

# Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan

## Ermelo verkeersveilig en bereikbaar!

### concept

projectnr. 156133  
revisie 05  
22 augustus 2006

### Auteur(s)

T.J. Albronda  
J.J. Everaars

### Opdrachtgever

Gemeente Ermelo  
Postbus 500  
3850 AM ERMELO

datum vrijgave

22 08 2006

beschrijving revisie 5

Conceptrapportage

goedkeuring

Albronda

vrijgave

Windhouwer

## Samenvatting

### Doel

Het doel van dit GVVP, het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan, is het vastleggen van de beleidsuitgangspunten voor het verkeer en vervoer in de gemeente Ermelo voor de komende tien jaar, dat aansluit bij de ambities die de gemeente heeft. Nu ontbreekt nog een overkoepelende visie op het verkeer- en vervoer binnen de gemeente Ermelo. Een actueel en integraal verkeers- en vervoersplan is zowel voor het gemeentebestuur van Ermelo als ook voor haar inwoners en bezoekers van belang. Uit oogpunt van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de leefomgeving moet gestreefd worden naar een optimale inrichting van het gemeentelijke wegennet.

### Huidige situatie

Uit de analyse van de huidige situatie en de toekomstige ontwikkelingen valt op te maken dat er knelpunten zijn die de komende jaren om adequate oplossingen vragen. Zo is de bereikbaarheid voor auto, fiets en openbaar vervoer voor verbetering vatbaar, maar ook de parkeersituatie en de subjectieve en objectieve onveilige locaties vragen om aandacht. Uit de verkeersmodelberekening blijkt dat zonder adequate maatregelen de bereikbaarheid van en verkeersveiligheid in Ermelo onder druk kunnen komen te staan. Het is dus van belang hier tijdig op te anticiperen.

### Beleid

Het rijksbeleid, het provinciale beleid en het gemeentelijke beleid vormt het kader waarbinnen het nieuwe gemeentelijke verkeers- en vervoerbeleid gedefinieerd kan worden. Belangrijke aandachtspunten in deze beleidsstukken zijn:

- De centrale gedachte in de visie op verkeer en vervoer is het versterken van de economie (Nota Mobiliteit);
- Mobiliteit mag, duurzaam bereikbaar en zorg voor de leefomgeving en veiligheid (PVVPII);
- Het verbeteren van de ecologische relaties met omliggende gebieden en het terugdringen van de versnippering (regionale structuurvisie Noord-West Veluwe);
- Een ander belangrijk onderdeel zijn de zoekzones. De provincie heeft de regio gevraagd zoekzones vast te stellen voor de verstedelijking voor de periode 2005-2015;
- De gemeentelijke structuurvisie geeft een doorkijk naar de vele nieuwe ontwikkelingen voor woningbouw en bedrijvenlocaties in Ermelo;
- Er zijn al tal van uitgewerkte verkeersnota's zoals het Rijwielpadenplan, Parkeernota en Notitie 30 en 60 wegen.

### Doelstelling GVVP Ermelo 2015

De hoofddoelstelling voor dit verkeers- en vervoerplan is de gemeente bereikbaar en verkeersveilig te maken. Deze doelstelling is niet nieuw, maar borduurt nadrukkelijk voort op de reeds ingeslagen weg. De hoofddoelstelling is vertaald naar acht subdoelstellingen. De gemeenteraad van Ermelo heeft deze doelstellingen in de vorm van de "Kadernota verkeer en vervoer" op 30 november 2005 vastgesteld.

### Bereikbaarheid

1. Een goede doorstroming voor het autoverkeer tussen de kern Ermelo en Harderwijk, de A28 (afrit 11 en 12) en de omliggende kernen;
2. De automobilist, bewoner en recreant, kan het centrum van de van kern Ermelo bereiken via heldere routes en voldoende gratis parkeerplaatsen;
3. Er is een kwalitatief goed utilitair fietsnetwerk én ook voor de recreatieve fietser is een goed netwerk aanwezig;
4. Voetgangers en minder validen krijgen de ruimte in het centrum om zich te verplaatsen en te verblijven;
5. Het openbaar vervoer in Ermelo heeft in 2015 minimaal het huidige kwaliteitsniveau.

### Veiligheid

6. De verkeerveiligheid verbetert door 20% minder slachtoffers in 2015 ten opzichte van 2002 met een projectgerichte aanpak;
7. De verkeersonveiligheid pakken we locatiegericht aan: op blackspots, hoofdwegenstructuur en de fietsstructuur;
8. Verkeerseducatie maakt structureel deel uit van de verkeerveiligheidsaanpak.

De raad heeft een aantal aandachtspunten meegegeven ten aanzien van de prioritering van voorgaande doestellingen. Prioriteit dient achtereenvolgens gegeven te worden aan verkeerveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming, fietsvoorzieningen en handhaving.

### Beleidsprogramma

Het wegennet van Ermelo is ingedeeld in gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Gebiedsontsluitingswegen hebben een belangrijke verkeersfunctie en kennen een snelheid van 50 km/h. De erftoegangswegen zijn de 30 km/h wegen. Bij de indeling van de wegen komt het aspect verkeerveiligheid uit de Kadernota het best tot haar recht, doordat er grote verblijfsgebieden zijn benoemd. Verblijfsgebieden zijn de 30 k/h zones, gelegen tussen de gebiedsontsluitingswegen. Verder wordt een groot deel van de 'grijze' wegen, de wegen waarover in het vigerende categoriseringsplan nog geen keuze is gemaakt, als erftoegangswegen ingericht.

Er zal afstemming plaatsvinden met de provincie en openbaar vervoer dienstverlener voor het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Tevens zal een campagne worden opgezet om het wvg-vervoer en de buurtbus te promoten.

Het stimuleren van de fiets in Ermelo moet ertoe leiden dat de mensen eerder geneigd zullen zijn de fiets te pakken in plaats van de auto. Hierdoor verbetert ook de leefbaarheid in Ermelo door vermindering van geluid- en luchthinder. Hiervoor dienen zowel utilitaire als recreatieve voorzieningen te worden aangelegd. Ook wordt ingezet op meer fietsenstallingen en bewegwijzering.

Het wensbeeld voor de voetgangers richt zich op de verblijfsgebieden en dan met name op het centrum van Ermelo. De looproutes vanaf de zorginstellingen richting het centrum zijn een belangrijke pijler voor de zorgidentiteit die de gemeente wil uitstralen. Maatregelen betreffen met name het verbeteren van de oversteekvoorzieningen en het verwijderen van hinderobjecten op de looproutes.

Een goede bereikbaarheid van het centrum is belangrijk, waarbij ook parkeren van evident belang is. Met betrekking tot parkeren gaat het om een drietal zaken: voldoende vrije parkeerplaatsen, parkeerregulering (gratis parkeren voor bezoekers) en heldere bewegwijzering naar de parkeerlocaties. De bewegwijzering wordt afgestemd op de nieuwe categorisering.

Naast het parkeren in het centrum is het ook belangrijk dat het parkeren in de woongebieden goed is geregeld. De gemeente hanteert dan ook parkeernormen: aantal te realiseren parkeerplaatsen per woning. De parkeerplaatsen dienen zoveel mogelijk op eigen terrein gerealiseerd te worden.

De belangen van leefbaarheid en veiligheid botsen met de belangen voor bevoorrading in het centrum in Ermelo. De gemeente wil de veiligheid en leefbaarheid verbeteren en wil daarom in samenspraak met de ondernemers een plan opstellen om de bevoorrading beter af te stemmen op deze belangen.

Specifiek aandacht vraagt het bedrijventerrein Kerkdennen omdat dit veel vrachtverkeer oplevert op de Hamburgerweg met de nodige problemen tot gevolg. Een herkomstbestemmingsonderzoek moet inzicht te geven in de mogelijkheden voor een alternatieve ontsluiting. Dit onderzoek dient als input voor de actualisatie van de structuurvisie, welke rond 2010 verwacht wordt.

De gemeente wil de verkeersveiligheid verbeteren door actief met de verkeeronveilige locaties aan de slag te gaan en maatregelen te treffen. Naast de fysieke aanpak van onveilige locaties wil de gemeente conform Duurzaam Veilig ook inzetten op het beïnvloeden van het gedrag door middel van educatie, communicatie en handhaving. Dit noemen we ook wel een geïntegreerde aanpak. Er zal een plan worden opgesteld voor permanente verkeerseducatie en ook voor handhaving, waarbij zoveel mogelijk aansluiting gezocht wordt bij de regionale/provinciale aanpak. Tevens zal er structurele aandacht zijn voor het informeren van de bewoners omtrent verkeersgedrag. Tot slot wordt ingezet op veilige schoolomgevingen.

#### Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie zijn een structureel onderdeel van de gemeentelijke verkeer- en vervoersactiviteiten. De monitoring zal plaatsvinden van het verkeersaanbod, de parkeersituatie, de objectieve verkeersveiligheid, van projecten zelf en de verkeersbeleving. Dit levert input voor het eens in de vier jaar bijstellen van de maatregelen in het GVVP.

#### Actieplan 2006-2011

In het Beleidsprogramma zijn een aantal potentiële projecten benoemd die invulling moeten geven aan het te voeren beleid voor de komende tien jaar. Niet alle projecten kunnen direct opgepakt worden. Daarom is het noodzakelijk prioriteiten te stellen. In actieplan 2006-2011 zijn de projecten opgenomen die het eerst opgepakt moeten worden. Er wordt onderscheid gemaakt in maatregelen en projecten die zowel aan de veiligheids- als de bereikbaarheidsdoelstelling bijdragen. Verder zijn er maatregelen die aan of de veiligheids- of de bereikbaarheidsdoelstelling bijdragen. Tot slot worden de projecten in het kader van de monitoring en evaluatie weergegeven.

De kosten voor de projecten worden geraamd op circa € 9,8 miljoen (exclusief BTW). De netto investering valt echter een stuk lager uit, omdat ingeschat is dat er circa € 3,3 miljoen beschikbaar moet zijn in de vorm van subsidies en gezamenlijke uitvoering met het programma groot onderhoud wegen. Voor de periode tot en met 2011 is de netto investering daarom geraamd op circa € 6,5 miljoen. De beschikbare middelen (budgetten en kredieten) zijn voldoende om deze investering op te vangen en bieden tevens nog ruimte om ook de projecten "Fietsvoorziening recreatief Oude Telgterweg" en "Fietspad Telgterweg" (gedeeltelijk) op te pakken. Voor deze projecten moet namelijk in 2007 nog onderzoek gedaan worden om de investeringskosten te kunnen bepalen.

Veiligheid én Bereikbaarheid	Doelstelling *
1. Planvorming / uitvoering herinrichting van de gebiedsontsluitingswegen Putterweg - Harderwijkerweg, inclusief gevaarlijke wegvakken van de Putterweg tussen Hamburgerweg en Nieuwelaan	1, 2, 3, 6, 7
2. Reconstructie Harderwijkerweg, Jacob Catslaan - grens Harderwijk, inclusief gevaarlijke locatie wegvak Harderwijkerweg van de Jacob Catslaan tot de gemeentegrens met Harderwijk	1, 2, 6
3. Aanleg Tweede Verbindingsweg, inclusief fietsvoorziening tussen Drielanden - Ermelo	1, 2, 3, 5, 6
4. Parkeerplaatsen vrachtauto's uitbreiden	2, 6
5. Herinrichting van de gebiedsontsluitingsweg Horsterweg	1, 2, 6
6. Fietsvoorzieningen utilitair Garderenseweg	3, 6
7. Realiseren 30 km/h maatregelen Ermelo centrum	1,2,3,4,6,7
8. Afwaarderen gebiedsontsluitingswegen centrum Ermelo tot 30 km/h wegen (o.a. Dirk Staalweg, Dokter Holtropstraat en Groeneweg)	1, 2, 3, 4, 6, 7
9. Herinrichting van de gebiedsontsluitingsweg Oude Nijkerkerweg - Arendlaan - Volenbeekweg, i.s.m. TweedeVerbindingsweg	1, 7
10. Herinrichting van de gebiedsontsluitingsweg Oude Telgterweg tussen het spoor en de Hamburgerweg (aanleg fietsstroken en langspaarkeerhavens)	1, 7
11. Herinrichting van de gebiedsontsluitingsweg Dokter van Dalelaan (gedeeltelijk)	2, 3, 7
12. Fietsvoorzieningen recreatief Oude Telgterweg (buiten de bebouwde kom)	3, 7
13. Fietspad Telgterweg (buiten de bebouwde kom)	3, 7
Totaal	

Veiligheid	Doelstelling *
14. Maatregelen in bestaande 30km/h Ermelo wijken (totaal circa 30 maatregelen)	3,4,6
15. Maatregelen 30 km/h inrichting Noord Ermelo (i.s.m. Tweede Verbindingsweg)	3,4,6
16. Handhavingplan opstellen en uitvoeren in samenspraak met de politie (4-jaarlijks)	6
17. Continuering opstellen en uitvoeren regionaal plan voor permanente verkeerseducatie (Werkplan Verkeersveiligheid)	8
18. Verkeersveiligheid verbeteren van het kruispunt Telgterweg - Heidelaan - Hamburgerweg - Dr. Holtropstraat - Dr. van Dalelaan;	3,4,7
19. Haalbaarheidsonderzoek fietspaden (Oude) Telgterweg	3, 7
Totaal	

Bereikbaarheid	Doelstelling *
20. Herkomst bestemmingsonderzoek (vracht-)verkeer Kerkdennen	1
21. Opstellen uitvoeringsplan parkeren o.b.v. Parkeernota 2004	2
22. Uitbreiding fietsenstallingen 2 locaties	2, 3
Totaal	

Monitoring en evaluatie	Doelstelling *
23. 1 Keer per 2 jaar monitoren verkeersaanbod	1, 2, M
24. 1 Keer per jaar monitoren verkeersbeleving	M
25. 1 keer per 4 jaar bijstellen maatregelen GVVP	M
26. 1 Keer per 2 jaar monitoren parkeersituatie centrum	2, M
27. 1 Keer per 4 jaar monitoren en bijstellen parkeernormen	2, M
28. Doorlopend monitoren effecten op de doelstellingen in projecten	M
29. Afstemming over openbaar vervoer met provincie en vervoerder	5
30. Periodiek overleg met verkeersouders	6
31. Periodiek overlegwerkgroep verkeer (3VO en politie)	6
32. 1 Keer per jaar monitoren verkeerveiligheid (ongevallengegevens)	6, M
Totaal	

\* 1) doorstroming, 2) bereikbaarheid centrum, 3) fiets, 4) voetgangers, 5) openbaar vervoer, 6) verkeersveiligheid, 7) gevaarlijke locaties, 8) educatie, M) monitoring

	Inhoud	Blz.
	Samenvatting	
1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel van het GVVP	3
1.3	Aanpak	4
1.4	Opbouw van het GVVP	4
2	Beschrijving huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen	5
2.1	Huidige situatie	5
2.1.1	Algemeen	5
2.1.2	Gemotoriseerd verkeer	6
2.1.3	Fietsverkeer	7
2.1.4	Openbaar vervoer	7
2.1.5	Parkeren	7
2.1.6	Veiligheid	8
2.2	Toekomstige ontwikkelingen	10
2.3	Conclusie en knelpuntenkaart	13
3	Beleidskader	16
3.1	Rijksbeleid	16
3.2	Provinciaal beleid	17
3.3	Regionaal beleid	19
3.4	Gemeentelijk beleid	19
4	Het verkeers- en vervoersbeleid tot 2015	23
4.1	Doelstelling	23
4.2	Bereikbaarheid	23
4.2.1	Goede doorstroming autoverkeer	23
4.2.2	Goede bereikbaarheid centrum Ermelo	24
4.2.3	Goed fietsnetwerk en voorzieningen	24
4.2.4	Ruimte voor voetgangers en minder validen	25
4.2.5	Openbaar vervoer behoudt minimaal het huidige kwaliteitsniveau	25
4.3	Verkeersveiligheid	25
4.3.1	20% minder ziekenhuisgewonden met een projectgerichte aanpak	25
4.3.2	Locatiegerichte aanpak verkeersonveiligheid	26
4.3.3	Verkeerseducatie structureel onderdeel van verkeersveiligheidsaanpak	26
4.4	Prioriteit	26
5	Beleidsprogramma	27
5.1	Auto	27
5.2	Openbaar vervoer	31
5.3	Fiets	31
5.4	Voetganger	33
5.5	Parkeren	34
5.6	Goederenvervoer	35
5.7	Verkeersveiligheid	36
5.8	Monitoring en evaluatie	38

6	Actieplan 2006-2011	41
6.1	Prioritering	41
6.2	Projectenlijst 2006-2011	42
6.3	Gemeentelijke begroting	43
7	Hoe verder?	44

#### Bijlagen

1. Verslagen klankbordgroepbijeenkomst
2. Wensbeeld fiets
3. Parkeerbewegwijzering
4. Overzicht reconstructie wegen en gebieden 2000-2006
5. Financieel overzicht projectenlijst

# 1 Inleiding

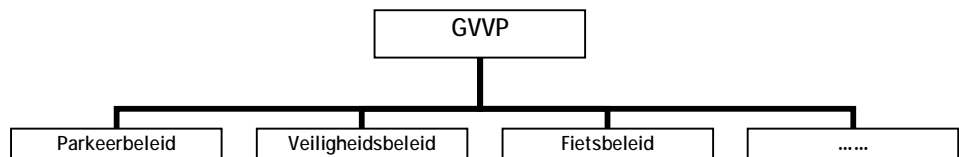
## 1.1 Aanleiding

In dit gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) is het integrale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende 10 jaar beschreven. Er waren verschillende redenen om dit GVVP op te stellen:

De Structuurvisie Ermelo 2015 beschrijft het ruimtelijk toekomstperspectief voor de gemeente Ermelo. Centraal daarin staat een vitaal-groene ontwikkeling met een zorgzame inslag. Ermelo zet in op het instandhouden van het inwonersaantal en daarmee het draagvlak voor voorzieningen, een gevarieerde bevolkingssamenstelling, kunnen voorzien in de eigen woningbehoefte en voldoende ontwikkelingsmogelijkheden voor het plaatselijke bedrijfsleven. Het verkeers- en vervoersbeleid dient hierop afgestemd te worden.

De nationale planwet verkeer en vervoer verplicht iedere gemeente een verkeers- en vervoersplan op te stellen. Het huidige verkeersbeleid ligt vast in het vigerende verkeersveiligheidsplan van 1999. De (ruimtelijke) ontwikkelingen van de afgelopen jaren, de verwachte ontwikkelingen voor de komende jaren, de huidige en toekomstige (verkeers-)knelpunten, maken dat er behoefte is aan een actueel beleidsplan. Het nieuwe plan moet verder gaan dan alleen het verkeersveiligheidsbeleid en samenhang brengen tussen de verschillende verkeersbeleidsthema's, zoals het nieuwe parkeerbeleid, bereikbaarheid en veiligheid.

Ook landelijk heeft de overheid haar verkeers- en vervoersbeleid geactualiseerd. In de Nota Mobiliteit wordt ook op nationaal niveau een nieuw verkeersbeleid uitgezet dat minder restrictief is ten opzichte van automobilititeit. Er wordt erkend dat het zoveel mogelijk inperken van automobilititeit en het stimuleren van alternatieve vervoermiddelen niet leidt tot de duurzame samenleving die men destijds voor ogen had. Ermelo tracht met het nieuwe GVVP aan te sluiten op dit landelijke beleid. Het geactualiseerde GVVP vormt een overkoepelende visie op het verkeer- en vervoer binnen de gemeente Ermelo (zie figuur 1).



Figuur 1 Het GVVP als overkoepelende beleidsnota

## 1.2 Doel van het GVVP

Een actueel en integraal verkeers- en vervoersplan is zowel voor het gemeentebestuur van Ermelo als ook voor haar inwoners en bezoekers van belang. Uit oogpunt van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de leefomgeving moet gestreefd worden naar een optimale inrichting van het gemeentelijke wegennet.

Het doel van het GVVP is het vastleggen van de beleidsuitgangspunten voor het verkeer en vervoer in de gemeente Ermelo voor de komende tien jaar, dat aansluit bij de (ruimtelijke) ambities die de gemeente heeft. Om uitvoering te geven aan deze uitgangspunten wordt in het GVVP een Uitvoeringsprogramma opgenomen waarin een pakket aan maatregelen wordt benoemd. Om de doelstellingen te behalen moet de komende jaren tot uitvoering van deze maatregelen worden overgegaan.

### 1.3 Aanpak

Het GVVP brengt bestaande plannen en notities op het gebied van verkeer en vervoer bij elkaar tot een samenhangend plan. Bij de ontwikkeling van het GVVP is een stapsgewijze benadering met een goede terugkoppeling van de gedane stappen essentieel geweest. De communicatie en interactie met en tussen betrokkenen was hierbij belangrijk. De gemeenteraad wilde haar burgers namelijk nauw betrekken bij het opstellen van het nieuwe GVVP. Via onder meer internet en een schriftelijke enquête is de mening van de burger gepeild. Ook zijn interactieve discussieavonden met bevolking en de klankbordgroep georganiseerd.

Dit was de eerste keer dat de gemeenteraad op een dergelijke interactieve manier naar de mening van de burger heeft gevraagd. Het is voor de volksvertegenwoordiging direct een proef geweest in het kader van het dualisme. Hierin hebben gemeenteraad en college van burgemeester en wethouders een meer gescheiden rol vervuld. Door diverse partijen in het proces te betrekken is getracht zoveel mogelijk draagvlak voor het plan en de daaruit voortvloeiende maatregelen te creëren.

### 1.4 Opbouw van het GVVP

De hoofdstukken "Beschrijving huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen" (hoofdstuk 2) en "Beleidskader" (hoofdstuk 3) vormen de basis voor het integrale verkeers- en vervoersbeleid (hoofdstuk 4). In hoofdstuk 5 leest u de doorvertaling van dit beleid naar de verschillende beleidsthema's. De specifieke maatregelen en het uitvoeringsprogramma voor de komende vier jaar staan in hoofdstuk 6.

