



Mobiliteitsplan Centrum Eerbeek

Projectomschrijving	Mobiliteitsplan Centrum Eerbeek
Opdrachtgever	Gemeente Brummen
Projectnummer	20.0048/001
Datum	13 juli 2020
Status	Concept v4
Auteur(s)	Roelof-Jan Pierik
Controle	Rutger van Aken
Projectleider/vrijgave	Roelof-Jan Pierik

Inhoud

Overzicht afbeeldingen	4
1 Inleiding	5
1.1 Mobiliteitsplan en de Centrumvisie	5
1.2 Opbouw en leeswijzer	5
2 Beleidskader	7
2.1 Landelijk Beleid	7
2.2 Provinciaal beleid	7
2.3 Gemeentelijk beleid	8
2.4 Eerbeek – Loenen 2030	9
3 Groter Eerbeek	10
3.1 Inleiding	10
3.2 N786	10
3.3 Verkeersveiligheid	11
3.3 Intensiteiten	15
3.4 Beleving van de inwoners en ondernemers	18
3.5 Toerisme	19
3.6 Aandachtspunten in het groter Eerbeek	19
4 Eerbeek centrum	21
4.1 Terugblik	21
4.2 Update Ruimtelijk Economische Visie	22
4.3 Stuijvenburchstraat	22
4.4 Parkeren	24
4.5 Voorkeursmodel	28
4.6 Centrumstructuur	28
4.7 Verkeersstructuur	29

Overzicht afbeeldingen

Figuur 1 Fietsnetwerkkarta Provincie Gelderland	8
Figuur 2: Wegcategorisering Eerbeek	9
Figuur 3: tracédelen MKBA N786	10
Figuur 4: Geregistreerde ongevallen Eerbeek en omstreken	11
Figuur 5: Aard van de ongevallen	12
Figuur 6: Overzicht ongevallen Eerbeek 2014 – 2018	13
Figuur 7: Cross snelhedenkaart Eerbeek	14
Figuur 8: Telpunten november 2018	16
Figuur 9: Visueel cordon en waarneempunten	16
Figuur 10: Werkdag-etmaal intensiteit	17
Figuur 11: Definities doorgaand verkeer	17
Figuur 12: Doorgaand- en bestemmingsverkeer	18
Figuur 13: Hoofdinfrastructuur	20
Figuur 14: Reacties verkeer en parkeren eind 2018	21
Figuur 15: Parkeercapaciteiten november 2018	25
Figuur 16: Parkeerdruk zaterdagmiddag	25
Figuur 17: Sectoren in de parkeerbalans	25
Figuur 18: Voorbeeldillustratie van de parkeerbalans (sector 6)	27
Figuur 19: Verkeersstructuur typologieën	30
Figuur 20: Verkeersstructuur typologieën Shared Space	30

1 Inleiding

1.1 Mobiliteitsplan en de Centrumvisie

Binnen de gemeente Brummen wordt gewerkt aan een visie voor het centrum van Eerbeek. Het huidige centrum van Eerbeek geeft een wat verdeeld beeld van functies op een aantal concentratieplekken. Om in te spelen op de huidige tijd en de trends die zichtbaar zijn op het gebied van detailhandel en demografie, is gekozen om het centrumgebied van Eerbeek te concentreren en te verbeteren. Het geconcentreerde centrumgebied kenmerkt zich door de aanwezigheid van het spoor, de Eerbeekse beek, de route Stuijvenburchstraat -die al in 1850 op de topografische kaarten staat als verbindende en doorgaande route-, een aantal percelen die nog niet in gebruik zijn, detailhandel en wonen.

De route Stuijvenburchstraat is een relatief veel bereden route en wordt als een barrière in het centrumgebied ervaren. Vanuit de omgeving komt het signaal dat de route door het centrum oneigenlijk wordt gebruikt door doorgaand vrachtverkeer. Tegelijkertijd wordt de aanwezigheid van verkeer als belangrijk beschouwd voor de levensvatbaarheid van de detailhandel.

De provincie is bezig met een onderzoek naar de vorm en functie van de N786. Deze zou meer naar het oosten vormgegeven moeten worden om de dorpen Laag-Soeren en Loenen te ontlasten van doorgaand verkeer en een manier te vinden om de industrie in Eerbeek beter te kunnen ontsluiten.

De "Notitie ontwikkeling Eerbeek centrum" gaat uit van twee verkenningen om het verkeer in en om het centrum van Eerbeek vorm te geven. De ene verkenning gaat uit van een éénrichtingscircuit waarbij een nieuwe route wordt gemaakt langs het spoor. Op die manier wordt de intensiteit verdeeld en dat verbetert het verblijfsklimaat en de oversteekbaarheid. Bij deze verkenning wordt uitgegaan van een verdeling van parkeerplaatsen. Het éénrichtingscircuit gaat dan functioneren als parkeeroute waarlangs op diverse plekken kleinere en grotere parkeerplekken te vinden zijn.

De andere verkenning gaat uit van het verdelen van de parkeercapaciteit naar beide uiteinden van het centrumgebied. De Stuijvenburchstraat blijft dan in twee richtingen bereden, waarbij gekeken moet worden of en op welke wijze de hoeveelheid verkeer naar beneden gebracht kan worden. In deze verkenning wordt op twee plekken het parkeren geconcentreerd waardoor de rest van de openbare ruimte beschikbaar is/komt voor het maken van andere invullingen en een openbare ruimte met verblijfskwaliteit.

De "Notitie ontwikkeling Eerbeek centrum" is gebaseerd op de Ruimtelijk Economische Visie van adviesbureau Seinpost (2016). Seinpost werkt aan een update van deze REV.

1.2 Opbouw en leeswijzer

Om een duidelijk mobiliteitsplan te maken, gebaseerd op de "Notitie ontwikkeling Eerbeek centrum" en op de REV-update, wordt eerst Eerbeek in het grotere geheel geschouwd. Het provinciaal onderzoek naar de netwerkstructuur op een hoger schaalniveau en de consequenties daarvan voor Eerbeek zijn van

belang voor het centrum. Hierbij zijn de verkeersveiligheid, intensiteiten, klachten en toeristische motieven van belang.

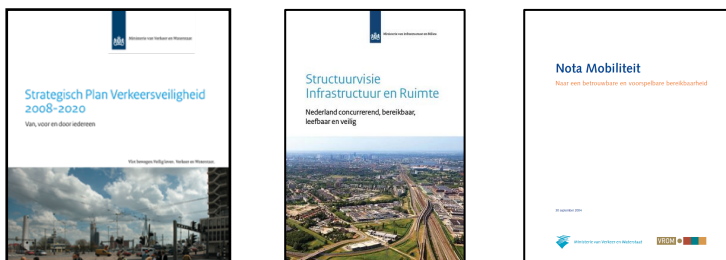
Daarna zoomen we in op het centrum van Eerbeek en richten we ons op de autostructuur en -intensiteit, de fietsstructuur, het toeristische netwerk en het parkeren.

2 Beleidskader

2.1 Landelijk Beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. De essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit blijven wel (soms gewijzigd) van kracht.



Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 is een kader geweest voor het SVIR. De essentiële onderdelen van SVIR werken op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer rechtstreeks door in het te voeren beleid van provincies, die hun Provinciale Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) of Omgevingsplan hierop moeten afstemmen. Indirect werkt de nota daarmee ook door naar de gemeenten, omdat zij hun beleid moeten afstemmen op essentiële onderdelen van het PVVP. Belangrijk doel is het beperken van het aantal verkeersslachtoffers: Maximaal 500 verkeersdoden en 10.600 gewonden in 2020.

Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

Omdat in 2012 bleek dat de doelstellingen ten aanzien van de verkeersveiligheid waarschijnlijk niet gehaald gaan worden is in de beleidsimpuls een groot aantal extra maatregelen opgenomen, waaronder: Doorgaan en versterken van de ingeslagen weg, toepassen basiskenmerken en richtlijnen wegontwerp, focus op fietsers (Actieplan gemeenten), focus op ouderen en jonge bestuurders.

Lopen en fietsen

Het rijk stimuleert het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. Ook gemeenten dienen in lijn hiermee het lopen en fietsen te stimuleren en hiervoor doelen op te nemen in hun beleid.

Openbaar vervoer

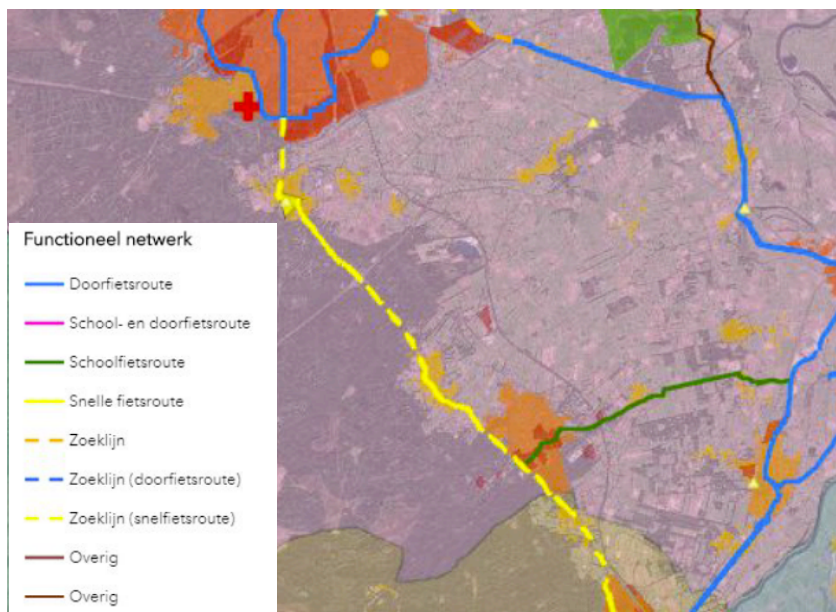
Het SVIR stelt dat decentrale overheden zorgdragen voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie. In de PVVP's en in het gemeentelijk beleid dient te worden aangegeven welke doelstellingen worden nagestreefd.

