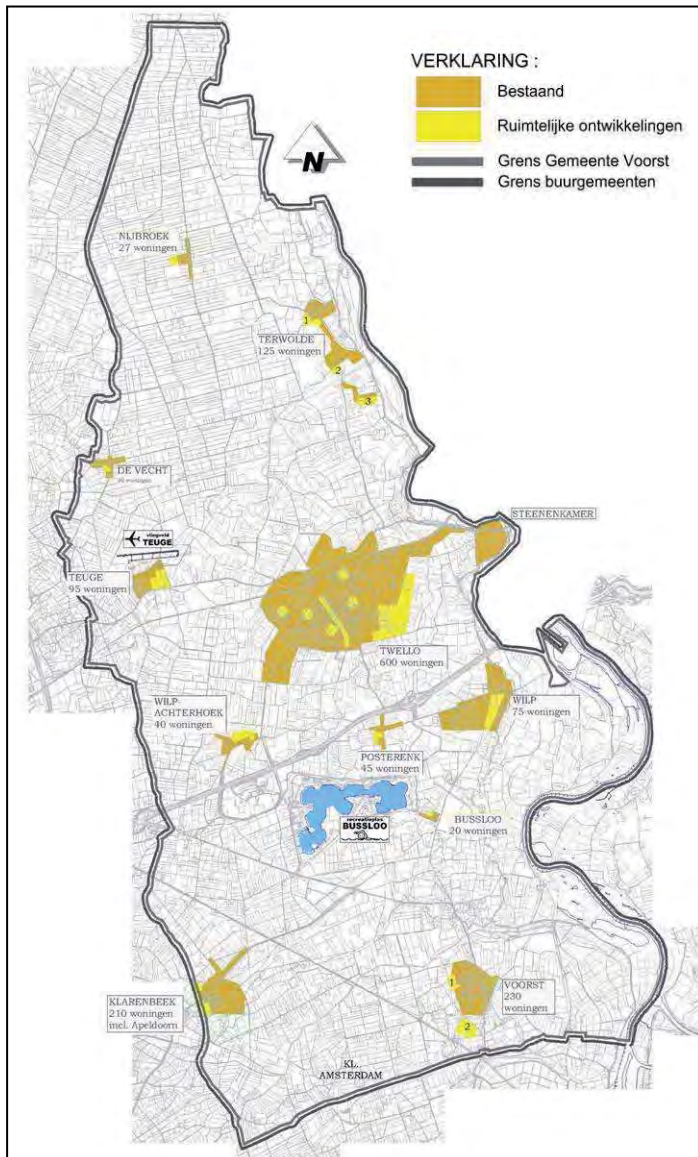
1. het versterken van de Voorster identiteit;
2. het benutten van de potenties die Voorst karakteriseren en doen verschillen van omliggende steden;
3. het komen tot een voor de bewoners herkenbare en gedragen ruimtelijke ontwikkelingen;
4. het leveren van een bijdrage aan de leefbaarheid van kern en platteland.

Voorst wil zich in de Stedendriehoek onderscheiden met een dorps woonmilieu. Dit staat voor ruim wonen in het groen, maar ook binnen een actieve gemeenschap en een gemengd woonmilieu. Ten aanzien van verkeer wordt Voorst gepaald door de auto. Het wensbeeld voor de toekomst is een Voorster wegennet dat vooral gericht is op de afhandeling van het lokale verkeer.

Kern	Tot 2020	Tot 2030
Twello	975	1.800
Terwolde	125	250
Wilp	220	230
Voorst	230	440
Klarenbeek	210	220
Teuge	95	95
De Vecht	30	40
Nijbroek	25	30
Wilp-Achterhoek	35	45
Posterenk	50	85
Bussloo	20	50
Totaal	2.015	3.285

Tabel 3.5: woningbouwopgave Voorst

De gemeente Voorst streeft naar de ontwikkeling van kwalitatieve woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk en duurzaam landschap en groei van het inwonertal naar 27.000. Bij de ruimtelijke ontwikkelingen wordt gekeken naar de dorpschaal van een kern en de draagkracht en het karakter van het landschap. In tabel 3.5 is de woningbouwopgave tussen 2005 en 2030 weergegeven per kern, terwijl dit in figuur 3.6 ruimtelijk inzichtelijk is gemaakt. Hierbij is de groei tot 2020 al aardig concreet, terwijl die tot 2030 vooralsnog niet zeker is. Het gaat hierbij met name om de zoekrichtingen.



Figuur 3.6: woningbouwopgave Voorst, situatie mei 2009

Belangrijk onderwerp bij de woningbouwopgave is de inpassing en aanpassing bij de sfeer van Voorst. De sfeer binnen de gemeente wordt bepaald door landbouw en door het landschap. Er is sprake van een landelijke en lommerrijk beeld dat sterk contrasteert met de omliggende steden, maar ook met de aanliggende Veluwe. Het contrast tussen openheid en beslotenheid is alom aanwezig. Zowel in de weidse verten, in de doorkijken in het lommerrijke landschap van de landgoederen en in de overgangen van land naar water. Deze sfeer trekt ook mensen van buiten die vooral Voorst door middel van kleinschalig en "langzame" vormen van recreatie beleven.

3.3.2 Wat Voorst beweegt

In dit gemeentelijke document wordt ingegaan op de leefbaarheid binnen de dorpskernen. Vanuit het leefbaarheidsbeleid van de gemeente Voorst staat het welbevinden van de bewoners in de kernen centraal. Bewoners moeten kunnen wonen in een kern waar ze zich thuis kunnen voelen, veilig voelen, sociale verbanden kunnen vormen en zelfstandig kunnen functioneren. Een plek waar mensen perspectief hebben. Waar mensen oud kunnen worden. Een plek waar iemand die om welke reden dan ook zorg nodig heeft ook gewoon kan wonen.

In 2005 heeft een uitgebreid onderzoek plaatsgevonden naar de leefbaarheid binnen de kernen. Onderdeel hiervan was een enquête onder 1.300 inwoners van de gemeente, een beleidsscan van het liggende beleid en een schouw per kern met een bewonersavond. Dit heeft geresulteerd in een beeld over de leefbaarheid per kern. Op basis hiervan is een aantal concrete actiepunten benoemd.

Ten aanzien van verkeer zijn er circa vijftig actiepunten genoemd. De punten betreffen nieuwe infrastructuur, verbeteringen van de verkeersveiligheid, uitbreiding van de fiets- en voetpaden en de aanleg van parkeerterreinen. Over een aantal van die actiepunten is besloten om dat niet uit te voeren, een veel groter deel van de actiepunten is al uitgevoerd. In onderstaande tabel 3.7 is een overzicht gegeven van de actiepunten die nog open staan. Per punt is aangegeven welke kern het betreft, wat de maatregel inhoudt, is een inschatting van de kosten gegeven (euro's per 2006) en op welke termijn dit uitgevoerd kan gaan worden.

Nummer	Kern	Omschrijving	Dekking - Toelichting	Kosten	Dekking	termijn
5.4	Posterenk	Geluidswerende voorzieningen	Structureel overleg met het Rijk over geluidsschermen A1	niet bekend	niet bekend	niet bekend
5.3a	Nijbroek	Wegverlegging Dorpshuis; kosten exclusief grondverwerving	Wordt meegenomen in het ruimtelijk spoor	80.000	OAP	niet bekend
5.7	Teuge	Reconstructie provinciale weg N344 traverse Teuge	ism provincie Gelderland Gelderland	200.000	MIP	2009
5.8	Twello	Rondweg westkant Twello	Studie nut en noodzaak westelijke randweg Twello	niet bekend	MIP	2009
5.9	Voorst	Verkenningstudie nieuwe infrastructuur Voorst	Opgenomen in de Ruimtelijke toekomstvisie Voorst 2005	niet bekend	niet bekend	niet bekend
5.1	Bussloo	Kruispunt Baron van Wijnbergenlaan - Bussloselaan	Doortrekking van het plateau overwegen	50.000	niet bekend	niet bekend
5.2	De Vecht	Groot onderhoud de Beentjes	Inrichting opnieuw gewogen worden	niet bekend	onderhoud	2012
5.2	De Vecht	Groot onderhoud Kerkstraat-Lochemseweg	Inrichting opnieuw gewogen worden	niet bekend	onderhoud	2012
5.11	Wilp-Achterhoek	Kruispunt Tienmorgen-Zwarte Kolkstraat-Sluinerweg	Verzoek voor rotonde	300.000	niet bekend	niet bekend
5.11	Wilp-Achterhoek	Zwarte Kolkstraat 30 km verblijfsfunctie	Verzoek voor 30 kilometer	250.000	niet bekend	niet bekend
5.7	Teuge	Fietsverbinding buitengebied / Weteringsebroek met nieuwe school	Hangt af van ligging, grondverwerving, haalbaarheid en inbreng andere partijen	niet bekend	niet bekend	niet bekend

Tabel 3.7: openstaande actiepunten vanuit Leefbaarheidsspoor

3.3.3 IJsselsprong bij Zutphen

De IJssel stroomt bij Zutphen door een flessenhals. Bij hoogwater levert dit problemen op. Het Rijk heeft hiervoor een oplossing bedacht: een dijkverlegging bij Cortenoever (gemeente Brummen) en een dijkverlegging bij de Voorsterklei (gemeente Voorst), en op lange termijn een hoogwatergeul om De Hoven. Dit is vastgesteld in de Planologische Kernbeslissing (PKB), "Ruimte voor de Rivier".

Het Rijk heeft de regio Brummen, Voorst en Zutphen de mogelijkheid geboden om een alternatief plan voor de PKB te maken. De regio heeft de Intergemeentelijke Structuurvisie IJsselsprong (IGSV) opgesteld. Daarin wordt Breed Water in de uiterwaarden bij Zutphen voorgesteld, dijkverlegging bij Cortenoever op de korte termijn en de dijkverlegging bij De Voorsterklei op lange termijn. Maar het plan gaat verder dan alleen de maatregelen tegen hoog water. Ook natuurontwikkeling, wegen en wonen worden in het plan meegenomen onder de noemer: IJsselsprong in één keer goed. Breed Water bij Zutphen zorgt dat De Hoven weer aan het water komt te liggen. Dit biedt nieuwe kansen voor recreatie, bijvoorbeeld voor de watersport. Daarnaast zijn regionaal circa 3.000 woningen gepland bij de Hoven. Omdat deze woningen aansluiten bij de huidige stad, belasten zij het kwetsbare platteland niet. Door de uitbreiding van het inwonersaantal (De Hoven heeft nu ongeveer 700 woningen) ontstaat een groter draagvlak voor voorzieningen in De Hoven. Door het aanleggen van rondwegen bij Voorst, De Hoven en Leuvenheim ontlasten de plannen van de regio de dorpskernen van verkeersdruk. Dit bevordert de doorstroming en de veiligheid en daarmee de leefbaarheid in die kernen. Ook houdt het plan rekening met kansen voor de landbouw en nieuwe natuur.

In juni 2008 deed de staatssecretaris van Verkeer & Waterstaat de suggestie om de twee plannen (IGSV en PKB) samen te voegen. Dat leidde tot een onderzoek dat "het beste uit twee werelden" met elkaar combineert. Hierbij worden de twee dijkverleggingen uit de PKB en Breed Water bij Zutphen uitgewerkt. Daarmee komt de regio tegemoet aan de adviezen van de Deltacommissie en kan de reservering om De Hoven komen te vervallen. De uitkomst van het onderzoek resulteert in een plan dat de gemeenteraden in mei 2009 voorgelegd krijgen.

Momenteel is de verwachting dat voor 2015 wordt gestart met de uitvoeringsfase:

- dijkverleggingen Cortenoever en Voorsterklei (gereed in 2015);
 - aanleg van een tweede geul bij Zutphen, gefaseerde landschaps- en natuurontwikkeling (gereed in 2015);
 - oplossen infrastructurele knelpunten rond De Hoven, Voorst en Leuvenheim (gereed in 2016?).
- Daarna kan begonnen worden met de woningbouw.

3.3.4 Bedrijventerrein Apeldoorn Zuid

Het Regionaal Bedrijventerrein Apeldoorn Zuid (RBAZ) ligt grofweg in de twee oksels van de A50/A1: één ten zuiden van de A1- ten westen van de A50 (locatie Beekbergsebroek) en één ten noorden van de A1 - ten oosten van A50 (locatie Biezematen). Aan de hand van een uitgebreide modelbeoordeling is een voorkeursmodel opgesteld, wat de basis vormt voor de MER. De milieu effectbeoordeling is uitgevoerd en de MER is nagenoeg gereed. In juli 2009 zal deze aan de gemeenteraad van Apeldoorn ter aanvaarding worden voorgelegd, waarna deze in september 2009 ter visie zal gaan. Het voorkeursmodel is gebaseerd op een bedrijventerrein dat in drie fases tot stand zal komen, waarbij elke fase een afgerond geheel moet kunnen vormen.