## 2 Beschrijving huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen

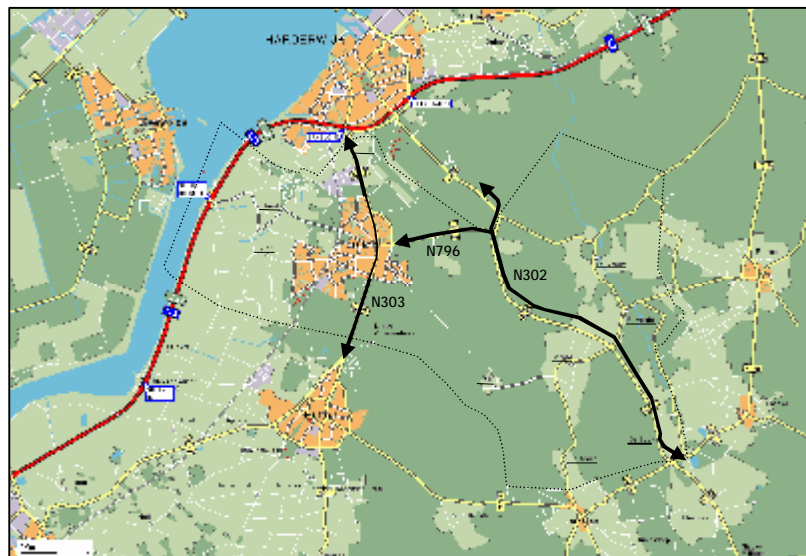
Dit hoofdstuk gaat in op de verkeerssituatie in Ermelo en de knelpunten van dit moment. Tevens is een doorkijk gegeven naar de toekomstige verkeerssituatie als gevolg van nieuwe ontwikkelingen in de gemeente en daarbuiten, zoals de mogelijke omlegging van de N303 ten zuiden van Putten. De gegevens in dit hoofdstuk zijn, naast de gemeentelijke nota's en beleidsstukken, gebaseerd op ervaringen van de gemeentelijke projectgroep, de ingebrachte reacties tijdens de opstelling van de kadernota en de bijeenkomst met de klankbordgroep op 2 maart 2006. Het verslag van die bijeenkomst is opgenomen in bijlage 1.

### 2.1 Huidige situatie

#### 2.1.1 Algemeen

De gemeente Ermelo ligt in het noordwesten van de provincie Gelderland aan het Veluwemeer. Ermelo heeft een oppervlakte van 87,4 km<sup>2</sup> en heeft 26.590 inwoners (op 1 januari 2006). De gemeente bestaat uit een groot buitengebied met drie kernen en een aantal buurschappen. De kernen zijn Ermelo, Horst en Speuld. De buurschappen zijn Drie, Houtdorp, Leuvenum, Staverden en Telgt.

Ermelo: Vitaal, Groen & Zorgzaam. Dat is waar de gemeente Ermelo voor staat. Kenmerkend daarin zijn de ligging aan de rand van de Veluwe en de instellingsterreinen. Deze terreinen hebben grotendeels het karakter van Ermelo bepaald. Ook nu nog spant Ermelo zich in om in 2015 een Bereikbare Toegankelijke en Bruikbare (= BTB)-voorbeeldgemeente te zijn.

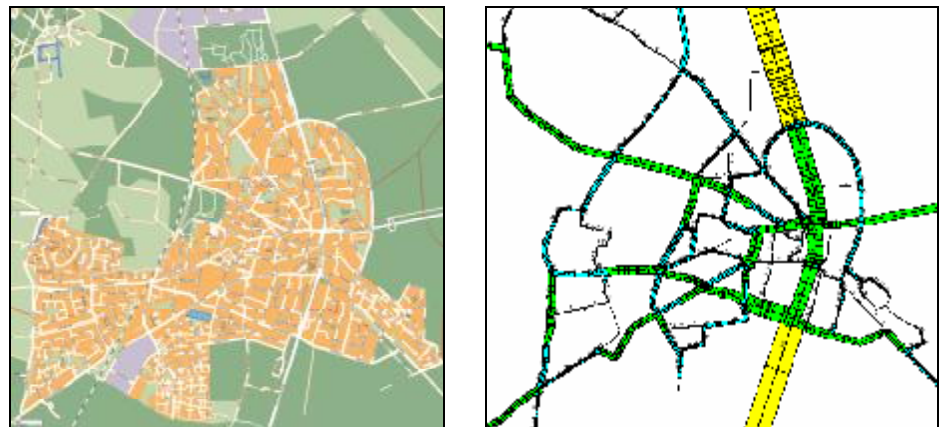


Figuur 2: Hoofdontsluitingsroutes door gemeente Ermelo

Ermelo heeft een aansluiting op de A28, toerit 11 Strand Horst. De belangrijkste route naar de snelweg is echter de Harderwijkerweg (N303) naar toerit 12 Ermelo. De N303, de N302 (Flewoweg) en de N796 (Leuvenumseweg) vormen de belangrijkste regionale routes door de gemeente Ermelo.

### 2.1.2 Gemotoriseerd verkeer

De drukste route binnen de gemeente Ermelo is de Putterweg-Harderwijkerweg. Deze weg loopt door het dorp Ermelo heen. Op het drukste punt buiten de kern tussen de Lokhorstweg en de gemeentegrens met Harderwijk rijden circa 20.000 motorvoertuigen per etmaal en in de kern tussen de Stationsstraat en de Oude Telgterweg circa 10.400 motorvoertuigen (zie figuur 3). In het dorp Ermelo zijn naast de Putterweg-Harderwijkerweg de Stationsstraat-Dirk Staalweg, Hamburgerweg, Telgterweg, Dokter van Dalelaan, Horsterweg en de Oude Telgterweg de meest gebruikte wegen.



Figuur 3 Plattegrond Ermelo en illustratie van de drukte op de weg (2004)

In het centrum van de kern Ermelo gelden restricties voor het bevoorradend verkeer. Dit houdt in dat het laden en lossen alleen mag plaats vinden tijdens de venstertijden. De huidige venstertijden zijn 7.30 tot 11.00 uur van maandag tot en met zaterdag.

De afgelopen jaren zijn diverse knelpunten aangepakt door wegen en gebieden te reconstrueren. Een overzicht van gerealiseerde projecten tussen 2000 en 2006 is weergegeven in bijlage 4. Daarmee zijn we er echter nog niet. Er zijn nog steeds knelpunten die vragen om aandacht, zijn met name de hoge intensiteit op de N303 Putten-Ermelo-Harderwijk, de drukte op de Stationsstraat (rotonde t Weitje) en de Hamburgerweg. Op de Hamburgerweg rijdt tevens veel vrachtverkeer richting het bedrijventerrein Kerkdennen. Daarnaast staat de autobereikbaarheid van het centrum van Ermelo onder druk. Het gaat hierbij met name om de verkeerssituatie op de binnenring rondom het centrum. De huidige inrichting van deze wegen moet auto's/fietsers/laden en lossen en de aanwezigheid van voetgangers mogelijk maken. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties. Daarnaast levert dit problemen op ten aanzien van de doorgang ter plaatse.

### 2.1.3 Fietsverkeer

Begin jaren negentig heeft Ermelo met haar Rijkswielpadenplan sterk ingezet op het realiseren van voorzieningen voor de fiets. Uit de gesignaleerde knelpunten blijkt echter dat er op dit moment nog geen sluitend netwerk aan fietsvoorzieningen aanwezig is. Op een aantal wegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, ontbreken namelijk nog fietsvoorzieningen (fietspaden, fietsstroken, oversteekvoorzieningen, etc.). Ook worden er knelpunten ervaren omtrent het fietsparkeren. Dit is te verspreid rond het centrum aanwezig en niet altijd op de juiste plaats gesitueerd.

Voor de fiets worden een aantal locaties als onveilig ervaren:

- De Oude Nijkerkerweg zowel binnen als buiten de bebouwde kom;
- Telgterweg zowel binnen als buiten de bebouwde kom voor de fietsers vanaf onder andere het pontje uit Zeewolde;
- Oude Telgterweg (buiten de bebouwde kom), het gemotoriseerd verkeer rijdt hard en samen met de vele fietsers van Putten naar Ermelo en vice versa levert dit gevaarlijke situaties op;
- Verkeersonveilige situaties voor fietsende kinderen naar zwembad Calluna op het bedrijventerrein Kerkdennen;
- Grote groepen fietsende scholieren op de Paul Krugerweg en Dirk Staalweg.

### 2.1.4 Openbaar vervoer

Het dorp Ermelo heeft een NS treinstation gelegen op het traject Amersfoort - Zwolle. Elk half uur vertrekt de stoptrein in beide richtingen. Ermelo heeft verder directe en indirecte busverbindingen met Amersfoort, Arnhem, Apeldoorn en Ede. Deze buslijnen rijden vaak elk uur en worden uitgevoerd door de BBA. Het gaat om de volgende lijnen:

- 101S en 620 Amersfoort-Harderwijk;
- 104 Apeldoorn - Harderwijk;
- 105s Harderwijk - Ede;
- 674 Ermelo -Putten (scholierenlijn);
- 675 Hoevelaken Nunspeet (scholierenlijn).

Naast de reguliere buslijnen heeft de gemeente Ermelo een Buurtbus (lijn 501). Deze verzorgt de verbinding tussen Horst-Ermelo-Drie-Speuld-Staverden en Leuvenum.

Daarnaast rijdt in Ermelo ook de regiotaxi Noord-Veluwe, die op afroep deur tot deur verzorgt. Tenslotte is er nog de fiets- en voetveerdienst Horsterveer. Deze vaart tussen Strand Horst Ermelo en Zeewolde. Elk uur kunnen fietsers en wandelaars tegen een kleine vergoeding met dit veer mee. De veerdienst vervult een belangrijke functie voor de schoolgaande jeugd.

Een knelpunt in de huidige openbaar vervoersvoorziening is dat de bussen onder andere het NS station niet meer aandoen. Dit is gekomen door de aanbesteding van het Openbaar Vervoer op de Veluwe in 2004, waarbij de routes zijn gewijzigd.

### 2.1.5 Parkeren

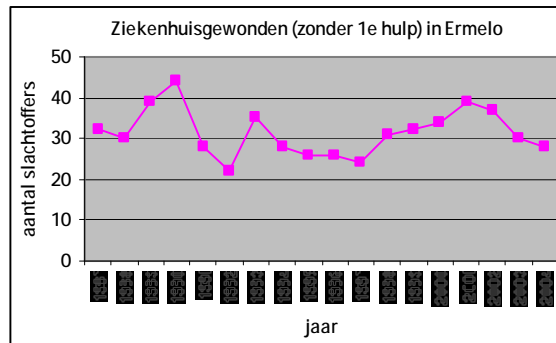
Ermelo kent geen betaald parkeren. Op een viertal locaties is wel een parkeerschijfzone van kracht: in het centrumgebied (ged. Stationsstraat), nabij het gemeentehuis, het stationsgebied en op de parkeerplaats bij de Edah. Er zijn in het centrum als geheel voldoende parkeerplaatsen. Op een aantal specifieke locaties is de parkeerdruk echter wel hoog.

Het parkeren voor vrachtauto's is in de kern van Ermelo verboden, behalve op de daartoe aangewezen locaties. In totaal zijn er drie locaties op bedrijventerreinen beschikbaar (Oude Telgterweg, Kerkdennen, Lokhorstweg).

Knelpunten zijn er in het gebied Stationsstraat-Dokter Holtropstraat-Kernwinkelgebied. Dit gebied kent een hoge parkeerdruk door veel langparkeerders. In de vigerende parkeernota is voorgesteld extra parkeerplaatsen voor langparkeerders te realiseren. Tevens ontstaan er parkeerproblemen op de dinsdagochtend tijdens de markt. Ook is de parkeerdruk hoog op de parkeerterreinen voor vrachtauto's.

### 2.1.6 Veiligheid

In 2003 is de gemeente Ermelo gestart met het duurzaam veilig inrichten van 30 km/uur en 60 km/uur zones om de verkeersveiligheid in de gemeente te verbeteren. De wijk Ermelo West (gebied ten westen van de spoorlijn) is ingericht tot 30 km/uur gebied. De wijk Ermelo Oost (gebied ten oosten van de Putterweg) en Ermelo Zuid (gebied ten zuiden van de Hamburgerweg) zijn wel voorzien van een snelheidsregime van 30 km/uur, maar er zijn geen extra maatregelen getroffen, behalve op de Varenlaan. In Ermelo Zuid geldt op een aantal wegen nog steeds een snelheid van 50 km/uur. Ook op een aantal gebiedsontsluitingswegen, zoals de Hamburgerweg en Telgterweg, zijn de afgelopen jaren verkeersveiligheidsmaatregelen genomen. Het buitengebied ten westen van Ermelo (gebied ten westen van de N303) is als 60 km/h zone ingericht. Dit met uitzondering van de Buitenbrinkweg. Voor deze weg geldt de functie gebiedsontsluitings-weg buiten de bebouwde kom.



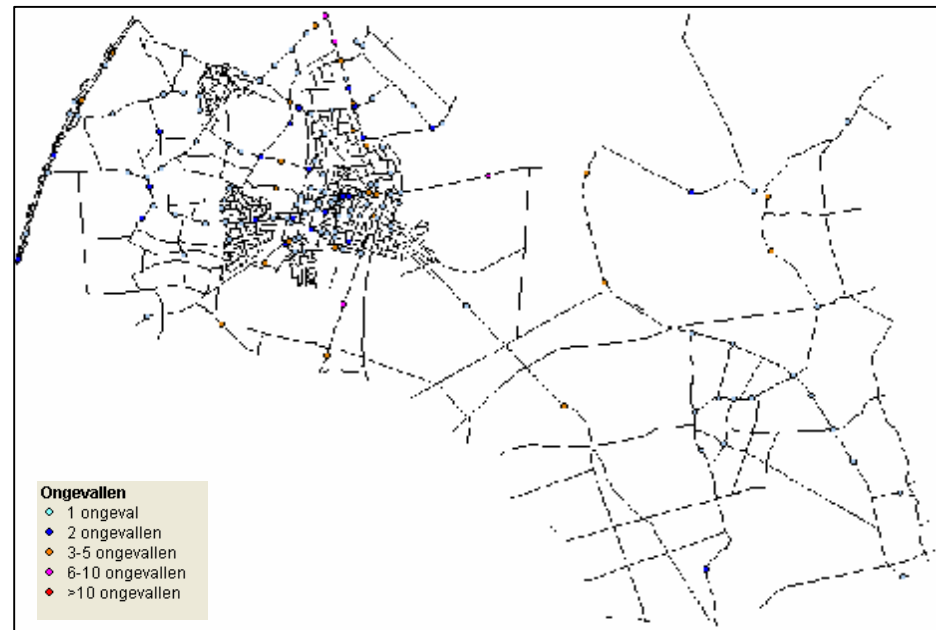
Jaar	doden	ziekenhuis opnamen	Totaal
2000	3	34	37
2001	0	39	39
2002	2	37	39
2003	1	30	31
2004	3	28	31

Figuur 4 Trend aantal ziekenhuisgewonden in de gemeente Ermelo

Dat de extra aandacht die de gemeente heeft gegeven aan het duurzaam veilig inrichten van de wegen zijn vruchten begint af te werpen blijkt wel uit de geregistreerde ongevallen. Deze laten een tendens zien waarbij het aantal ziekenhuisgewonden de afgelopen jaren is afgenomen, nadat het eind jaren negentig was toegenomen (zie figuur 4). Uit de gegevens van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG) blijkt ook dat het totaal aantal slachtoffers daalt. Het aantal slachtoffers is met 8,7% afgenomen in de jaren 1999-2003 vergeleken met de periode 1989-1993.

Uit figuur 5 blijkt dat tussen 2000 en 2003 op een aantal locaties ernstige ongevallen hebben plaatsgevonden, namelijk op de provinciale wegen (aangegeven met P) en wegen in beheer bij de gemeente Ermelo. De vier locaties met de meeste letselongevallen zijn:

1. Kruispunt Harderwijkerweg - Fokko Kortlanglaan, dit punt is in 2003 door de afsluiting van de spoorwegovergang aangepast en daardoor verkeersluw en aanzienlijk verbeterd (P);
2. Wegvak Harderwijkerweg tussen Kalkoenweg en de Fazantlaan, de reconstructie van de Harderwijkerweg is in 2007 (P);
3. Wegvak Putterweg tussen Hamburgerweg en de Jacobslaan (P);
4. Wegvak Leuvenumseweg (P).



Figuur 5 Letselongevallen 2000-2003

Uit de analyse van het ROVG over de jaren 2001-2003 is ook de volgende locatie als zeer gevaarlijk aangemerkt:

- Kruispunt Arendlaan - Oude Nijkerkerweg / Telgterweg, deze is ook als gevaarlijk voor fietsers aangemerkt. In 2005 is op dit kruispunt een plateau gerealiseerd.

Kruispuntlocaties waar twaalf of meer ongevallen zijn gebeurd (2001-2003), maar niet zozeer veel letselongevallen zijn:

- Kruispunt Horsterweg - Oude Nijkerkerweg, hier is inmiddels een plateau aangelegd;
- Kruispunt Julianalaan - Stationsstraat, hier is inmiddels de verkeerscirculatie aangepast;
- Kruispunt Putterweg - Stationsstraat - Leuvenumseweg, hier is inmiddels een rotonde aangelegd;
- Kruispunt Flevoweg (N302) - Leuvenumseweg (N796), hier is inmiddels een rotonde aangelegd (P);
- Kruispunt Harderwijkerweg - Jacob Catslaan, hier is inmiddels een rotonde aangelegd;
- Kruispunt Ericalaan - Putterweg - Hamburgerweg, hier is inmiddels een rotonde aangelegd;
- Kruispunt Heidelaan - Oude Telgterweg;
- Kruispunt Julianalaan - Oude Nijkerkerweg, hier is inmiddels een plateau aangelegd.

De volgende twee wegvakken zijn opgenomen in de ongevallanalyse van het ROVG 2000-2002:

- Wegvak Harderwijkerweg tussen Fokko Kortlanglaan en de Eendenparkweg, de reconstructie van de Harderwijkerweg is in 2007;
- Wegvak Putterweg tussen de Nieuwelaan en de Jacobslaan (P);

Andere knelpunten ten aanzien van de verkeersveiligheid (verblijfsfunctie en oversteekbaarheid) zijn:

- De inrichting van 30 km/h zones moet herkenbaar zijn. In de huidige situatie voldoet de inrichting van een aantal wijken echter niet aan de uitgangspunten die hiervoor gelden;
- Als gevolg van de hoge verkeersintensiteit is de oversteekbaarheid van een aantal wegen in Ermelo verkeersonveilig;
- Het kruispunt Telgterweg - Heidelaan - Hamburgerweg - Dr. Holtropstraat - Dr. van Dalelaan is een subjectief onveilig kruispunt vanwege de vormgeving van het kruispunt, het aantal aansluitingen en de combinatie VRI en AHOB;
- Stationsstraat tussen de rotonde 't Weitje en de Rietlaan;
- Kruispunt Stationsstraat - Dokter van Dalelaan bij het station, het stationsplein is inmiddels heringericht;
- Kruispunt Oude Telgterweg - Volenbeekweg.

Uit overleg met de verkeersouders zijn ook knelpunten ten aanzien van de verkeersveiligheid en de schoolomgeving bekend:

- omgeving basisschool Prins Bernhardschool
- omgeving Beatrixschool
- omgeving Margrietschool
- omgeving Goede Herderschool;
- omgeving Julianaschool.

## 2.2 Toekomstige ontwikkelingen

De gemeente Ermelo is volop in ontwikkeling, zowel op het gebied van woningbouw, bedrijventerreinen, recreatie en infrastructuur. Het gaat om tal van ontwikkelingen die op een of andere manier van invloed zullen zijn op de verkeerssituatie binnen de gemeente Ermelo. Bijgaande kaart geeft aan waar ontwikkelingen te verwachten zijn. De nummers op de kaart (figuur 6) corresponderen met de nummers van de beschrijving van de ontwikkelingen die op de volgende pagina's zijn weergegeven.

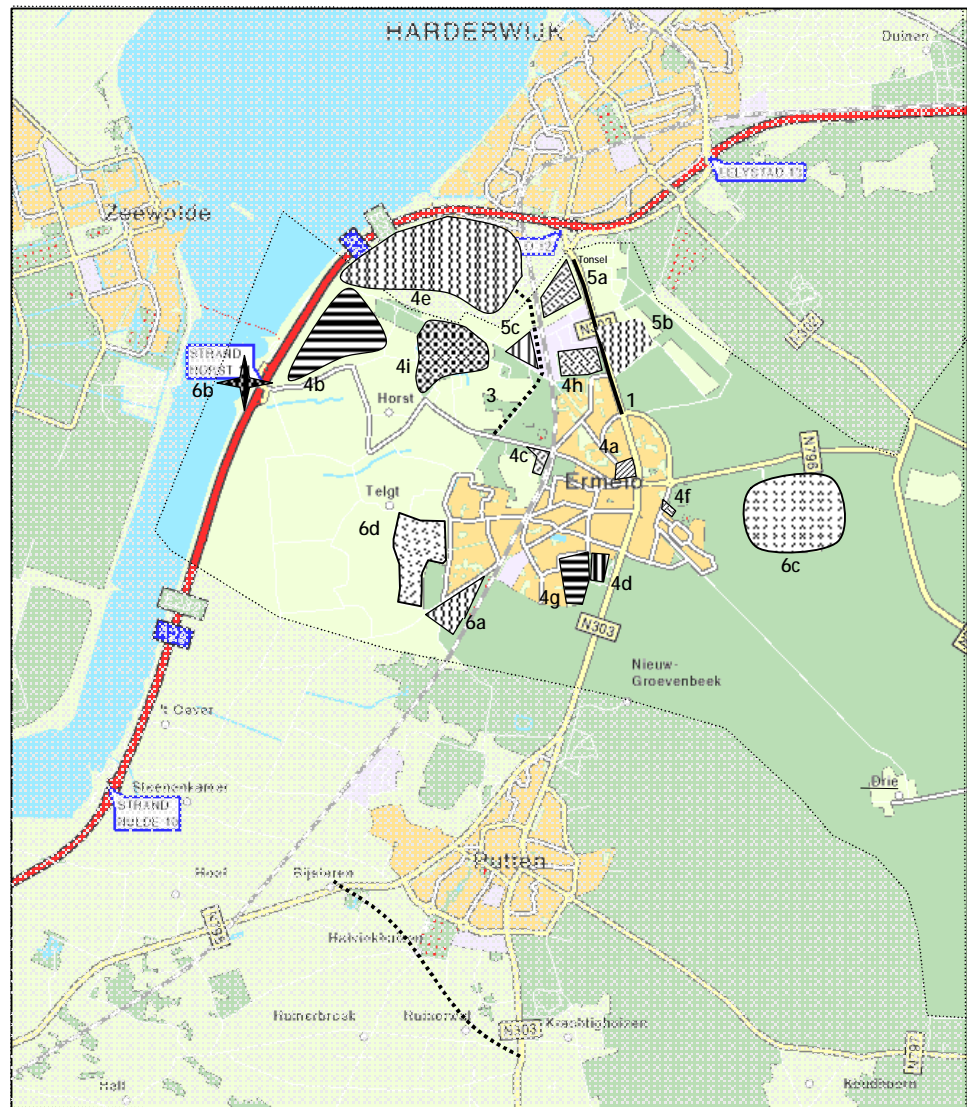
### 1. Reconstructie Harderwijkerweg

In het najaar van 2007 wordt gestart met de reconstructie van de Harderwijkerweg tussen de Jacob Catslaan en de Fokko Kortlanglaan. Dit gedeelte zal door het verplaatsen van de komgrens in zijn geheel 50 km/uur worden. De gereconstrueerde weg moet bijdragen aan een bereikbaarder en veiliger Ermelo. Verder zijn de volgende maatregelen gepland:

- De rijbanen worden door een verhoogde middenberm van elkaar gescheiden en aan beide zijden komt een vrij liggend fietspad;
- Er komen rotondes op de kruispunten met de Lokhorstweg en Prins Hendriklaan;
- De T-splitsing met de Kalkoenweg wordt aangepast;
- Waar nodig worden speciale aanpassingen gemaakt om de bus vlotter te laten doorrijden.