2.2 Provinciaal beleid

De provincie Gelderland werkt op dit moment aan een nieuw mobiliteitsbeleid: De "integrale visie Mobiliteit". Voor de zomer van 2020 zou deze gereed moeten zijn. (De vraag is of dat haalbaar blijkt in verband met de Corona-crisis). Het vigerende beleid bestaat derhalve uit het PVVP-2, "Op weg naar duurzame mobiliteit" van juni 2004. In dat document heeft de provincie

onder meer een bovenlokaal fietsnetwerk aangewezen, gebaseerd op de voornaamste werklocaties, winkel- en centrumgebieden, grote onderwijsinstellingen, recreatieve bestemmingen, bushaltes en stations.

Het fietsnetwerk en routes zijn in de loop der jaren voorzien van updates. Zo was en is dat fietsnetwerk een agendapunt in de CleanTechRegio. Onderscheid wordt gemaakt in: Snelle fietsroutes, Doorfietsroutes, Schoolfietsroutes en Overige hoofd fietsroutes. Het ge-update netwerk is opgenomen in een interactieve kaart, zie onderstaande uitsnede:



Figuur 1 Fietsnetwerkkkaart Provincie Gelderland

MKBA N786

In 2018 heeft de provincie een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) opgesteld met betrekking tot de N786. Daaruit is een aantal doelen gesteld die nagestreefd worden:

1. Het verbeteren van routing vrachtverkeer papierindustrie
2. Afname vrachtverkeer door de kernen Laag-Soeren, Loenen en Dieren
3. Vergroten verkeersveiligheid
4. Verbeteren Leefbaarheid Eerbeek
5. Vergroten Duurzaamheid (klimaat, circulariteit en energie)

2.3 Gemeentelijk beleid

Het vigerende beleid van de gemeente Brummen ligt vast in het Gemeentelijk Verkeer en VervoerPlan (GVVP) van mei 2011. In dit plan is de wegategorisering van de gemeente Brummen opgenomen. Daarin is binnen de bebouwde kom onderscheid gemaakt in Gebiedsontsluitingsweg (GOW), Gebiedsontsluitingsweg-min (GOW min) en de Erftoegangsweg (ETW). Voor deze categorieën is vastgelegd wat het wensbeeld is als het gaat om de vorm functie en gebruik: Snelheidsregime, richtintensiteit, wel of geen fietsvoorzieningen kruispuntvormen, soorten snelheidsremmers, openbaar vervoer en de verlichting.

Het GVVP doet uitspraken over fietsen in Eerbeek. Het gaat dan met name om het veiliger maken van schoolroutes en routes naar aanverwante voorzieningen zoals sportvelden. Daarnaast is aandacht voor veilige en directe routes naar bedrijventerreinen, in Eerbeek gaat het dan met name om de Loubergweg. In het centrum dient de fietser een prominente rol te spelen en de auto meer te gast te zijn.



Figuur 2: Wegcategorisering Eerbeek

Hotspots Mobiliteit 2019 – 2022

De gemeente heeft in aanvulling op het GVVP uit 2011 een actieplan gepresenteerd waarbij is ingezoomd op de knelpunten in het netwerk. Daarbij is gezocht naar middelen en mogelijkheden om knelpunten aan te pakken door aan te sluiten bij projecten en nieuwe programma's.

Onderdeel van dit actieplan is onder meer het Masterplan Eerbeek. De focus van de mobiliteitsvraagstukken ligt op de verkeersstructuur en het weren van doorgaand verkeer in het centrum van Eerbeek, De parkeersituatie in en rondom het centrum en de recreatieve verbindingen van en naar het centrum.

Ook het project N786 waar de gemeente nauw samenwerkt met de provincie is benoemd. Het gaat daarbij met name om de inrichting van de Coldenhovenseweg en de Loubergweg, inclusief

de oversteek mogelijkheden van deze GOW, De ontsluiting en toegankelijkheid van de bedrijfspunten en de verkeersveiligheid. Het kruispunt van de Harderwijkerweg, Boshoffweg en de Veldkantweg wordt ook genoemd in dit project. Dit kruispunt vormt een belangrijke schakel in de route tussen de Veluwe, het recreatiepark, de stationsomgeving en het centrum.

2.4 Eerbeek – Loenen 2030

De industriekern Eerbeek Loenen, de gemeente Brummen en de Provincie Gelderland hebben in het programma Eerbeek Loenen 2030 een aantal projecten geselecteerd die bijdragen aan de verbetering van de economie, leefbaarheid en energieverbruik in het gebied. Van deze projecten zijn het Masterplan Centrum, het Masterplan Eerbeekse beek, energietransitie van de papierindustrie en het wegennet op en langs de N786 tussen Apeldoorn en Dieren van belang voor het mobiliteitsplan Centrum Eerbeek.

3 Groter Eerbeek

3.1 Inleiding

Om uitspraken te kunnen doen over de mobiliteit in het centrum van Eerbeek is het noodzakelijk om eerst het grotere geheel onder de loep te nemen. Van belang daarbij is hoe het verkeersnetwerk in de bredere omgeving functioneert en welke plannen daarvoor bestaan, hoe het staat met de verkeersveiligheid en de intensiteiten. In dit hoofdstuk gaan we in op die verschillende aspecten zoals de verkeersveiligheid, verwachte intensiteiten, beleving van de inwoners en het toerisme.

3.2 N786

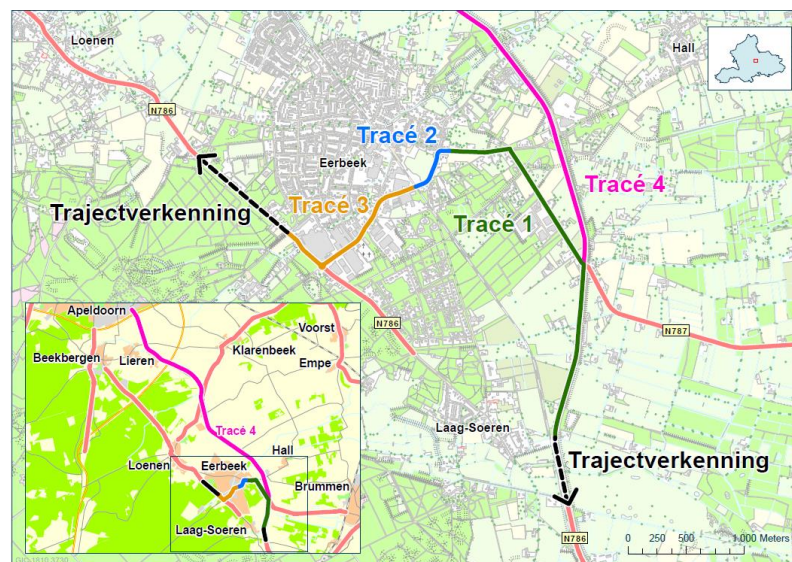
De provincie werkt aan de infrastructuur in de omgeving. De Harderwijkerweg (deels N786) doorsnijdt een aantal kernen zoals Dieren, Laag-Soeren en Loenen.

In 2018 is een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse opgesteld om input te leveren voor de provinciale besluitvorming over de N786. De MKBA leidde tot het advies om te starten met het verbeteren van de Zuidelijke Ontsluiting (tot aan de VSM-spoorlijn). Vervolgens werd aangeraden om met enige gerichte verkeersmaatregelen te investeren in de kracht van het gebied (bijvoorbeeld in Loenen en Eerbeek zuid). Tenslotte was het advies om de effecten op de verkeersstromen te monitoren. De plannen hadden betrekking op vier tracédelen, zie kaart.

Bij de doorrekening van de stikstof gevolgen is geconcludeerd dat het gebruikte verkeersmodel bij de MKBA niet voldoende

betrouwbare verkeersprognose genereert. Voor de tracédelen 1 en 4 betekent dit dat het op dit moment onduidelijk is of de voorgestelde maatregelen wel het gewenste effect gaan hebben. Tracédelen 2 en 3 worden niet beïnvloed door de geconstateerde problemen met het verkeersmodel. De tracédelen 2 en 3 hebben met name betrekking op een logische en veilige weginrichting en in mindere mate op de routing van (vracht)verkeer.