Vanwege de reacties vanuit verschillende betrokkenen over nut en noodzaak heeft de gemeenteraad van Apeldoorn in het voorjaar van 2007 zelf een onderzoek laten uitvoeren naar het nut en de noodzaak van het regionale bedrijventerrein. Belangrijke conclusie van het onderzoek was onder andere dat de ruimtebehoefte voor het regionale bedrijventerrein lastig te bepalen is maar deze ligt tussen 32,5 en 111,5 hectare netto. Momenteel wordt dit onderzoek geactualiseerd, zodat de plannen nog steeds op een correcte manier zijn te onderbouwen.

3.3.5 Bedrijvenpark A1 bij Deventer

Het bedrijvenpark A1 is een nog te ontwikkelen bedrijventerrein. Het terrein ligt ten zuiden en pal aan de autoweg A1 tussen de afslagen Deventer en Deventer Oost. Het terrein is circa 120 ha groot, netto uitgeefbaar is circa 60 ha voor bedrijven. In de plannen is ruimte voor kantoren (zichtlocatie) op het bedrijvenpark. Het bedrijvenpark A1 is waarschijnlijk het laatste grote bedrijventerrein dat de gemeente Deventer ontwikkelt. De gemeente wil vooral bedrijven met een grote arbeidsintensiteit (veel werknemers per hectare) hier een plek geven.

Het bedrijvenpark A1 wordt aan de oostelijke kant (afslag Deventer-Oost) direct aangesloten op de autoweg A1. In de planning is ook een westelijke ontsluiting voorzien. Vanwege de verkeersdoorstroming en leefbaarheid aan de Deventerweg streeft de gemeente Deventer ernaar om het verkeer zoveel mogelijk via de oostelijke kant te leiden. Het bedrijvenpark is door de Siemelinksweg direct aangesloten op de N 348, de route richting Raalte.

In gemeentelijke plannen is het bedrijvenpark bereikbaar met openbaar vervoer. De gemeente streeft ernaar in de nabijheid van bedrijvenpark A1 een voorstadhalte van de NS te realiseren (spoorlijn Deventer - Arnhem). Het bedrijventerrein A1 ligt op 5 km van het stadscentrum en het NS-station Deventer dus is ook per fiets goed te bereiken.

3.4 **Verkeerskundig**

3.4.1 Duurzaam Veilig

De verkeersveiligheid laat in Nederland de laatste jaren een hoopvolle ontwikkeling zien, maar nog steeds zijn veel ongevallen te betreuren. In Nederland eist het verkeer iedere dag circa drie doden en 130 gewonden. Daarom is in 1997 het principe Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Een ambitieuze visie die vraagt om een overtuigende en energieke inzet van gemeenten, provincies, waterschappen en het Rijk.

Doel is om te komen tot een "duurzaam veilig verkeers- en vervoersysteem". Dit betekent dat de gemeente streeft naar een verkeersveilig verkeerssysteem. De kans op ongevallen in dat systeem dient zo klein mogelijk te zijn en als er een ongeval plaatsvindt, moet de kans op letsel zo klein mogelijk zijn. Dit betekent dat er onderscheid wordt gemaakt in verblijfsgebieden en verkeersruimten. In de verblijfsgebieden ligt het accent op de verblijfsfunctie van de wegen. Daarom zijn deze gebieden autoluw en is de auto er te gast. In de verkeersruimtes ligt het grootste belang bij de verkeers- of stroomfunctie van de wegen en wordt het verkeer gebundeld (zie figuur 3.8 voor een voorbeeld indeling).



Figuur 3.8: voorbeeld categorisering volgens Duurzaam Veilig

Binnen de bebouwde kom worden de verblijfsgebieden ingericht als 30 km/u-zones. In de verkeersgebieden binnen de kom geldt een maximum snelheid van 50 km/u. Buiten de bebouwde kom worden de verblijfsgebieden ingericht als 60 km/u-zones. In de verkeersgebieden buiten de kom geldt een maximum snelheid van 80 km/u of hoger. Deze keuzes sluiten aan bij het nationale principe "duurzaam veilig"

In theorie hebben de meeste wegen zowel een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie, in de verblijfsgebieden leggen we het accent echter anders dan bij wegen in de verkeersgebieden. Dit uit zich dan vervolgens in de vormgeving van de wegen. Bij gebiedsontsluitingswegen is de primaire functie soms moeilijk te kiezen. Daarom zijn de gebiedsontsluitingswegen ingedeeld in twee subcategorieën, gebiedsontsluitingswegen A en B. Een gebiedsontsluitingsweg A heeft een duidelijke primaire verkeersfunctie. Gebiedsontsluitingswegen B hebben daarnaast ook een sterke verblijfsfunctie of winkelfunctie.

3.4.2 Essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK)

Weggebruikers moeten in één oogopslag aan de inrichting van de weg kunnen zien welk verkeersgedrag van hen wordt verwacht en welke andere soorten weggebruikers zij tegen kunnen komen. Dit kan alleen als het aantal wegcategorieën beperkt is en er duidelijke eisen zijn aan inrichting, gebruik en functie van de wegcategorie. Als de weggebruiker weet op welke weg hij rijdt en weet welk gedrag van hem verwacht wordt, kan hij zich ernaar gedragen en zal daardoor de verkeersveiligheid toenemen.

Dit gaat alleen op als essentiële kenmerken voor Duurzaam Veilige wegen op nationaal niveau hetzelfde zijn. Hierin staat uniformiteit en herkenbaarheid in vormgeving voorop onder andere door markering, de verkeersborden en verlichting. Het Voorster belang is hierbij in beginsel ondergeschikt aan het nationale belang. Herkenbaarheid werkt immers alleen als wegen in een gemeente in het noorden van het land aan dezelfde basiseisen voldoen als wegen in een gemeente in het zuiden van het land (zie figuur 3.9 voor een voorbeeld).



Figuur 3.9: voorbeeld inrichting 30 kilometer volgens EHK

Aan de wegcategorisering is daarom een standaard vormgeving gekoppeld welke in lijn is met de landelijk gehanteerde principes. Bij deze inrichtingseisen volgt Voorst waar mogelijk de richtlijnen op zoals deze gepubliceerd zijn door het CROW. Bij gebiedsontsluitingswegen A rijden fietsers niet op de rijbaan van het autoverkeer. Ze rijden op vrijliggende fietspaden of op min of meer parallel lopende routes. Het grote aantal auto's op de rijbaan maakt vrijliggende fietsvoorzieningen noodzakelijk. Bij gebiedsontsluitingswegen B rijden fietsers op de gemarkeerde fietsstroken op de rijbaan. Dit is mogelijk omdat het aantal auto's fors lager is. Een bijkomend voordeel van het B-profiel is de geringere barrièrewerking.

3.4.3 Shared space

De afgelopen decennia hebben verkeer en de doelstellingen op het gebied van verkeer, zoals verbetering van de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid, een zware stempel gedrukt op de manier waarop de openbare ruimte werd ingericht. Vaak ging dit ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte en daarmee van de leefomgeving van mensen. In de filosofie van Shared

Space wordt een nieuwe benadering van de openbare ruimte toegepast, een benadering die uitgaat van de multifunctionaliteit van de openbare ruimte. Shared Space streeft ernaar de verschillende functies van de openbare ruimte waar mogelijk te combineren.

Shared Space ziet de openbare ruimte in de eerste plaats als ruimte voor mensen. De openbare ruimte moet mensen faciliteren in hun mens-zijn, niet beknotten. De inrichting van de openbare ruimte moet daarom recht doen aan de verschillende functies en betekenissen die deze ruimte voor mensen vervult. Verkeersregels maken plaats voor sociale regels. Het is even wennen, maar in een omgeving waar mensen zich sociaal gedragen, rekening met elkaar houden, is het doorgaans prettig toeven. Vermindering van het aantal verkeersborden en -drempels en andere verkeerselementen verhoogt daarnaast direct de kwaliteit van de ruimte. Er zijn dus meerdere redenen om sociaal gedrag aan te moedigen. Als verschillende soorten weggebruikers een ruimte moeten delen en de voorrang is niet expliciet geregeld, dan moeten ze onderhandelen over de voorrang en dus oogcontact maken. Dat kan pas wanneer de snelheid lager ligt dan 30 km/uur. Op plekken waar de voorrang niet expliciet is geregeld, gaat de snelheid van automobilisten dus automatisch omlaag (zie figuur 3.10 voor een voorbeeld).



Figuur 3.10: voorbeeld inrichting plein volgens Shared Space

De Shared Space-benadering is in de periode 2004 - 2008 toegepast in zeven proefprojecten. De verwachting is dat de proefprojecten van de partners samen veel kennis en ervaring opleveren op het gebied van ontwerp- en planningsprocessen en bovendien zullen resulteren in een caleidoscoop aan praktische oplossingen. Een internationaal team van experts staat de projectpartners terzijde bij de implementatie van de Shared Space-benadering, detecteert en evalueert belemmeringen in de huidige ontwerp-praktijk en effent tevens de weg naar maatschappelijke en bestuurlijke inbedding.

In Voorst wordt bij de inrichting van verblijfsgebieden gekeken of en hoe dit toegepast kan worden. Hierbij geldt dat de omgeving de mogelijkheid bepaald. In overleg met ruimtelijke vormgeving en groen wordt een geheel plaatje gemaakt, waarbij het verkeer meegenomen wordt. Bijvoorbeeld bij de inrichting van de Veldjes en het Dumeco-terrein zijn al inrichtingsprincipes meegenomen.

3.4.4 Natuurlijk Sturen

"Natuurlijk Sturen" sluit voor een belangrijk deel aan op de principes van "Shared space". Waar "Shared space" doorgaans wordt toegepast binnen de bebouwde kom, zijn de inrichtingsfilosofieën van Natuurlijk Sturen beter toepasbaar op wegen in (verblijfs-)gebieden buiten de bebouwde kom (60 km-zones). Naast de inrichting van de openbare ruimte wordt met Natuurlijk Sturen ook een vernieuwing gebracht in het proces van plannen en ontwerpen. De betrokken sectoren en actoren nemen vanaf het begin actief deel aan het plan- en ontwerpproces.

Natuurlijk Sturen wil de openbare ruimte inrichten op een manier die verstandig en veilig gedrag uitlokt. De beperkte chaos waar hij voor pleit is overigens niet overal toepasbaar. Op snelwegen gaat het prima zo en ook in kleine dorpsstraten is meestal geen sprake van overregulatie. Het gaat om de wegen daartussenin.

In Voorst geldt dat bij de inrichting van wegen buiten de mogelijkheid beoordeeld wordt. Ruimte wordt er gemaakt van het landbouwverkeer, dat vaak grote breedtes vraagt en voor de recreatieve waarden van wegen, waarbij vaak smallere breedtes wenselijk zijn. De middenweg die voor alle weggebruikers gunstig is, wordt dan gezicht en vormgegeven.

3.5 Duurzaam Veilig in Voorst

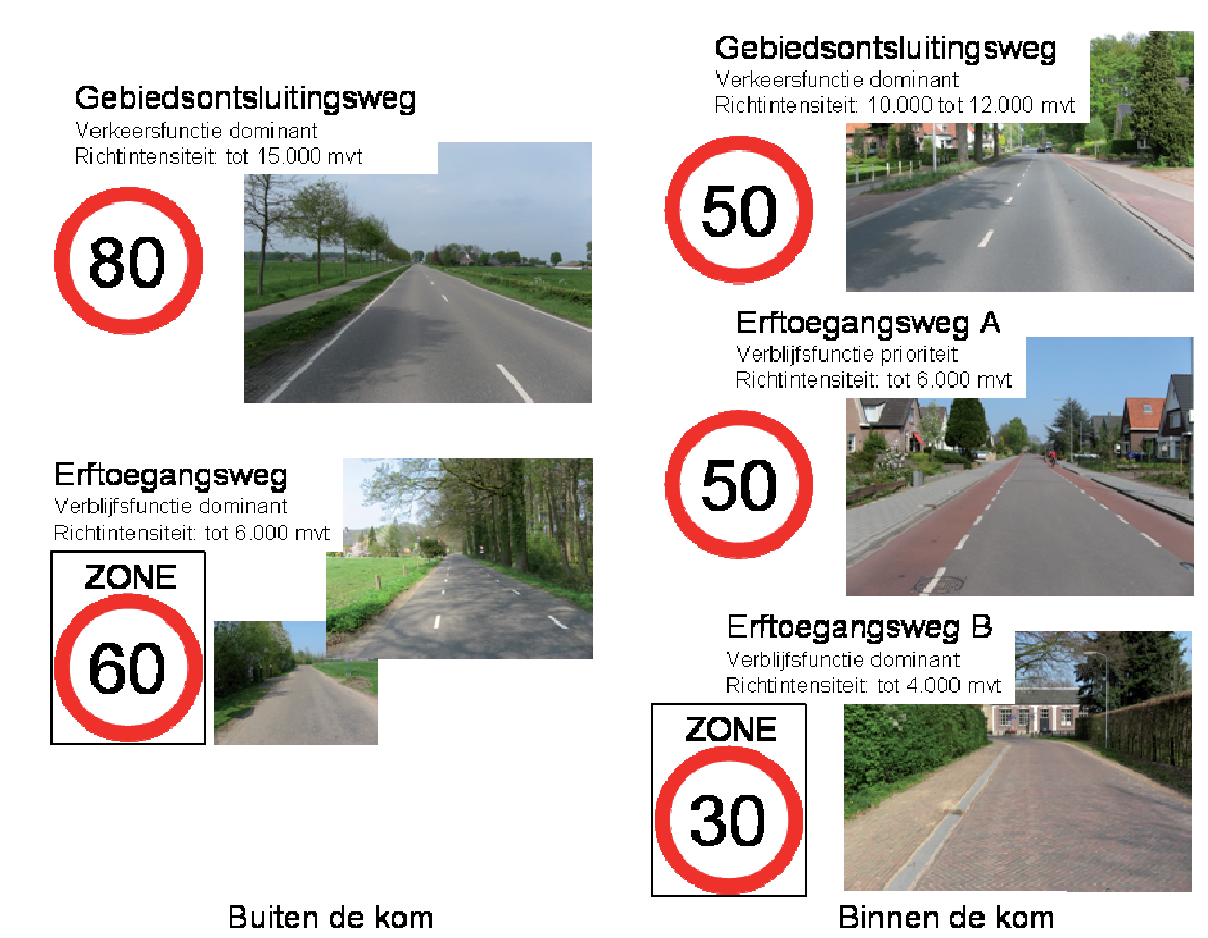
De huidige categorisering van Voorst komt nog niet overeen met de indeling van Duurzaam Veilig. Hierdoor sluiten wij niet meer aan bij de landelijk geldende richtlijnen. Overleg met buurgemeenten en de provincie Gelderland is hiermee lastig geworden. In deze paragraaf wordt de indeling conform Duurzaam Veilig uitgewerkt voor Voorst, in de volgende paragraaf volgt de actualisatie.