## 2. Omlegging Putten

Een ander project dat van invloed is op de verkeerssituatie in Ermelo is de "omlegging Putten". De provincie Gelderland onderzoekt onder meer samen met de gemeente Putten welke mogelijkheden er zijn voor een omlegging van de N303 ten zuiden van Putten. De nieuwe weg moet de hinder van verkeer in Putten verminderen. In het kader van de omlegging N303 ten zuiden van Putten is een verkeersstudie uitgevoerd. De resultaten hiervan tonen aan dat de situatie in 2020 zal leiden tot capaciteitsproblemen op de N303 Putterweg (gedeelte Putten-Ermelo). Deze problemen zullen zowel bij een autonome verkeersgroei, als ook bij de aanleg van een rondweg ten zuiden van Putten ontstaan. Indien er een doortrekking naar Nulde komt, zal er ook voor Ermelo een acceptabele situatie kunnen ontstaan. Aanvullende maatregelen op de Putterweg zijn echter ook in dat geval nog noodzakelijk.



Figuur 6 Kaart toekomstige ontwikkelingen

### 3. Tweede Verbindingsweg

De Tweede Verbindingsweg vormt een belangrijke verbinding tussen de Randzone Ermelo-Harderwijk en de kern van Ermelo. In samenwerking tussen de gemeenten Ermelo, Harderwijk en de provincie Gelderland is het plan "Infrastructuur Randzone Ermelo - Harderwijk" ontwikkeld. Een plan met als voornaamste doel de intergemeentelijke verkeersverbindingen te doen verbeteren en zorg te dragen voor opvang van toekomstige (verkeers-)ontwikkelingen. Dit plan omvat als één van de belangrijkste peilers het aanleggen van een Tweede Verbindingsweg tussen beide kernen (doortrekken Westerveenweg vanuit Harderwijk).

### 4. Woningbouwprojecten

Woningbouwprojecten die de komende jaren extra verkeersbewegingen zullen genereren zijn bijvoorbeeld:

- De Verbinding, realisatie van circa 170 woningen en 5800 m<sup>2</sup> bvo aan bedrijvigheid;
- Horst Noord, realisatie van circa 130 wooneenheden;
- 1<sup>e</sup> fase Veldwijk, realisatie van circa 60 woningen (is gereed);
- Parc Viventra, realisatie van circa 180 woningen op het terrein van Sonneheerd;
- Drielanden, woningbouwlocatie tussen Ermelo en Harderwijk, circa 3500 woningen (deels gereed)
- TAWEB, realisatie van circa 30 woningen (planvorming);
- D.V.S. terrein, verplaatsen en op huidige locatie realiseren van circa 350 woningen (in ontwikkeling);
- Het Trefpunt, realisatie van circa 200 woningen;
- 's Heerenloo, woningbouw op het instellingsterrein, circa 300 woningen (in ontwikkeling).

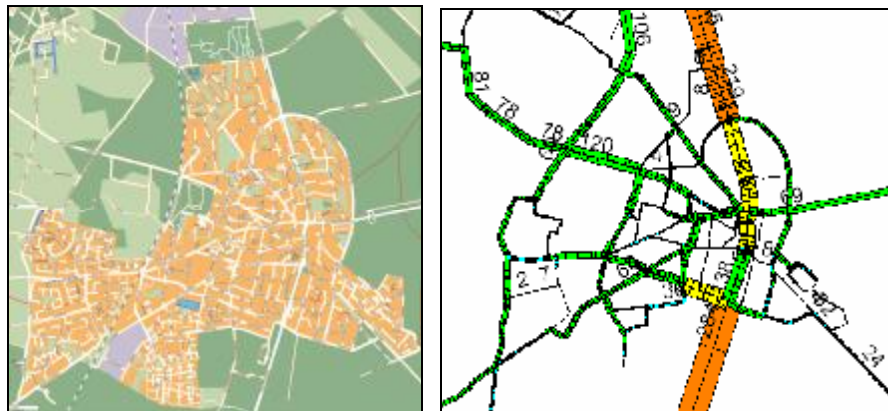
### 5. Bedrijvenlocaties

Er zijn een aantal locaties waar de bedrijvigheid wordt ontwikkeld:

- Veldzicht Noord;
- Tonselseveld;
- De Driehoek, ontwikkeling bedrijven in samenhang met het Tonselseveld en Veldzicht Noord.

### 6. Overige ontwikkelingen

- Zanderij, potentiële locatie voor D.V.S. en andere sportorganisaties;
- Strand Horst, versterken recreatieve aantrekkingskracht;
- generaal Spoor/Jan van Schaffelaar-kazerne, uitbreiding manschappen;
- voorkeursgebied sportdoeleinden.

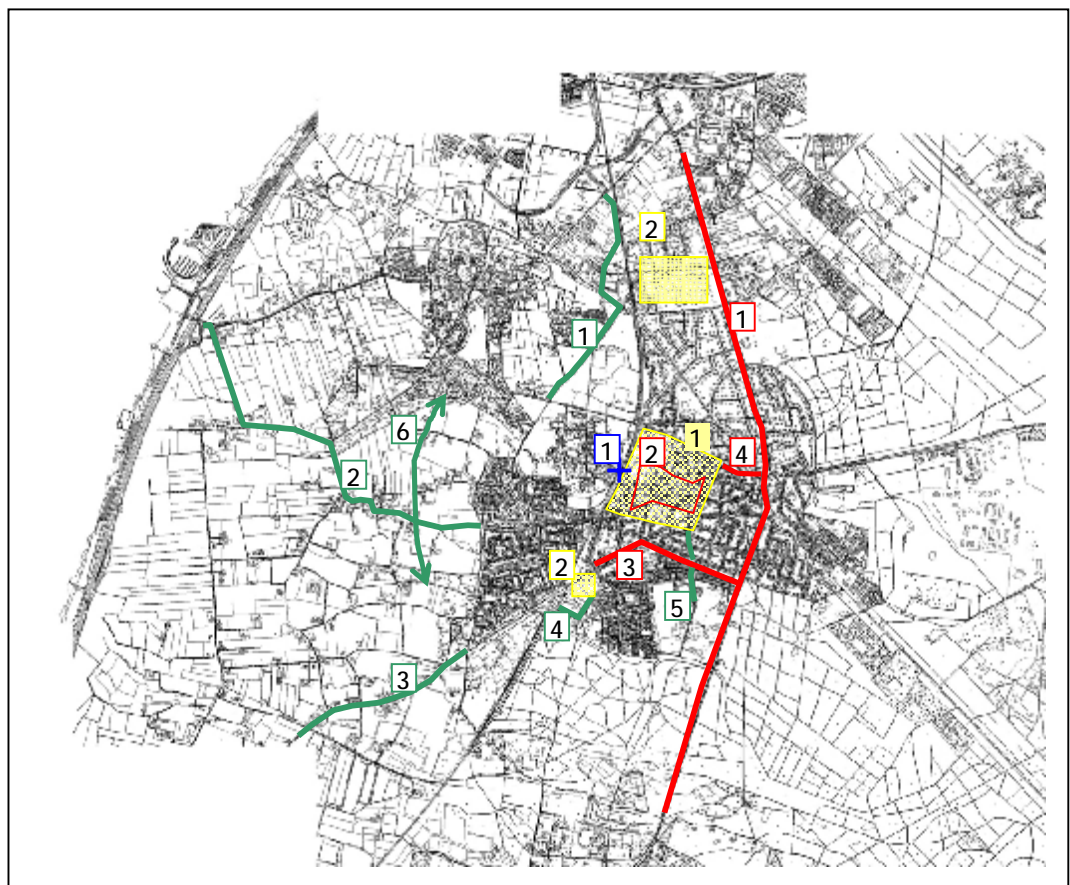


Figuur 7 Etmaalintensiteiten in 2020 (aantallen x100 motorvoertuigen)

Vornoemde ontwikkelingen, maar ook de autonome groei van het autoverkeer leveren extra verkeersbewegingen op. De ontwikkelingen, met uitzondering van de infrastructurele ontwikkelingen (1 tot en met 3) zijn met een verkeersmodel van de gemeente doorgerekend (zie figuur 7). Duidelijk is te zien dat de Harderwijkerweg en de Putterweg de drukste wegen in Ermelo zijn.

## 2.3 Conclusie en knelpuntenkaart

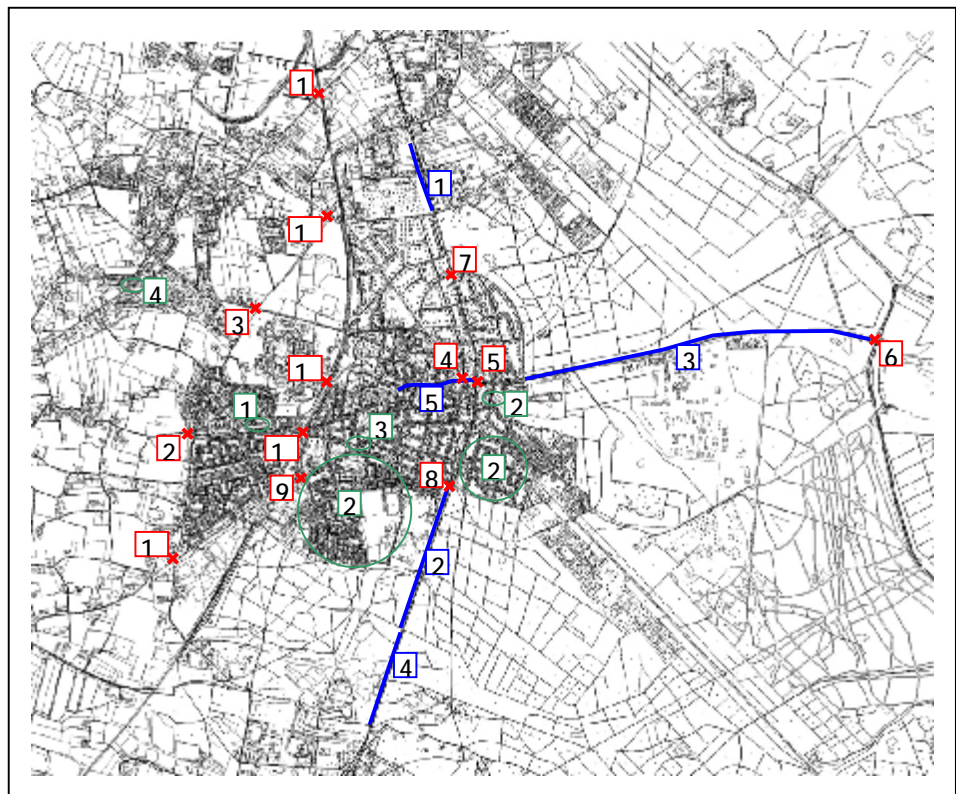
Uit de beschrijving van de huidige situatie en de toekomstige ontwikkelingen valt op te maken dat er nog de nodige knelpunten zijn die de komende jaren om adequate oplossingen vragen. Zo is de bereikbaarheid voor auto, fiets en openbaar vervoer voor verbetering vatbaar, maar ook de parkeersituatie en de subjectieve en objectieve onveilige locaties vragen om aandacht. Uit de verkeersmodelberekening blijkt dat zonder adequate maatregelen de bereikbaarheid van en verkeersveiligheid in Ermelo onder druk kunnen komen te staan. Aandachtspunt hierbij is vooral de Harderwijkerweg-Putterweg. Wanneer we niets doen zullen de toekomstige ontwikkelingen de gesignaleerde knelpunten alleen versterken. Het is dus van belang hier tijdig op te anticiperen. Een overzicht van de gesignaleerde knelpunten is weergegeven op de knelpuntenkaart in figuur 8 en 9.



Figuur 8 Knelpuntenkaart voor gemotoriseerd verkeer (rood), fietsverkeer (groen), openbaarvervoer (blauw) en parkeren (geel)

In figuur 8 staan de volgende knelpunten:

- Gemotoriseerd verkeer (rood):
  1. hoge intensiteit N303;
  2. drukke verkeerssituatie binnenring Ermelo;
  3. veel vrachtverkeer Hamburgerweg
  4. intensiteit Stationsstraat (gedeeltelijk);
- Fietsverkeer (groen):
  1. Oude Nijkerkerweg;
  2. Telgterweg voor de fietsers vanaf de pont;
  3. Oude Telgterweg;
  4. fietsende kinderen naar zwembad Calluna;
  5. groepen scholieren op de Paul Krugerweg/Dirk Staalweg;
  6. ontbreken goede fietsverbinding Ermelo (westzijde) - Harderwijk;
- Openbaar vervoer (blauw):
  1. ontbreken bushalte bij Centraal Station;
- Parkeren (geel):
  1. hoge parkeerdruk winkelgebied;
  2. hoge parkeerdruk op de parkeerterreinen voor vrachtauto's.



Figuur 9 Knelpuntenkaart voor de verkeersveiligheid van wegvakken (blauw), kruispunten (rood) en gebieden (groen)

In figuur 9 zijn de knelpunten met betrekking tot de verkeersveiligheid aangegeven voor wegvakken, kruispunten en gebieden:

- Wegvakken (blauw):
  1. N303 J. Catslaan - gemeentegrens Harderwijk;
  2. Wegvak Putterweg tussen Hamburgerweg en de Jacobslaan;
  3. Wegvak Leuvenumseweg (P);
  4. Wegvak Putterweg tussen de Nieuwelaan en de Jacobslaan;
  5. Stationsstraat tussen de rotonde en de Rietlaan;
- Kruispunten (rood):
  1. Kruispunt Harderwijkerweg - Fokko Kortlanglaan (P);
  2. Kruispunt Arendlaan - Oude Nijkerkerkerweg / Telgterweg;
  3. Kruispunt Horsterweg - Oude Nijkerkerkerweg;
  4. Kruispunt Julianalaan - Stationsstraat;
  5. Kruispunt Putterweg - Stationsstraat - Leuvenumseweg;
  6. Kruispunt Flevoweg (N302) - Leuvenumseweg (N796);
  7. Kruispunt Harderwijkerweg - Jacob Catslaan;
  8. Kruispunt Ericalaan - Putterweg - Hamburgerweg;
  9. Kruispunt Heidelaan - Oude Telgterweg;
  10. Kruispunt Julianalaan - Oude Nijkerkerkerweg;
  11. Kruispunt Telgterweg - Heidelaan - Hamburgerweg - Dr. Holtropstraat - Dr. van Dalelaan;
  12. Kruispunt Stationsstraat - Dokter van Dalelaan bij CS Station;
  13. Kruispunt Oude Telgterweg - Volenbeekweg;
- Gebieden (groen):
  1. rond basisschool Prins Bernhardschool;
  2. omgeving Beatrixschool
  3. omgeving Margrietschool
  4. omgeving Goede Herderschool;
  5. In de huidige situatie voldoet de huidige inrichting van een aantal wijken echter niet aan de uitgangspunten voor 30 km/h zones.

## 3 Beleidskader

De in het vorige hoofdstuk beschreven analyse van de verkeers- en vervoerssituatie in Ermelo, vormt de basis voor het te formuleren verkeer- en vervoerbeleid. In dit hoofdstuk wordt het rijksbeleid, het provinciale beleid en het gemeentelijke beleid behandeld. Dit beleid vormt het kader waarbinnen het nieuwe gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid gedefinieerd kan worden.

### 3.1 Rijksbeleid

#### Nota Mobiliteit

De nationale verkeers- en vervoersvisie staat beschreven in de "Nota Mobiliteit, naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid". De centrale gedachte in de visie op verkeer en vervoer is het versterken van de economie. Mobiliteit is namelijk een noodzakelijke voorwaarde voor economische groei en sociale ontwikkeling in Nederland. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Dit kan alleen door extra samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer te bewerkstelligen.

De Nota Mobiliteit geeft aan welke nationale belangen moeten doorwerken in het decentrale verkeer- en vervoerbeleid. deze centrale kaders gelden voor doorstroming op het rijkswegennet, verkeersveiligheid, openbaar vervoer en (internationale) kaders voor milieu en leefomgeving:

- Betrouwbaar en snel over de weg  
De betrouwbaarheid van de reistijd is in 2020 sterk verbeterd. In 95% van de reizen komt de reiziger op tijd op de bestemming. Op snelwegen kan de reistijd in de spits maximaal anderhalf keer langer duren dan buiten de spits, en op stedelijke ringwegen en niet-autosnelwegen in het beheer van het rijk, twee keer zo lang. Verbetering van de reistijd is mogelijk door een forse impuls van bouw- en benuttingsmaatregelen gebiedsgericht samenwerken en het wegwerken van onderhoudsachterstanden. Ook toepassing van incidentmanagement, verkeersmanagement en route- en reisinformatie leiden tot verbetering.
- De veiligheid permanent verbeteren  
De verkeersveiligheid verbetert ondanks de groei van de mobiliteit. een daling van het aantal verkeersslachtoffers tot 900 doden in 2010 en 640 doden in 2020 per jaar is mogelijk. Met behulp van ketenbenadering zijn bestuurders in staat knelpunten in samenhang te beoordelen en een betere afweging te maken tussen zo veilig mogelijk transport en ruimtelijke- en economische belangen.
- Openbaar vervoer: kracht benutten  
Bij regionaal vervoer zorgt het rijk ervoor dat provincie en WGR-plusregio's maatwerk kunnen leveren in openbaar vervoer in de stedelijke netwerken en dat deze de bereikbaarheid van voorzieningen in heel het land mogelijk kunnen blijven maken.
- Kwaliteit leefomgeving verbeteren  
Alle nationale en internationale afspraken op het gebied van emissiereductie voor verkeer en vervoer worden nageleefd.

### Nota Ruimte

Het hoofddoel van de nota ruimte is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. De nota richt zich hierbij op vier algemene doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en borging van de veiligheid. Net als in de Nota Mobiliteit richt de nota zich op een gebiedsgerichte aanpak waarbij de regie ligt bij de provincies en gemeenten.

### Convenant 'Duurzaam Veilig'

In december 1997 hebben de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Unie van Waterschappen (UvW), het Interprovinciaal Overleg (IPO) en het Rijk hun handtekening gezet onder het Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer om verkeersveiligheid een extra impuls te geven. Bij Duurzaam Veilig is het belangrijk dat de functie (stromen, ontsluiten of verblijven), de vormgeving en het gebruik van de weg op elkaar afgestemd dient te zijn. Drie belangrijk principes voor een duurzaam inrichting zijn:

1. Voorkom onbedoeld gebruik;
2. Voorkom ontmoetingen met grote snelheidsverschillen;
3. Voorkom onzeker gedrag van verkeersdeelnemer.

Enkele voorbeelden van getroffen maatregelen zijn:

- Binnen de bebouwde kom 30 km/uur gebieden invoeren;
- Buiten de bebouwde kom 60 km/uur gebieden invoeren;
- De voorrang op rotondes uniformeren;
- De bromfiets op de rijbaan;
- Fietser, bromfietzers en overige 'langzame' bestuurders voorrang van rechts.

### Door met Duurzaam veilig (2005)

Door met Duurzaam Veilig; nationale verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020 is het vervolg op "Naar een Duurzaam Veilig Wegverkeer". Daar waar nodig zijn in dit vervolg aanpassingen aangebracht omdat wij inmiddels wijzer geworden zijn na de eerste stappen op weg naar een duurzaam veilig wegverkeer. De visie is geactualiseerd vanwege voortschrijdende inzichten en nieuwe ontwikkelingen. Er zijn vijf principes: functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid (van wegomgeving en weggebruikers onderling) en statusonderkenning (door de verkeersdeelnemer). De laatste twee principes zijn nieuw in deze geactualiseerde visie.

## 3.2 Provinciaal beleid

### PVVP-2

Het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2 (PVVP-2) van de provincie Gelderland is op 30 juni 2004 door de Provinciale Staten vastgesteld. De belangrijkste doelstellingen in het PVVP-2 zijn: mobiliteit mag, duurzaam bereikbaar en zorg voor de leefomgeving en veiligheid. Dit sluit voor een groot deel aan op het beleid uit de Nota Mobiliteit. De provincie Gelderland verwacht de veiligheidsdoelstellingen van het rijk in de Nota Mobiliteit niet te halen vanwege de zeer geringe financiële bijdrage van het Rijk. Het PVVP-2 gaat grofweg uit van de doelstellingen van de nieuwe Nota Mobiliteit, maar is afhankelijk van de beschikbare financiële middelen. De provincie stimuleert dan ook een creatieve en gezamenlijke aanpak van de knelpunten.

### Streekplan

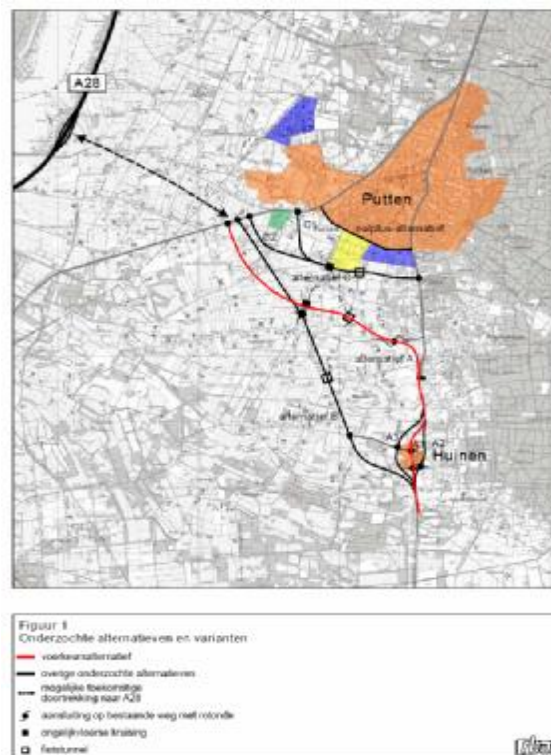
Het Streekplan van de provincie is vastgesteld op 29 juni 2005 en is gebaseerd op de Nota Ruimte van de Rijksoverheid. In het streekplan 'Gelderland 2005' kiest de provincie voor versterking van de ruimtelijke kwaliteit in Gelderland. Dat gebeurt door op provinciaal niveau te sturen op kenmerken en waarden die van provinciaal belang worden geacht: natuur en water ('groenblauw raamwerk'), maar ook de ruimtelijke ontwikkelingen in het 'rode raamwerk' van stedelijke functies en infrastructuur. De rest van de provincie, het 'multifunctioneel gebied', wordt meer dan in het verleden het domein van de gemeenten. Zij werken daartoe samen in regionaal verband. De bemoeienis van de provincie met dit multifunctioneel gebied is beperkt.