Figuur 3: tracédelen MKBA N786



Om de berekeningen met het verkeersmodel op een betrouwbaar niveau te brengen wordt onderzoek gedaan naar de verkeersaantallen in het gebied.

Naast deze studie N786 bestaat de wens om het doorgaand verkeer uit het centrum te weren. Daarbij is het van belang te definiëren wat als doorgaand verkeer gezien wordt en ten opzichte van welk gebied. In 2018/2019 is een kentekenonderzoek gehouden om de hoeveelheid doorgaand verkeer te bepalen. In paragraaf 3.3 gaan we nader in op de intensiteiten in het gebied.

3.3 Verkeersveiligheid

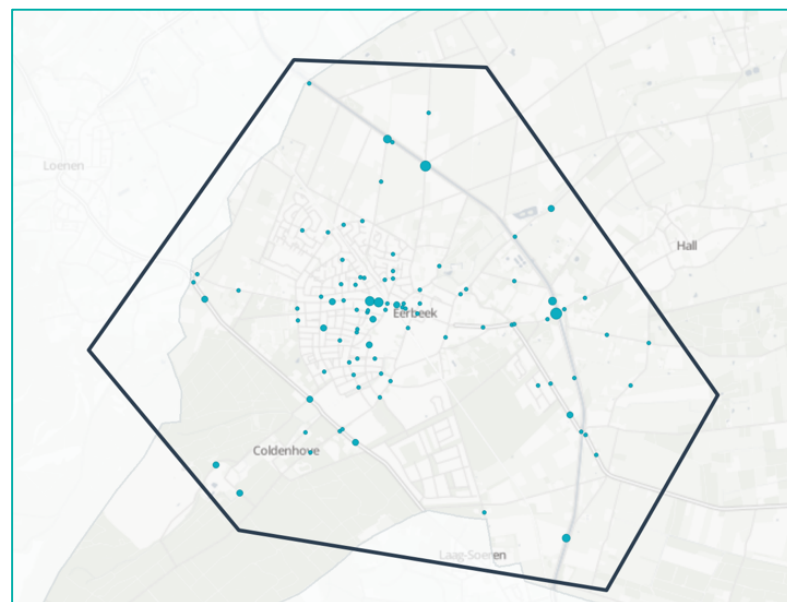
De ongevallen die hebben plaatsgevonden in Eerbeek en omgeving zijn geregistreerd in ViaStat. (ViaStat is de landelijke database waar alle ongevallen zijn verzameld die geregistreerd zijn). Het betreffen de geregistreerde ongevallen en de analyse die is uitgevoerd is gebaseerd op deze beschikbare informatie.

In het gearceerde gebied hebben 127 ongevallen plaatsgevonden. De ongevallen zijn geregistreerd voor de periode 2014 tot en met 2018. In deze periode hebben er in het gearceerde gebied 109 ongevallen plaatsgevonden op gemeentelijke wegen en 18 ongevallen op provinciale wegen. Er is geen duidelijke piek waarneembaar in een bepaald jaar. Hetzelfde geldt voor de verdeling van ongevallen over een heel jaar.

Algemene beschrijving ongevallen

Aard ongevallen

Het blijkt dat de aard van het ongeval vaak niet staat beschreven in ViaStat. Bij de ongevallen waar wel de aard van het ongeval is ingevuld blijkt dat het vaak flank ongevallen betreft. Ook ongevallen waarbij de weggebruiker in conflict is geraakt met een vast voorwerp komt relatief vaak voor.



Figuur 4: Geregistreerde ongevallen Eerbeek en omstreken

Er hebben 46 ongevallen plaatsgevonden in het gearceerde gebied waarvan de aard van het ongeval onbekend is. Het merendeel van deze ongevallen had uitsluitend materiële schade en vaak bleek een personenauto betrokken.

Er hebben 40 flankongevallen plaatsgevonden in Eerbeek en omgeving in de periode van 2014 tot en met 2018. Ook hierbij had het merendeel van de ongevallen uitsluitend materiële schade als gevolg. Bij drie van de veertig ongevallen had minimaal één van de betrokkenen lichamelijk letsel.

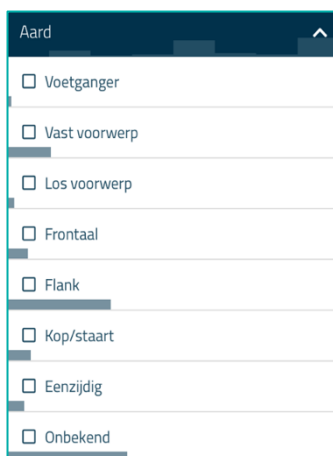
Er hebben 16 ongevallen plaatsgevonden waarbij een bestuurder in conflict is geraakt met een vast voorwerp. In de meeste

gevallen was dit een conflict tussen een personenauto en een vast object.

Gedetailleerd ongevallenbeeld

Afloop ongevallen

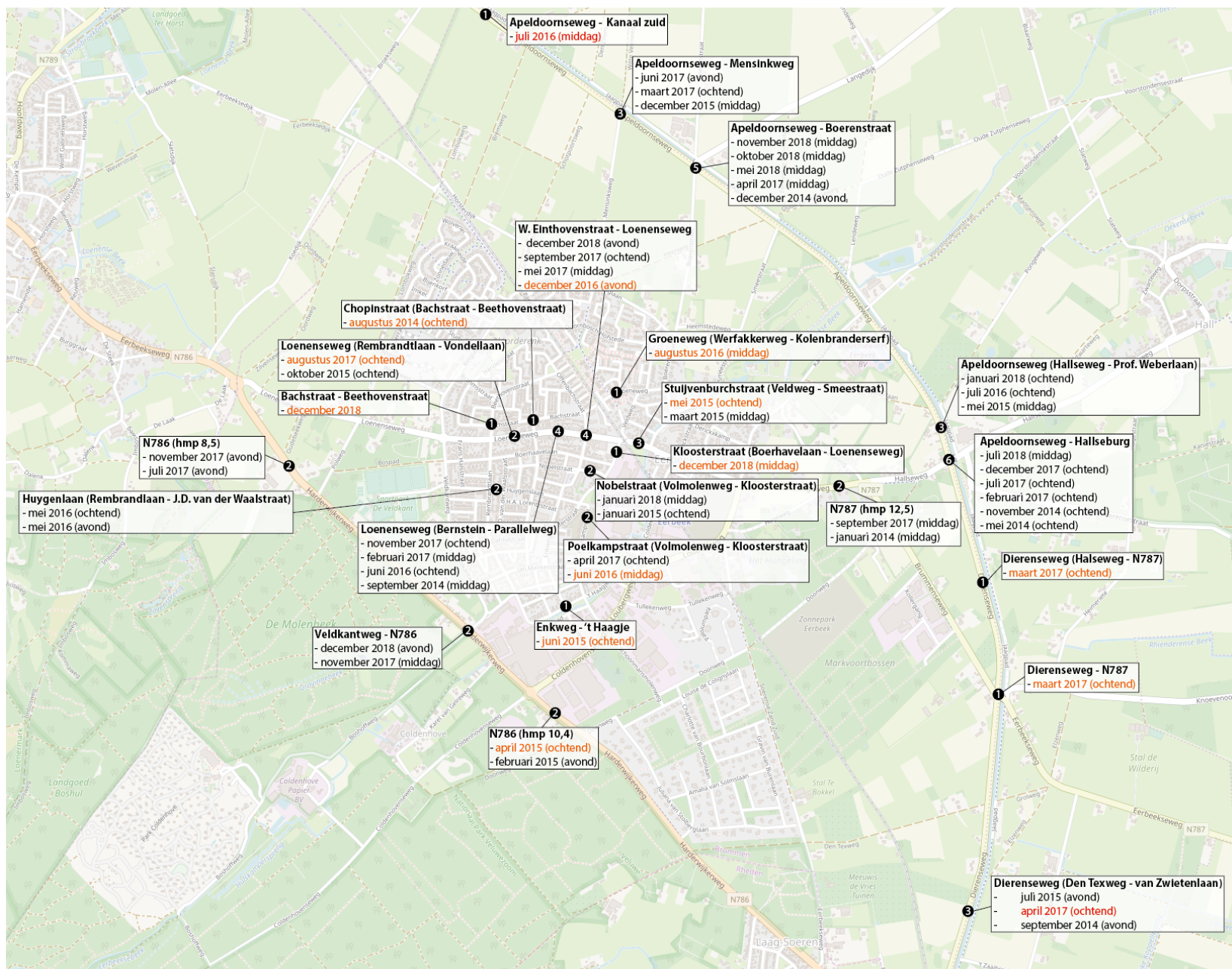
Er hebben in de periode van 2014 tot en met 2018 2 dodelijke ongevallen plaatsgevonden. In totaal hebben er 13 letselongevallen plaatsgevonden. Er zijn in Eerbeek en omstreken 112 ongevallen gebeurd met uitsluitend materiële schade als gevolg.