Het blijkt in de praktijk niet mogelijk om alle wegen in te delen naar verblijfsgebied of ontsluitingsweg. Een aantal wegen binnen de kom heeft deze functies gecombineerd. Hierbij zijn zowel vele erfaansluitingen als ook doorgaand verkeer. Voor deze wegen is het niet gewenst om een inrichting van puur ontsluitingsweg of puur erftoegangsweg te maken. Daarom is voor deze "tussenwegen" het type erftoegangsweg uitgebreid met een tweede type, namelijk type A en type B. Hierin is erftoegangsweg A de gecombineerde type en erftoegangsweg B de pure erftoegangsweg.

De gemeente Voorst typeert zich als een landelijke gemeente met oog voor haar groene kwaliteiten. Dit komt ook terug in de kenmerken voor de wegen. De intensiteiten die behoren bij de duurzaam-veilig indeling zijn richtintensiteiten, gebaseerd op vergelijkbare wegen in vergelijkbare kernen in Oost-Nederland. Hierbij is rekening gehouden met schaalgrootte en uitstraling van Voorst: landelijk en groen.

Het principe geldt dat hoe lager de orde van de weg, des te meer wordt het verkeer gemengd. Dus geen onderscheid voor fietsers en gemotoriseerd verkeer. Hierbij is ook een lage verkeersintensiteit nodig. Bij een hogere orde weg wordt de verschillende weggebruikers meer gescheiden en kan er meer verkeer over de weg rijden. Toch geldt hierbij dat de kwaliteit van Voorst, namelijk rust en landelijk, ook hierin terugkomt. Uitgangspunt is dat de maximale capaciteit van een weg niet de maat is voor het maximum dat Voorst wil hanteren. Bij een weg tot 12.000 voertuigen per uur komen er gemiddeld per minuut per richting tien voertuigen aan gedurende het drukste uur. Hierbij heeft iemand die de weg wil oversteken nog de mogelijkheid om dit veilig te doen indien er een middengeleider is. Daarom wordt dit aantal binnen de bebouwde kom als maximum aangehouden. Buiten de bebouwde kom is een hogere intensiteit mogelijk omdat daar over het algemeen minder oversteekbewegingen zijn. Bij een intensiteit van 6.000 voertuigen per etmaal komen er in totaal tien voertuigen per minuut in een druk uur aan. Dan kan er ook zonder middengeleider (vluchtheuvel) overgestoken worden.

In figuur 3.11 is de indeling weergegeven met een voorbeeld van wegen binnen onze gemeente. In tabel 3.12 zijn de belangrijkste kenmerken gegeven van de verschillende typen wegen.



Figuur 3.11: Duurzaam Veilig indeling

Type weg	Kom	Voorbeeld	Richtintensiteit	Snelheid	Kenmerk	Fiets
Stroomweg	buiten	A1	> 20.000 mvt/etm ¹	100/120	middenberm	niet
Stroomweg	binnen	Niet in de regio	> 20.000 mvt/etm	70/80	middenberm	niet
Gebiedsontsluitingsweg	buiten	Sluinerweg Zuiderlaan	10.000 - 15.000 mvt/etm	80	1 rijstrook per richting	Fietspaden fietsstroken
Gebiedsontsluitingsweg	binnen	H.W. Iordensweg Rijksstraatweg	10.000 - 12.000 mvt/etm	50/70	1 rijstrook per richting	Fietspaden fietsstroken
Erftoegangsweg	buiten	Zonnenberglaan	tot 6.000 mvt/etm	60	1 rijbaan	Fietsstroken of niets
Erftoegangsweg A	binnen	Beethovenlaan	tot 6.000 mvt/etm	50	1 rijbaan	Fietsstroken of niets
Erftoegangsweg B	binnen	Schoolstraat	tot 4.000 mvt/etm	30	geen markering	gemengd

Tabel 3.12: indeling wegen volgens Duurzaam Veilig

¹ Mvt/etm: aantal motorvoertuigen per etmaal dat de weg passeert, totaal van 2 richtingen.

3.6 Actualisatie Wegenclassificatie

3.6.1 Huidige Wegenclassificatie

In het vigerende verkeersbeleid zoals verwoord in de 'Wegenclassificatie 2000' wordt onderscheid gemaakt in hoofdwegen, (toekomstige) wijkwegen en woonstraten. In onderstaande figuur 3.13 staat de classificatie zoals die in 2000 is vastgesteld.

In de afbeelding is te zien dat de provinciale wegen zijn aangemerkt als ontsluitingsweg en hoofdweg/wijkweg binnen de bebouwde kom. Verder is in en rondom Twello een indeling met hoofdwegen en wijkwegen gemaakt. De overige wegen binnen en buiten de kom hebben een lagere orde categorie gekregen; plattelandsweg ofwel woonstraat. Deze indeling is momenteel ook buiten waar te nemen.

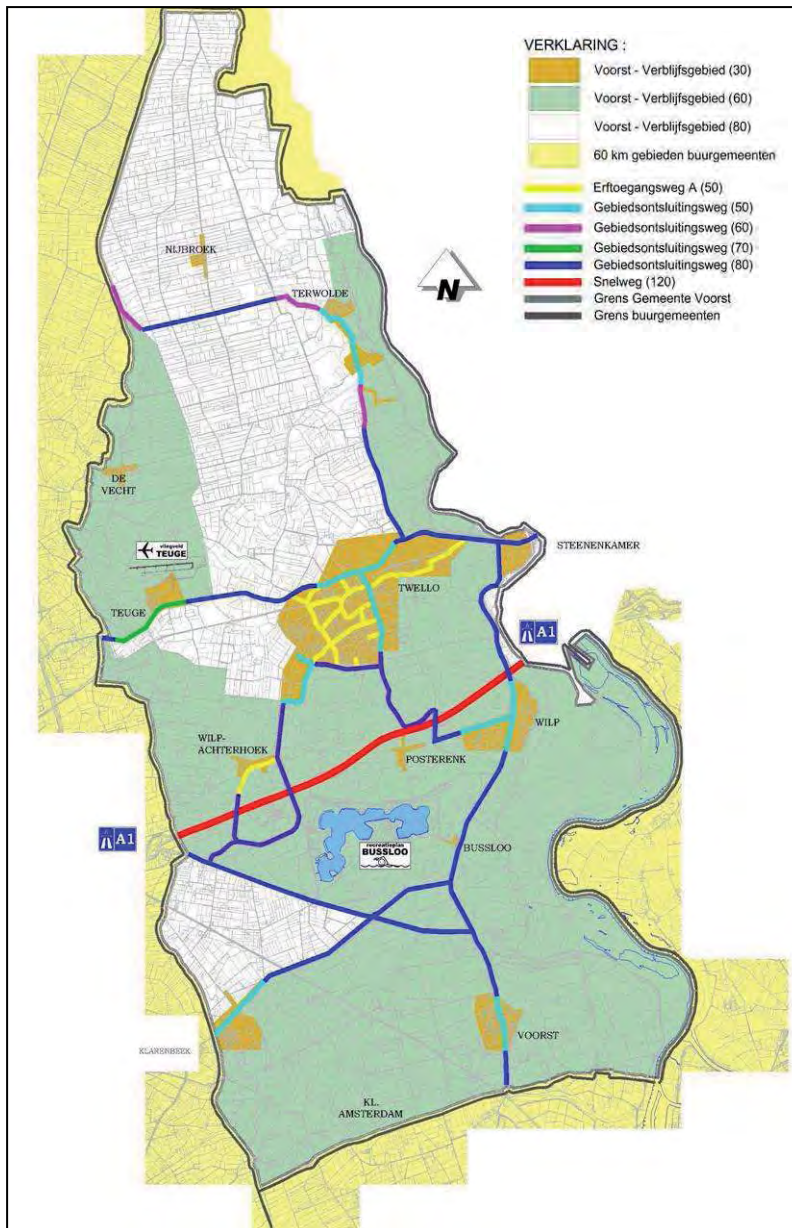


Figuur 3.13: Wegenclassificatie 2000

3.6.2 Actualisatie voor de gehele gemeente

Bij het "omzetten" van de "Wegenclassificatie Voorst 2000" naar de indeling volgens Duurzaam Veilig zijn de hoofdwegen met een dominante verkeersfunctie aangegeven als gebiedsontsluitingswegen. Daarnaast hebben we een categorie wegen binnen de kom waarbij de prioriteit meer ligt op verblijven, maar waar een verkeersfunctie noodzakelijk blijft (verzamelen van verkeer uit buurten en wijken). Deze categorie wordt aangeduid als Erftoegangsweg A. De overige wegen, de woonstraten hebben een dominante verblijfsfunctie, de auto is hier "te gast". Deze behoren tot de categorie Erftoegangsweg B.

De "Wegenclassificatie Voorst 2000" verandert hierdoor feitelijk niet, maar wordt hierdoor wel meer herkenbaar binnen de vigerende Duurzaam Veilig-terminologie. Ook de laatste ontwikkelingen opgenomen, zoals het doortrekken van de Frans Halsstraat in Twello en de discussie over een goede verkeersvoorziening rondom Voorst, zie figuur 3.14 voor de actualisatie van de wegenclassificatie.



Figuur 3.14: wegenclassificatie conform Duurzaam Veilig

Algemeen gesteld geldt dat ruimtelijke ontwikkelingen en een robuuste hoofdinfrastructuur parallel ontwikkeld behoren te worden. Wanneer beide sporen afzonderlijk worden ingevuld, toont de praktijk dat veelal diverse verkeersmaatregelen binnen de bestaande infrastructuur worden genomen om de verkeersdruk het hoofd te bieden en om de verkeersafwikkeling in goede banen te leiden. Echter vaak zonder succes en met het effect dat knelpunten onvoldoende, of slechts ten dele worden opgelost en/of worden verplaatst naar elders.

Voor een aangenaam klimaat op de interne wegen en met inachtneming van de ruimtelijke ontwikkelingen is het belangrijk dat het verkeer zo snel mogelijk de kern verlaat en buitenom wordt geleid.

3.7 Verkeersprognose Voorst

De gemeente Voorst beschikt over een verkeersmodel voor haar gemeente. Het verkeersmodel van Voorst is een unimodaal verkeersmodel dat de intensiteiten van het verkeer (autoverkeer en vrachtverkeer) in een etmaal beschrijft. Unimodaal wil zeggen dat alleen de vervoerwijze auto/vrachtauto wordt beschreven en niet het gebruik van trein en fiets. Het verkeersmodel houdt wel rekening met de vervoerwijzekeuze (fiets, openbaar vervoer, auto - vrachtauto). In het model is onderscheid gemaakt in de ochtendspits en avondspits (twee uur) en de etmaal (24 uur) voor een gemiddelde werkdag. De spitsen zijn hierbij capaciteitsafhankelijk toegedeeld waarbij rekening is gehouden met filevorming.