Het Veluwemassief vormt het belangrijkste en omvangrijkste onderdeel van de ecologische hoofdstructuur en daarmee van het groenblauwe raamwerk van Gelderland. Inzet is bescherming en ontwikkeling van natuurwaarden, extensivering van menselijke activiteiten (stilte/rust als kernkwaliteit), versterking van de toeristisch-recreatieve kwaliteit en verminderen van de barrièrewerking van verkeerswegen. In deze zin wordt samen met de regio het beleid van 'Veluwe 2010' voortgezet, waarbij vanuit het GMP3 het stimuleringsproject Stilte en Donkerte wordt uitgevoerd.

Een ander belangrijk onderdeel zijn de zoekzones. De provincie heeft de regio gevraagd zoekzones vast te stellen voor de potentiële woningbouwlocaties voor de periode 2005-2015.

### Omlegging Putten

In Putten loopt de N303 dwars door het dorp heen. Het verkeer, waaronder veel vrachtverkeer, zorgt nu al voor verschillende problemen: hinder, opstoppingen, onveilige situaties.



Figuur 10: Tracé's omlegging N303

Die problemen worden in de komende jaren alleen maar groter, want er komt steeds meer verkeer. Dat gaat ten koste van de leefbaarheid in Putten, de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen en de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen. De provincie Gelderland onderzoekt samen met de gemeente Putten welke mogelijkheden er zijn voor een omlegging van de N303 ter hoogte van Putten. De nieuwe weg moet de hinder van verkeer in Putten verminderen. De provincie is in 2004 begonnen met een milieueffectrapportage (MER) als eerste stap naar een nieuwe N303. De provincie Gelderland heeft samen met de gemeente Putten de volgende tracé's geselecteerd (zie figuur 10).

- Tracéalternatief A (voorkeursalternatief): Dit tracé buigt vanaf de bestaande N303, ter hoogte van Huinen, in noordwestelijke richting af en loopt daardoor dicht langs de kern Putten. Uiteindelijk komt het tracé uit op de Nijkerkerstraat;
- Tracéalternatief B: Dit tracé buigt eveneens van de bestaande N303 ter hoogte van Huinen af, echter nu in meer westelijke richting. Het tracé volgt zoveel mogelijk het tracé van de hoogspanningsleiding en komt vervolgens uit op de Nijkerkerstraat.

### 3.3 Regionaal beleid

#### Regionale structuurvisie Noord-Veluwe 2004

De doelstelling voor de regio is: 'zorg dragen voor leefbare gemeenschappen in een hoogwaardige omgeving, waarbij natuur en landschap en leefbaarheid vanuit wederzijds respect met elkaar in evenwicht zijn'. De regio heeft vijf sturingswensen opgesteld voor het bereiken van de regionale hoofddoelstelling:

1. het spanningsveld op de woningmarkt dient opgelost te worden zodat er ruimte is voor met name jongeren en ouderen. Dit zal zoveel mogelijk de sociale participatie in de dorpen ondersteunen;
2. de leefbaarheid en ontwikkelingsmogelijkheden binnen het Veluwemassief dienen sterker in ogenschouw genomen te worden, weliswaar tegen de achtergrond van de te beschermen natuurwaarden. Echt versturende activiteiten moeten worden gesaneerd;
3. er moet richting worden gegeven aan de onzekere toekomst van het landelijk gebied. Concrete en voorstelbare wensbeelden moeten worden gedefinieerd, met de daarbij behorende sturingsmiddelen om het gewaardeerde landschapsbeeld te behouden en te versterken;
4. de recreatieve ontwikkeling dient een stevige en gebiedseigen impuls te krijgen om deze sector vitaal in het zadel te houden;
5. voldoende ontwikkeling in de lokale bedrijvigheid dient behouden te blijven. Hiermee kan leegstroming van dorpen voorkomen worden en de sociale participatie op peil blijven.

In de regionale structuurvisie van de Noord-Veluwe wordt ingezet op het Groei en krimp project, het verbeteren van de ecologische relaties met omliggende gebieden (de wiggens en ecologische poorten) en het terugdringen van de versnippering.

### 3.4 Gemeentelijk beleid

Het beleidskader op gemeentelijk niveau wordt met name gevormd door de Structuurvisie Ermelo 2015 en de Beleidsnotitie verkeer en vervoer 1999-2002. Deze notities bevatten de hoofdlijnen van het ruimtelijke en verkeers- en vervoersbeleid. Daarnaast zijn er diverse uitwerkingsnota's die een nadere uitwerking bevatten van verschillende verkeer- en vervoerthema's. Het gaat hierbij om de Parkeernota 2004, het Rijkwielpadenplan 1992 en de Notities 30 en 60 km-wegen.

### Structuurvisie Ermelo 2015

De Structuurvisie Ermelo 2015 beschrijft het ruimtelijk toekomstperspectief voor de gemeente Ermelo. Centraal daarin staat een vitaal-groene ontwikkeling met een zorgzame inslag. Vitaal heeft betrekking op de sociaal-economische ontplooiingsmogelijkheden van de Ermelose samenleving. Dit wil zeggen instandhouding van het inwoneraantal en daarmee het draagvlak voor voorzieningen, een gevarieerde bevolkingssamenstelling, kunnen voorzien in de eigen woningbehoefte en voldoende ontwikkelingsmogelijkheden voor het plaatselijk bedrijfsleven. De vanouds aanwezige zorgfuncties dragen bij aan de vitaliteit en identiteit van Ermelo en verdienen ook een plaats in de toekomst van Ermelo.

De vitaliteit mag echter niet ten koste gaan van het groene karakter van Ermelo. De ontwikkeling van functies is gebonden aan randvoorwaarden vanuit landschap en natuur. Andersom is de voorgestane vitaal-groene ontwikkeling veelal ook een voorwaarde voor de instandhouding van het groene karakter van Ermelo. De ontwikkeling van vitale functies kan win-winsituaties voor natuur en landschap opleveren. Daarmee garandeert de vitaal-groene ontwikkeling behoud en ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden in de regio, zoals door rijk en provincie worden nagestreefd. Met deze ontwikkelingsrichting wil Ermelo ook haar positie als sterke groene gemeente handhaven en zich (blijven) onderscheiden ten opzichte van het stedelijke Harderwijk en het meer agrarisch georiënteerde Putten.

Voor wat betreft verkeer en vervoer beschrijft de structuurvisie het volgende:

1. De 'zorgzame' inslag van Ermelo moet de bereikbaarheid voor en veiligheid van kwetsbare groepen waarborgen, waaronder groepen gehandicapten en andere niet-automobile verkeersdeelnemers (scholieren, ouders, etc);
2. Voor de wegenstructuur wordt onderscheid gemaakt in hoofdwegen, ontsluitende en overige wegen;
3. Omtrent het openbaar vervoer wordt naast de bestaande voorzieningen aandacht besteed aan collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV), waarmee een bijdrage kan worden geleverd aan het streven het autogebruik te verminderen en aan waarborging van de bereikbaarheid voor minder mobiele doelgroepen;
4. Aanbevolen wordt zowel voor utilitair als recreatief fietsverkeer fietsroutes te verbeteren en nieuwe routes aan te leggen. Voorts wordt aandacht besteed aan de voorziene fietsverbinding met Drielanden, de verbinding met Strand Horst en de verbindingen vanuit agrarisch gebied;
5. Speciale aandacht wordt gevraagd voor zorgroutes, de relaties tussen instellingsterreinen en de kern van Ermelo. Vooral het streven naar omgekeerde integratie vraagt om goede voorzieningen voor de toegankelijkheid van minder mobiele groepen.

In de bijstelling van de structuurvisie is ten aanzien van verkeer het volgende besloten:

- In de bijstelling wordt rekening gehouden met de aanleg van de Tweede Ontsluitingsweg tussen Veldzicht Noord en Harderwijk, voor het in Ermelo gelegen deel. (Het Harderwijkerdeel ligt vast in een goedgekeurd bestemmingsplan van de provincie.);
- Er zijn een aantal extra woonlocaties opgenomen, zoals het DVS terrein. De gevolgen van deze ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer zijn meegenomen.

### Beleidsnotitie verkeer en vervoer 1999-2002

In de beleidsnotitie verkeer en vervoer 1999-2002 is het huidige verkeersbeleid van de gemeente vastgelegd. De gemeente streeft een verkeers- en vervoerssituatie na, waarin de belangen van alle groepen verkeersdeelnemers worden gediend, zonder al te stringente inperking van de belangen van één of meerdere groepen. In haar beleid betreft de gemeente belanghebbenden en betrokkenen, geeft de gemeente voorrang aan verkeersveiligheid en leefbaarheid en beperkt de gemeente zoveel mogelijk de negatieve gevolgen van het autoverkeer.

Uitgangspunt in het verkeers- en vervoersbeleid is het Duurzaam Veilig-principe. Met duurzaam veilig wordt onder meer een veilige opbouw en inrichting van het wegennet nagestreefd. Dit houdt in dat door afstemming van de weginrichting op het gewenste gebruik, de herkenbaarheid van wegen voor weggebruikers wordt vergroot.

### Notitie 30 km-wegen (2000) / Notitie 60 km-wegen (2001)

In de Beleidsnotitie Verkeer en Vervoer staat op hoofdlijnen de indeling in verkeersaders en verblijfsgebieden (categorisering wegen) beschreven. De afzonderlijke Notities 30 en 60 km-wegen zijn de nadere detaillering van dit thema voor wat betreft de wegen binnen en buiten de bebouwde kom. Hierin zijn ondermeer opgenomen de categorisering van wegen volgens de principes van Duurzaam Veilig Verkeer, de prioritering van maatregelen, actieprogramma's en communicatie.

De aandacht in de Notitie 30-wegen gaat met name uit naar het inrichten van de 30 km-gebieden. Binnen Ermelo is ervoor gekozen dit gebiedsgewijs (per verblijfsgebied) uit te voeren, te beginnen met Ermelo West. Inmiddels is deze wijk ingericht als 30 km-gebied. Naast het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/uur, zijn er ook inritconstructies en plateaus gerealiseerd. Verder is er een evaluatierapport opgesteld waarin onder meer aanbevelingen worden gedaan voor de verdere uitwerking van 30 km-gebieden.

De Notitie 60-wegen bevat de uitwerking van het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid in het buitengebied. In de notitie wordt een streefbeeld voor het jaar 2010 geschetst voor de categorisering van de wegen in het buitengebied. Het doel daarbij is te komen tot zo groot mogelijke verblijfsgebieden waarin de maximumsnelheid 60 km/uur bedraagt. In de Uitvoeringsnota 60 km- wegen (augustus 2004) is vervolgens een voorstel gedaan voor de daadwerkelijke maatregelen die op de wegen gerealiseerd moeten worden. Prioriteit is daarbij gelegd bij de wegen in het westelijke deel van de gemeente Ermelo. Na evaluatie daarvan wordt bezien op welke wijze de categorisering en inrichting van het oostelijke deel opgepakt wordt.

### Parkeernota Ermelo 2004

De Parkeernota Ermelo 2004 is de nadere uitwerking van de Beleidsnotitie Verkeer en Vervoer 1999-2002 voor wat betreft het thema "Parkeren" in de kom van Ermelo. In de Parkeernota worden het parkeeraanbod en de parkeervraag zoveel mogelijk tot elkaar gebracht worden, waarbij extra aandacht geschonken wordt aan de piekperiode in het toeristisch seizoen. Het streven van de gemeente Ermelo is namelijk een sterk, aantrekkelijk en goed bereikbaar centrum. De extra parkeervraag door uitbreiding van nieuwe woningen wordt opgevangen en het parkeren voor gehandicapten in het centrum wordt geoptimaliseerd. Dat geldt ook voor de ontsluiting van parkeerlocaties in het centrum. Tot slot gaat de nota in op het gebruik van de fiets. Dit wordt gestimuleerd en bemoedigd door het verbeteren van het aantal en de kwaliteit van de stallingsmogelijkheden.

### Rijwielpadenplan 1992, aangevuld in 1998 en geactualiseerd in 2003

De gemeente heeft sterk ingezet op de fietsstructuur en fietsvoorzieningen. Het is gericht op het bevorderen van het fietsgebruik. In het plan is een inventarisatie gemaakt van de fietsvoorzieningen in de gemeente. Uit de inventarisatie is gebleken dat er geen samenhangend netwerk van fietsvoorzieningen is binnen de gemeente Ermelo. In het plan zijn maatregelen opgenomen om te komen tot een compleet netwerk, met de kantekening dat gezien de financiën de maatregelen gefaseerd uitgevoerd dienden te worden.

De hoogste prioriteit lag bij de volgende twee oost-westroutes:

- Buitenbrinkweg - Grolserwegje - Horsterweg - Stationsstraat - Leuvenumseweg;
- Telgterweg - Hamburgerweg - Ercalaan - Drieërweg - Sprielderweg - Garderenseweg.

Beide routes zijn belangrijk voor utilitair gebruik én voor recreatief gebruik. In de afgelopen jaren zijn de belangrijkste routes gerealiseerd met uitzondering van een gedeelte van de Horsterweg (2006) en de Stationsstraat. Momenteel is er nog een raadsbesluit van kracht waarin staat dat er tot 2009 geen middelen beschikbaar worden gesteld voor het rijwielpadenplan.

### Overige beleidsplannen

Naast de hier beschreven beleidsplannen dient bij de uitwerking van het GVVP (ontwerpen inrichtingsniveau) ook rekening gehouden te worden met de beleidsnota's en -notities van andere werkvelden zoals Groenstructuurplan, Duurzame Stedenbouw, Detailhandelsvisie en ISV-Noordwest-Veluwe.

## 4 Het verkeers- en vervoersbeleid tot 2015

### 4.1 Doelstelling

De hoofddoelstelling van Ermelo is de gemeente bereikbaar en verkeersveilig te maken. Deze doelstelling is niet nieuw, maar borduurt nadrukkelijk voort op de reeds ingeslagen weg. Daar waar nodig is op basis van de knelpunten en (ruimtelijke) ontwikkelingen, het beleid aangescherpt of geherformuleerd. De hoofddoelstelling is vertaald naar acht subdoelstellingen.

#### Bereikbaarheid

1. Een goede doorstroming voor het autoverkeer tussen de kern Ermelo en Harderwijk, de A28 (afrit 11 en 12) en de omliggende kernen;
2. De automobilist, bewoner en recreant, kan het centrum van de kern Ermelo bereiken via heldere routes en voldoende gratis parkeerplaatsen;
3. Er is een kwalitatief goed utilitair fietsnetwerk én ook voor de recreatieve fietser is een goed onderhouden netwerk aanwezig;
4. Voetgangers en minder validen krijgen de ruimte in het centrum om zich te verplaatsen en te verblijven;
5. Het openbaar vervoer in Ermelo heeft in 2015 minimaal het huidige kwaliteitsniveau.

#### Veiligheid

6. De verkeerveiligheid verbetert door 20% minder slachtoffers in 2015 ten opzichte van 2002 met een projectgerichte aanpak;
7. De verkeersonveiligheid pakken we locatiegericht aan: op blackspots, hoofdwegstructuur en de fietsstructuur;
8. Verkeerseducatie maakt structureel deel uit van de verkeerveiligheidsaanpak.

### 4.2 Bereikbaarheid

#### 4.2.1 Goede doorstroming autoverkeer

Ermelo wil goed bereikbaar zijn voor haar bewoners, haar omgeving, de recreanten, voor haar bedrijfsleven. Rekening houdende met de verschillende regionale ontwikkelingen, moeten mensen hun woning, werkplek, relaties en alle noodzakelijke voorzieningen goed kunnen bereiken. Hetzelfde geldt voor goederen die hun weg naar bedrijven, winkels en consumenten moeten vinden.

Een goede bereikbaarheid vraagt om een goede afwikkeling van het autoverkeer. Functie, vormgeving en gebruik van de wegen moeten daarom op elkaar afgestemd zijn om dit te kunnen realiseren. Daarbij wordt gestreefd naar een gelijkmatige verdeling van het verkeer. De omvang van het autoverkeer is niet altijd even gemakkelijk is op te vangen, er wordt dan ook geaccepteerd dat op bepaalde momenten dat de doorstroming van het autoverkeer niet optimaal kan zijn.

Bij de uitwerking van deze doelstelling zal nadrukkelijk aandacht besteed worden aan de volgende relaties:

- Ermelo - Rijksweg A28 (afritten 11 en 12);
- Ermelo - Harderwijk;
- Ermelo - omliggende kernen en buurtschappen (Horst, Telgt, Speuld, Staverden, Leuvenum en Tonsel);
- Ermelo - Drielanden;
- hoofdroutes binnen de bebouwde kom van Ermelo.

#### 4.2.2 Goede bereikbaarheid centrum Ermelo

Het centrum van Ermelo is het kloppend hart van de hele gemeente. Het centrum is belangrijk voor de vitaliteit van Ermelo met haar voorzieningen en kwaliteiten. Dit centrum moet goed bereikbaar zijn. De gemeente wil zich daarom inzetten voor een goede bereikbaarheid: dit betekent ten eerste dat mensen probleemloos bij de voorzieningen in het centrum kunnen komen en ten tweede dat een vrije parkeerplaats aanwezig is. Dit voorkomt zoekverkeer in de omliggende wijken, wat de leefbaarheid ten goede komt. Alleen op topdagen in het zomerseizoen en in de spitsperiode accepteren we enige vertraging voor het verkeer.

Dit betekent dat in het GVVP een voorstel gedaan wordt voor een heldere verkeerscirculatie, waarbij:

- de routes naar de parkeerplaatsen gedefinieerd dienen te worden;
- extra langparkeerplaatsen aan de rand van het centrum nodig zijn om de parkeerdruk vooral in het kernwinkelgebied af te laten nemen, zodat bezoekers een vrije parkeerplaats kunnen vinden;
- een goed parkeerverwijssysteem naar de parkeerplaatsen noodzakelijk is.

#### 4.2.3 Goed fietsnetwerk en voorzieningen

De gemeente wil het gebruik van de fiets stimuleren en voorzien in het recreatieve fietsgebruik. Het stimuleren van de fiets in Ermelo moet ertoe leiden dat de mensen eerder geneigd zullen zijn de fiets te pakken in plaats van de auto. Hierdoor verbetert ook de leefbaarheid in Ermelo door vermindering van geluid- en luchthinder. Een goede bereikbaarheid van de voorzieningen is daarbij van evident belang.

Wij zetten in op een duidelijk utilitair hoofdfietsnetwerk met een hoog kwaliteitsniveau, zodat de bereikbaarheid is gewaarborgd. Dit netwerk biedt comfortabele, herkenbare en snelle routes, maar ook voldoende (bewaakte) fietsenstallingen. Kenmerken van een dergelijk netwerk zijn, bij voorkeur, vrijliggende fietspaden uitgevoerd in rood asfalt, waarbij de fiets zoveel mogelijk voorrang krijgt bij verkeerslichten en rotondes. Prioriteit ligt bij de fietsrelaties met Harderwijk, scholengemeenschap Groevenbeek, het station, bushaltes en het dorpscentrum.

Voor het recreatieve fietsnetwerk in het buitengebied wil de gemeente zorgdragen voor een goed onderhouden netwerk. Dit netwerk is van belang voor de recreatieve fietser en ter ontsluiting van de kleinere kernen.

#### 4.2.4 Ruimte voor voetgangers en minder validen

Ook de bereikbaarheid voor voetgangers en minder validen is belangrijk. De voetgangers en de minder validen moeten zich in het centrum kunnen verplaatsen, maar natuurlijk ook verblijven. Dit betekent dat belangrijke looproutes van parkeerplaatsen, openbaar vervoer haltes en de zorginstellingen naar het centrum goed zijn aangegeven én vormgegeven. Ook zal in de toekomst de looproutes vanuit de woonwijken steeds belangrijker worden, omdat minder validen vaker buiten de instellingen en in de woonwijken gaan wonen. Bovendien streven wij naar een uitbreiding van het aantal hoofdroutes voor mensen met een functiebeperking. In het centrum betekent dit dat er ruimte moet zijn waar men ook kan verblijven en voor de minder validen zijn goede routes door het centrum beschikbaar. Bij de (her)inrichting van de openbare ruimte dient hier nadrukkelijk rekening mee te worden gehouden.

#### 4.2.5 Openbaar vervoer behoudt minimaal het huidige kwaliteitsniveau

De gemeente vindt het belangrijk dat de kern Ermelo ontsloten is en blijft met openbaar vervoer. Naast het aanbieden van een alternatief voor de auto, draagt het openbaar vervoer bij aan een leefbaar Ermelo. Op dit moment is dit met de goede treinverbinding in west Ermelo, de regionale buslijn in oost Ermelo en de buurtbus tussen de kernen en buurtschappen. De gemeente gaat uit van minimaal het behoud van het huidige kwaliteitsniveau, maar streeft naar het verbeteren van de kwaliteit. Wij denken hierbij aan bijvoorbeeld verbeteren van de toegankelijkheid van haltevoorzieningen en een uitbreiding van het buslijnnet in Ermelo.

Daar waar mogelijk zal de gemeente er bij de provincie op aandringen verbeteringen door te voeren. De provincie is namelijk verantwoordelijk voor de het openbaar vervoer via concessieverlening. Het huidige wvg-vervoer (vraagafhankelijk vervoer) zal door middel van communicatie richting de burgers en recreanten verder gepromoot worden.

### 4.3 Verkeersveiligheid

#### 4.3.1 20% minder ziekenhuisgewonden met een projectgerichte aanpak

De gemeente wil zich zodanig inzetten dat de bewoners zich verkeersveilig kunnen verplaatsen in de gemeente. Een veilig gevoel draagt namelijk bij aan de leefbaarheid in Ermelo. Wij sluiten aan bij de landelijke verkeersveiligheidsdoelstelling. Vertaalt naar de situatie in Ermelo in 2015 betekent dit 20% minder ziekenhuisgewonden in 2015 ten opzichte van 2002. Daarnaast vinden wij dat hierin ook een belangrijke verantwoordelijkheid ligt bij de inwoners zelf. De inwoners zelf maken deel uit van het verkeerssysteem.