Figuur 5: Aard van de ongevallen

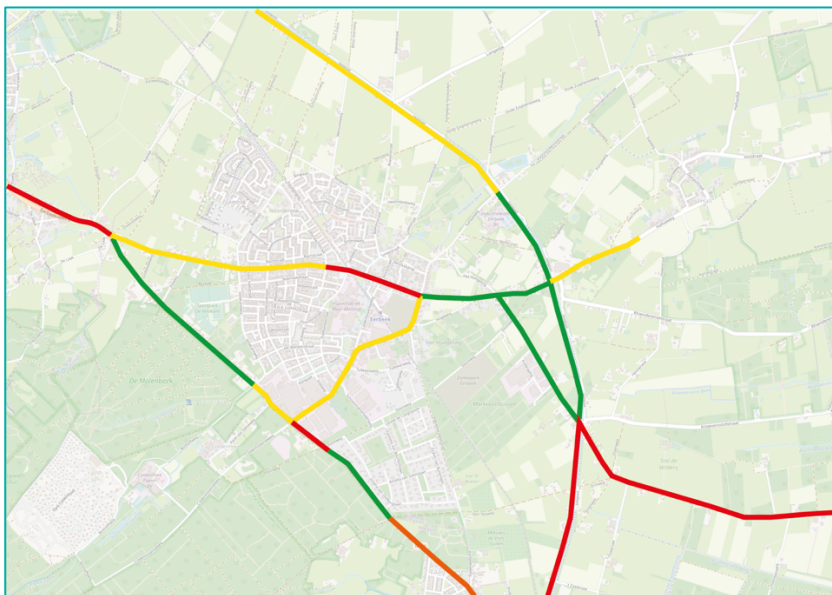
Om een goed beeld te krijgen van de ongevallen in Eerbeek en omstreken is gekeken naar ongevalslocaties waar meerdere ongevallen hebben plaatsgevonden en naar ongevallen met letsel of de dood als gevolg. Deze ongevallen staan in de volgende afbeelding (figuur 6) weergegeven. Enkele ongevallen met uitsluitend materiële schade als gevolg zijn niet meegenomen. Ongevallen met lichamelijk letsel als gevolg zijn in

het **oranje** weergegeven en dodelijke ongevallen in het **rood**. Per locatie staat beschreven hoeveel ongevallen hebben plaatsgevonden en in welke tijdsperiode dit ongeval heeft plaatsgevonden.



Figuur 6: Overzicht ongefallen Eerbeek 2014 – 2018 (ongevalslocaties met meerdere geregistreerde ongefallen en ongefallen met letsel of dood als gevolg)

CROSS snelhedenkaart



Figuur 7: Cross snelhedenkaart Eerbeek

In ViaStat is geen overzicht van snelheden beschikbaar, alleen een CROSS snelhedenkaart. Deze kaart is gebaseerd op een ongeval- en snelheidsscore. Deze scores gecombineerd resulteert in de CROSS-score. In deze score wordt het aantal ongevallen gecombineerd met snelheden. Bij die snelheid score wordt gebruik gemaakt van zogenaamde "floating car data" (zoals bijvoorbeeld gps signalen) op basis van de meest actuele maand. In de score wordt gekeken naar het aandeel overschrijdingen van de maximumsnelheid, het aantal overtreders en de hoeveelheid verkeer.

Legenda Cross snelhedenkaart

Rood Hoge ongevallenscore en een hoge snelheidsscore

Oranje Hoge ongevallenscore en lage snelheidsscore
Geel Lage ongevallenscore en hoge snelheidsscore
Groen Lage ongevallenscore en lage snelheidsscore

Wegen met een hoge ongevallenscore en een hoge snelheidsscore:

- ▲ Stuijvenburchstraat
- ▲ Eerbeekseweg (Brummen)
- ▲ Eerbeekseweg (Loenen)
- ▲ Dierenseweg (zuid)

Wegen met een hoge ongevallenscore en een lage snelheidsscore:

- ▲ Loenenseweg
- ▲ Coldenhovenseweg
- ▲ Loubergweg
- ▲ Apeldoornseweg

Wegen met een lage ongevallenscore en een hoge snelheidsscore:

- ▲ Harderwijkerweg (zuid)

Wegen met een lage ongevallenscore en een lage snelheidsscore:

- ▲ Lageweg
- ▲ Brummenseweg
- ▲ Dierenseweg (noord)
- ▲ Harderwijkerweg

Conclusie

Er is een tweetal gebieden waar in verhouding meer en/of ernstigere ongevallen plaatsvinden, namelijk het centrum van Eerbeek (Loenenseweg e.o.) en de Apeldoornseweg.

Centrum Eerbeek

In het centrum van Eerbeek vinden de ongevallen verdeeld over de ochtend en de middag plaats. De meeste ongevallen vinden plaats tussen personenauto's. De registratie van ongevallen in het centrum van Eerbeek is matig. Vaak is er weinig tot geen extra informatie bekend over de ongevallen die hebben plaatsgevonden. Niet alleen qua ongevallen valt het centrum van Eerbeek op, ook wanneer er wordt gekeken naar de CROSS-score. Zo heeft de Stuijvenburchstraat een rode kleur, wat inhoudt dat deze hoog scoort op zowel ongevallen als op snelheid. De Loenenseweg heeft een gele kleur, wat inhoudt dat de ongevallenscore hier hoog is, maar de snelheidsscore laag.

Apeldoornseweg

Langs de Apeldoornseweg vinden de meeste ongevallen plaats op de kruispunten langs het kanaal. In alle gevallen zijn uitsluitend gemotoriseerde voertuigen betrokken bij de ongevallen welke hebben plaatsgevonden in de periode van 2014 tot en met 2018. De ongevallen variëren tussen flankongevallen, frontale aanrijdingen en kop/staart botsingen. De Apeldoornseweg heeft de kleur geel gekregen op de CROSS snelhedenkaart. Dit houdt in dat deze weg een lage snelheidsscore heeft en een hoge ongevallenscore.

3.3 Intensiteiten

De gemeente heeft in haar GVVP aangegeven wat richt-intensiteiten zijn voor de verschillende wegcategorieën. Die richt intensiteiten zijn niet altijd haalbaar maar geeft wel een beeld van welke functie de gemeente voor ogen heeft:

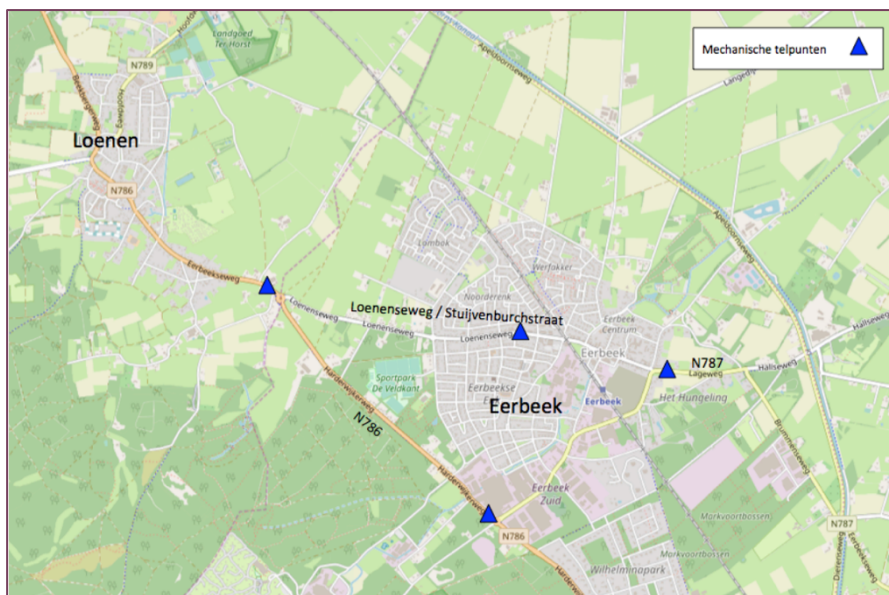
“Voor de te onderscheiden categorieën wordt als maat aangehouden:

- *Gebiedsontsluitingswegen 80 km/uur, in de kom 50 km/h, meer dan 6.000 mvtg/etm. (komt overeen met ca. 4 voertuigen/ minuut*); naast primaire afwikkeling autoverkeer ook bedoeld voor afwikkeling (zwaar) vrachtverkeer.*
- *Gebiedsontsluitingswegen-m/n, in de kernen Eerbeek en Brummen, 50 of 30 km/uur: 3.000 - 6.000 mvtg/etm.; komt overeen met ca. 2-4 voertuigen/ minuut*; primair geschikt voor afwikkelen autoverkeer.*
- *Groene wegen, 60 m/uur, buiten de bebouwde kom: 1.000 - 3.000 mvtg/etm.; komt overeen met ca. 1-2 voertuigen/ minuut*.*
- *Erftoegangswegen, in de verblijfsgebieden, m.u.v. de centra Eerbeek en Brummen: minder dan 1.000 mvtg/etm.; komt overeen met minder dan 1 voertuig /minuut.”*

Verkeersonderzoek

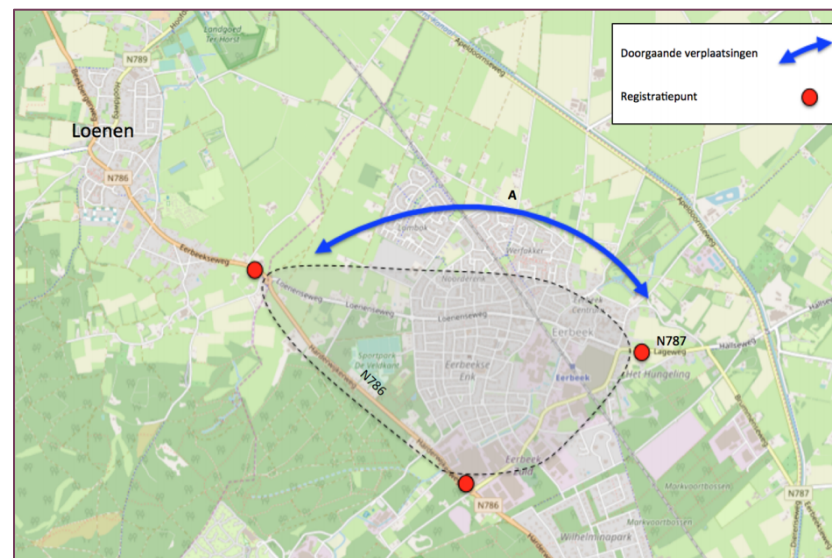
Eind 2018 is in Eerbeek een onderzoek gedaan naar de hoeveelheid verkeer in Eerbeek en ook expliciet naar de hoeveelheid doorgaand verkeer op de Stuijvenburchstraat.