Het verkeersmodel van de gemeente Voorst beschrijft niet alleen onze gemeente. Omdat Voorst ook verkeersrelaties heeft met haar omgeving, is een groter gebied beschreven dan alleen de gemeente. Hiervoor is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de Stedendriehoek. Voor de Stedendriehoek (driehoek Deventer - Apeldoorn - Zutphen) bestaat een regionaal verkeersmodel, dat weer een verfijning is van een landelijk model (NRM). Hierin zijn de relaties van, naar en in de Stedendriehoek beschreven. Ook zijn de toekomstige verwachtingen ten aanzien van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen van de buurgemeenten op deze wijze opgenomen.

Het verkeersmodel van de Stedendriehoek is verder verfijnd en van meer gedetailleerde informatie voorzien voor Voorst. Zo zijn recente verkeerstellcijfers gebruikt en is de laatste stand van de woningbouwopgave voor de gemeente Voorst toegevoegd. Met het verkeersmodel is een prognose van het verkeer voor 2020 bepaald worden. Het verkeersmodel in 2008 opgesteld en gaat uit van de volgende ontwikkelingen tot 2020, zie tabel 3.15.

	woningen	arbeidsplaatsen
Twello	975	800
Bussloo	20	0
De Vecht	30	0
Klarenbeek	210	0
Nijbroek	25	0
Postenenk	50	0
Terwolde	125	60
Teuge	95	100
Voorst	230	0
Wilp	220	0
Wilp-Achterhoek	35	0
totaal	2.015	968

Tabel 3.15: ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Voorst.

Naast de ruimtelijke ontwikkelingen is uitgegaan van de doorgetrokken Frans Halsstraat in Twello, een nieuwe rondweg bij Voorst en is uitgegaan van een autonome groei. Hierin zijn de niet ruimtelijke en infrastructurele wijzigingen in mobiliteit opgenomen, zoals meer gebruik van autoverkeer, effecten van prijsbeleid enzovoort. Voor de Westelijke Randweg wordt een aparte studie verricht en is momenteel nog niet opgenomen in het verkeersmodel. Zie hiervoor de studies voor de Westelijke Randweg.

Met deze ontwikkelingen is de verkeersintensiteit voor 2020 bepaald. In onderstaande figuur 3.16 staat de groei van het verkeer weergegeven in de periode 2008 tot en met 2020 in motorvoertuigen per etmaal. Met rood is de groei tussen 2008 en 2020 weergegeven.



Figuur 3.16: groei verkeer in periode 2008 - 2020.

Uit de afbeelding is te lezen dat vooral op de snelwegen een grote groei te verwachten is. De groei is circa 25.000 motorvoertuigen per richting op de A1 en 10.000 op de A50. Op de gemeentelijke wegen is een sterke groei te verwachten op de H.W. Iordensweg en de Zuiderlaan. In Twello zie je ook een effect door de doortrekking van de Frans Halsstraat. Vooral de Duistervoordseweg zal hierdoor rustiger worden.

Aan de zuidzijde valt de groei van het verkeer op de provinciale weg N345 op. Mede door de ontwikkeling van de IJsselsprong bij Zutphen is hier een groei tot circa 20.000 motorvoertuigen te verwachten. Overigens is de ligging van een nieuwe weg langs Voorst in deze afbeelding slechts indicatief. Op de plattelandswegen binnen de gemeente is een groei met maximaal circa 1.000 motorvoertuigen te verwachten.

4. Het verkeersbeleid

Het verkeersbeleid van onze gemeente komt niet uit de lucht vallen. In het verleden is ook al beleid geschreven. Dat verkeersbeleid wordt tegen het huidige tijdsbeeld bekeken en naar de huidige ontwikkelingen vertaald om verdere stappen te zetten.

4.1 De richting van het verkeersbeleid

De gemeente Voorst voert al jaren een eenduidig verkeersbeleid. Dit beleid richt zich primair op een goede bereikbaarheid van kernen en voorzieningen, een veilige en leefbare omgeving, een aantrekkelijk centrum en vermindering van verkeersoverlast in de woongebieden. De doorstroming moet gewaarborgd blijven, maar de veiligheid van de weggebruikers mag niet teniet gedaan worden.

De visie is gebaseerd op de volgende beleidsdoelstelling:

"het waarborgen van de bereikbaarheid van woningen, winkels, bedrijven en voorzieningen met zo weinig mogelijk overlast van het verkeer, zo groot mogelijke veiligheid, een doelmatige afwikkeling, optimaal gebruik van de ruimte en zo laag mogelijke kosten".

In 1982 stelde de gemeenteraad de Structuurschets Twello vast, met de richting van het verkeersbeleid. Dit is actueel gebleven in de beleidsnota's Verkeersplan Twello 1990 en de Wegenclassificatie gemeente Voorst 2000. Deze beleidsnota's gaven het verkeers- en vervoerbeleid in Twello voor de middellange termijn weer en zijn nog steeds leidraad voor de ontwikkeling van de wegeninfrastructuur in Twello.

4.2 Visie in hoofdlijnen

Nu er zicht is op de bestaande situatie en de huidige ontwikkelingen ontstaat er een beeld van wat echt van belang is voor Voorst. Dit inzicht vormt de basis voor de uitgangspunten van het nieuwe verkeers- en vervoersbeleid. In essentie gaat het de gemeente om de volgende beleidsuitgangspunten.

Visie uit 2000 handhaven

De Wegencategorisering zoals die in 2000 is opgesteld, kan nog grotendeels in stand worden gehouden voor de toekomst. De visie die de wegcategorisering aangeeft blijft gehandhaafd. Zo blijft het merendeel van de huidige 50 km-wegen als zodanig functioneren. De maat van de verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom is zodanig dat die niet vergroot of verkleind hoeft te worden. Wel wordt de visie verder uitgebreid met de inrichting van verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom. Toentertijd was de noodzaak en behoefte voor de inrichting nog niet eenduidig in de gemeente. Inmiddels is gebleken dat de inrichting gewenst is. Tevens geeft het ongevalbeeld aan dat met name op de 80 km-wegen binnen onze gemeente ongevallen plaatsvinden.

Door verder inrichten van verblijfsgebieden buiten de kom wordt aangesloten op de inrichting van buurgemeenten en zal het aantal ongevallen naar verwachting afnemen. De inrichting van de gebieden volgt in de uitwerking.

Dorpse schaal

De gemeente Voorst bestaat uit twaalf kernen met een groot buitengebied. De kernen hebben allen hun eigenheid die binnen de gemeente sterk gewaardeerd wordt. In overeenstemming met de visie zoals beschreven in de RTV wordt ook in de verkeersruimte gestalte gegeven aan de dorpse schaal. Onderdelen hiervan zijn de inpassing van het lokale verkeer (auto, fiets en voetgangers), het landbouw verkeer en de groene kwaliteit. Het ontmoeten van mensen en een groene omgeving met onder andere bomen zijn onderdelen van de kwaliteit van onze gemeente.

Duurzaam Veilig inrichting

Bij de herinrichting van wegen wordt uitgegaan van de principes van Duurzaam Veilig. Mede hierdoor zijn de wegen door de weggebruikers logisch ingericht en verklaarbaar. De inrichting van de wegen is zodanig dat de weggebruikers "automatisch" de gewenste snelheid rijden. Onderdelen van de inrichting is de situering van de weg, de trottoirs voor voetgangers, het al dan niet aanwezig zijn van fietsvoorzieningen, de breedte van de weg, de markering en de verlichting. Hierbij wordt in eerste instantie aangesloten bij de aanbevelingen van het CROW, zoals de essentiële herkenbaarheidseisen. Per inrichting worden deze aanbevelingen beoordeeld en vertaald naar de lokale situatie.

Verkeersveiligheid

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een contant actiepoint binnen de gemeente. Hieronder wordt verstaan dat plaatsen waar veel ongevallen plaatsvinden worden beoordeeld en indien mogelijk worden verbeterd. Ook bij de herinrichting van wegen en kruispunten is het verbeteren van de verkeersveiligheid een van de onderdelen die meegenomen worden.

Versterken openbaar vervoer en fietsgebruik

Onderdeel van het verkeerssysteem is gebruik van fiets, bus en trein. Deze kunnen als alternatief gebruikt worden voor de auto. Binnen ons beleid is het verbeteren en uitbreiden van het fietsnetwerk een onderdeel. Hierbij geldt zowel het netwerk voor utilitair, dagelijks gebruik door werknemers en scholieren. Ook recreatief gebruik van het netwerk zal waar mogelijk worden uitgebreid om onze groene gemeente te tonen aan bezoekers en bewoners. De bus en trein zullen tenminste op het huidige niveau worden voortgezet.

Ruimtelijke ontwikkelingen natuurlijk invoegen

Binnen de gemeente is een woningbouwopgave van 2.000 woningen tot 2020 en 3.300 woningen tot 2030. Dit zijn forse aantallen waarbij een zorgvuldige afweging van ligging en aantal woningen per locatie beoordeeld wordt. De ruimtelijke opgave zit hier met name in de "dorpse schaal" die gewenst is. De verkeerskundige opgave ligt in het natuurlijk invoegen en aansluiten op de bestaande verkeersinfrastructuur. In principe worden de nieuwe bouwgebieden aangesloten op de bestaande verblijfsgebieden. Hiermee kan een natuurlijke overgang van bestaande en nieuwe woongebieden gecreëerd worden. Het is niet onze voorkeur om nieuwe vrijliggende woongebieden te creëren die geen aansluiting hebben met de bestaande kernen.

Afhandeling vragen van burgers

Door de bewoners van de gemeente Voorst worden geregeld vragen gesteld ten aanzien van de verkeerssituatie bij hun in de buurt. Uitgangspunt is dat die vragen zo spoedig mogelijk worden beantwoord, uiterlijk in de wettelijke termijn. Uitkomst van de beantwoording kan zijn dat nader onderzoek noodzakelijk is, dat niet op korte termijn uitgevoerd wordt. De beantwoording zal altijd in lijn van dit GVVP zijn.

Elk van de beleidsuitgangspunten laat nog een wereld aan keuzes open. De gemeente hecht aan een duidelijke koers. Vanuit deze uitgangspunten zijn in het verkeersbeleid per thema uitgewerkt. Alleen daarmee heeft het GVVP beleidsmatige handvatten voor toekomstige vraagstukken. Deze hoofdlijnen van beleid geven richting aan het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid in de periode 2009 - 2019. Deze concrete doelen geven aan 'wat de gemeente wil met het verkeer in de aankomende jaren.

Het verkeersbeleid van de gehele gemeente is in afbeelding 2 in de bijlage gevisualiseerd. Per kern en het buitengebied volgt hierna een korte beschrijving.

4.3 Per kern

Bussloo

Langs de kern Bussloo loopt de provinciale weg N790. Deze weg ligt buiten de kom en heeft een doorgaande functie voor verkeer tussen Voorst en Wilp en verder. Ter hoogte van de kern ligt de school dicht op deze weg. Het is daarom van belang dat er een goede fietsvoorziening met oversteek komt voor de schoolgaande kinderen. In overleg met de provincie Gelderland zal hier de aankomende tijd aan gewerkt gaan worden.



Voor 2011 heeft de provincie Gelderland de N790 in het onderhoudsprogramma staat. Voorafgaand aan het onderhoud zal beoordeeld worden hoe er met de weg omgegaan moet worden. In dit gemeentelijk GVVP staat de weg als ontsluitingsweg met 80 km aangegeven terwijl de provincie Gelderland de weg als erftoegangsweg met 60 km heeft gecategoriseerd. In overleg met de provincie Gelderland wordt een oplossing bepaald voor deze weg.

Ook ligt er in Bussloo een nieuwbouwoopgave van vijftig woningen tot aan het jaar 2030. Verkeerskundig betekent een dergelijke omvang dat de nieuwbouw geheel binnen het verblijfsgebied wordt opgenomen.

Klarenbeek



In Klarenbeek ligt een opgave voor de bouw van 220 woningen tot aan 2030. In samenwerking met de gemeente Apeldoorn wordt deze opgave uitgewerkt. Voor de woningbouw geldt dat hier het verblijfsklimaat verder uitgewerkt zal worden.

Door Klarenbeek loopt de provinciale weg N789. Deze is door de provincie Gelderland gecategoriseerd als erftoegangsweg (30 km of 60 km). Voor de gemeente is dit echter een ontsluitingsweg (50 km of 80 km) en heeft daardoor een hogere orde. Het is daarom mogelijk om hier in beperkte mate een verblijfsklimaat te creëren ter hoogte van de voorzieningen. De inpassing van de weg binnen de omgeving in relatie tot de verkeersintensiteit is hierbij een belangrijke opgave. Wanneer de provincie Gelderland de weg oppakt voor herinrichting zal in overleg tussen gemeente en provincie Gelderland gekeken worden naar een logische indeling die voor alle weggebruikers en de beide overheden acceptabel is.