Elk project, of dit nu een inrichting van een 30 km/uur gebied of het aanpakken van een gevaarlijk kruispunt is, wil de gemeente integraal aanpakken. Dit wil zeggen dat naast een wijziging in de infrastructuur, vooral de aandacht komt te liggen op gedragsmaatregelen. Hierbij denken wij aan een juiste wijze van informeren, met aandacht voor het wat, het waarom en het gewenste gedrag, zodat de bewoners weten hoe ze zich moeten gedragen in het verkeer en waarom. Belangrijk hierin is dat de betrokkenen actief in dit communicatietraject worden betrokken, zodat zij hun eigen verantwoordelijkheid kunnen nemen. Handhaving vindt plaats om de mensen te wijzen op hun vertoonde en het gewenste gedrag en zal integraal in het project worden opgenomen.

#### 4.3.2 Locatiegerichte aanpak verkeersonveiligheid

De gemeente wil voortborduren op het huidige beleid. Dit houdt in dat we de eerstkomende jaren de verblijfsgebieden gebiedsgericht inrichten conform Duurzaam Veilig. Hierbij wordt in het bijzonder aandacht besteed aan specifieke locaties, zoals de aanwezige black spots en de subjectieve verkeersonveilige locaties. De specifieke locaties hebben zowel betrekking op de hoofdwegenstructuur als op de fietsstructuur.

In eerste instantie richten wij ons op het veilig inrichten van Ermelo en de omliggende kernen met 30 km/uur zones. Pas daarna gaan we verder met het uitbreiden van de 60 km/uur gebieden.

#### 4.3.3 Verkeerseducatie structureel onderdeel van verkeersveiligheidsaanpak

Van alle verkeersdeelnemers verwachten wij dat ze zich verantwoord en veilig gedragen in het verkeer en dat men zich aan de regels houdt. In de praktijk blijkt dit niet altijd te gebeuren. Met het stimuleren van verkeerseducatie wil de gemeente bereiken dat verkeersdeelnemers al vanaf de basisschool kennis opdoen van het gewenste verkeersgedrag en dit ook ervaren én dat dit gedrag als vanzelfsprekend wordt beschouwd.

De gemeente wil zich inzetten samen met partners, zoals 3VO en de basisscholen in Ermelo, voor structurele verkeerseducatie. Naast de educatieve partners wil de gemeente ook de plaatselijke krant benutten om de verkeers- en gedragsregels onder de aandacht te brengen. Naast educatie op school is ook educatie belangrijk voor bromfietzers, startende automobilisten en senioren. Om het verkeersveilige gedrag te leren en te behouden is het van belang dat verkeerseducatie de komende jaren permanent onderdeel uitmaakt van het verkeer- en vervoerbeleid.

#### 4.4 Prioriteit

In het kader van het dualisme heeft de raad een aantal aandachtspunten meegegeven ten aanzien van de prioritering van voorgaande doestelling. Deze betreffen:

1. Verkeersveiligheid, met name blackspots, hardrijden, koppeling met fietsen richting centrum is belangrijk;
2. Bereikbaarheid en doorstroming, belangrijk is het bereikbaar maken en behouden van het centrum;
3. Fietsvoorzieningen;
4. Handhaving, onderwerpen hiervan zijn bijvoorbeeld snelheid, parkeren en fietsen in Stationsstraat.

De raad vindt het daarnaast van belang dat waar mogelijk een interactie tussen deze kernthema's aanwezig moet zijn. Dit moet met name in het uitvoeringsprogramma tot uiting komen.

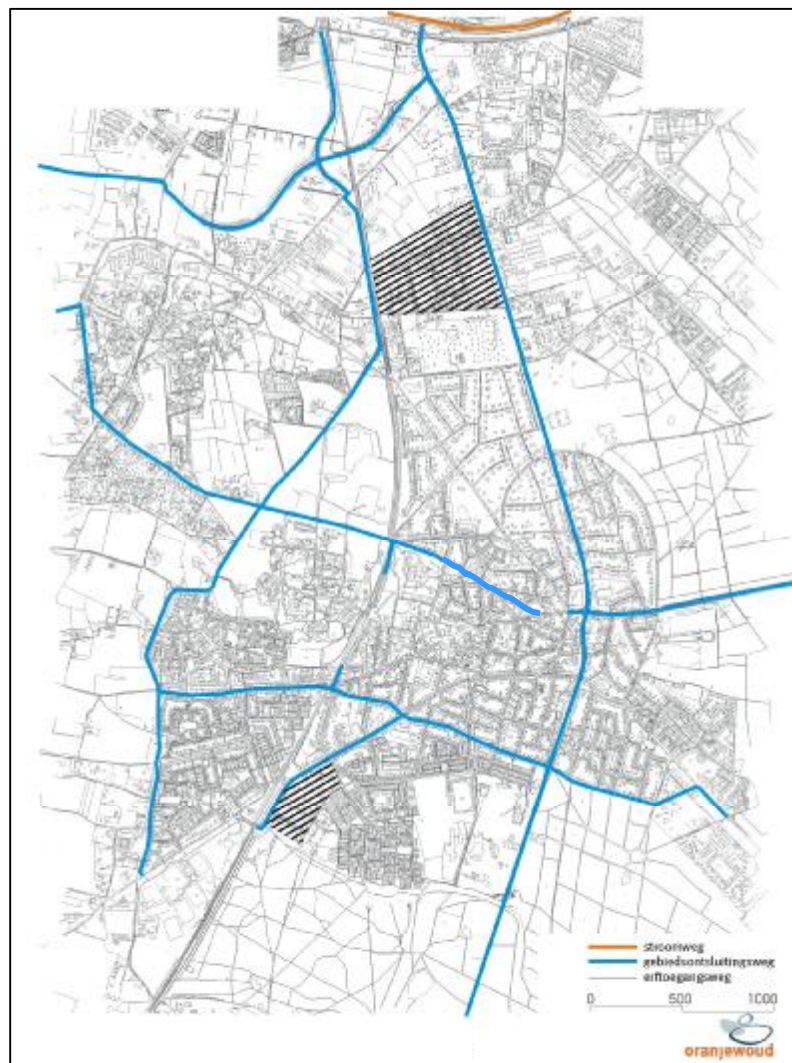
## 5 Beleidsprogramma

De gemeente wil zich inzetten voor een verkeersveilig en bereikbaar Ermelo. In dit hoofdstuk leest u de uitwerking van deze doelstellingen in diverse thema's. Deze verkeer- en vervoerthema's zijn auto, openbaar vervoer, fiets en voetganger, maar ook parkeren, goederenvervoer en verkeersveiligheid. Per thema is de essentie van het te voeren beleid en de bijbehorende potentiële projecten/maatregelen weergegeven. Tot slot wordt stilgestaan bij het systeem van monitoring en evaluatie.

### 5.1 Auto

#### Wensbeeld autoverkeer

Voor het functioneren van het dorp Ermelo als kern van de gemeente is de auto van essentieel belang. Een belangrijk deel van het vervoer in en naar het dorp wordt, - noodzakelijkerwijs- met de auto verricht. In het wensbeeld voor de auto staat een goede bereikbaarheid van het dorp vanuit de regio en een goede bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen in het centrum, dan ook centraal.



Figuur 11 Categorisering wegen gemeente Ermelo

Om een goede bereikbaarheid te waarborgen is een heldere indeling van het wegennet van Ermelo nodig. Deze zogenaamde categorisering van wegen geeft aan welke wegen als verkeersader (gebiedsontsluitingswegen) en welke wegen als verblijfsgebied (erftoegangswegen) worden gezien. Er zijn nu geen "grijze" wegen meer waarvan nog niet helemaal duidelijk is welke functie ze moeten krijgen. De categorisering van wegen is weergegeven in figuur 11. Duidelijk is te zien dat de wegenstructuur in de kern Ermelo zich kenmerkt door een helder en overzichtelijk "raster" van noord-zuid en oost-west gerichte gebiedsontsluitingswegen, waartussen zich de verblijfsgebieden bevinden.

#### Kiezen tussen verblijfs- of verkeersruimte

De verschillen tussen verblijfsgedrag en verkeersgedrag en de wrijving die ontstaat wanneer beide gedragingen in dezelfde ruimte voorkomen, maken het nodig dat er bij de inrichting van een plek of een gebied een duidelijke keuze wordt gemaakt: wat is hier dominant, verblijf of verkeer? En welk gedrag is hier gewenst? Sociaal gedrag of verkeersgedrag? Het is aan de politiek om vanuit haar visie op de mens en de samenleving de belangen van haar burgers te behartigen. De keuze tussen verkeersruimte en verblijfsruimte is dus een politieke keuze. Is de keuze gemaakt, dan moet de ruimte duidelijkheid scheppen over het gewenste en te verwachten gedrag. Met een ontwerp en middelen die passen bij het karakter van de ruimte. In verblijfsgebieden en op plekken waar sociaal verkeersgedrag gewenst is, ligt versterking van het verblijfskarakter door accentuering van ruimtelijke en landschappelijke elementen voor de hand. In verkeersruimten wordt het gewenste verkeersgedrag aangemoedigd door inzet van verkeerstechnische instrumenten.

Met de opmars van de auto heeft het verkeersdenken een overheersende invloed gekregen op de inrichting en gebruiksmogelijkheden van de openbare ruimte, zodanig dat die ruimte dikwijls alleen nog maar als verkeersruimte betekenis heeft. In grote delen van het publieke domein, waaronder bijvoorbeeld het centrumgebied van Ermelo dat gelegen is binnen de "parkeerring", zijn andere betekenissen van de openbare ruimte (winkelen, cultuur, wonen, werken, etc) ondergeschikt gemaakt aan de verkeersfunctie en wordt de ruimte vormgegeven vanuit het streven de gevaren van (gemotoriseerd) verkeer te beperken. We delen de ruimte niet meer, maar we hebben hem opgedeeld. Door een aantal belangrijke "grijze" wegen (o.a. Dirk Staalweg, Dokter Holtropstraat) in met name het centrumgebied van Ermelo "af te waarden" tot erftoegangsweg is er de mogelijkheid de rollen weer om te draaien en daarmee de kwaliteit van de openbare ruimte in het centrumgebied weer centraal te stellen.

#### Gebiedsontsluitingswegen

De gebiedsontsluitingswegen dragen zorg voor een snelle verkeersveilige afwikkeling van het autoverkeer, verbinden belangrijke herkomsten en bestemmingen binnen de gemeente met elkaar en bieden aansluitingsmogelijkheden op het regionale en landelijke hoofdwegennet. Uitwisselingen tussen gebiedsontsluitingswegen vindt in beginsel plaats via rotondes of ongelijkvloers. De structuur van gebiedsontsluitingswegen kent een regime van 50 km/uur (binnen de bebouwde kom) en 80 km/uur (buiten de bebouwde kom). In het kader van duurzaam veilig heeft een gebiedsontsluitingsweg in beginsel het kenmerk van zo weinig mogelijk (erf-)aansluitingen.

Een juiste inrichting van de gebiedsontsluitingswegen draagt eraan bij dat ongewenste routekeuzes afnemen. Het uitgangspunt is langs gebiedsontsluitingswegen vrijliggende fietsvoorzieningen te realiseren en parkeren langs de weg zoveel mogelijk te voorkomen. De conditie van het wegdek kan het onjuist gebruik van de infrastructuur voorkomen. Een goed afgestemde onderhoudsconditie van wegen kan een bijdrage leveren aan het

wenselijke gebruik van het wegennet. De gemeente wil dat gebiedsontsluitingswegen volgens de landelijke richtlijnen zijn ingericht. Ook dient bij de uitwerking de mogelijkheden te worden onderzocht voor het reduceren van de geluidsoverlast met behulp van bijvoorbeeld stil asfalt.

Voor de bereikbaarheid van Ermelo vanuit de regio is de aanleg van de Tweede Verbindingsweg van groot belang. De route Tweede Verbindingsweg - Oude Nijkerkerweg - Arendlaan die daardoor ontstaat vormt samen met de route Harderwijkerweg - Putterweg, een belangrijke schakel in het netwerk van gebiedsontsluitingswegen. De Tweede Verbindingsweg is verder in staat de verwachte toename van het verkeer vanuit west Ermelo (zowel bestaande wijk als nieuwe ontwikkelingen) op te vangen.

Naast een goede bereikbaarheid vanuit de regio is ook een goede bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen in het centrum van groot belang. Daarom is er een heldere structuur van gebiedsontsluitingswegen rond het centrum van Ermelo voorzien, welke in directe verbinding staat met de gebiedsontsluitingswegen die verbonden zijn met de regio. De ontsluitingsstructuur rond het centrum bestaat uit de Putterweg, Hamburgerweg, Dokter van Dalelaan en de Horsterweg-Stationstraat en dient te voldoen aan de richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen. Uitzondering hierop zijn twee weggedelen. Een deel van de Dokter van Dalelaan en een deel van Stationsstraat - Horsterweg, wordt namelijk ingericht als erftoegangsweg. De lokale situatie rondom deze wegen met onder meer de ontwikkeling van "De Verbinding", het station, veel winkels, veel parkeerbewegingen en veel langzaamverkeer vraagt om een inrichting waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte voorop dient te staan. Het verblijven dient op deze gedeelten boven het verkeren te staan. Met de juiste inrichting hoeft de doorstroming van het autoverkeer overigens niet onder druk komen te staan.

#### Erftoegangswegen

De verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom worden op integrale wijze als 30 km/uur zone ingericht. Buiten de bebouwde kom betreft het 60 km/uur zones. De uitwisseling vindt plaats op kruispunten, waarbij als uitgangspunt geldt dat er geen voorrangregeling aanwezig is. Voor de verkeersdeelnemer dient de overgang van verkeersaders naar verblijfsgebieden duidelijk te zijn. In principe wordt de overgang van 30 km/uur naar 50 km/uur wegen altijd met een inritconstructie aangegeven. Bij de inrichting van verblijfsgebieden dient nadrukkelijk rekening gehouden te worden met de hulpdiensten. Zo dienen de brandweer en ambulance de woningen binnen de wettelijk gestelde normen te bereiken. Ook dient bij de uitwerking de mogelijkheden te worden onderzocht voor het reduceren van de geluidsoverlast met behulp van bijvoorbeeld stil asfalt.

Binnen de bebouwde kom dient specifiek aandacht te zijn voor de 'potentiële verblijfswegen'. Dit zijn de wegen waarvan tot voor kort niet duidelijk was of ze hun 50 km/uur regime zouden behouden of dat ze onderdeel zouden worden van 30 km/uur gebieden. De nieuwe categorisering (figuur 11) geeft nu aan welke functie deze wegen krijgen. Dit betekent voor de volgende wegen dat ze "afgewaarderd" gaan worden van 50 km/uur naar 30 km/h:

- Julianalaan - Koningin Emmalaan - Prins Hendriklaan - Nassaulaan;
- Jacob Catslaan;
- Heidelberg - Steijnlaan - Sportlaan - Paul Krugerweg;
- Dokter van Dalelaan (het middelste deel ter hoogte van het NS station);
- Stationsstraat (vanaf de Pastorieweg tot Horsterweg);
- Hortensialaan - Rietlaan - Chevallierlaan - Kerklaan;
- Dokter Holtropstaat - Groenweg - Dirk Staalweg.

De Julianalaan (en ook de Koningin Emmalaan, Prins Hendriklaan en Nassaulaan) is in de nieuwe categorisering een erftoegangsweg. Hierdoor wordt een zo groot mogelijk verblijfsgebied gecreëerd. Tevens zorgt dit ervoor dat het verkeer op de juiste wijze wordt afgewikkeld tussen Ermelo en Harderwijk, namelijk via de Harderwijkerweg en de Tweede Verbindingsweg. Verkeersmodelberekeningen tonen namelijk aan dat wanneer de Julianalaan 50 km/h blijft, er veel verkeer gebruik gaat maken van deze weg in plaats van dat dit verkeer via de Tweede Verbindingsweg rijdt. Er zou dan een ongewenste situatie met veel sluipverkeer door de woonstraten in Noord ontstaan.

Voor de categorisering van het buitengebied is het voorstel alle wegen, behalve de provinciale wegen, de Tweede Verbindingsweg en de route naar de A28 afrit Horst, in te richten als verblijfsgebied. Hierin kan overeenkomstig de 'Uitvoeringsnota 60 km wegen' onderscheid worden gemaakt in type 1 (met een beperkte verkeersfunctie) en type 2 wegen (landweggetjes). Het voorstel is de kernen en de buurtschappen binnen de bebouwde kom als 30 km gebied in te richten. Voor de precieze uitwerking van de categorisering van de wegen in het oostelijk buitengebied van Ermelo wordt gestart na de besluitvorming over de evaluatie West. De planning is dat eind 2006 een voorstel voor een nieuwe categorisering wordt gedaan. Dit betekent dat dit besluit een aanvulling vormt op het dan vastgestelde GVVP.

#### Projecten

Samengevat betekent dit de volgende projecten:

- Aanleg Tweede Verbindingsweg
- Toetsen en eventueel aanpassen van de inrichting van de volgende gebiedsontsluitingswegen aan de richtlijnen:
  - § Buitenbrinkweg - Horsterweg - Leuvenumseweg;
  - § Oude Nijkerkerweg - Arendlaan - Volenbeekweg;
  - § Oude Telgterweg (tussen spoor en Hamburgerweg);
  - § Dokter van Dalelaan (gedeeltelijk);
  - § Telgterweg - Hamburgerweg - Ericalaan
  - § Harderwijkerweg - Putterweg.
- Gebiedsgerichte aanpak van de 30 km/uur gebieden Ermelo Centrum, Ermelo Oost, Ermelo Zuid en Ermelo Noord, waarbij specifiek aandacht besteed wordt aan het "afwaarderen" van de volgende wegen:
  - § Julianalaan - Koningin Emmalaan - Prins Hendriklaan - Nassaulaan;
  - § Jacob Catslaan;
  - § Heidelaan - Steijnlaan - Sportlaan - Paul Krugerweg;
  - § Dokter van Dalelaan (het middelste deel ter hoogte van het NS station);
  - § Stationsstraat (vanaf de Pastorieweg tot Horsterweg);
  - § Hortensialaan - Rietlaan - Chevallierlaan - Kerklaan;
  - § Doktor Holtropstaat - Groenweg - Dirk Staalweg.

## 5.2 Openbaar vervoer

### Wensbeeld openbaar vervoer

Het openbaar vervoer heeft een sociaal-maatschappelijke en economische functie. De sociaal-maatschappelijke functie is het voorzien in de mobiliteit van personen die zich niet te voet, per fiets of per auto kunnen of willen verplaatsen. Bij de economische functie concurreert de trein of bus met de auto. Dit zijn verbindingen met zware vervoersstromen op vooral regionale schaal. De kwaliteitseisen zijn frequentie, snelheid, loopafstand, betrouwbaarheid, toegankelijkheid, comfort, veiligheid, bekendheid van het product, service, imago en ten slotte de prijs- kwaliteitsverhouding.

De gemeente vindt het belangrijk dat de kern Ermelo ontsloten is en blijft met openbaar vervoer. Naast het aanbieden van een alternatief voor de auto, draagt het openbaar vervoer bij aan een leefbaar Ermelo. Op dit moment is dit met de goede treinverbinding in het westelijke deel van Ermelo, de regionale buslijn in het oostelijke deel van Ermelo en de buurtbus. De gemeente gaat uit van minimaal het behoud van het huidige kwaliteitsniveau, maar streeft naar het verbeteren van de kwaliteit. Wij denken hierbij aan verbeteren van de toegankelijkheid van haltevoorzieningen, een busroute langs NS station en een uitbreiding van het buslijnnet in Ermelo.

De provincie Gelderland heeft toegezegd dat na het gereed komen van de Tweede Verbindingsweg de route van één van de regionale buslijnen hier overheen zal gaan lopen, om vervolgens via de busbaan in Drielanden naar Harderwijk te rijden. Deze lijn zal dan ook een halte hebben bij het NS station Ermelo. De gemeente zal er verder bij de provincie op blijven aandringen verbeteringen aan het openbaar vervoer door te voeren. De provincie is namelijk verantwoordelijk voor de het openbaar vervoer via de concessieverlening. Het huidige wvg-vervoer (vraagafhankelijk vervoer) en de buurtbus zal door middel van communicatie richting de burgers en recreanten verder gepromoot worden.

### Projecten

Samengevat betekent dit de volgende projecten:

- Afstemming met de provincie en vervoerder voor het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer, waaronder omlegging regionale buslijn via NS station;
- Campagne opzetten om het wvg-vervoer en de buurtbus te promoten;
- Onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden voor het verbeteren van de toegankelijkheid van haltevoorzieningen.

## 5.3 Fiets

### Wensbeeld fiets

De gemeente wil het gebruik van de fiets stimuleren en voorzien in het recreatieve fietsgebruik. Het stimuleren van de fiets in Ermelo moet ertoe leiden dat de mensen eerder geneigd zullen zijn de fiets te pakken in plaats van de auto. Hierdoor verbetert ook de leefbaarheid in Ermelo. Een goede bereikbaarheid van de voorzieningen met voldoende fietsparkeervoorzieningen is daarbij van belang. Het wensbeeld voor de fiets is weergegeven in bijlage 2. Daarbij is onderscheid gemaakt in utilitaire en recreatieve fietsroutes. Prioriteit als het gaat om het realiseren van maatregelen ligt bij de utilitaire routes. Voor de recreatieve routes geldt dat deze in ieder geval goed onderhouden moeten zijn.