(190109 Rapportage onderzoek doorgaand en bestemmingsverkeer Eerbeek.pdf)



Figuur 8: Telpunten november 2018

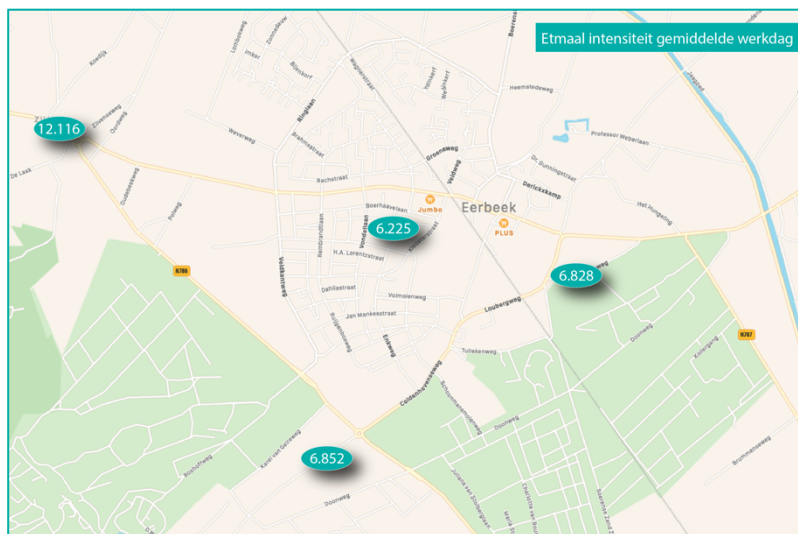
In figuur 8 is weergegeven op welke plekken het verkeer is geteld. Dit is gedaan met slangtellers waarmee hoeveelheid, soort en snelheid van het verkeer is gemeten gedurende 8 dagen. Daarnaast is een kenteken onderzoek gehouden om te kunnen achterhalen welk verkeer dat gebruik maakt van de Stuijvenburchstraat eigenlijk van de route over de Coldenhovenseweg gebruik zou moeten maken.



Figuur 9: Visueel cordon en waarneempunten

Figuur 9 is een weergave van het cordon waarbinnen de hoeveelheid doorgaand verkeer is bepaald.

In figuur 10 is de werkdag-etmaal intensiteit weergegeven. Dat is het gemiddelde aantal voertuigen per 24 uur op de werkdagen. De intensiteit op een gemiddelde weekdag, dus inclusief het weekend, ligt iets lager.

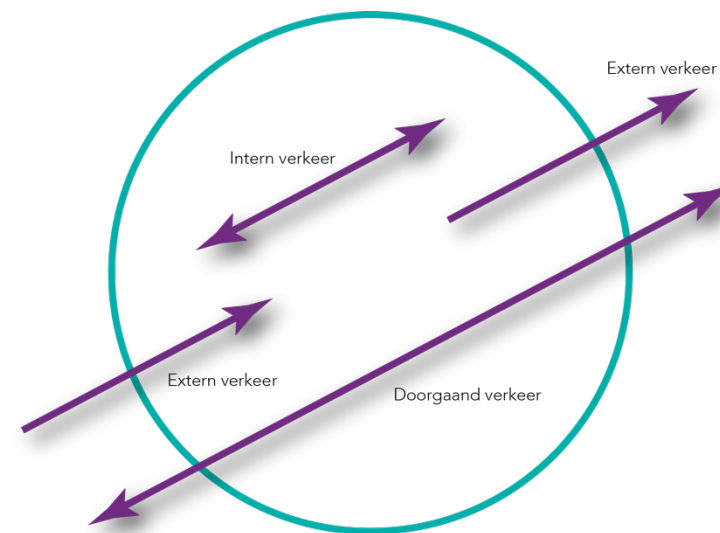


Figuur 10: Werkdag-etmaal intensiteit

Uit de tellingen blijkt dat het percentage licht gemotoriseerd verkeer op de verschillende telpunten gemiddeld gezien circa 90% tot 95% bedraagt. Ongeveer 4,0% procent is middelzwaar gemotoriseerd verkeer. Het percentage zwaar gemotoriseerd verkeer op de verschillende telpunten ligt tussen de 0,5% en 7,2%. Het aandeel vrachtverkeer in de kern van Eerbeek (Stuijvenburchstraat) is zeer beperkt (3,0% + 0,5%).

Sluipverkeer

Bij de vraag in hoeverre sprake is van sluipverkeer, is het van belang te definiëren wat sluipverkeer is en ten opzichte van welk gebied. Daarbij worden de volgende definities gebruikt: Intern verkeer, Extern ingaand verkeer, extern uitgaand verkeer en doorgaand verkeer. Figuur 11 verduidelijkt deze definities.



Figuur 11: Definities doorgaand verkeer

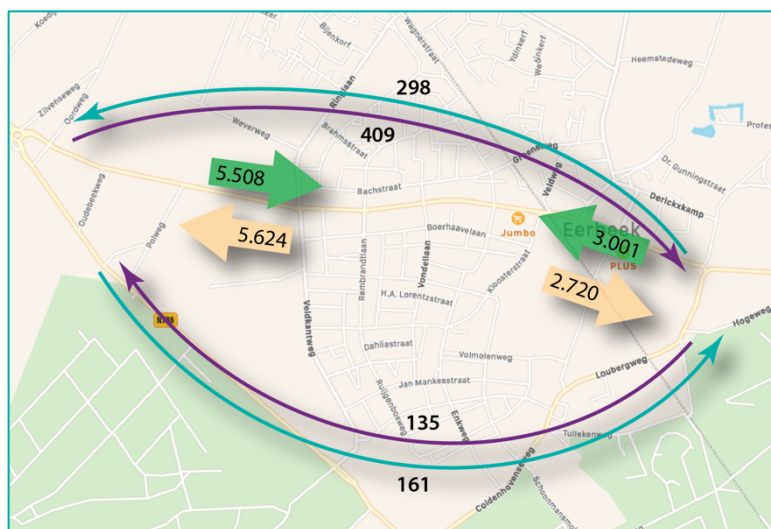
Het gebied dat is onderzocht, is opgespannen tussen de Lageweg en de rotonde (bij Loenen) met de N786 (zie figuur 9). Dat gebied is veel groter dan het centrumgebied. Echter de bewoners van de woonwijken die aan weerszijden van het centrumgebied wonen en aan de andere kant een bestemming hebben, worden in Eerbeek niet als sluipverkeer gezien. Vaak bestaat voor dit verkeer slechts zeer beperkt een alternatief. Uit figuur 1 op blz. 7 van dit document, wordt ook duidelijk dat in Eerbeek geen sluitend netwerk van gebiedsontsluitingswegen bestaat, waardoor de Stuijvenburchstraat een belangrijke verbinding blijft voor de inwoners van Eerbeek. Wat evenwel onwenselijk is voor de Stuijvenburchstraat is verkeer dat van de Lageweg doorrijdt tot de rotonde met de N786 of vice versa. Dat verkeer moet zijn weg vinden via de Coldenhovenseweg.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de geregistreerde hoeveelheden doorgaand- en bestemmingsverkeer gedurende de gehele onderzoeksperiode uitgesplitst naar de ochtendspits en avondspits.

Intensiteiten mvt	Doorgaand verkeer	Extern ingaand	Extern uitgaand
Onderzoeksperiode 0 – 24 uur	5,3%	45,1%	44,2%
Ochtendspits 7 – 9 uur	6,8%	34,0%	52,4%
Avondspits 16 – 18 uur	5,1%	50,7%	39,1%

Tabel 1: Overzicht totaal aandeel doorgaand- en bestemmingsverkeer in ochtend- en avondspits en de gehele onderzoeksperiode

Gedurende de onderzoeksperiode (etmaal) zijn op de verschillende meetpunten 18.859 ritten geregistreerd, waarvan 1.003 doorgaande ritten en 17.856 herkomst/bestemmingsritten.