Nijbroek

In Nijbroek zullen de aankomende jaren 25 á 30 woningen gebouwd gaan worden. Deze komen aan de westzijde van de bestaande kern. Dit betekent dat het verblijfsgebied hier vergroot wordt. Door de nieuwbouw ontstaat de mogelijkheid om een nieuwe aansluiting te maken op de Middendijk net ten noorden bij het dorps huis. Bij het dorps huis ontstaat hiermee de mogelijkheid om het verblijfsklimaat te versterken, bijvoorbeeld door een dorpsplein te realiseren.



Posterenk



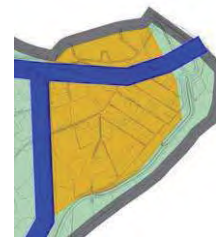
De kern Posterenk is in zijn geheel een verblijfsgebied met een recreatieve poortfunctie naar het recreatiegebied Bussloo. Tot 2030 is er een woningbouwopgave van 85 woningen Dit kan opgenomen worden in het bestaande verblijfsgebied.

Vanuit de RSV is aangegeven dat er bij de aansluiting van de A1, nabij of in Posterenk een toeristisch overstappunt komt. Hierbij kunnen recreanten met de auto aankomen en verder gaan met de fiets. Hoe en waar het

toeristische overstappunt komt, wordt de aankomende jaren verder onderzocht. Voor Posterenk geldt dat de kern dicht bij de A1 is gelegen. Naast de verkeerskundige opgave speelt hier met name de inpassing en het tegengaan van de negatieve milieu-effecten van de A1.

Steenenkamer

Dicht tegen Deventer ligt de kern Steenenkamer. Door Steenenkamer loopt de provinciale weg N344 en aan de westkant ligt de N790. Beide wegen hebben een regionale ontsluitende functie, waarbij de Rijksstraatweg en de Wilhelminabrug door de provincie Gelderland is gecategoriseerd als stadsweg met een ontsluitingsfunctie voor Deventer.



Teuge

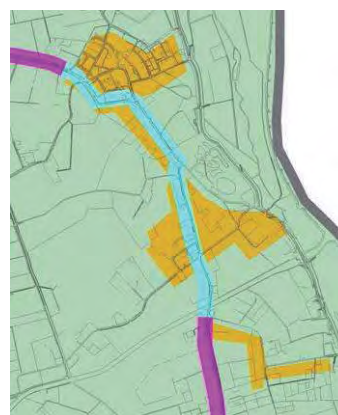


De provinciale weg N344 die Teuge doorsnijdt wordt in 2009 door de provincie Gelderland heringericht. Hierbij is uitgegaan van een inrichting als ontsluitingsweg waarbij de huidige maximum snelheid van 70 km wordt teruggebracht naar een maximum snelheid van 50 km.

De kern Teuge bestaat uit een verblijfsgebied nabij het vliegveld en een gebied bij de Woudweg. Beide gebieden liggen binnen de kom waarbij alleen het deel nabij het vliegveld is opgenomen in een 30 km-zone. Voor de ontsluiting van het vliegveld is het noodzakelijk dat er een weg met een hogere orde komt. Momenteel is dat De Zanden. Met de ontwikkelingen rondom de Fokkerstraat, aan de oostzijde van de kern zal dit wijzigen. Nabij de Fokkerstraat is een opgave voor woningbouw en bedrijvigheid. Door deze ontwikkeling zal de Fokkerstraat de ontsluitende functie van De Zanden overnemen en een gebiedsontsluitingsweg worden. De Zanden wordt dan onderdeel van het 30 km-gebied.

Terwolde

Tot 2020 is er een woningbouwprogramma van 125 woningen volgens de ontwerp-dorpsvisie. Deze woningbouw zal versnipperd in de kern worden opgenomen. Hiermee wordt het verblijfsgebied in de kern vergroot. Onderdeel van de inpassing is de route naar de camping aan de Bandijk. De Wijkseweg en de Kuiperstraat gaan eveneens onderdeel uitmaken van het verblijfsgebied.



De provinciale weg is recent in overleg tussen gemeente, provincie Gelderland en bevolking heringericht. Hierbij is de uitkomst een indeling van 80 km - 60 km - 50 km op de weg. Hiermee wordt recht gedaan aan de doorgaande route in combinatie met een verlaagde snelheid waar dit noodzakelijk is.



Twello

Momenteel loopt er binnen de gemeente een studie naar de nut en noodzaak van een westelijke randweg om Twello. Omdat die studie nu in uitvoering is, wordt de categorisering voor Twello momenteel buiten het GVVP gehouden. Na besluitvorming over de westelijke randweg zal dit GVVP aangevuld worden met Twello.

Wel wordt het verblijfsgebied "Parkerlerweg – Kruisweg" ten noorden van de Rijksstraatweg die nog niet als 30 km/h zijn ingericht, als zodanig ingericht.

De Vecht

De kern is momenteel al opgenomen in een 30 km-gebied. Met de bouw van maximaal veertig woningen tot aan 2030 zal dit verblijfsgebied vergroot worden.



Voorst

In de kern Voorst spelen twee ontwikkelingen. Ten eerste de woningbouwopgave van 230 woningen tot 2020 en 440 woningen tot aan 2030. Deze zal in eerste instantie aan de zuid-westkant worden ontwikkeld. Hierbij kan aangesloten worden op de bestaande verblijfsgebieden in de kern. Bij het zoeken van de nieuwe locaties zal uitbreiden van de verblijfsgebieden onderdeel zijn van de keuze.



De tweede ontwikkeling is de functie en het gebruik van de provinciale weg N345 in Voorst. Momenteel maken al 15.000 voertuigen per dag gebruik van de weg, in de toekomst kan dit oplopen tot 20.000 voertuigen. Deze groei is mede afhankelijk van de regionale ontwikkelingen, zoals de IJsselsprong in Zutphen. Een dergelijke drukke weg binnen de kern is niet gewenst. Het is wenselijk om dit verkeer via een route langs de kern te leiden, zodat de Rijksstraatweg meer een verblijfsfunctie voor Voorst kan krijgen. In bijgaande situatietekening is één van de vier mogelijke oplossingen weergegeven.

In de zomer van 2009 heeft de provincie Gelderland een studie uitgevoerd naar vijf verkeerskundige knelpunten in Gelderland (zie paragraaf 3.2.3). Op basis hiervan is de verkeerssituatie in Voorst als knelpunt aangewezen. In overleg met de provincie Gelderland wordt verder invulling gegeven aan een oplossing voor dit knelpunt.

Wilp



Door Wilp lopen twee provinciale wegen; de Molenallee (N791) en de Rijksstraatweg (N790). Beide zijn gecategoriseerd en ingericht als gebiedsontsluitingsweg met 50 km. De overige, gemeentelijke wegen zijn erftoegangsweg B waar 30 km gereden mag worden.

Tot 2030 is er een woningopgave van 240 woningen, voor 2020 wordt uitgegaan van 75 woningen. De wegen voor deze woningen worden opgenomen in het bestaande verblijfsgebied.

Wilp-Achterhoek

In Wilp-Achterhoek is momenteel alleen de Kievitsweg een verblijfsgebied. Dit gebied kan uitgebreid worden met de aansluitende wegen; de Oud-Lochemseweg en de Zwaluwenweg binnen de kom. In overeenstemming met het leefbaarheidsspoor wordt ook nabij de school het verblijfsgebied uitgebreid. Hiermee wordt de snelheid geremd tot maximaal 30 km per uur en de (sluip-)routes vanaf de Tienmorgen tegengegaan. De nieuwbouw tot circa veertig woningen wordt hierin opgenomen.



4.4 Buitengebied

De weginrichting in het noordelijk deel van de gemeente Voorst (gebied ten noorden van de N344 - Rijksstraatweg Twello) en tussen Klarenbeek en De Kar is hoofdzakelijk - conform het vigerende gemeentelijke verkeersbeleid - ongewijzigd gebleven. Deze agrarische gebieden zijn door de gemeenteraad in 2000 niet aangewezen om in te richten tot 60 km verblijfsgebied in het kader van Duurzaam Veilig. Toentertijd is dat besloten omdat er relatief weinig ongevallen gebeuren en het landbouwverkeer hier een omvangrijker aandeel heeft.

De wegen in deze gebieden kenmerken zich door lange rechtstanden en gelden als verbinding tussen voorzieningen en kernen. De toegestane maximumsnelheid is 80 km per uur. Regelmatig bereiken ons verzoeken om ook (delen van) dit gebied in te richten tot 60 km-zone en af te stemmen op de weginrichting van buurgemeenten omdat er te hard wordt gereden. Dit ondanks regelmatige snelheidscontroles. Concreet betreft het verzoeken van de belangenverenigingen uit Teuge, Terwolde, Nijbroek en De Vecht en gebruikers en aanwonenden van wegen zoals de Veluwesdijk, de Bekendijk, de Kadijk, de Broekstraat, de Goorweg en de Vorstersweg.

Uit de analyse van de ongevallen (paragraaf 2.1) blijken op deze 80 km-wegen buiten de kom veel ongevallen te gebeuren. Om hier de veiligheid te vergroten is een duidelijke inrichting tussen 60 km en 80 km-wegen gewenst. Daar waar gekozen wordt voor 60 km zijn aanvullende maatregelen in de vorm van markering en snelheidsremmers gewenst. Bij 80 km-wegen is een scheiding tussen langzaam verkeer (fietsers en landbouwvoertuigen) en sneller verkeer vanuit verkeerskundige normen en veiligheid nodig. Hiermee kan de veiligheid op 80 km-wegen gewaarborgd worden.

Daarenboven geldt voor de 80 km-plattelandswegen dat de gemeenten Apeldoorn, Epe en Olst-Wijhe de wegen grenzend aan de gemeente Voorst inrichten tot 60 km verblijfsgebied. Met de maximumsnelheid van 80 km in het noordelijk deel van de gemeente Voorst betekent dit in de praktijk dat doorlopende wegen vanaf de gemeentegrens twee snelheidsregimes kennen. Dit draagt niet bij aan een uniforme, herkenbare weginrichting voor de weggebruiker in het kader van Duurzaam Veilig, niet binnen de gemeente Voorst zelf als daarbuiten. Door afstemming met de gemeenten Apeldoorn, Epe en Olst-Wijhe en ook de provincie Gelderland kan er een duidelijk snelregime komen, voor alle weggebruiker. De provincie Gelderland is bezig met het inrichten van 60 km op haar wegen van een ondergeschikt belang, waardoor er een moeilijk uit te leggen verkeerssituatie ontstaat aan de weggebruikers. Dit komt het verkeersgedrag en daarmee de veiligheid ten goede.

Gezien het ongevallenbeeld binnen de gemeente, is het verder inrichten van 60 km-gebieden wenselijk. Hierbij worden de plattelandswegen in de gebieden buiten de bebouwde kom ten noorden van Twello - Teuge en de driehoek N789/N345/gemeentegrens (noord van Klarenbeek) met uitzondering van de provinciale wegen als zodanig ingericht. Hiermee krijgt Voorst een samenhangend en sluitend netwerk van verblijfsgebieden waar 60 km per uur geldt, uitgezonderd die wegen die een doorgaande functie hebben.

Door een dergelijke inrichting tot verblijfsgebied ontstaat er ruimte voor recreatie in de vorm van fietsen en wordt de gemeente aantrekkelijker voor recreatie.

5. De thema's

Om de ontwikkelingen en het verkeersbeleid uit te voeren zijn maatregelen nodig. Hiermee is de gemeente verkeerskundig voorbereid voor de toekomst. In dit hoofdstuk worden aan de hand van een aantal thema's de maatregelen bepaald.

5.1 Verkeersveiligheid

In de afgelopen jaren is het aantal letselgevallen in de gemeente Voorst circa 10% minder ten opzichte van het Gelderse gemiddelde. In het licht van toenemende mobiliteit en versterking van de Stedendriehoek als netwerk heeft verkeersveiligheid permanente aandacht nodig om het bereikte niveau van letselgevallen te handhaven dan wel om de positieve spiraal verder door te trekken.