### Utilitair netwerk

De utilitaire fietsroutes in Ermelo kennen een zo goed mogelijke naleving van de landelijk geldende hoofdeisen, namelijk:

- Samenhang: de verschillende onderdelen van het fietsnetwerk vormen een samenhangend geheel en sluiten aan op alle herkomsten en bestemmingen van het fietsverkeer;
- Directheid: het fietsnetwerk biedt de fietser de mogelijkheid de bestemmingen langs de zo direct mogelijke route te bereiken, waarbij het omrijden tot een minimum wordt beperkt;
- Aantrekkelijkheid: door de vormgeving en inrichting van de fietsinfrastructuur en de inpassing daarvan in de omgeving wordt het aantrekkelijk om te fietsen;
- Veiligheid: de verkeersveiligheid van de fietser en overige weggebruikers wordt door een juiste inrichting van de fietsinfrastructuur gewaarborgd;
- Comfort: de fietsinfrastructuur maakt tevens een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk;

Het netwerk van utilitaire fietsroutes biedt comfortabele, herkenbare en snelle routes, maar ook voldoende (bewaakte) fietsenstallingen. Kenmerken van een dergelijk netwerk zijn, bij voorkeur, vrijliggende fietspaden (of parallelwegen dan wel fietsstroken), waarbij de fiets zoveel mogelijk voorrang krijgt bij verkeerslichten en rotondes. De keuze in uitvoeringsvorm hangt af van de uitvoeringsmogelijkheden in ruimtelijke zin en met de uitvoering samenhangende kosten. Bij oversteken van gebiedsontsluitingswegen gaat de voorkeur uit naar 'getrapte' oversteken (in twee keer naar de overkant), waarbij attentieverhogende maatregelen kunnen worden aangebracht. Tevens geldt hier de voorkeur voor een rode verharding in asfalt en daar waar het uit oogpunt van beheersmatige aspecten (kabels en leidingen) niet mogelijk is, kiezen voor een rode elementenverharding (tegels of klinkers) met een afwijkende/onderscheidende vormgeving ten opzichte van de rijbaan voor het gemotoriseerde verkeer. Prioriteit ligt bij de fietsrelaties met Harderwijk, het pontje, scholengemeenschap Groevenbeek, het centraal station, bushaltes en het centrum. Buiten de bebouwde kom zijn fietsvoorzieningen langs alle gebiedsontsluitingswegen aanwezig in de vorm van vrijliggende fietspaden.

In de gemeente is fietsbewegwijzering aanwezig. Deze ontbreekt echter vanaf Harderwijk naar Ermelo. Fietsbewegwijzering is essentieel voor een goede fietsbereikbaarheid. Vanaf Harderwijk naar Ermelo, zowel via de Harderwijkerweg als de Tweede Verbindingsweg, moet daarom fietsbewegwijzering worden opgenomen.

### Recreatief fietsnetwerk

Voor het recreatieve fietsnetwerk in het buitengebied wil de gemeente zorgdragen voor een goed onderhouden netwerk. Dit netwerk is van belang voor de recreatieve fietser en ter ontsluiting van de kleinere kernen.

### Fietsparkeren

Een belangrijk punt is verder het fietsparkeren. Om fietsen richting bijvoorbeeld het centrum aantrekkelijker te maken, moeten ook voldoende stallingvoorzieningen aanwezig zijn. Nu zijn deze verspreid rond het centrum aanwezig en zijn deze niet altijd op de juiste plaats gesitueerd. Fietsparkeren mag niet worden 'weggestopt'. Er dienen op de juiste locaties extra fietsparkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Tevens zijn er ideeën om bewaakte fietsenstallingen te realiseren, waarbij de bewaking bijvoorbeeld in samenwerking met de zorginstellingen georganiseerd kan worden. De "Parkeernota Ermelo" (2004) geeft richting aan het fietsparkeren.

## Projecten

Samengevat betekent dit de volgende projecten:

- Toetsen en eventueel aanpassen van de inrichting van de fietsvoorzieningen langs de volgende gebiedsontsluitingswegen:
  - § Buitenbrinkweg - Horsterweg - Leuvenumseweg;
  - § Oude Nijkerkerweg - Arendlaan - Volenbeekweg;
  - § Oude Telgterweg (tussen spoor en Hamburgerweg);
  - § Dokter van Dalelaan (gedeeltelijk);
  - § Telgterweg - Hamburgerweg - Ericalaan
  - § Harderwijkerweg - Putterweg.
- Verbeteren fietsbewegwijzering tussen Ermelo en Harderwijk;
- Onderhoud recreatieve fietsroutes afstemming met Beheer en Onderhoud wegen;
- Uitbreiden capaciteit en verhogen kwaliteit fietsparkeervoorzieningen in centrum Ermelo (o.b.v. Parkeernota Ermelo 2004).

## 5.4 Voetganger

### Wensbeeld looproutes

Het wensbeeld voor de voetgangers richt zich op de verblijfsgebieden en dan met name op het centrum van Ermelo. Het gaat dan om de looproutes van en naar de parkeerplaatsen, openbaar vervoerhaltes en de zorginstellingen. De looproutes moeten direct, herkenbaar, aantrekkelijk en veilig zijn. Vooral de samenhang en de stedenbouwkundige aspecten als loop- en zichtlijnen zijn van belang.

De inrichting van dergelijke routes moet aan de volgende functionele eisen voldoen:

- vlakke, stroeve en een aaneengesloten bestrating;
- geen (trap)treden, mits alternatief met hellingbaan;
- geen grote hellingspercentages;
- voldoende doorgangsbreedte (hoogte en breedte);
- veilige oversteekvoorzieningen;
- mogelijkheden tot keren;
- voorzieningen voor blinden en slechtzienden;
- heldere en logische bewegwijzering;
- voldoende rustpunten.

Er zijn in Ermelo al enkele zogenaamde zorgroutes gerealiseerd. Deze routes vanaf de zorginstellingen naar het centrum van Ermelo zijn een belangrijke pijler voor de zorgidentiteit die de gemeente wil uitstralen. Deze routes bevatten echter nog enkele knelpunten, die de gemeente wil aanpakken. Het gaat hier met name om de oversteekvoorzieningen en hinderobjecten op de looproutes. Daarnaast wordt ingezet op een uitbreiding van het aantal hoofdroutes voor mensen met een functiebeperking. Hierbij gaat het voornamelijk om looproutes vanuit woonwijken, waar steeds meer "minder validen" zelfstandig of onder begeleiding gaan wonen.

### Projecten

Samengevat betekent dit de volgende projecten:

- Verbeteren bestaande looproutes vanaf zorginstellingen richting centrum (o.a. oversteekvoorzieningen);
- Onderzoek naar uitbreiding aantal zorgroutes i.s.m. belanghebbenden (o.a. zorginstellingen);
- Bij de inrichting van de openbare ruimte nadrukkelijk rekening houden met minder validen (op- en afritten, obstakelvrije ruimte, etc).

## 5.5 Parkeren

### Wensbeeld parkeren in het centrum

Een goede bereikbaarheid van het centrum is belangrijk, waarbij ook het parkeren een rol vervult. Met betrekking tot dat parkeren gaat het om een drietal pijlers:

- voldoende vrije parkeerplaatsen;
- parkeerregulering (gratis parkeren voor bezoekers);
- heldere bewegwijzering naar de parkeerlocaties.

### Voldoende vrije parkeerplaatsen

In de Parkeernota Ermelo 2004 is inzicht gegeven in de huidige parkeerdruk en de verwachte ontwikkelingen. Er is vraag naar meer parkeerplaatsen voor langparkeren aan de rand van het centrum. De exacte locatie en de omvang in aantallen parkeerplaatsen dient in een nader op te stellen uitvoeringsplan bepaald te worden.

### Gratis parkeren

De gemeente blijft zich inzetten voor gratis parkeren in het centrum van Ermelo in combinatie met een blauwe zone. Met de blauwe zone wordt ingezet op een snelle doorstroming van beschikbare parkeerplaatsen. In het hele centrum geldt dezelfde parkeerduurbepaling. Bij het beschikbaar komen van meer parkeerplaatsen voor langparkeren kan de blauwe zone in het centrumgebied worden uitgebreid.

### Parkeerbewegwijzering

De parkeerplaatsen dienen vanaf de invalsroutes bewegwijzerd te zijn met als doel zoekverkeer te voorkomen. Het centrum van Ermelo beschikt op dit moment over een parkeerbewegwijzering. Deze zal echter op enkele punten moeten worden aangepast, overeenkomstig de wegcategorisering, zodat het verkeer van en naar de parkeervoorzieningen zoveel mogelijk wordt afgewikkeld op die wegen die daarvoor ook geschikt zijn. Er zijn twee parkeerringen: de buitenring betreft de hoofdparkerroute en de binnenring betreft de verwijzing naar specifieke locaties.

- Buitenring; Belangrijk is dat het verkeer vanaf de ontsluitingswegen wordt bewegwijzerd naar deze ring. Met de komst van de Tweede Verbindingsweg is spreiding van het verkeer mogelijk, waardoor de Harderwijkerweg enigszins ontlast wordt.
- Binnenring; De specifieke locaties zijn vanaf de binnenring aangegeven. In de verwijzing naar de specifieke parkeerlocaties zijn in ieder geval alle parkeerlocaties voor langparkeren aangegeven. Tevens wordt naar een beperkt aantal belangrijke parkeerlocaties voor kort parkeren verwezen. Dit dient op de verwijsborden duidelijk aangegeven te zijn. De binnenring krijgt een uitstraling waaruit duidelijk blijkt dat dit een parkeerroute is.

De binnenring is door middel van drie 'inprikkers' vanaf de buitenring bewegwijzerd:

- noordzijde: Hortensialaan;
- zuidzijde: Dirk Staalweg;
- oostzijde: Stationstraat vanaf 't Weitje;
- westzijde: Dokter Holtropstraat.

In bijlage 3 is de aangepaste parkeerbewegwijzering opgenomen.

### Wensbeeld parkeren in woongebieden en het buitengebied

Voor de woongebieden, kernen en buurtschappen in de gemeente Ermelo is het belangrijk dat er parkeerplaatsen aanwezig zijn voor haar bewoners. Het parkeren in de woonwijken krijgt vorm door parkeernormen te stellen. De parkeernormen geven aan hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn per woning. De parkeernormen krijgen vorm in de stedenbouwkundige uitwerking van nieuwbouwplannen.

De huidige parkeernormen van de gemeente zijn afgestemd op de huidige situatie en vastgelegd in de Parkeernota 2004. Deze parkeernormen zullen elke vier jaar worden getoetst en eventueel bijgesteld aan het landelijk beleid, in overeenstemming met de groei van het autogebruik. Op deze wijze blijft er ook in de toekomst voldoende parkeerplaatsen in de woongebieden en in het buitengebied. De parkeernormen geven aan hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. Hierbij wil de gemeente de eigen verantwoordelijkheid neerleggen bij de ontwikkelaars van nieuw te bouwen functies: De te realiseren parkeerplaatsen, overeenkomstig de gestelde normen, dienen op eigen terrein gerealiseerd te worden. Dit geldt zowel in de woongebieden als in het buitengebied.

### Projecten

Samengevat betekent dit de volgende projecten:

- Opstellen uitvoeringsplan parkeren:
  - § uitbreiding parkeerlocaties langparkeren;
  - § uitbreiding blauwe zone;
- Aanpassen parkeerbewegwijzering en verwijzing naar de parkeerlocaties.
- Eens per vier jaar aanpassen parkeernormen.

## 5.6 Goederenvervoer

### Wensbeeld goederenvervoer

Voor wat het goederenvervoer over de weg betreft, gaat het in Ermelo vooral om vrachtverkeer van en naar de bedrijventerreinen en de distributie van goederen naar winkels in het centrum. Kern van het vrachtverkeerbeleid is het zoveel mogelijk bundelen van vrachtverkeer op de verkeersaders. Verder wordt een restrictief parkeerbeleid voor (zwaar)vrachtverkeer in het centrum gevoerd. Dit komt onder meer tot uiting in een parkeerverbod voor vrachtverkeer in de verblijfsgebieden. Parkeren is toegestaan op de daarvoor aangewezen locaties. Gezien de huidige parkeerdruk is het belangrijk dat de capaciteit van het van het aantal parkeerplaatsen wordt uitgebreid.

De belangen van de leefbaarheid en veiligheid botsen vaak met de belangen voor bevoorradingverkeer in het centrum in Ermelo. De gemeente wil de veiligheid en leefbaarheid verbeteren en wil daarom in samenspraak met de ondernemers een plan opstellen om de bevoorrading beter af te stemmen op deze belangen. Gedacht kan worden aan het verbeteren van de laad- en losruimte, het wijzigingen van aan- en afrijroutes, lengtebeperkingen instellen en het vergroten van de venstertijdengebieden (huidige venstertijden zijn 7.30 tot 11.00 uur van maandag tot en met zaterdag).

Voor het goed functioneren van de economie in Ermelo is het ook van belang dat de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen goed bereikbaar is. Specifieke aandacht vraagt het terrein Kerkdennen, omdat dit veel vrachtverkeer oplevert op de Hamburgerweg. Bekeken moet worden of er mogelijkheden zijn voor een alternatieve ontsluiting. Hiervoor is het noodzakelijk eerst inzicht te krijgen in de herkomst en bestemming van het vrachtverkeer van en naar dit terrein. Op basis van de uitkomsten van dat onderzoek

dienen zoekrichtingen te worden benoemd. Omdat er een duidelijke relatie ligt met andere, ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente, worden de zoekrichtingen vervolgens meegenomen bij actualisatie van de structuurvisie. Ook speelt voor het vrachtverkeer de ontwikkelingen rond Veldzicht een belangrijke rol. Binnen deze ontwikkelingen wordt er gezocht naar een nieuwe ontsluiting in noordelijke richting.

#### Projecten

Samengevat betekent dit de volgende projecten:

- parkeerplaatsen vrachtauto's uitbreiden;
- in samenspraak met de ondernemers een bevoorradingsplan opstellen;
- invoeren van maatregelen voorvloeiend uit vorenstaand plan;
- uitvoeren herkomst bestemmingsonderzoek vrachtverkeer kerkdennen;
- alternatieve ontsluitingsprincipes Kerkdennen opstellen;
- alternatieve ontsluitingsprincipes Veldzicht (binnen project ontwikkeling Veldzicht).

## 5.7 Verkeersveiligheid

#### Wensbeeld verkeersveiligheid

De gemeente wil de verkeersveiligheid verbeteren door actief met de verkeersonveilige locaties aan de slag te gaan. Naast de fysieke aanpak van onveilige locaties wil de gemeente conform Duurzaam Veilig ook inzetten om het gedrag te beïnvloeden door middel van educatie, communicatie en handhaving. Daarmee ontstaat een geïntegreerde aanpak van de verkeersveiligheidsproblematiek.

#### Black spots

De volgende wegvakken en kruispunten dienen (al dan niet in overleg met de provincie) aangepakt te worden om de subjectieve en objectieve veiligheid te verbeteren. De lijst is opgesteld op basis van de knelpunten in paragraaf 2.1.6. De kruispunten en wegvakken die niet zijn opgenomen zijn diegene waar reeds maatregelen zijn getroffen.

- Wegvak Harderwijkerweg van de Jacob Catslaan tot de gemeentegrens met Harderwijk;
- Wegvak Putterweg tussen Hamburgerweg en de Jacobslaan;
- Wegvak Leuvenumseweg;
- Kruispunt Heidelaan - Oude Telgterweg;
- Wegvak Harderwijkerweg tussen Fokko Kortlanglaan en de Eendenparkweg;
- Wegvak Putterweg tussen de Nieuwelaan en de Jacobslaan;
- Het kruispunt Telgterweg - Heidelaan - Hamburgerweg - Dr. Holtropstraat - Dr. van Dalelaan;
- Stationsstraat tussen de rotonde en de Rietlaan;
- Kruispunt Oude Telgterweg - Volenbeekweg.

#### Gebieden

Naast de locatiegerichte aanpak van blackspots is het ook belangrijk gebiedsgerichte maatregelen te treffen voor de verkeersveiligheid. Een belangrijk onderdeel is het verkeersveilig inrichten van de 30 km/uur gebieden zoals in paragraaf 5.1.

Een specifiek onderwerp is bijvoorbeeld de schoolomgeving. De schoolomgevingen, maar ook de omgeving van kinderdagverblijven, geven over het algemeen veel klachten. Veelal wordt dit veroorzaakt door het halen en brengen van kinderen en de overlast die dit geeft in de buurt, dan wel de verkeersonveiligheid (veelal subjectief) die als zodanig wordt ervaren. Het gedrag van ouders en kinderen is hierbij een belangrijk aspect. In samenwerking met de scholen, de (verkeers)ouders en de kinderdagverblijven worden de knel- en aandachtspunten op het gebied van verkeer in beeld gebracht en worden

plannen opgesteld om het gewenste verkeersgedrag te bereiken. Hierbij zal ook gebruik gemaakt worden van de (lokale) kennis en ervaring van organisaties als 3VO. Er vindt periodiek overleg plaats tussen de gemeente en de verkeersouders.

#### Permanente verkeerseducatie

Permanente verkeerseducatie houdt in: 'Het geheel opeenvolgende en in doorlopend verband samenhangende activiteiten op het gebied van verkeerseducatie, zowel op basis van leeftijdsgebonden ontwikkelingen als op basis van de vervoerswijze van de verkeersdeelnemer'. Van alle verkeersdeelnemers wordt verwacht dat ze zich verantwoord en veilig gedragen in het verkeer en dat ze zich aan de regels houden. In de praktijk blijkt dit echter niet altijd te gebeuren. Met permanente verkeerseducatie willen we bereiken dat het meest veilige en sociale verkeersgedrag zo goed mogelijk wordt aangeleerd. En wat nog belangrijker is, dat dit gedrag als vanzelfsprekend wordt beschouwd. De verkeersdeelnemer moet gedurende zijn hele leven op de daarvoor juiste momenten, door educatie en training voorbereid worden op zijn komende verkeerstaak. Dit betekent dat de ouder, de basisschool, de middelbare school en de autorijscholen moeten worden ingezet om dit te bereiken. In regionaal verband wordt hiervoor jaarlijks een werkplan opgesteld (werkplan ROVG verkeersveiligheid), waarbij met name ingezet wordt op educatie en handhaving. Voorgesteld wordt dit beleid te continueren en de financiële mogelijkheden te verruimen om meer activiteiten te ontplooiën voor diverse doelgroepen.

#### Communicatie

Belangrijk is dat de verkeersdeelnemers weten hoe ze in bepaalde situaties moeten handelen. Vaak is er verwarring bij verschillende soorten weginrichtingen, verkeersproblemen of bij verkeerssituaties die veranderen. In die situaties wil de gemeente de burger beter informeren over het gewenste verkeersgedrag. Naast de communicatie met de burgers is ook de communicatie met organisaties als 3VO en politie van groot belang. De gemeente voert periodiek overleg met deze partijen.

#### Handhaving

Verkeerstoezicht, oftewel handhaving, heeft een educatieve waarde. Ongevallen worden ten dele veroorzaakt doordat verkeersregels worden genegeerd. Hier kan bijvoorbeeld gedacht worden aan: verkeerd geparkeerde auto's die de toegang van de wijken voor hulpverleningsdiensten belemmeren. De politie kan de naleving van de verkeersregels controleren en verbeteren. Een structurele en planmatige aanpak, afgestemd op wegbeheer en educatieve activiteiten, zijn daarbij van belang.

Het methodegericht verkeerstoezicht kenmerkt zich door:

- gericht toezicht op relevante plaatsen, tijdstippen en gedragingen;
- de combinatie van voorlichting en onderwijs daar waar mogelijk;
- een projectmatige aanpak gericht op het type overtreding;
- preventief en repressief optreden.

De gemeente zal duidelijke afspraken maken met de politie over het uit te voeren verkeerstoezicht.

## Projecten

Samengevat betekent dit de volgende projecten:

- Aanpak gevaarlijke locaties
  - § Wegvak Harderwijkerweg van de Jacob Catslaan tot de gemeentegrens met Harderwijk;
  - § Wegvak Putterweg tussen Hamburgerweg en de Jacobslaan;
  - § Wegvak Leuvenumseweg;
  - § Kruispunt Heidelaan - Oude Telgterweg;
  - § Wegvak Putterweg tussen de Nieuwelaan en de Jacobslaan;
  - § Het kruispunt Telgterweg - Heidelaan - Hamburgerweg - Dr. Holtropstraat - Dr. van Dalelaan;
  - § Stationsstraat tussen de rotonde en de Rietlaan;
  - § Kruispunt Oude Telgterweg - Volenbeekweg.
- Continuering opstellen regionaal werkplan permanente verkeerseducatie;
- Structurele aandacht voor het verstrekken verkeersinformatie bij veranderende situaties;
- Creëren van verkeersveilige schoolomgevingen;
- Handhavingplan opstellen en uitvoeren in samenspraak met de politie;
- Periodiek overleg met verkeersouders;
- Periodiek overlegwerkgroep verkeer (3VO en politie).

## 5.8 Monitoring en evaluatie

### Wensbeeld monitoring en evaluatie

De verantwoording, evaluatie en bijsturing van (gemeentelijk) verkeer- en vervoerbeleid vergt in toenemende mate het nauwkeurig volgen van de ontwikkelingen. Dit kan door verzamelen, beheren, analyseren en rapporteren van gegevens uit enerzijds het lokale verkeer- en vervoersysteem en anderzijds uit bovenlokale bronnen.

Het belang van een goed monitoringssysteem komt onder andere tot uitdrukking in het objectiveren van beleidskeuzes die moeten worden gemaakt. De maatschappelijke verantwoording respectievelijk de onderbouwing voor het bereiken van draagvlak en investeringen, vervult daarbij een steeds belangrijker rol. Ook zijn feitelijkheden en actualiteit van prominent belang in diverse procedures van wet- en regelgeving. Monitoring en evaluatie dienen daarom structureel onderdeel te zijn van de gemeentelijke verkeer- en vervoersactiviteiten. Tevens bieden de resultaten ook meerwaarde voor andere afdelingen binnen de gemeente.

### Monitoring verkeersaanbod

De groei van het autoverkeer wordt via een tweejaarlijks uit te voeren telprogramma nauwlettend in de gaten gehouden. Dit houdt in dat iedere twee jaar op de toegangswegen van Ermelo en op de ruit rond het centrum de verkeersintensiteit wordt gemeten. Hierbij wordt gebruik gemaakt van mechanische telapparatuur die naast de omvang en samenstelling van het verkeer ook de snelheid meet. De gemeente beschikt zelf over dergelijke apparatuur en zal deze werkzaamheden in eigen beheer uitvoeren.

In totaal wordt uitgegaan van maximaal 10 telpunten. Op ieder telpunt wordt het verkeer gedurende een aaneengesloten week geregistreerd. De telresultaten worden vastgelegd in een standaard telrapport, aangevuld met de telgegevens van bovenlokale bronnen (provincie, rijksoverheid) en afgezet tegen de voorspelde groei vanuit het verkeersmodel. Als de gemeten groei substantieel afwijkt van de verwachting, dan kan het beleid tijdig

worden bijgestuurd. De telgegevens kunnen ook worden benut als input voor ruimtelijke ontwikkelingen en voor de geluid- en luchtkwaliteit.