Figuur 12: Doorgaand- en bestemmingsverkeer gedurende een etmaal

Zoals uit de bovenstaande afbeelding op te maken betreft het aantal doorgaande voertuigbewegingen 1.003 (409+298+161+135). Het doorgaande verkeer verplaatst zich daarbij met name over het wegvak Loenenseweg – Stuijvenburchstraat en betreft ca. 70% (707 van de 1.003 ritten) van het totaal aantal geregistreerde doorgaande voertuigbewegingen. De route via de Harderwijkerweg en Coldenhovenseweg wordt daarmee door ca. 30% (296 van de 1.003 ritten) van het doorgaande verkeer gebruikt.

Op de Stuijvenburchstraat rijden ongeveer 6.000 voertuigen. Van die 6.000 voertuigen zijn ruim 700 voertuigen doorgaand verkeer en kan als sluipverkeer worden aangemerkt, ongeveer 12%.

Het aantal motorvoertuigen op de Stuijvenburchstraat is meer dan wenselijk is vanuit de streefintensiteiten uit het GVP. Tegelijkertijd is het aandeel sluipverkeer beperkt en wanneer dat in zijn geheel geweerd zou kunnen worden blijven nog zo'n 5.300 auto's per etmaal over de Stuijvenburchstraat rijden.

3.4 Beleving van de inwoners en ondernemers

In de gemeente Brummen worden de opmerkingen en klachten van bewoners en belanghebbenden geregistreerd. Onderzoek naar de klachten en opmerkingen die gemaakt worden met betrekking tot Eerbeek laat een aantal knelpunten zien:

- ▲ Onveiligheid voor fietsers op de Stuijvenburchstraat, met name door slingerende straat waardoor fietsers klem gereden worden.

- ▲ De gestoken parkeerplaatsen in het centrum leveren problemen op met chaotisch in en uit rijden waardoor voetgangers en met name fietsers in de knel komen.
- ▲ Onduidelijke oversteekplaatsen, De oversteek plaatsen zijn verhoogd maar het is niet altijd duidelijk of het gaat om een oversteekplaats of een drempel?
- ▲ Parkeervakken zijn onduidelijk aangegeven, regime onbekend, waardoor men lukraak parkeert. Parkeervakken liggen ook schuin waardoor de verkeerssituatie nog onduidelijker wordt
- ▲ Verlichte oversteekplaats functioneert toch wel goed
- ▲ Te veel verkeer, te druk, onprettig voor fiets.

3.5 Toerisme

Toerisme is een belangrijke pijler in Eerbeek en in het bredere Veluwe gebied. Met "De Veluwe op 1." als ambitie werken de verschillende overheden en gebiedspartijen op de Veluwe samen om de Veluwe weer als populairste vakantiebestemming binnen Nederland op de kaart te zetten. De Veluwe is daartoe al goed op weg onder het motto: 'beleef de beste Veluwe'.

Voor Eerbeek is met name van belang dat zij onderdeel uitmaakt van "De industriële Veluwe". De Eerbeekse beek, het Apeldoorns kanaal en de spoorlijn en stationsomgeving vormden de eerste levensaders voor de papierindustrie.

De aantrekkelijkheid van Eerbeek en omgeving wordt concreet met het bungalowpark Landal Coldenhove. Het park kent zo'n 600.000 overnachtingen per jaar. De verbinding tussen het park

en het centrum van Eerbeek laat te wensen over. Er zijn kansen om via de Eerbeekse Beek een aantrekkelijke route te maken naar het centrum. Daarbij tevens de Eerbeekse Beek op een aantrekkelijke manier zichtbaar te maken.

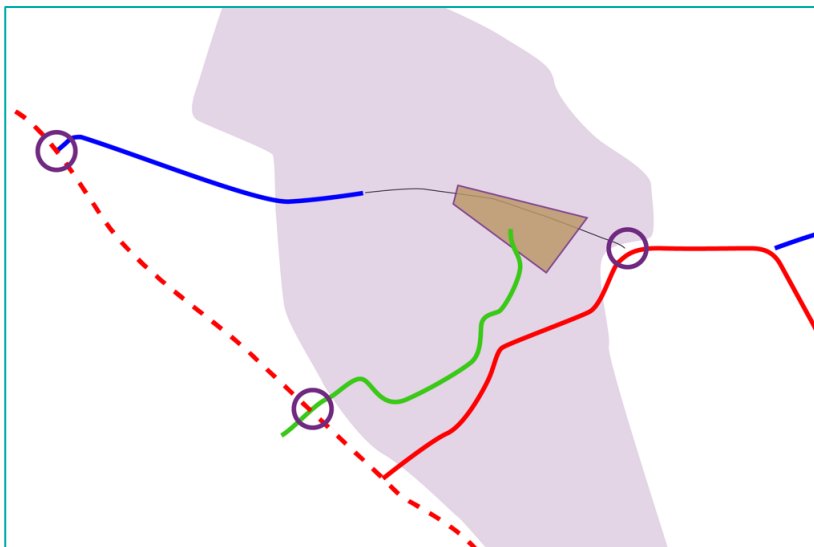
Het station met de spoorlijn heeft ook een toeristische functie. De historische trein trekt zomers veel belangstellenden. Deze toeristen weten vaak het centrum van Eerbeek niet te vinden. Hier liggen kansen om het station en het centrum beter met elkaar te verbinden.

3.6 Aandachtspunten in het groter Eerbeek

De ontwikkelingen en analyses leiden tot een aantal aandachtsgebieden voor de toekomst. Zo wordt duidelijk dat voor de Stuijvenburchstraat aandacht nodig is voor verkeersveiligheid ook in relatie tot de gereden snelheden. Voor de route Coldenhovenseweg is met name de snelheid van belang, evenals de ontsluiting van de bedrijven, die in huidige situatie veelal van de weg gebruik maken om op te stellen.

Willen we in staat zijn om de hoeveelheid doorgaand verkeer op de Stuijvenburchstraat naar beneden te brengen, dan is het van wezenlijk belang om te kijken naar de vormgeving van de aansluiting van de Loenenseweg op de Eerbeekseweg/ Harderwijkerweg evenals de vormgeving van de aansluiting van de Stuijvenburchstraat op de Loubergweg en Lageweg. Verder is het van belang een eenduidig oordeel te formuleren over de functie en het gebruik van de Stuijvenburchstraat en daar de passende vorm bij te ontwerpen. De langzaam verkeer verbinding van park Coldenhove naar het centrum kan een belangrijke

bijdrage leveren aan de aantrekkelijkheid van het centrum maar ook de ontwerpvrijheid voor de Coldenhovenseweg vergroten.



Figuur 13: Hoofdinfrastructuur

4 Eerbeek centrum

4.1 Terugblik

Startbijeenkomst

Eind 2018 is voor het centrum van Eerbeek een aantal informatiebijeenkomsten gehouden waarbij de inwoners gevraagd is naar input voor de masterplannen Centrum en Eerbeekse Beek. Tijdens die avonden is veel informatie opgehaald verdeeld naar verschillende onderwerpen zoals Winkelen, Verkeer en Parkeren. In de onderstaande figuur is opgenomen welke input verzameld is met betrekking tot verkeer en parkeren:



Figuur 14: Reacties verkeer en parkeren eind 2018

De meest gemaakte opmerkingen waren:

- ▲ Minder auto's en vrachtverkeer op de Stuijvenburchstraat
- ▲ Parkeren langs de randen van het centrum
- ▲ Verbeteren verkeersveiligheid voor fietsers, voetgangers, ouderen, minder validen en slechtzienden.
- ▲ Bevoorrading winkels
- ▲ Openbaar vervoer is belangrijk voor centrum
- ▲ Meer ruimte voor fietsers
- ▲ Bewegwijzering recreatief fietsverkeer
- ▲ Ruimte voor evenementen
- ▲ Handhaafbare inrichting
- ▲ Zo min mogelijk verkeersborden
- ▲ Bewegwijzering verkeer om doorgaand verkeer te beperken
- ▲ 'Rondweg' in het centrum.

Verkenningen

Na deze start is begonnen met het ontwikkelen van verkenningen voor de ontwikkeling van het centrum. Dit heeft geleid tot de Notitie ontwikkeling Eerbeek Centrum. In deze notitie is een tweetal verkenningen opgenomen:

- ▲ Modern industrieel
- ▲ Historisch centrum

Deze verkenningen verschillen op allerlei gebieden en dus ook op gebied van verkeer en parkeren. In de verkenning Modern Industrieel wordt uitgegaan van een nieuwe weg langs het spoor waardoor een circuit ontstaat rond het centrum met éénrichtingsverkeer en parkeren in kleine clusters langs dit circuit. In de verkenning Historisch centrum wordt het parkeren geconcentreerd aan de westelijke en oostelijke entree van het centrumgebied.