Maatregel:	uitbreiding verblijfsgebied Wilp-Achterhoek.
Beschrijving:	het verblijfsgebied van Wilp-Achterhoek bestaat momenteel uit de Kievitsweg. Met name de weg Oud-Lochemseweg en de Zwaluwenweg binnen de kom dienen opgenomen te worden in een 30 km-gebied. In uitwerking van het leefbaarheidsspoor komt er nabij de school aan de Zwarte Kolkstraat een verblijfsgebied. Hiermee wordt de snelheid geremd en de (sluip-)routes vanaf de Tienmorgen tegengegaan.
Financieel:	circa € 200.000,--.
Juridisch:	verkeersbesluit 30 km.
Maatregel:	uitbreiding verblijfsgebied Terwolde.
Beschrijving:	het verblijfsgebied van Terwolde is opgesplitst in verblijfswegen en ontsluitingswegen. Het formaat van Terwolde is beperkt van omvang en kan als geheel aangewezen worden als verblijfsgebied, uitgezonderd de provinciale weg. Aandachtspunt bij de uitvoering is de ontsluiting van camping de Scherpenhof. Met deze inrichting kan een prettig leefklimaat binnen de kern gerealiseerd worden. In de uitwerking zullen wij een inrichting volgens Shared Space overwegen.
Financieel:	circa € 200.000,--.
Juridisch:	verkeersbesluit 30 km.
Maatregel:	inrichting verblijfsgebied Parkelerweg - Kruisweg
Beschrijving:	het verblijfsgebied van Parkelerweg – Kruisweg in Twello is momenteel nog niet als zodanig ingericht. Het formaat van dit gebied is zodanig dat het als geheel kan worden aangewezen als verblijfsgebied. Met deze inrichting wordt het laatste verblijfsgebied van Twello als 30 km/h gebied ingericht en kan een prettig leefklimaat binnen de kern worden gerealiseerd.
Financieel:	circa € 100.000,--.
Juridisch:	verkeersbesluit 30 km.
Maatregel:	verder inrichting verblijfsgebieden.
Beschrijving:	vanuit de woonwijken komen regelmatig vragen voor het verder inrichten van 30 km, met aanvullende maatregelen. Momenteel is het inrichten van verblijfsgebieden gekoppeld aan het onderhoud van de wegen. Aanvullend hierop kunnen op pijnpunten extra maatregelen getroffen worden in de vorm van kruispuntplateaus, drempels, wegversmallingen en dergelijke. Op basis van vragen kunnen kleine maatregelen aanvullend uitgevoerd worden.
Financieel:	€ 25.000 per jaar, kleine verkeersmaatregelen en verder meenemen bij groot onderhoud.
Maatregel:	inrichting verblijfsgebied De Vecht.
Beschrijving:	vanuit het leefbaarheidsspoor ligt het verzoek voor onderhoud van de Beentjes en Kerkstraat-Lochemseweg. Binnen het onderhoudsprogramma Infrastructuur wordt de inrichting van het verblijfsgebied verder uitgewerkt.
Financieel:	valt binnen het MIP.

Maatregel:	Bussloo, kruispunt Baron van Wijnbergenlaan – Bussloselaan.
Beschrijving:	doortrekking van het plateau overwegen, en nadere beoordeling van de inrichting 30 km in de kern, conform leefbaarheidspoor punt 5.1, zie paragraaf 3.3.2.
Financieel:	circa € 50.000,--.

Maatregel:	inrichting 60 km-gebieden.
Beschrijving:	hierbij worden de resterende wegen buiten de bebouwde kom ingericht tot 60 km-wegen, conform afbeelding 2. Zowel het gebied ten noorden van N792 (omgeving Nijbroek), ten zuiden van de N792 (zuid van Terwolde) als de driehoek N789/N345/gemeentegrens (noord van Klarenbeek) en wegen die aansluiten op de verblijfsgebieden van de buurgemeenten zoals de Woudweg worden hierbij ingericht tot 60 km. Dit houdt in dat langs de wegen kantmarkering komt en op de kruispunten mogelijk een verkeersremmer bijvoorbeeld in de vorm van een plateau. Indien de weg al een smal profiel heeft kan kantmarkering mogelijk vervallen. Hierbij wordt aangesloten op de visie van de provincie Gelderland, de buurgemeenten en op de landelijke richtlijnen.
Financieel:	circa € 300.000,--.
Juridisch:	verkeersbesluit.

5.1.2 Ongevallocaties

Uit de ongevalanalyse blijkt dat er op een aantal punten meer dan een gemiddeld aantal ongevallen plaatsvinden. In hoofdstuk 2 staan die locaties beschreven.

Ondanks dat er uit deze lijst blijkt dat er meerdere punten zijn met ongevallen, zijn er geen black-spots binnen onze gemeente. Black-spots zijn plaatsen, meestal kruispunten, waar meer dan zes ongevallen met slachtoffers gebeuren in drie jaar. Op basis van het ongevalbeeld van de afgelopen drie jaren worden de gevaarlijke punten nader beoordeeld en eventueel van verkeersveiligheidsmaatregelen voorzien. Tevens wordt elk jaar met bij ontvangst van de nieuwe gegevens een nieuw onderzoek uitgevoerd. Het uitvoeren van maatregelen die volgen uit deze studie zijn niet meegenomen in dit verkeersplan.

Maatregel:	studie naar ongevallocaties.
Beschrijving:	uitvoeren van een ongevalanalyse om de verkeersveiligheid te verbeteren.
Financieel:	geen, intern onderzoek.

Vanuit het leefbaarheidsspoor is het verzoek gekomen voor een rotonde op de kruising Zwarte Kolkstraat - Sluinerweg. Idee hierbij is dat de snelheid op de kruising geremd wordt en de fietsers naar onder andere de school in Wilp-Achterhoek makkelijker de Sluinerweg kunnen oversteken.

De huidige kruising is ruim van opzet. Omdat de kruising al langere tijd geleden is aangelegd, zijn de normen van die tijd gehanteerd voor het ontwerp. Inmiddels is de visie over dergelijke kruisingen gewijzigd en zou een krappere vormgeving meer voor de hand liggen. De Sluinerweg is een gebiedsontsluitingsweg met 80 km per uur en de kruisende wegen kennen een 60 km-regime. Ondanks dat de kruising als gevaarlijk wordt gekenmerkt, wordt dit niet ondersteund door het ongevalbeeld. Op de kruising gebeuren weinig ongevallen. Hierdoor is een forse investering (raming is € 300.000,--, prijspeil 2006) niet kostenefficiënt.

Bovendien heeft een rotonde op deze locatie nog een negatief gevolg. Door de rotonde zal verkeer vanuit Twello afremmen om de kruising op een veilige manier te kunnen nemen. Met die veilige snelheid is het eenvoudig om gelijk rechtsaf te slaan richting Wilp-Achterhoek. Tevens is de route richting de A1 ook korter via Wilp-Achterhoek. Door aanleg van de rotonde zal er mogelijk meer verkeer door Wilp-Achterhoek gaan rijden. Dit is een negatief gevolg van de rotonde waardoor dit geen goede locatie is voor een rotonde.

5.1.3 Subjectieve verkeersveiligheid

Schoolomgeving

Bij de inspraak van de Evaluatienota en de Oriëntatienota is een aantal scholen geweest die gebruik maken van hun inspraakmogelijkheid. Deze scholen geven aan dat de verkeerssituatie bij hun school in hun ogen nog niet optimaal is ondanks de maatregelen die in de periode 2000 - 2005 getroffen zijn bij de scholen.

Feitelijk zijn dit niet de locaties waar ongevallen gebeuren. Maar door de grote hoeveelheid aan ouders en kinderen gedurende een kort moment lijken de schoolomgevingen onveilig. Dit gebeurt op een aantal korte momenten van de dag. In 2005 is er binnen de gemeente een rondgang langs alle scholen geweest voor een verbetering van de verkeersinrichting bij de school. Nu is er vooral behoefte aan het verbeteren van het verkeersgedrag en verkeerskennis. Voor de scholen komt een prioritering, waarbij voor alle scholen een actie-week wordt georganiseerd.

Maatregel:	opstellen schoolweek
Beschrijving:	elke school heeft zijn eigen specifieke verkeerssituatie met halen en brengen. Er kan daarom geen standaardplaatje gemaakt worden voor alle scholen. In overleg met schoolbestuur en verkeersouders kan wel gewerkt worden aan het verbeteren van de veiligheid. Hierbij kan ingestoken worden op de 3 E's: education, engineering en enforcement. Met name door een verkeersactie week te organiseren kan de subjectieve veiligheid verbeterd worden. In aanvulling hierop kunnen beperkte verkeertechnische maatregelen uitgevoerd worden.
Financieel	circa € 100.000,-- voor 17 scholen.

5.1.4 Politiecontrole

Buiten de lokale wegen met periodieke controles komen er regelmatig verzoeken om snelheidscontroles op andere wegen. Vooral voor wegen waar nog een maximumsnelheid van 80 km per uur geldt en in mindere mate wegen met een lagere snelheid. Echter hier geldt dat de politie vanwege beperkte personeelscapaciteit en middelen niet overal en altijd kan controleren. In overleg met de gemeente worden prioriteiten gesteld voor te controleren wegen op basis van ongevallenbeeld en klachten.

Ter ondersteuning van de politie zal de gemeente snelheidsmeters aanschaffen die zijn uitgevoerd met een snelheidsweergave of "lachebekje". Hiermee worden de weggebruikers geattendeerd op hun snelheid waarmee zij geprikkeld worden om zich aan de maximumsnelheid te houden. Ervaringen van Veilig Verkeer Nederland (VVN) hiermee zijn erg positief.

Maatregel:	aanschaf snelheidsmeters.
Beschrijving:	aanschaf snelheidsmeters met een snelheidsweergave of "lachebekje".
Financieel:	circa € 20.000,-- voor meerdere apparaten.

5.2 **Fietsen**

De gemeente wil zich inzetten om het gebruik van de fiets voor lokale en regionale verplaatsingen maximaal te bevorderen. Daarbij wil de gemeente vooral uitgaan van maatregelen die fietsen aantrekkelijker maken - niet van maatregelen die autorijden onaantrekkelijker maken. De gemeente sluit voor het completeren van het fietsnetwerk zo veel mogelijk aan bij de ontwikkelingen binnen de Stedendriehoek en bij de buurgemeenten.

Sinds 2000 wordt door de gemeente de vastgestelde fietsnota uitgewerkt. Onderdelen hiervan zijn directe fietsverbindingen tussen de kernen en recreatieve routes door de fraaie natuurgebieden. Ondanks de recente uitbreidingen van de voorzieningen voor fietser is er nog geen sprake van een compleet, sluitend netwerk binnen de kernen.

Ook in het buitengebied sluiten fietsvoorzieningen nog niet altijd op elkaar aan. Binnen dit GVVP zijn de nog openstaande fietsvoorzieningen uit de Fietsnota opgenomen en uitgebreid met nieuwe fietspaden. Hiermee komt de Fietsnota te vervallen.

De provincie Gelderland en Rijkswaterstaat geven in samenwerking met de betrokken gemeenten invulling aan het project “met de fiets minder file”. Hierbij zijn een aantal routes aangewezen als mogelijkheid om de congestie op het hoofdwegennet te verminderen. In onze regio betreft het de fietsroute Deventer – Apeldoorn om de congestie op de A1 tegen te gaan. Hierbij wordt gekeken naar de route langs de Rijksstraatweg maar ook naar aansluitende en parallelle routes. Vanuit het project is de fietsroute beoordeeld en verder verbeterd. Met name de fietsvoorziening langs de spoorbrug over de Rijksstraatweg (N344) is hierbij als oncomfortabel beoordeeld. Deze brug heeft een zodanig constructie dat voor de fietsers trilling ontstaat. Onderzoek naar het verbeteren van het comfort en indien mogelijk uitvoeren van maatregelen is hierbij gewenst.

Alle eisen en wensen van fietsers worden ondergebracht in vijf hoofdeisen. Deze hoofdeisen worden aangeduid met de volgende trefwoorden.

Samenhang: de fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomst en bestemmingen van fietsers of als onderdeel van een recreatief netwerk.

Directheid: de fietsinfrastructuur biedt de fietsers steeds een zo direct mogelijke route.

Aantrekkelijkheid: de fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is.

Veiligheid: de fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers.

Comfort: de fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk.

In de bijlage, in figuur 3 is een overzicht opgenomen van de fietsvoorzieningen binnen de gehele gemeente. Met geel zijn de routes aangegeven die nog openstaan vanuit de fietsnota, terwijl met oranje de nieuwe routes zijn aangegeven. In blauw en zwart zijn de bestaande voorzieningen weergegeven.

Maatregel:	fietsnetwerk completeren.
Beschrijving:	voor een compleet netwerk van fietsvoorzieningen op utilitair niveau (dagelijks) en recreatief is het noodzakelijk om de ontbrekende schakels op te heffen. Daarnaast zal voor de nieuwe voorzieningen (woonwijken, sport, scholen en dergelijke) het netwerk gecompleteerd moeten worden. In afbeelding 3 zijn de schakels met geel en oranje opgenomen.
Financieel	circa € 100.000,--, verdeeld over meerdere jaren.

Maatregel:	onderzoek naar fietsbrug en indien mogelijk maatregelen
Beschrijving:	vanuit het project “met de fiets minder file” is deze brug beoordeeld als niet comfortabel. Onderzoek naar het verbeteren van het comfort en indien mogelijk uitvoeren van maatregelen is hierbij gewenst.
Financieel	€ 100.000,--

5.3 Openbaar vervoer

De gemeente is geen vervoersautoriteit in de regio, waardoor wij niet rechtstreeks invloed kunnen uitoefenen op eisen die worden gesteld aan de lijnvoering en de dienstregeling van het openbaar vervoer. De gemeente stelt zich wel ten doel lokaal en regionaal openbaar vervoer te stimuleren, maar dan door middel van het voorzien in de juiste randvoorwaarden. Daarnaast wil de gemeente de huidige voorzieningen in stand houden.