#### Monitoring parkeersituatie

De parkeersituatie in en rond het centrum is een belangrijk punt van aandacht. Op basis van het parkeerbeleidsplan moet het uitvoeringsplan worden voorgesteld. Om de effecten en ontwikkeling van het parkeren te kunnen monitoren wordt voorgesteld hier onderzoek naar te doen. Eenmaal per jaar wordt op een dinsdag, vrijdag (inclusief koopavond) en zaterdag de bezetting van de parkeerplaatsen in het centrum, maar ook in het schilgebied gemeten. De resultaten worden overzichtelijk gepresenteerd en vergeleken met de resultaten van voorgaande jaren. Het onderzoeksgebied is gelijk aan Parkeernota. Op deze wijze zijn de resultaten vergelijkbaar. Het onderzoeksgebied wordt gevormd door de straten welke gelegen zijn in het gebied tussen de Wilhelminalaan, Harderwijkerweg, Hamburgerweg, Oude Telgterweg (in zijn geheel), Heidelaan, Dokter van Dalelaan. Naast het centrum vindt om de vier jaar een evaluatie plaats van parkeersituatie in de nieuw gerealiseerde woongebieden en locaties in het buitengebied. Op basis van deze resultaten en de autonome groei van het autobezit worden de parkeernormen aangepast.

#### Monitoring objectieve verkeersveiligheid

Ieder jaar wordt een evaluatiegesprek met de politie gevoerd op basis van de geregistreerde ongevallen die de gemeente ontvangt. Doel is de gegevens aan te vullen en de ervaringen met elkaar te delen. Dit resulteert in een overzicht van de ongevallen die hebben plaatsgevonden. Naast de locaties van ongevallen, wordt ook toedracht van het ongeval aangegeven. De effectiviteit van de verkeersveiligheidsmaatregelen op de schaal van Ermelo kunnen op basis van de jaarlijkse ongevallenanalyse worden gemaakt. Verder biedt de analyse inzicht in de zogenaamde ongevallenconcentratie. Het prioriteren van maatregelen kan hierop worden afgestemd.

#### Nulmeting/evaluatie projecten

Verkeersmaatregelen worden (voortaan) zoveel mogelijk projectmatig opgepakt. Dit houdt in dat voor ieder project met enige omvang een projectplan wordt opgesteld. Tevens dient het hier natuurlijk te gaan om projecten die gericht zijn om de doelstellingen van dit GVVP te bewerkstelligen. In het projectplan wordt vastgelegd wat het beoogde effect van de te nemen maatregel(en) is. Om dit te kunnen beoordelen zal in ieder project dan een nulmeting en een evaluatie moeten plaatsvinden. De effectiviteit van de maatregel(en) wordt op deze wijze direct zichtbaar.

#### Monitor van de verkeersbeleving (algemeen)

Door het meten van de beleving van de burgers over bepaalde onderwerpen, weet de gemeente wat er leeft onder haar burgers. Tevens is de monitor een middel om de communicatie naar de burgers te vergroten. In de monitor kunnen de verschillende verkeersonderwerpen de revue passeren. Belangrijk zijn in ieder geval de thema's zoals hiervoor zijn beschreven:

- verkeersaanbod;
- parkeren;
- verkeersveiligheid;
- werk in uitvoering.

Bovenstaande thema's kunnen natuurlijk worden aangevuld met bijvoorbeeld een onderwerp als fietsen.

Het doel van de monitor is om inzicht te geven in bovenstaande onderwerpen ten aanzien van de beleving, optreden van de gemeente zelf en de eigen verantwoordelijkheid. Indien de gemeente Ermelo een algemene belevingsmonitor uitvoert, kan hier goed bij aangesloten worden. Zo niet, dan kan de monitor één keer per jaar worden uitgevoerd onder de burgers, bijvoorbeeld via internet of advertentie in de krant.

#### Evaluatie/bijstellen maatregelen GVVP

De wereld staat na het verschijnen van het GVVP niet stil. Autonome ontwikkelingen, effectiviteit van maatregelen en nieuwe inzichten kunnen aanleiding geven om de ingezette koers van maatregelen bij te stellen. Het verdient daarom aanbeveling om na ongeveer vier jaar het geformuleerde beleid tegen het licht te houden. De uitkomsten van de monitoring en evaluatie activiteiten, zoals hierboven beschreven, leveren hiervoor de input. De verachting is dat het beleidskader dan wel overeind blijft, maar dat op onderdelen (bijvoorbeeld prioriteiten en type maatregelen) wordt bijgesteld.

#### Projecten

Samengevat betekent dit de volgende projecten:

- 1 Keer per 2 jaar monitoren verkeersaanbod;
- 1 Keer per 2 jaar monitoren parkeersituatie centrum;
- 1 Keer per 4 jaar monitoren parkeersituatie nieuwe ontwikkelen en bijstellen parkeernormen;
- 1 Keer per jaar monitoren verkeerveiligheid;
- Doorlopend monitoren effecten op de doelstellingen in projecten;
- 1 Keer per jaar monitoren verkeersbeleving;
- 1 keer per 4 jaar bijstellen maatregelen GVVP op basis van voorgaande punten.

## 6 Actieplan 2006-2011

In het Beleidsprogramma (hoofdstuk 5) zijn een aantal potentiële projecten benoemd die invulling moeten geven aan het te voeren beleid voor de komende tien jaar. Niet alle projecten kunnen direct opgepakt worden. Daarom is het noodzakelijk prioriteiten te stellen. In paragraaf 6.1 beschrijven we de manier waarop er geprioriteerd is.

In paragraaf 6.2 (projectenlijst) geven we vervolgens aan welke projecten in het actieplan 2006-2011 opgenomen worden en aan welke doelstelling deze gekoppeld zijn. Uiteindelijk gaan we in paragraaf 6.3 in op de financiële kant van de projecten.

### 6.1 Prioritering

De bepaling van de maatregelen in het actieplan is afgeleid uit de prioriteiten zoals aangegeven door de Raad in de Kadernota en de bijeenkomsten met de klankbordgroep. Verder is bekeken of een project bijdraagt aan meerdere doelstellingen of aan "slechts" één enkele doelstelling. In het eerste geval ligt de prioriteit hoger.

#### Prioriteit Raad

Zoals ook in paragraaf 4.4 is aangegeven geeft de Raad de volgende prioriteit:

1. Verkeersveiligheid, met name blackspots, hardrijden, koppeling met fietsen richting centrum is belangrijk;
2. Bereikbaarheid en doorstroming, belangrijk is het bereikbaar maken en behouden van het centrum;
3. Fietsvoorzieningen;
4. Handhaving, onderwerpen hiervan zijn bijvoorbeeld snelheid, parkeren en fietsen in Stationsstraat.

#### Prioriteit klankbordgroep

In de tweede bijeenkomst met de klankbordgroepleden zijn de 8 subdoelstellingen uit de kadernota geprioriteerd (zie bijlage 1, verslag 2<sup>e</sup> bijeenkomst). Geconcludeerd mag worden dat aan de verkeersveiligheidsdoelstelling een hoge prioriteit wordt meegegeven. Opvallend is verder dat de bereikbaarheidsdoelstellingen verschillend geprioriteerd worden. Deze wordt zowel onderaan als bovenaan geplaatst. Verder geldt voor de subdoelstellingen fiets, voetganger en openbaar vervoer een afnemende prioriteit.

Binnen de bereikbaarheidsdoelstellingen gaat vooral prioriteit uit naar een goede doorstroming voor het autoverkeer tussen Ermelo en omliggende kernen. En minder naar de snelweg en Harderwijk. Binnen de doelstelling van het aanpakken van de verkeersonveiligheid is ook een prioriteit aangebracht, zie tabel 1.

Tabel 1 Prioriteit klankbordgroep binnen de subdoelstelling 7

Subdoelstelling 7	Prioriteit
Aanpakken verkeersonveiligheid op 50 km wegen	1
Aanpakken verkeersonveiligheid op fietsroutes	2
Aanpakken verkeersonveiligheid op 80 km wegen	3
Aanpakken verkeersonveiligheid in 30 km gebieden	4
Aanpakken verkeersonveiligheid in 60 km gebieden	5

## 6.2 Projectenlijst 2006-2011

In onderstaand overzicht zijn de projecten opgenomen die tot en met 2011 het actieplan vormen. Er wordt onderscheid gemaakt in maatregelen en projecten die zowel aan de veiligheids- als de bereikbaarheidsdoelstelling bijdragen. Verder zijn er maatregelen die aan of de veiligheids- of de bereikbaarheidsdoelstelling bijdragen. Tot slot worden de projecten in het kader van de monitoring en evaluatie weergegeven.

Veiligheid én Bereikbaarheid	Doelstelling *
1. Planvorming / uitvoering herinrichting van de gebiedsontsluitingswegen Putterweg - Harderwijkerweg, inclusief gevaarlijke wegvakken van de Putterweg tussen Hamburgerweg en Nieuwelaan	1, 2, 3, 6, 7
2. Reconstructie Harderwijkerweg, Jacob Catslaan - grens Harderwijk, inclusief gevaarlijke locatie wegvak Harderwijkerweg van de Jacob Catslaan tot de gemeentegrens met Harderwijk	1, 2, 6
3. Aanleg Tweede Verbindingsweg, inclusief fietsvoorziening tussen Drielanden - Ermelo	1, 2, 3, 5, 6
4. Parkeerplaatsen vrachtauto's uitbreiden	2, 6
5. Herinrichting van de gebiedsontsluitingsweg Horsterweg	1, 2, 6
6. Fietsvoorzieningen utilitair Garderenseweg	3, 6
7. Realiseren 30 km/h maatregelen Ermelo centrum	1,2,3,4,6,7
8. Afwaarderen gebiedsontsluitingswegen centrum Ermelo tot 30 km/h wegen (o.a. Dirk Staalweg, Dokter Holtropstraat en Groeneweg)	1, 2, 3, 4, 6, 7
9. Herinrichting van de gebiedsontsluitingsweg Oude Nijkerkerweg - Arendlaan - Volenbeekweg, i.s.m. TweedeVerbindingsweg	1, 7
10. Herinrichting van de gebiedsontsluitingsweg Oude Telgterweg tussen het spoor en de Hamburgerweg (aanleg fietsstroken en langspaarkeervakken)	1, 7
11. Herinrichting van de gebiedsontsluitingsweg Dokter van Dalelaan (gedeeltelijk)	2, 3, 7
12. Fietsvoorzieningen Oude Telgterweg (buiten de kom)	3, 7
13. Fietspad Telgterweg (buiten de kom)	3, 7
<b>Totaal</b>	

\* 1) doorstroming, 2) bereikbaarheid centrum, 3) fiets, 4) voetgangers, 5) openbaar vervoer, 6) verkeersveiligheid, 7) gevaarlijke locaties, 8) educatie, M) monitoring

Veiligheid	Doelstelling *
1. Maatregelen in bestaande 30km/h Ermelo wijken (totaal circa 30 maatregelen)	3,4,6
2. Maatregelen 30 km/h inrichting Noord Ermelo (i.s.m. Tweede Verbindingsweg)	3,4,6
3. Handhavingplan opstellen en uitvoeren in samenspraak met de politie (4-jaarlijks)	6
4. Continuering opstellen en uitvoeren regionaal plan voor permanente verkeerseducatie (werkplan verkeersveiligheid)	8
5. Verkeersveiligheid verbeteren van het kruispunt Telgterweg - Heidelaan - Hamburgerweg - Dr. Holtropstraat - Dr. van Dalelaan;	3,4,7
<b>Totaal</b>	

\* 1) doorstroming, 2) bereikbaarheid centrum, 3) fiets, 4) voetgangers, 5) openbaar vervoer, 6) verkeersveiligheid, 7) gevaarlijke locaties, 8) educatie, M) monitoring

Bereikbaarheid	Doelstelling *
1. Herkomst bestemmingsonderzoek (vracht-)verkeer Kerkdennen	1
2. Opstellen uitvoeringsplan parkeren o.b.v. Parkeernota 2004	2
3. Uitbreiding fietsenstallingen 2 locaties	2, 3
<b>Totaal</b>	

\* 1) doorstroming, 2) bereikbaarheid centrum, 3) fiets, 4) voetgangers, 5) openbaar vervoer, 6) verkeersveiligheid, 7) gevaarlijke locaties, 8) educatie, M) monitoring

Monitoring en evaluatie	Doelstelling *
1. 1 Keer per 2 jaar monitoren verkeersaanbod	1, 2, M
2. 1 Keer per jaar monitoren verkeersbeleving	M
3. 1 keer per 4 jaar bijstellen maatregelen GVVP	M
4. 1 Keer per 2 jaar monitoren parkeersituatie centrum	2, M
5. 1 Keer per 4 jaar monitoren en bijstellen parkeernormen	2, M
6. Doorlopend monitoren effecten op de doelstellingen in projecten	M
7. Afstemming over openbaar vervoer met provincie en vervoerder	5
8. Periodiek overleg met verkeersouders	6
9. Periodiek overlegwerkgroep verkeer (3VO en politie)	6
10. 1 Keer per jaar monitoren verkeerveiligheid (ongevallengegevens)	6, M
Totaal	

\* 1) doorstroming, 2) bereikbaarheid centrum, 3) fiets, 4) voetgangers, 5) openbaar vervoer, 6) verkeersveiligheid, 7) gevaarlijke locaties, 8) educatie, M) monitoring

### 6.3 Gemeentelijke begroting

De projectenlijst bevat een aantal projecten die al onderdeel zijn van de gemeentelijke begroting. Hiervan is bekend welke investering zij vergen en welke opbrengsten er eventueel in de vorm van subsidies tegenover staan. Om een dergelijk beeld ook voor de overige projecten te verkrijgen, is in het kader van dit GVVP, ook voor die projecten een globale kostenraming opgesteld en een inschatting gemaakt van subsidiemogelijkheden. Het resultaat is een financieel overzicht dat in bijlage 5 is weergegeven. Er is aangesloten bij het format van de gemeentelijke begroting en de posten die daarin benoemd zijn.

De kosten voor de projecten worden geraamd op circa € 9,8 miljoen (exclusief BTW). De netto investering valt echter een stuk lager uit, omdat ingeschat is dat er circa € 3,3 miljoen beschikbaar moet zijn in de vorm van subsidies en gezamenlijke uitvoering met het programma groot onderhoud wegen. Voor de periode tot en met 2011 is de netto investering daarom geraamd op circa € 6,5 miljoen. De beschikbare middelen (budgetten en kredieten) zijn voldoende om deze investering op te vangen en bieden tevens nog ruimte om ook de projecten "Fietsvoorziening recreatief Oude Telgterweg" en "Fietspad Telgterweg" (gedeeltelijk) op te pakken. Voor deze projecten moet namelijk in 2007 nog onderzoek gedaan worden om de investeringskosten te kunnen bepalen.

## 7 Hoe verder?

Na behandeling van het concept GVVP begin september in het College van Burgemeester en Wethouders, wordt het concept rapport ter informatie toegestuurd aan de klankbordgroepleden. Daarnaast wordt het rapport ook op de website van de gemeente Ermelo geplaatst zodat het toegankelijk is voor een breed publiek. Vervolgens zal de gemeenteraad zich eind september (opiniërend) buigen over het GVVP. De daadwerkelijke besluitvorming kan dan in november 2006 plaatsvinden.

Na besluitvorming door de Raad moeten de voorgestelde maatregelen tot uitvoering worden gebracht. Dit betekent het doorvertalen van het beleid naar operationele (deel)plannen, maar ook de doorvertaling naar de jaarplannen voor de verschillende betrokken afdelingen. Op deze wijze worden de maatregelen ingebed in de dagelijkse werkzaamheden.

Bij het plannen van de uitvoering van fysieke maatregelen is het van belang vroegtijdig te onderzoeken welke procedures gevolgd moeten worden. Procedures waarbij bijvoorbeeld bestemmingsplanwijzigingen noodzakelijk zijn of tot onteigening moet worden overgegaan, vergen veel tijd en dienen tijdig te worden gestart.

## Bijlage 1 : Verslagen Klankbordgroepbijeenkomsten

### Samenvatting bijeenkomst klankbordgroep 1

nummer	1	project	Actualisatie GVVP Ermelo
datum	2 maart 2006	projectnr.	156133
plaats	Ermelo	onderwerp	Klankbordgroepbijeenkomst
opsteller	Oranjewoud		

#### Aanwezigen

Dhr. Belksma	Centrummanagement
Dhr. J. v.d. Meer	Wijkplatform Noord, Centrum en Tonsel
Mevr. Sinte Maartensdijk	Wijkplatform West / VAC Ermelo
Dhr. Kuiper	Wijkplatform Horst en Telgt
Mevr. Geurtsen	VAC Ermelo
Dhr. Oldeman	3VO
Dhr. Volgenant	Fietsersbond
Dhr. Overbeek	Belangstellende burger
Dhr. Ten Hove	SEP / bedrijvenkring Ermelo
Dhr. A. Smedes	Plaatselijke Werkgroep Toegankelijkheid Ermelo
Dhr. Vastenhoud	Wijkplatform Zuid
Dhr. van der Wolf	Wijkplatform Zuid
Mevr. Klop	Wijkplatform Zuid / bewoner Hamburgerweg
Mevr. Franke	Wijkplatform Oost
Dhr. Broersen	Bewoner Hamburgerweg
Mevr. Verweij	Wijkplatform West
Dhr. Stoute	Wijkplatform West
Dhr. H. Kasteel	Gemeente Ermelo
Dhr. T. Albronda	Oranjewoud
Mevr. J. Everaars	Oranjewoud

#### Afwezigen

Ondernemersvereniging Ermelo  
GLTO  
Kamer van Koophandel  
BBA  
Wijkplatform Speuld  
Verenigde Recreatie Ondernemers  
Wijkplatform Horst en Telgt  
Regiopolitie

#### Inleiding

Bij het opstellen en actualiseren van het GVVP is een duidelijke betrokkenheid van belangenorganisatie van de gemeente Ermelo. Deze organisaties zijn uitgenodigd voor twee bijeenkomsten. In deze eerste bijeenkomst stonden de knelpunten op het gebied van het autoverkeer, de fietser en de verkeersveiligheid centraal. In de tweede bijeenkomst in april zal het concept plan aan de deelnemers van de klankbordgroep worden gepresenteerd.

#### Bijeenkomst 1

Na het welkomstwoord van Hendri Kasteel, de gemeentelijk projectleider van het GVVP, gaven Terry Albronda en Judith Everaars van Oranjewoud een korte toelichting op het proces voor het actualiseren van het GVVP en de opzet van de avond: actief aan de slag met verkeer en vervoer thema's. In drie groepen zijn de thema's nader bekeken. Op

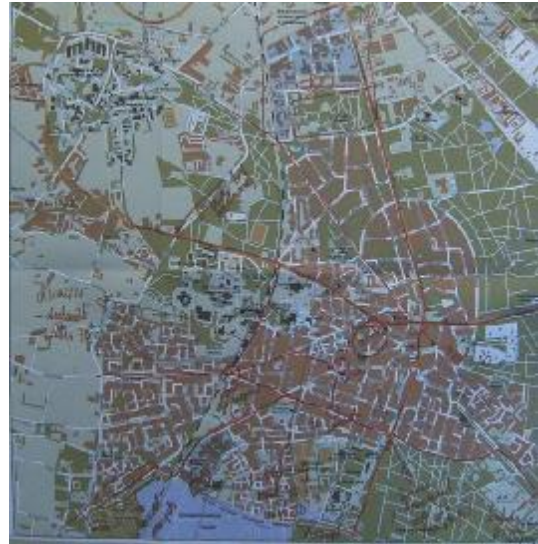
voorhand waren er vier thema's. Deze zijn echter opgedeeld in drie thema's vanwege de lagere opkomst dan verwacht. Hieronder is per thema aangegeven wat de uitkomsten van de groepen waren.

#### Autostructuur

In het algemeen: de wegenstructuur dient duidelijk, logisch, overzichtelijk en aansprekend te zijn. Dit betekent een aantal wegen 50 maken en zo inrichten en de rest 30 (binnen de bebouwde kom).

De volgende wegen in de kern Ermelo zijn aangedragen als 50 km/h weg:

- Putterweg - Harderwijkerweg;
- Hamburgerweg - Telgterweg;
- Stationsstraat - Horsterweg;
- Dokter van Dalelaan;
- Ericalaan;
- Julianalaan;
- Oude Telgterweg vanaf de Hamburgerweg;
- Dirk Staalweg- Stationsstraat;
- Dokter Holtropstraat - Groenweg;
- Bedrijventerrein Veldzicht.



Op de foto hiernaast is deze structuur opgenomen.

De volgende reacties zijn gegeven:

- Deel Dokter van Daalelaan wellicht 30 km/h omdat hier veel oversteekbewegingen zijn;
- Oude Telgteweg van spoor tot aan de Volenbeeklaan liggen nu veel drempels, dit geeft meer uiterlijk aan een 30 km/h zone dan nu aan de voorgestelde 50 km/h;
- Centrumgebied tussen Horsterweg - Hamburgerweg in zijn geheel 30 km/h voor de leefbaarheid en aantrekkelijkheid (of in zijn geheel met uitzondering van de Staalweg);
- Stationsstraat vanaf de rotonde tot de Rietlaan 30 km/h;
- Drieërweg 60 km/h, dit past in het beeld van de weg en omgeving met veel recreatiebedrijven en mogelijkheden.

#### Knelpunten en aandachtspunten:

- Fietsende kinderen op het industrieterrein Kerkdennen naar het zwembad Calluna;
- Kruispunt Hamburgerweg Dirk Staalweg is druk;
- Kruispunt Oude Telgterweg - Groeneweg is druk;
- Opzet van het kruispunt Hamburgerweg - Dokter Holtropstraat is onoverzichtelijk;
- Stationsstraat is druk;
- Invoeren van 30 km/h blijft belangrijk, ook al blijft men te hard rijden: Nu mag men 50 en rijdt men 60, straks mag men er maximaal 30 en zal er 40 gereden worden. Dan is er toch een afname van 20 km/u bereikt.
- Bewoners dienen zelf bewust te zijn van hun gedrag en verantwoordelijkheid in de 30 km/h gebieden.
- De keus van de structuur is een beleidskeuze van de gemeente, het is echter heel belangrijk (ook in samenhang met het punt hiervoor) bij de inrichting van de 30 km/h gebieden ook de bewoners te betrekken.

### Fiets- en wandelstructuur

Algemeen voor de fietsstructuur:

- geen fietsstroken in 30 km/h gebieden.

Knelpunten op routes voor de fietsers:

- Oude Nijkerkerweg, knelpunt nummer 1;
- Telgterweg (buiten de bebouwde kom) - Arendlaan, veel scholieren van het pondje komen hier overheen en er zijn geen fietsvoorzieningen;
- Oude Telgterweg buiten de bebouwde kom, er wordt hard gereden op deze recreatieve fietsroute;
- Paul Krugerweg rijden grote groepen schoolkinderen, dit is onveilig.