Ruimtelijk Economische Visie

Bureau Seinpost heeft in 2016 voor Eerbeek een ruimtelijk economische visie gemaakt die ook als uitgangspunt heeft gediend voor de ontwikkeling van de verkenningen. Uitgangspunt was dat Eerbeek gebaat is bij het realiseren van een zogenaamd Haltermodel. Dat betekent dat rond de Plus en rond de Jumbo zwaartepunten ontstaan in winkelaanbod en parkeren en dat het centrumgebied daartussen is opgespannen.

De wijze waarop met verkeer wordt omgegaan wordt bepaald door de verkeerskundige uitgangspunten zoals de relatie tussen vorm, functie en gebruik. Maar uiteindelijk is verkeer en parkeren altijd dienend aan de ruimtelijk economische wensen. Met andere woorden, wat je wilt bereiken met de ruimtelijk en economische opzet van het centrum moet worden ondersteund door de aanpak van verkeer en parkeren.

4.2 Update Ruimtelijk Economische Visie

Bureau Seinpost werkt aan een update van de Ruimtelijk Economische Visie (REV).

Een van de conclusies uit 2016 wordt in 2020 nog steeds onderschreven:

"Seinpost is van mening dat het Oranje Nassauplein [...] niet wordt ervaren, noch bezocht als onderdeel van het centrum. In wezen is sprake van een tweepolige structuur, waardoor beide delen niet van elkaars nabijheid profiteren. [...] heeft de huidige structuur op langere termijn geen bestaansrecht meer."

De aanscherping van 2020 bestaat uit de notie dat het centrum nog compacter moet worden om succesvol te kunnen zijn:

"De recente marktontwikkelingen zijn aanleiding om het centrumgebied nog compacter te maken dan in de REV was voorzien. Sowieso blijft het

dringend nodig om de krachten te bundelen en zoveel mogelijk winkels te concentreren/ verplaatsen naar het kernwinkelgebied."

De update van de REV spreekt zich ook uit over verkeer op de Stuijvenburchstraat:

"[...] doorgaand verkeer [...] conflicteert met een centraal plein waar bezoekers in alle rust kunnen kijken, vergelijken en verblijven.

Wel is het mogelijk het (insteek)parkeren van het plein weg te halen, zodat aan deze zijde meer ruimte ontstaat voor voetgangers en mogelijk plaats komt voor horeca met terras (op het zuiden)."

Samenvattend pleit de update van de REV voor een zo compact mogelijk kernwinkelgebied, opgespannen tussen de beide supermarkten waarbij de inrichting van het Kerstenterrein van wezenlijk belang is voor het slagen van het kernwinkelgebied.

4.3 Stuijvenburchstraat

De Stuijvenburchstraat neemt een belangrijke plaats in bij alle discussie over het centrum. De huidige inrichting kent de nodige bezwaren van inwoners en belanghebbenden.

Analyse

De Loenenseweg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De Stuijvenburchstraat is gecategoriseerd als erftoegangsweg en heeft een maximumsnelheid van 30 km/uur. Volgens het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan van de gemeente Brummen loopt een fietsroute van oost naar west Eerbeek via deze wegen. In het GVVP staat beschreven dat op fietsroutes fietsers een prominente rol moeten hebben en dat de auto hier eerder te gast hoort te zijn dan een prominente rol heeft.

De Stuijvenburchstraat en de Loenenseweg zijn geanalyseerd op basis van de uitgangspunten van Duurzaam Veilig (zie kader) en Shared Space.

Duurzaam Veilig beschrijft het principe van de leesbare weg. Het gaat er bij Duurzaam Veilig om dat de inrichting van de weg in overeenstemming is met de functie en het gebruik. Deze drie elementen (Vorm, Functie en Gebruik) moeten met elkaar in balans zijn. Zo wordt uit het wegbeeld duidelijk welk gedrag verwacht wordt. Dit principe is uitgewerkt in de ontwerprichtlijnen van de verschillende wegcategorieën zoals Erftoegangswegen, Gebiedsontsluitingswegen en Stroomwegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. De inrichtingskenmerken van de verschillende wegcategorieën zijn zo uitgewerkt dat ze ontmoetingen tussen verkeersdeelnemers, met een tegelijkertijd een groot verschil in zowel snelheid, richting als massa, zoveel als mogelijk voorkomen. Ook in de wet- en regelgeving is Duurzaam Veilig het leidend principe. Onlangs is Duurzaam Veilig 3 gelanceerd waarbij de nadruk ook op de verkeerspsychologie komt te liggen. Het gaat dan om het afstemmen van de verkeersomgeving en de competenties van de verkeersdeelnemers.

Zowel de Loenenseweg als de Stuijvenburchstraat zijn niet consistent ingericht. Er zijn verschillende ontwerp keuzes gemaakt, terwijl het één aangesloten verblijfsgebied is. Het is niet duidelijk voor de weggebruikers wat er van hen wordt verwacht, terwijl één van de pijlers van Duurzaam Veilig is dat de vormgeving van de weg herkenbaar moet zijn. Weggebruikers moeten weten wat voor rijgedrag er van hen wordt verwacht en wat zij van anderen kunnen verwachten. Ook moet het verloop van de weg duidelijk en voorspelbaar zijn, wat op dit moment niet

het geval is. Doordat de inrichting telkens veranderd, is voor de weggebruikers niet duidelijk wat er van hen wordt verwacht.

Een ander belangrijk punt is dat in het GVVP zowel de Loenenseweg als de Stuijvenburchstraat staan opgenomen als fietsroute. Fietsers moeten volgens de het GVVP een prominente rol hebben, waarbij de auto eerder te gast is. Daarnaast is het een winkelgebied, waar voetgangers een prominente rol hebben. Daarentegen lijkt de focus in dit gebied te liggen op de auto en niet bij de fiets en de voetganger. Zo zijn er veel parkeerplaatsen aanwezig en is de rijbaan op een aantal locaties erg breed.

Gebruik van de Stuijvenburchstraat

Het gebruik van de Stuijvenburchstraat is significant. De hoeveelheid verkeer ligt tussen de 5.000 en 6.000 motorvoertuigen. Dat is meer dan de gemeente wenselijk zou vinden wanneer we kijken naar een erftoegangsweg (GVVP 2011). Voor een erftoegangsweg zou de intensiteit de 1.000 motorvoertuigen liever niet overschrijden. Daarbij wordt wel een uitzondering gemaakt voor de kernen van Eerbeek en Brummen. De middenstand heeft immers ook baat bij bezoekers en dat brengt verkeer met zich mee.

In het centrum zou deze straat onderdeel moeten zijn van een verblijfsgebied. De hoeveelheid 'echt' doorgaand verkeer is beperkt tot zo'n 11% - 12%. Uit het onderzoek naar doorgaand verkeer zouden maximaal 700 motorvoertuigen gebruik moeten en kunnen maken van een andere route (Coldenhovenseweg). Dat betekent dat nog steeds een substantieel aantal motorvoertuigen gebruik maakt van de Stuijvenburchstraat.

Wanneer de Stuijvenburchstraat op een hoger schaalniveau wordt bekeken in de structuur van Eerbeek dan is die hoeveelheid verkeer ook aannemelijk. Er bestaat immers geen sluitende ontsluitende infrastructuur. De route Coldenhovenseweg – Loubergweg loopt grotendeels langs de woonbebouwing van Eerbeek en wanneer inwoners richting Loenen of Brummen willen, dan is een groot deel van hen afhankelijk van de Stuijvenburchstraat om van en naar huis te komen.

In de basis zijn er drie manieren waarop omgegaan kan worden met de Stuijvenburchstraat:

1. Knippen
2. Eénrichtingverkeer
3. Accepteren

Ad 1) Om het verkeer in het kernwinkelgebied echt te verminderen is knippen een effectieve optie. Het zou betekenen dat het hele gebied tussen de Plus en het spoor ingericht kan worden als voetgangersgebied waar eventueel wel fietsers een plek kunnen krijgen en waar de bevoorrading kan plaats vinden. Omdat de structuur van Eerbeek is zoals hierboven beschreven betekent dit grote omrij bewegingen voor de inwoners van Eerbeek en een grotere druk op de woonstraten die parallel aan de Stuijvenburchstraat liggen.

Ad 2) Eénrichtingsverkeer betekent feitelijk de optie van de verkenning 'Modern Industrieel'. Effectief halveert de hoeveelheid autoverkeer. (Voor de fietsers is zo'n éénrichtingscircuit niet realistisch). Dat betekent overigens nog steeds 2.500 tot 3.000 motorvoertuigen op de Stuijvenburchstraat. Bovendien zullen ook

ronjes gereden gaan worden waardoor de totale intensiteit hoger wordt.

Nadeel van deze optie is dat ook een dergelijke hoeveelheid verkeer wordt toegevoegd langs het spoor en over de Stationsstraat en De Wasacker.