5.3.1 Trein en stations

In de afgelopen paar jaar zijn de stations Twello en Voorst - Empe in gebruik genomen, station Klarenbeek is al langer in gebruik. Deze stations krijgen veel reizigers te verwerken. De stationsbusjes zorgen voor een goede aan- en afvoer van reizigers voor deze stations. Mede hierdoor is het openbaar verkeer in de gemeente een belangrijker onderdeel geworden van het verkeer- en vervoerssysteem.

Inmiddels blijkt dat klanten naast gebruik te maken van de bus als vortransport, ook met de fiets of auto doorrijden naar de stations. Hierdoor ontstaat een tekort aan fietsenstallingen en parkeerplaatsen bij de stations. Voor de fiets speelt dit met name op station Twello en voor de auto speelt dat op station Klarenbeek. Om het aandeel openbaar vervoer verder te vergroten, moeten deze voorzieningen verder geoptimaliseerd moeten worden.

Maatregel:	vergroten fietsenstalling en parkeerruimte bij stations Twello en Klarenbeek.
Beschrijving:	in samenwerking met ProRail de parkeerruimte op stations Twello en Klarenbeek beoordelen en eventueel uitbreiden.
Financieel	circa € 100.000,-, gemeentelijke bijdragen (10% van geheel).

5.3.2 Bus en bushaltes

Wij streven naar voldoende doorstromingskwaliteit voor lokaal en regionaal busverkeer door veilige en vlot rijdbare OV-routes. De bediening van het buitengebied en de kernen is met de stationsbus, de stadsbus vanuit Apeldoorn naar Teuge en de regiotaxi. Wij faciliteren een kwalitatief goede bereikbaarheid van het busstation en bushaltes voor fiets en voetgangers. Onderdeel hiervan is het realiseren van goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor ouderen en gehandicapten.

5.4 **Parkeren**

Het autoverkeer maakt een onlosmakelijk deel uit van de samenleving. Daarom wil de gemeente waar redelijkerwijs mogelijk de vraag naar parkeervoorzieningen volgen. Wel moet er aandacht zijn voor de relatie met de omgeving in termen van ruimtebeslag en omgevingskwaliteit.

Voor de nieuwbouw binnen de gemeente wordt aangesloten op de landelijk geldende normen van het CROW. Dit houdt in dat de parkeernorm voor dure woningen minimaal twee parkeerplaatsen per woning bedraagt en voor goedkope en middeldure woningen 1.8 parkeerplaats per woning. Deze norm wordt voor de gehele gemeente aangehouden.

De parkeerbehoefte wordt berekend met behulp van parkeerkencijfers. Deze parkeerkencijfers kwantificeren de parkeervraag per activiteit en gedifferentieerd naar soort omgeving gebied. Met dat aantal parkeerplaatsen kan een gebied of complex in de eigen parkeerbehoefte voorzien. De gemeente Voorst sluit aan bij de door het CROW opgestelde landelijke parkeerkencijfers en hanteert deze als parkeernormen. Deze parkeernormen zijn reële normen die aansluiten bij de werkelijke behoefte. Deze normen gelden voor nieuwe ontwikkelingen en waar mogelijk voor bestaande situaties.

In de bestaande woonwijken neemt het aantal auto's per woning dat op de openbare weg wordt geparkeerd langzaam maar gestaag toe. Steeds vaker krijgt de gemeente vragen om in straten, of delen van woonwijken de hoeveelheid parkeerplaatsen uit te breiden. Wij constateren dat door het toenemende autobezit, het gebruik van garages voor andere doeleinden en bedrijfswagens in de woonwijken de behoefte aan parkeerruimte stijgt. Wij zijn van mening dat bewoners elkaar hierop kunnen aanspreken in plaats van ongebreidelde aanleg van parkeerruimte door de gemeente. De aanleg van meer parkeerruimte gaat vaak ten koste van het groen in de wijk en de stedenbouwkundige kwaliteit. Dat is niet wenselijk omdat het groen en ruimtelijke omgeving bijdraagt aan de leefbaarheid, de uitstraling en de kwaliteit van de wijken.

De samenstelling van bewoners in een wijk is van invloed op de parkeervraag. Vaak wonen in de bestaande woonwijken met een parkeertekort, gezinnen met inwonende volwassen kinderen. Dan is er tijdelijk sprake van een hoger autobezit. Tijdelijk is er dan meer behoefte aan parkeerruimte. De praktijk leert dat na verhuizing van de kinderen de parkeerbehoefte daalt. Het is daarom niet nodig om altijd het aantal parkeerplaatsen uit te breiden binnen de bestaande woonwijken.

Een leidende randvoorwaarde bij het uitbreiden van parkeerplaatsen is de Optimalisatie groenbeheer gemeente Voorst. Hierin wordt per gebied aangegeven wat de ruimtelijke groenstructuur, het centrumgroen, en wijk- en buurtgroen en het overige groen is en wat tot secundair groen of restgroen behoort.

Het Groenstructuurplan is geactualiseerd en geconcretiseerd en in het najaar van 2006 vastgesteld. In het aanpakken van deze problematiek heeft de gemeente als gebiedsbeheerder een signalerende taak. Echter, ook vanuit de bewoners kunnen hiervoor initiatieven ontplooid worden. Uitgangspunt bij het aanpakken van deze problematiek is dat er op wijkniveau oplossingen worden gezocht. Hiermee wordt voorkomen dat oplossingen in de ene straat mogelijk tot een verzwaring van de problemen leiden in een naburige straat. In het spanningveld tussen ruimte voor parkeren en omgevingskwaliteit is géén eenduidige oplossing aan te wijzen. Per gebied moet zorgvuldig worden afgewogen wat de waarde van de omgeving is, ten opzichte van de noodzaak van aanvullende parkeerruimte.

5.5 Mobiliteitsmanagement

Gemeenten kunnen een wezenlijke rol vervullen om mensen, vooral op drukke tijden en plaatsen, te verleiden tot een bewuste keuze voor auto, fiets, openbaar verkeer of een combinatie daarvan.

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen. Wij als gemeente kunnen afspraken maken met bedrijven over de toepassing van mobiliteitsmanagement in het woon-werkverkeer en bij zakelijke reizen. Ook kunnen wij dat doen met organisatoren van evenementen mat als doel de bezoeker te prikkelen om op een andere manier dan met de auto naar het evenement te reizen.

In de Nota Mobiliteit is vastgelegd dat in ieder geval de gemeenten in de stedelijke netwerken afspraken gaan maken met bedrijven voer toepassing van mobiliteitsmanagement. Wij kunnen daarbij gebruik maken het beschikbare instrumentarium (zoals bestemmingsplan, bouwvergunning, milieuvergunning). Telewerken en flexibele werk- en openingstijden kunnen ook onderdeel zijn van de afspraken over de beoogde verbetering van de bereikbaarheid.

Binnen de Stedendriehoek is er een convenant gesloten met de grote steden en de grotere bedrijven over mobiliteitsmanagement. Hiermee worden de grote werkgevers geprikkeld om maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement. Onderdeel hiervan is het werven van lokaal personeel door de lokale bedrijven. Hiermee wordt vermeden dat werknemers in de file komen te staan.

Verder moet iedere gemeente afspraken maken met organisatoren van grote evenementen over te nemen maatregelen om bereikbaarheidsproblemen toe voorkomen dan wel te verminderen en de verkeersoverlast die een evenement veroorzaakt te beperken.

5.6 Ruimtelijke ontwikkelingen

Tot 2030 zal het aantal bedrijven en het aantal woningen toenemen in de gemeente. In de RTV is een groei van circa 2.000 woningen tot 2020 daarna volgt een herijking tot circa 3.000 woningen tot 2030 bepaald. De groei wordt geconcentreerd in een aantal nieuwe gebieden voor wonen en werken. De gemeente wil deze nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen minimaal dezelfde kwaliteit van bereikbaarheid bieden als vergelijkbare gebieden in de gemeente. Daarnaast moet in deze nieuwe gebieden aandacht zijn voor de categorisering en fysieke vormgeving van wegen van, naar en in de omgeving van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

De opgave is om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen veilig en consequent toegankelijk te maken voor auto- en fietsverkeer. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden voorzien van directe en veilige langzaam verkeersverbindingen naar nabije haltevoorzieningen voor het openbaar vervoer, de scholen en de winkels. De categorisering en fysieke vormgeving van wegen van, naar, en in de omgeving van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen sluiten goed aan bij de bestaande wegcategorisering en -inrichting in Voorst. De nieuwe ontwikkelingen kunnen alle opgenomen worden in de bestaande verblijfsgebieden.

Bij de inrichting van de nieuwe ontwikkeling zal altijd maatwerk toegepast worden. Per locatie wordt gezocht naar de meest optimale vormgeving van netwerken en infrastructuur. Hierbij zijn verbindingen tussen bestaande en nieuwe kernen, naar recreatie en doorgaande routes leidend.

5.7 Recreatie en toerisme

Een belangrijke verkeersdeelnemer in de gemeente Voorst zijn de mensen die hier komen recreëren. Zowel met de fiets en lopend naar de kleinschalige voorzieningen als onderweg naar de grote bestemmingen zoals Bussloo, Scherpenhof en vliegveld Teuge, komen veel mensen van buiten de gemeente hierheen. Kenmerk van deze bezoekers is dat zij de gemeente niet kennen en zij meestal met de auto (eventueel met caravan) naar de gemeente toekomen en vervolgens per fiets, auto, bus of te voet hun weg vervolgen. Met name korte, bewegwijzerde routes zijn van belang voor de toeristen. Naast het fietsnetwerk zoals eerder beschreven, is daarom van belang dat er kortsluitingen komen voor de voetgangers.

Maatregel:	voetgangersnetwerk completeren.
Beschrijving:	voor de voetgangers spelen zowel de dagelijkse routes als de recreatieve routes. Voor de dagelijkse routes is het wenselijk dat langs alle wegen binnen de kern een plek voor de voetgangers ingericht wordt. De ruimte voor de voetgangers dient zodanig te zijn dat een voetganger met kinderwagen of een invalidervoertuig hier zonder obstakels gebruik van kan maken. Uitzondering hierop zijn de wegen met alleen een stroomfunctie zoals de Zuiderlaan. Voor de recreatieve voetgangers zijn de wegen nabij het huis van belang, zoals uitgevoerd voor de dagelijkse routes. Daarnaast zijn een aantal solitaire lange afstand wandelingen gewenst.
Financieel:	geen, meenemen bij werkzaamheden.

5.8 Milieu

De gemeente zet zich in om de negatieve effecten op luchtkwaliteit en op geluidshinder tot een minimum te beperken. Het gaat de gemeente minimaal om het voldoen aan wettelijke normen en randvoorwaarden, maar uiteindelijk vooral om rust en schone lucht voor alle inwoners. Helaas is het een gegeven dat het oplossende vermogen van ingrepen in de verkeersstructuur vaak ontoereikend is. Daarom kunnen in de toekomst soms verdergaande ruimtelijke of milieutechnische ingrepen nodig zijn te voldoen aan de wet- en regelgeving.

Voor een kaderstellend plan, zoals dit GVVP, waarbij op hoofdlijnen maatregelen worden opgenomen, hoeft formeel geen onderzoek te worden uitgevoerd naar de milieu-effecten. Een dergelijk onderzoek is pas aan de orde wanneer een concrete maatregel genomen wordt. Bij het beoordelen van de milieu-effecten van ruimtelijke en/of verkeerskundige maatregelen, is het dan wél noodzakelijk om over een instrumentarium te beschikken dat beeldend inzicht kan geven in de verkeers- en milieuaspecten en dat snel de effecten van verschillende soorten maatregelen kan tonen. De gemeente Voorst beschikt hiervoor over een verkeersmilieukaart (VMK). Met dit instrument wordt op basis van de verkeersintensiteiten en aanvullende ruimtelijke gegevens de geluidshinder en luchtverontreiniging berekend en op een heldere manier gepresenteerd. De gegevens van het verkeersmodel zijn direct in te lezen in de VMK, waardoor de effecten van maatregelen snel inzichtelijk worden gemaakt. De VMK kan hierbij op verschillende schaalniveaus worden gebruikt. Bijvoorbeeld voor het vaststellen van de effecten van een wijziging in de hoofdinfrastructuur, maar ook voor het toetsen van een bouwaanvraag.

In de huidige situatie zijn met name op de Rijksweg in Voorst geluidsproblemen. Hiervoor wordt in samenwerking met de provincie Gelderland naar een oplossing gezocht. Mogelijk kan in het kader van de IJsselsprong bij Zutphen een route rond het dorp gerealiseerd worden. Hiermee wordt dit knelpunt opgelost.

Bij het realiseren van nieuwe verkeersgebieden en maatregelen maakt het effect op geluid en trillingen in woningen een integraal onderdeel uit van het ontwerpproces.