Ontbrekende routes / voorzieningen voor de fietser:

- Fietsstrook op de Stationsstraat net na de rotonde;
- Ontbrekende verbinding recreatief netwerk van Watervalweg naar Oude Kerkerpad richting Telgt;
- Ontbrekende recreatieve route tussen Oude Arnhemse Karreweg en Drie;

Voor de voetgangers geldt:

- Goede oversteekvoorzieningen realiseren, niet veel, maar wel goed;
- Er ontbreekt in heel veel wijken een verlaagde stoeprand bij het oversteken, dit kan bij inrichting van 30 km/h gebieden meegenomen worden.

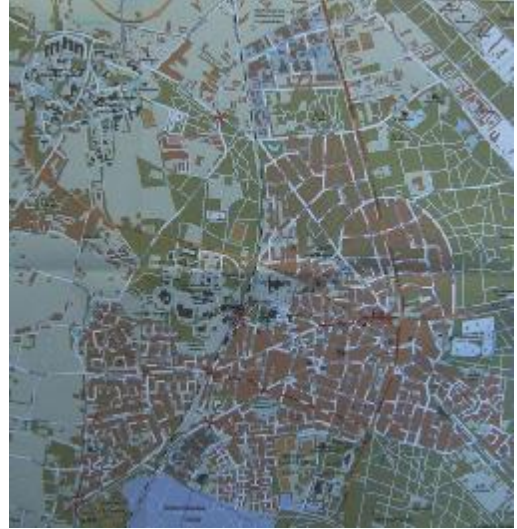
Aanvullingen en aandachtspunten uit de groep:

- In het algemeen: fietsvoorzieningen afstemmen op categorisering: bij 50 km/h wegen fietsvoorzieningen realiseren, zowel goed voor de fiets als voorkomen van parkeren langs de weg;
- de oversteekvoorzieningen voor voetgangers realiseren met verhoogde "zebrapaden";
- De Jonkheer Doctor C.J. Sandberweg naar het Rode Koper is erg druk met auto's en fietsers. Er mist hier een apart recreatief fietspad;
- De Oude Zwolseweg is erg druk met auto's en fietsers. Er mist hier een apart recreatief fietspad;
- Er bestaat een fietsroute van Ermelo naar Drie door het bos. Deze is echter niet bewegwijzerd;
- Er ontbreekt fietsbewegwijzering vanuit Harderwijk naar Ermelo.

## Verkeersveiligheid

### Knelpunten:

- Hamburgerweg, hieraan en in de omgeving liggen een aantal scholen, bovendien zal in de toekomst de weg drukker worden met de ontwikkeling van het DVS terrein;
- Kruispunt Oude Telgterweg - Steynlaan;
- Kruispunt Oude Nijkerkerweg - Julianalaan;
- Kruispunt Stationsstraat - Julianalaan;
- Stationsstraat tussen de rotonde en de Rietlaan;
- Locatie Stationsstraat bij de OV-halte met de Dokter van Daelelaan;
- Locatie Overweg Hamburgerweg - Telgterweg - opstelvak;
- Oversteek Telgterweg bij de Prins Bernhardschool;
- Locatie Lijsterlaan - Zwaluwstraat bij de basisschool;
- Harderwijkerg en Putterweg (N303), zowel binnen als buiten de bebouwde kom;
- Moeilijk tot niet overzichtelijk van de locatie Oude Telgterweg - Arendlaan.



### Algemeen:

- Speciale aandacht voor schoolomgevingen;
- De Harderwijkergeweg vanaf de J. Catslaan tot rotonde ook herinrichten overeenkomstig met de herinrichting die wordt uitgevoerd door de provincie.

Vraag: zijn er speciale regels voor de 50 km/uur inrichting?

Antwoord: er zijn landelijke richtlijnen. Dit zijn dus geen wettelijke regels. De richtlijnen houden ruimte voor de wegbeheerder om de weg naar de lokale situatie in te richten.

### Aanvullingen:

- kruispunt P. Krugerweg - Sportlaan en Smutslaan;
- kruispunt Oude Telgterweg - Suikerbakker;
- kruispunt 't Abdij - Garsteland;
- kruispunt 't Abdij - Stationsstraat.

### Afsluiting

Aan het einde van de avond is nog kort ingegaan op de vervolgstappen die ondernomen worden. Aangegeven is dat met de resultaten van deze avond verder invulling wordt gegeven aan de wegencategorisering en het concept gemeentelijk verkeer en vervoerplan. In de loop van april 2006 zal de klankbordgroep opnieuw bijeen komen om de resultaten tot dan toe te bespreken. De verwachting is dat de nieuwe gemeenteraad het GVVP in september van dit jaar officieel zal behandelen.

## Samenvatting bijeenkomst klankbordgroep 2

nummer	2	project	Actualisatie GVVP Ermelo
datum	8 mei 2006	projectnr.	156133
plaats	Ermelo	onderwerp	Klankbordgroepbijeenkomst
opsteller	Oranjewoud		

aanwezig	namens	afwezig
Mevr. J.P. Klop	Wijkplatform Zuid	Met kennisgeving: Dhr. Belksma - centrummanagement
G. Mulderij	Wijkplatform Speuld	Dhr. Weijers - BBA
E.C.M. Meihuizen	Wijkplatform Speuld	dhr. J. Sweers - Ondernemersvereniging Ermelo
Dhr. J. van der Meer	Wijkplatform Noord/Centrum	
Mevr. N.J. Verweij	Wijkplatform West	Zonder kennisgeving: GLTO
Mevr. N. Franke	Wijkplatform Oost	Kamer van Koophandel
Mevr. K. Geurtsen	VAC Ermelo	Verenigde Recreatie Ondernemers
Dhr. A. Smedes	PWTE	Wijkplatform Horst en Telgt
Dhr. J. Bakker	Actiecomité Hamburgerweg	Regiopolitie
Dhr. W. Broersen	Actiecomité Hamburgerweg	
Dhr. J. Vastenhoud	Wijkplatform Zuid	
A. A. Knoppert	Wijkplatform Zuid	
Dhr. F. Kortrijk	Gemeente Ermelo	
Dhr. J. van Rhenen	Gemeente Ermelo	
Dhr. T. Albronda	Oranjewoud BV	

### Inleiding

Bij het opstellen en actualiseren van het GVVP is gekozen voor een duidelijke betrokkenheid van belangenorganisaties van de gemeente Ermelo. Deze organisaties zijn uitgenodigd voor twee bijeenkomsten. In de eerste bijeenkomst op 2 maart 2006 stonden de knelpunten op het gebied van het autoverkeer, de fietser en de verkeersveiligheid centraal. Van de tweede bijeenkomst welke op maandag 8 mei 2006 heeft plaatsgevonden wordt hier verlag gedaan.

### Bijeenkomst 2

Na het welkomswoord door de heer Johan van Rhenen, afdelingshoofd openbare werken bij de gemeente Ermelo, geeft Terry Albronda van Oranjewoud BV een korte presentatie (zie ook bijlage). Aan de orde kwamen een toelichting op het proces en de communicatie rondom de actualisatie van het GVVP en een terugblik op de vorige bijeenkomst. Een van de resultaten, de kaart met de categorisering van de wegen, wordt daarbij gepresenteerd. In de korte discussie die daarop volgt, wordt opgemerkt dat met name de wegen in het oostelijk buitengebied niet duidelijk op kaart zijn gezet. Dit is een terechte constatering. In het kader van het GVVP wordt hierover nog geen uitspraak gedaan. De raad heeft namelijk in het verleden bepaald dat pas na de evaluatie van de inrichting van het westelijk buitengebied, richting gegeven kan worden aan het te voeren beleid in de overige delen van het buitengebied.

Een tweede onderwerp dat kort ter discussie wordt gesteld is het aspect leefbaarheid. Een aantal aanwezigen vindt dit aspect niet duidelijk terugkomen in de doelstellingen zoals die door de raad zijn vastgelegd in de kadernota. De formulering van de doelstellingen richt zich namelijk op bereikbaarheid en veiligheid. Toegelicht is dat in het beleidsprogramma en de daaraan gekoppelde projecten het aspect leefbaarheid volop aandacht krijgt. Het verbeteren van de leefbaarheid is vaak een resultaat van maatregelen die genomen worden op het gebied van bereikbaarheid en veiligheid.

Vervolgens wordt ingegaan op de opzet van de werksessie. Het doel van de werksessie is om de 8 subdoelstellingen uit de kadernota te prioriteren. Omdat de beleidsuitwerking en de potiele projecten aan deze subdoelstellingen gekoppeld zijn, wordt daarmee dus input geleverd aan het uitvoeringsprogramma dat onderdeel is van het GVVP. In dit programma moeten namelijk voor de komende 4 jaar de projecten worden beschreven die als eerste opgepakt zouden moeten worden.

### Resultaat

De aanwezigen zijn verdeeld in 2 groepen (groep A en groep B). Beide groepen hebben de subdoelstellingen geprioriteerd. De resultaten zijn hieronder weergegeven:

Subdoelstelling	Prioriteit groep A	Prioriteit groep B
1. Een goede doorstroming voor het autoverkeer tussen de kern Ermelo en Harderwijk, de A28 (afrit 11 en 12) en de omliggende kernen	5	1
2. De automobilist, bewoner en recreant, kan het centrum van de kern Ermelo bereiken via heldere routes en voldoende gratis parkeerplaatsen	5	5
3. Er is een kwalitatief goed utilitair fietsnetwerk én ook voor de recreatieve fietser is een goed netwerk aanwezig;	2	3
4. Voetgangers en minder validen krijgen de ruimte in het centrum om zich te verplaatsen en te verblijven	3	4
5. Het openbaar vervoer in Ermelo heeft in 2015 minimaal het huidige kwaliteitsniveau.	4	6
6. De verkeerveiligheid verbetert door 20% minder slachtoffers in 2015 ten opzichte van 2002 met een projectgerichte aanpak;	1	2
7. De verkeersonveiligheid pakken we locatiegericht aan: op blackspots, hoofdwegenstructuur en de fietsstructuur;	1	2
8. Verkeerseducatie maakt structureel deel uit van de verkeersveiligheidsaanpak.	1	2

De volgende opmerkingen en conclusies kunnen hierbij worden gemaakt:

- Beide groepen zijn van mening dat de subdoelstellingen 7 en 8 als uitvoeringsmaatregelen beschouwd kunnen worden die bijdragen aan het behalen van subdoelstelling 6. Vandaar dat er in het overzicht eenzelfde prioriteit aan gegeven is. Het bundelen van deze activiteiten mag echter niet ten koste gaan van de beschikbare budgetten voor de overige subdoelstellingen.
- Groep A is in tegenstelling tot groep B van mening dat de doelstellingen 1 en 2 in elkaars verlengde liggen en hebben deze daarom ook gebundeld tot 1 doelstelling.
- Geconcludeerd mag worden dat beide groepen verkeersveiligheid een hoge prioriteit meegeven. Verder geldt voor de subdoelstellingen 3, 4 en 5 een afnemende prioriteit.
- Opvallendste onderscheid is de prioriteit die meegegeven wordt aan de bereikbaarheidsdoelstelling 1. Groep A zet deze helemaal onderaan en groep B juiste helemaal bovenaan. Groep A geeft daarbij aan dat zij bij de beoordeling er vanuit gegaan zijn dat er inmiddels diverse trajecten lopen ter verbetering van de bereikbaarheid van Ermelo. Als voorbeeld wordt genoemde de reconstructie van de Harderwijkerweg-Putterweg. De aandacht mag wat deze groep betreft de komende jaren dan ook voornamelijk gericht worden op het verbeteren van de verkeersveiligheid in Ermelo. De onderbouwing van groep B over het feit dat zij juist de bereikbaarheid bovenaan zetten heeft enerzijds betrekking op de herkenbaarheid van de hoofdroutes. Door de gebiedsontsluitingwegen goed in te richten, wordt de gewenste route herkenbaar en trekt het verkeer weg van plekken waar het niet thuis hoort. Anderzijds maakt de ontwikkeling van de rondweg om Putten, de verkeerssituatie op de Hamburgerweg en de ontsluiting van Kerkdennen het

noodzakelijk aandacht te besteden aan een betere ontsluiting van Ermelo richting de kernen en de A28, en dus aandacht voor subdoelstelling 1.

Beide groepen hebben aanvullend nog iets verder gekeken naar een van subdoelstellingen. Binnen deze doelstellingen kan namelijk ook nog een prioritering aangebracht worden. De resultaten hiervan zijn als volgt:

Subdoelstelling 1	Prioriteit groep B
A. Een goede doorstroming voor het autoverkeer tussen Ermelo en Harderwijk	3
B. Een goede doorstroming voor het autoverkeer tussen Ermelo de A28 (afrit 11 en 12)	2
C. Een goede doorstroming voor het autoverkeer tussen Ermelo en omliggende kernen	1

Groep B geeft aan dat binnen subdoelstelling 1 de bereikbaarheid van de omliggende kernen het belangrijkste is. Daarna volgt de bereikbaarheid van de A28 en tot slot de bereikbaarheid tussen Ermelo en Harderwijk.

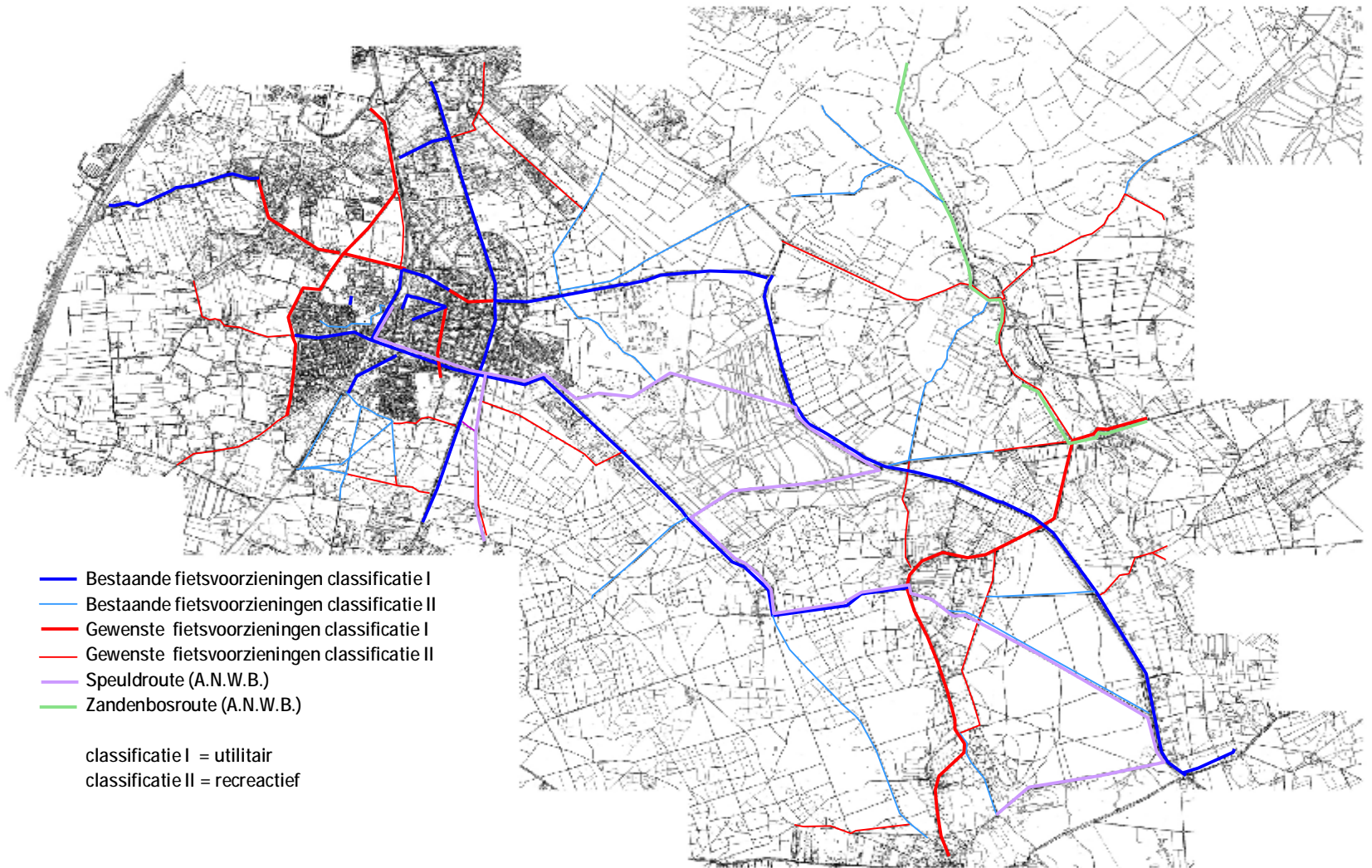
Subdoelstelling 7	Prioriteit groep A
A. Aanpakken verkeersonveiligheid in 30 km gebieden	4
B. Aanpakken verkeersonveiligheid op 50 km wegen	1
C. Aanpakken verkeersonveiligheid op fietsroutes	2
D. Aanpakken verkeersonveiligheid in 60 km gebieden	5
E. Aanpakken verkeersonveiligheid op 80 km wegen	3

Groep A heeft nog gekeken naar de verkeersveiligheids doelstelling. De volgorde waarin volgens deze groep verkeersveiligheidsmaatregelen genomen moeten worden, maakt duidelijk dat met name op de wegen waar hard gereden (50 of 80 km/uur) het eerst maatregelen vereist zijn. Ook de fietsroutes hebben daarbij een hoge prioriteit. De 30 km/uur en 60 km/uur gebieden hebben wat deze groep betreft een minder hoge prioriteit.

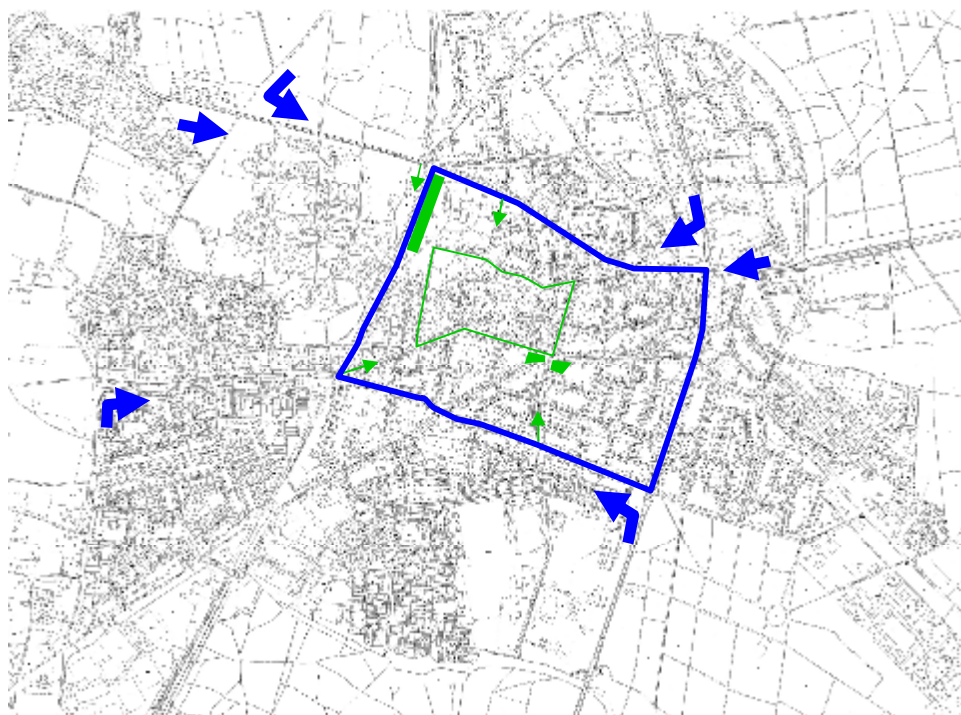
#### Afsluiting






Aan het einde van de avond is nog kort ingegaan op de vervolgstappen die ondernomen worden. Aangegeven is dat wanneer alles volgens planning verloopt de leden van de klankbordgroep in de loop van juni het concept GVVP krijgen toegestuurd. Eind juni vindt dan een brede publieksdiscussie plaats waarvoor ook de klankbordgroep voor uitgenodigd wordt. De verwachting is dat de gemeenteraad in september 2006 het GVVP kan vaststellen.

## Bijlage 2 : Wensbeeld fiets



### Bijlage 3 : Parkeerbewegwijzering



-  parkeerroute met verwijzing naar zuid - west - noord
-  parkeerbewegwijzering inkomende ontsluitingswegen
-  binnenring parkeerroute voor parkeerverwijzing naar specifieke locaties
-  parkeerverwijzing naar specifieke locaties
-  parkeerlocaties langparkeren

## Bijlage 4 : Overzicht reconstructie wegen en gebieden 2000-2006

2000

reconstructie Hamburgerweg  
Voetgangersgebied Stationsstraat, ged. Rietlaan-Raadhuisplein  
Aanleg fietsvoorzieningen Rietlaan-Chevallierlaan

2001

reconstructie Telgterweg (binnen de kom van Ermelo)  
aanleg rotonde Hamburgerweg-Putterweg  
Aanleg groene kruisingvlak Hamburgerweg- Dirk Staalweg.

2002

aanleg rotonde Harderwijkerweg-Stationsstraat (omgeving 't Weitje)  
Aanpassing kruising Julianalaan-Stationsstraat en ontsluiting via Sterrenboswegje.

2003

Aanleg 30 km zone Ermelo West  
Aanleg plateau kruising Horsterweg-Oude Nijkerkerweg  
Aanleg plateau kruising Oude Nijkerkerweg-Julianalaan  
Afsluiting prins Hendriklaan tussen de Hoenderweg en de Alexanderlaan  
Herinrichting Horsterweg (Oude Nijkerkerweg- Zeeweg) fietsstroken en drempels.

2004

Herinrichting Stationsplein tot 30 km zone  
Herinrichting Varenlaan tot 30 km weg  
Instellen 30 km zone Ermelo Oost  
Aanleg rotonde Leuvenumseweg-Flevoweg (prv. Gelderland)  
Aanleg rotonde Buitenbrinkweg- Spijkweg.

2005

Aanleg plateau kruising Telgterweg-Arendlaan  
Aanleg rotonde Harderwijkerweg-Jacob Catslaan  
Instellen 60 km zone westelijk buitengebied Ermelo  
Asfaltverharding in combinatie met 60 km. Oude Nijkerkerweg (tussen Horsterweg en Julianalaan).

2006

Herinrichting centrumgebied tot 30 km zone  
Herinrichting Horsterweg, ged. Zeeweg-Buitenbrinkweg  
Herinrichting Horsterweg, ged. spoorwegovergang-Oude Nijkerkerweg  
Aanleg fietsvoorziening Garderenseweg, ged. Flevoweg-Staverdenseweg  
Herinrichting Steijnlaan.

## Bijlage 5 : Kostenoverzicht maatregelenplan