De A1 is binnen de gemeente een doorgaande stroomweg van nationaal belang. Echter nabij de A1 is ook woningbouw in de vorm van kernen Wilp-Achterhoek, Posterenk en Wilp en solitaire (woning)bouw. Hierbij wordt met name in de kern Posterenk overlast ondervonden van de A1. Om dit tegen te gaan is het noodzakelijk om in overleg met Rijkswaterstaat te zoeken naar oplossingen om het geluidsprobleem te beperken.

Maatregel:	Posterenk, geluidswerende voorzieningen.
Beschrijving:	structureel overleg met het Rijk over geluidsschermen A1, vanuit leefbaarheidsspoor (punt 5.4, paragraaf 3.3.3).
Financieel:	nog niet bekend.

5.9 Vervoer gevaarlijke stoffen en hulpdiensten

5.9.1 Vervoer gevaarlijke stoffen

De verantwoordelijkheid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is verdeeld over het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Rijkswegen), de provincie Gelderland (provinciale wegen), waterschappen (waterschapswegen) en gemeente (gemeentelijke wegen).

De mogelijkheden tot sturing van het vervoer van gevaarlijke stoffen is beperkt op grond van Europese beginselen en richtlijnen. Het vrij vervoer van goederen moet gewaarborgd zijn. Dit betekent niet dat het vervoer van gevaarlijke stoffen niet aan regels gebonden is. In artikel 11 van de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS) is geregeld dat op het vervoer van gevaarlijke stoffen de verplichting geldt om bebouwde kommen, behoudens in bepaalde gevallen, te vermijden. Daarnaast is de gemeente bevoegd om op haar grondgebied wegen of weggedeelten aan te wijzen waarover routeplichtige gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. Dit is een besluit van het college en moet met borden langs de aan te wijzen route worden aangegeven. Het aanwijzen heeft ook gevolgen voor de overige routes binnen de gemeentegrens. Het transport van routeplichtige gevaarlijke stoffen (zoals LPG en propaan) mag dan nog uitsluitend plaatsvinden over aangewezen wegen. Deze wegen moeten worden gemarkeerd met borden. Voor transport buiten deze wegen kan de gemeente ontheffing verlenen.

Op het gemeentelijke wegennet van de gemeente Voorst bestaan momenteel geen aangewezen routes voor het transport van gevaarlijke stoffen. Hierdoor kunnen voertuigen met gevaarlijke stoffen gebruik maken van alle wegen; met dien verstande dat met minimaal gebruik moet maken van de wegen binnen de bebouwde kom. Om dit te handhaven wordt er geen route aangewezen voor gevaarlijke stoffen. De winst door bepaalde wegen uit te sluiten wordt teniet gedaan door het verhoogde risico op het totaal van de overige wegen. Het geheel voor de kernen wordt hierdoor minder veilig.

5.9.2 Hulpdiensten

De brandweer hanteert een brandweer-routevrij plan, een kaart met daarop aangegeven de belangrijkste aanvalsroutes vanaf de kazerne. De routes op deze kaart dienen zoveel mogelijk vrij te blijven van obstakels om de opkomsttijden van de brandweer binnen de normen te houden. De vormgeving van de infrastructuur dient zoveel mogelijk afgestemd te zijn op het routevrijplan.

Snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels en wegversmallingen, worden in het kader van Duurzaam Veilig toegepast in de verblijfsgebieden (30km/u-zones). Het doel ervan is om de snelheid van regulier gemotoriseerd verkeer te verlagen en daarmee de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid te vergroten. Op nationaal niveau zijn met name in bestaande woonwijken in de afgelopen twintig jaar veel verkeersdrempels toegepast. Vanwege de vaak brede wegen en lange rechtstanden bleken duidelijke fysieke maatregelen nodig om de snelheid van het verkeer te remmen. Drempels zijn in deze gebieden een effectief en relatief goedkoop middel gebleken om een 30 km/u-zone in te richten. In de gemeente Voorst is echter altijd terughoudend mee omgegaan.

De effecten van Duurzaam Veilig zijn inmiddels onomstotelijk aangetoond. In de aanvalsroutes van de hulpdiensten werken de snelheidsremmende maatregelen echter ook voor de hulpdiensten snelheidsremmend en zijn daarmee dus contraproductief voor de burgerveiligheid. Vooral verkeersdrempels zijn voor de hulpdiensten een belangrijke vertragende factor. Op sommige wegen kan hierdoor een spanningsveld ontstaan tussen verkeersveiligheid en algemene veiligheid. Dit geldt met name voor wegen in 30 km/u-zones. Op gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) worden in principe géén snelheidsremmende maatregelen toegepast.

Uitgangspunt voor nieuwe bouwlocaties (woonwijken) is dat er wel conform de principes van Duurzaam Veilig gewerkt wordt, echter zonder daarbij gebruik te maken van drempels. Voor bestaande woonwijken zal moeten worden onderzocht wáár in het brandweer routevrijplan conflicten ontstaan met de visie Duurzaam Veilig. Er zal naar oplossingen gezocht moeten worden. Hierbij kan gedacht worden aan alternatieven voor de drempel zoals bijvoorbeeld wegversmallingen of flexibele drempels, welke alleen snelheidsremmend werken voor lichte voertuigen.

5.10 Monitoring

Monitoring maakt bijsturing mogelijk.

De komende jaren is het van belang om door middel van monitoring te volgen of de maatregelen ook daadwerkelijk hun vruchten afwerpen. Door een goede monitoring is bijsturing van het beleid mogelijk zodat de hoofddoelstellingen gehaald kunnen worden. Het is van belang om de volgende aspecten te monitoren:

- alle klachten, tips en gevoelens over verkeer en vervoer;
- aantal ongevallen, letselongevallen, fietsongevallen en bromfietsongevallen (elk jaar een ongevallenanalyse);
- verkeerstelprogramma op maatgevende wegvakken in de gemeente Voorst.

6. Uitvoeringsprogramma

De maatregelen uit het voorgaande hoofdstuk hebben een bepaalde volgorde in zich. Niet alles hoeft tegelijkertijd uitgevoerd te worden. Welke maatregelen hebben het grootste belang en dienen vlot uitgevoerd te worden en welke kunnen langer op zich wachten.

6.1 Maatregelen

Aan dit laatste deel van het GVVP wordt uitvoering gegeven door middel van concrete maatregelen en projecten. Deze dienen in de komende jaren hun beslag te krijgen. In dit uitvoeringsprogramma zijn de projecten uit het voorgaande hoofdstuk samengenomen en is bij elk van deze projecten een plannings- en kostenindicatie afgegeven. Bij de kosten is uitgegaan van de uitvoeringskosten. Eventuele subsidies of andere financieringen zijn hier niet in opgenomen. Dit worden in een later stadium bepaald. In tabel 6.1 staat het overzicht van de maatregelen.

Nummer	Maatregel	Kosten	Uitvoering
1.	30 km/u Wilp-Achterhoek	€ 200.000,--	2011
2.	30 km/u Terwolde	€ 200.000,--	2012 icm onderhoud
3.	30 km/u Parkelerweg - Kruisweg	€ 100.000,--	2010 icm onderhoud
4.	60 km/u gebied rondom Nijbroek	€ 100.000,--	2011
5.	60 km/u gebied Terwolde-zuid	€ 100.000,--	2010
6.	60 km/u gebied Klarenbeek-noord	€ 100.000,--	2010
7.	Verkeersweek per school	€ 100.000,--	In 5 jaar vanaf 2010
8.	Aanschaf snelheidsmeters	€ 20.000,--	2009
9.	Fietsnetwerk completeren	€ 100.000,--	2013
10.	Onderzoek fietsvoorziening spoorbrug	€ 100.000,--	2010
11.	Stalling bij station Twello en Klarenbeek	€ 100.000,--	2014
12.	Kleine verkeersmaatregelen	€ 25.000,--	2010, ieder jaar
13.	De Vecht	-	2012
14.	Bussloo	€ 50.000,--	2011
15.	Studie ongevallocaties	-	2010, ieder jaar
16.	Voetpadennetwerk	-	icm werkzaamheden
17.	Posterenk geluidsscherm overleg	-	continu
Totaal		€ 1.420.000,--	tot en met 2015

Tabel 6.1: uitvoeringsprogramma

De gezamenlijke kosten van alle voorgestelde projecten zijn geraamd op ruim 1 miljoen euro. Het deel van deze kosten kan worden gedekt uit subsidies of andere externe financiering. Hier is vooralsnog geen rekening mee gehouden. Het kostenaandeel voor de gemeente komt derhalve vooralsnog neer op ruim 1,2 mln. euro tot 2015.

Een aantal van deze kosten zijn al opgenomen in het MIP of de begroting. Zo is voor de aanleg van de fietspaden al geld opgenomen vanuit de Fietsnota 2000 en is de aanschaf van snelheidsmeters ook al opgenomen in de begroting. De gemeentelijke kosten van de projecten waarvoor geen dekking is aangegeven worden aangemerkt als GVVP kosten.

Bij de fasering van de uitvoering van het programma is uitgegaan van de beschikbaarheid van de middelen. Een tekort aan reserveringen betekent niet dat het beleid, of de daaruit volgende programma's, aangepast worden. Het houdt wel in dat er per jaar minder uitgevoerd kan worden en de uitvoeringsprogramma's daardoor langer gaan duren. Met andere woorden: "Geld stuurt het tempo, niet de koers".

6.2 Financiering

De vraag is vervolgens op welke wijze de benodigde middelen worden gevonden. In ieder geval zullen de traditionele financieringsbronnen ten volle moeten worden aangewend. Daarnaast zoekt de gemeente naar aanvullende financieringsmogelijkheden. Een vervolgvraag is wat de financieringsmogelijkheden zijn. De komende jaren wordt van ons verwacht om op zoek te gaan naar traditionele en alternatieve vormen van financiering.

De traditionele financieringsbronnen zijn:

- rijksmiddelen vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstraat (MIT/MIRT);
- rijksmiddelen vanuit het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijk Ordening en Milieu (verstedelijkingsopgave);
- provinciale middelen vanuit de provincie Gelderland (BDU, Fietsplan, andere gedecentraliseerde middelen);
- investeringsbijdragen vanuit ProRail;
- middelen vanuit gemeentelijke fondsen.

Meer alternatieve vormen van financiering zijn:

- het zoeken naar redelijke bijdragen van gebruikers voor financieringsconstructies; op basis van het principe dat "de gebruiker betaalt";
- het zoeken naar een duidelijke afstemming tussen de (maatschappelijke) kosten van een voorziening en de bijdrage van de gebruiker daarvoor;
- waardevermeerdering van grond als gevolg van nieuwe infrastructuur inzetten voor de realisatie van die infrastructuur. De beschikbaarheid van goede infrastructuur is voorwaardelijk voor de ontwikkeling van gebieden; om die reden kan de exploitatie van die gebieden ook bijdragen aan de realisatie van de infrastructuur;
- bijdragen van het bedrijfsleven. Het bedrijfsleven heeft belang bij de realisatie van goede infrastructuur. Dit zou zich kunnen uiten in een bijdrage.

Daarnaast is op 1 juli 2008 de Grondexploitatiewet in werking getreden. Deze wet biedt kort gezegd de gemeente de mogelijkheid om, meer dan voorheen, kosten te verhalen op ontwikkelaars. Hierbij moet onder andere gedacht worden aan bovenwijkse voorzieningen, waaronder infrastructuur. Scholen en kinderopvang vallen daar niet onder. Het verhalen van kosten van bovenwijkse voorzieningen is mogelijk, mits wordt voldaan aan de criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit.

7. Ten slotte

Er is sprake van samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en de realisatie van verkeers- en vervoervoorzieningen. Het is pas zinvol om het verkeers- en vervoersysteem uit te bouwen op het moment dat ruimtelijke ontwikkelingen daarom vragen. Andersom moeten de ruimtelijke ontwikkelingen niet vooruitlopen op het uitbouwen van het verkeers- en vervoersysteem. Een belangrijk punt in dit verband is de onderlinge afhankelijkheid van (infrastructurele) projecten. Zo zijn er maatregelen die bedoeld zijn om ruimte te geven aan autoverkeer, zoals bijvoorbeeld de realisatie van kortsluiting in Nijbroek. Als deze weg er is, kan nabij het dorps huis het verblijfsklimaat versterk worden. Het motto hierbij is eerst ruimte maken en dan pas ruimte invullen.

Het is aan de gemeente om de keuzes in de volgorde te maken. Het uitvoeringsprogramma in hoofdstuk 6 geeft hiervoor een goede aanzet. Uiteraard worden die keuzes mede gestuurd door zaken als markt, politieke en maatschappelijke ontwikkelingen, ambitie en natuurlijk kansen die voorbij komen. De gemeente weegt keuzes voor verkeer en vervoer af in het algemeen belang.

Afbeelding 1: Verkeersongevallen 2005 – 2007

Afbeelding 2: Wegenindeling conform Duurzaam Veilig

Afbeelding 3: Fietsnetwerk