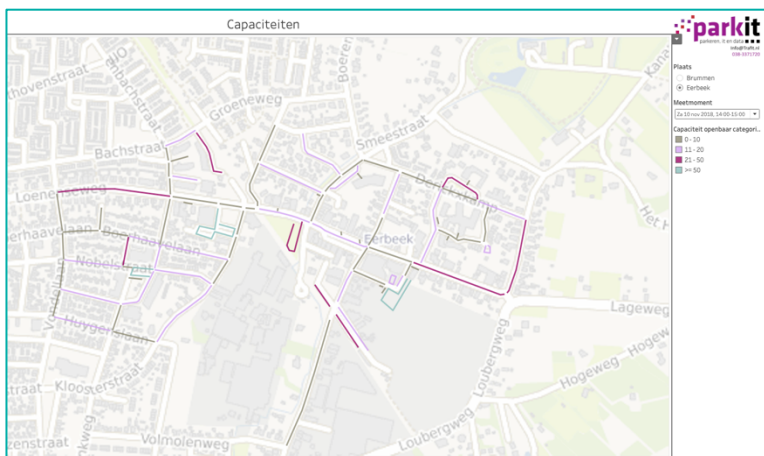
Ad 3) De hoeveelheid verkeer op de Stuijvenburchstraat is een logisch gevolg van de Eerbeekse structuur. De belangrijkste functie is die voor de inwoners van Eerbeek zelf. Elke aanpassing om de hoeveelheid verkeer te verminderen heeft daarmee negatieve bereikbaarheidsgevolgen voor de inwoners. Vanzelfsprekend kan het 'echte' doorgaand verkeer wel maximaal ontmoedigd worden. Dat moet met name gebeuren op het kruispunt met de Loubergweg en op de aansluiting van de Loenenseweg op de Eerbeekseweg/Harderwijkerweg.

Wanneer geaccepteerd wordt dat de functie van de Stuijvenburchstraat nu eenmaal is wat hij is, dan hoort daar ook een passende inrichting bij. Kijkend naar Duurzaam Veilig moet de *Vorm* passend gemaakt worden bij de *Functie* en het *Gebruik*. (zie kader Duurzaam Veilig)

4.4 Parkeren

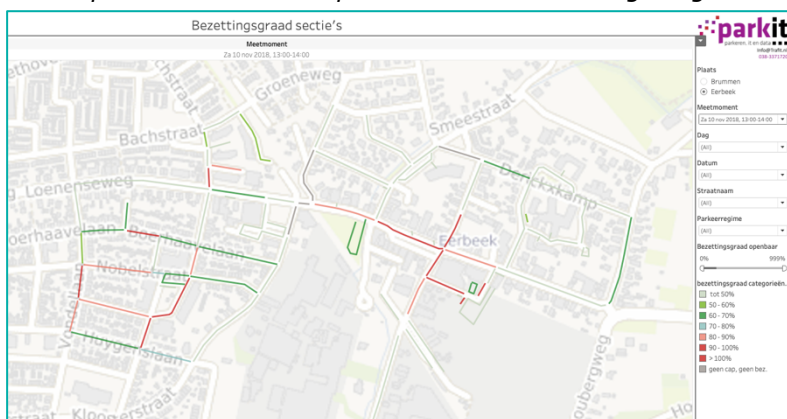
Onderzoek

In juli 2018 is een parkeeronderzoek gedaan in het gebied rond de Stuijvenburchstraat, in november van 2018 is nogmaals een parkeeronderzoek gedaan waarbij het gebied is uitgebreid met het gebied rond de Jumbo en het Oranje Nassaplein.



Figuur 15: Parkeercapaciteiten november 2018

Op het drukste moment van de zaterdag (tussen 13:00 en 14:00 uur) komt de totale parkeerdruk niet boven 53%. Dat betekent dat in het gehele gebied voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Wel is het zo dat op bepaalde plekken zoals het Oranje Nassaplein en de kleinere parkeersecties in de omgeving van de



Figuur 16: Parkeerdruk zaterdagmiddag

Plus de parkeerdruk hoog is en vaak boven de 100% (wat duidt op foutparkeerders). In de directe omgeving van deze drukke secties is echter wel parkeerruimte beschikbaar.

Parkeerbalans

Wanneer het kernwinkel gebied compacter moet worden en de wens bestaat om bepaalde functies een andere plek in het centrum te geven is de vraag wat dat betekent voor de parkeerdruk, op de oude plek en op de nieuwe plek. Om die reden is een parkeerbalans gemaakt. Voor deze parkeerbalans is het centrum in een zestal sectoren verdeeld. Binnen deze sectoren is op basis van de BAG-gegevens geïnventariseerd welke functies aanwezig zijn (exclusief wonen). Van deze functies is vervolgens bepaald wat zij aan parkeerbehoefte genereren.



Figuur 17: Sectoren in de parkeerbalans

Zo ontstaat per sector een compleet overzicht van de parkeerdruk op de verschillende momenten van de week (werkdagnacht,

zaterdagmiddag, zaterdagavond, werkdagavond, koopavond, werkdagmiddag, werkdagochtend en zondagmiddag).

Wanneer nu een functie uit een van de sectoren verdwijnt en in een andere sector terugkeert of wanneer een functie uitbreidt dan wordt gelijk duidelijk wat dat betekent in de parkeerdruk op de diverse momenten. De vraag of er in de betreffende sector nog parkeerruimte is om zo'n verandering op te vangen wordt beantwoord door de parkeerbalans te matchen met de parkeeronderzoeken.

Ook kan met de parkeerbalans onderzocht worden wat de consequenties zijn voor het toevoegen of verwijderen parkeerplaatsen op specifieke plekken voor de parkeerdruk in de sectoren. Onderstaande figuur is een illustratie van de parkeerbalans, in dit geval voor sector 6.

Programma sector 6			Norm	Parkeer- vraag totaal	Momenten																														
Functie	Doelgroep	Aantal			AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag															
Fietsenwinkel (dorpscentrum)	Personeel	7,25	1,12 pp / 100 m2 bvo	8,1	0%	0,0	100%	8,1	0%	0,0	100%	8,1	100%	8,1	100%	8,1	100%	8,1	0%	0,0															
	bezoeker	7,25	2,88 pp / 100 m2 bvo	20,9	0%	0,0	100%	20,9	0%	0,0	10%	2,1	75%	15,7	60%	12,5	30%	6,3	0%	0,0															
Winkelfunctie (onbekend) (dorpscentrum)	personeel	0,45	1,12 pp / 100 m2 bvo	0,5	0%	0,0	100%	0,5	0%	0,0	10%	0,1	100%	0,5	100%	0,5	100%	0,5	0%	0,0															
	bezoeker	0,45	2,88 pp / 100 m2 bvo	1,3	0%	0,0	100%	1,3	0%	0,0	10%	0,1	75%	1,0	60%	0,8	30%	0,4	0%	0,0															
Winkelfunctie (onbekend) (dorpscentrum)	personeel	2,5	1,12 pp / 100 m2 bvo	2,8	0%	0,0	100%	2,8	0%	0,0	10%	0,3	100%	2,8	100%	2,8	100%	2,8	0%	0,0															
	bezoeker	2,5	2,88 pp / 100 m2 bvo	7,2	0%	0,0	100%	7,2	0%	0,0	10%	0,7	75%	5,4	60%	4,3	30%	2,2	0%	0,0															
Tandarts (tandarts)	personeel	4	0,72 Per behandelkamer	2,9	0%	0,0	100%	2,9	10%	0,3	100%	2,9	100%	2,9	100%	2,9	100%	2,9	0%	0,0															
	bezoeker	4	0,63 Per behandelkamer	2,5	0%	0,0	10%	0,3	10%	0,3	10%	0,3	10%	0,3	60%	1,5	30%	0,8	0%	0,0															
Pizzeria & Grillroom (Café, bar, cafetaria)	personeel	0,43	0,6 pp / 100 m2 bvo	0,3	0%	0,0	100%	0,3	100%	0,3	100%	0,3	100%	0,3	100%	0,3	100%	0,3	40%	0,1															
	bezoeker	0,43	5,4 pp / 100 m2 bvo	2,3	0%	0,0	40%	0,9	100%	2,3	10%	0,2	90%	2,1	25%	0,6	5%	0,1	40%	0,9															
Winkelfunctie (onbekend) (dorpscentrum)	personeel	1,27	1,12 pp / 100 m2 bvo	1,4	0%	0,0	100%	1,4	0%	0,0	100%	1,4	100%	1,4	100%	1,4	100%	1,4	0%	0,0															
	bezoeker	1,27	2,88 pp / 100 m2 bvo	3,7	0%	0,0	100%	3,7	0%	0,0	10%	0,4	75%	2,7	60%	2,2	30%	1,1	0%	0,0															
Moskee (aanname!) (religiegebouw)	personeel	150	Per zitplaats	0,0	0%	0,0	100%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	100%	0,0	0%	0,0	100%	0,0															
	bezoeker	150	0,15 Per zitplaats	22,5	0%	0,0	100%	22,5	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	100%	22,5	0%	0,0	100%	22,5															
Bibliotheek (bibliotheek)	personeel	5,57	0,01 pp / 100 m2 bvo	0,1	0%	0,0	100%	0,1	0%	0,0	100%	0,1	100%	0,1	100%	0,1	100%	0,1	0%	0,0															
	bezoeker	5,57	0,44 pp / 100 m2 bvo	2,5	0%	0,0	100%	2,5	0%	0,0	10%	0,2	75%	1,8	60%	1,5	30%	0,7	0%	0,0															
Welkoop (groencentrum)	personeel	7,11	0,29 pp / 100 m2 bvo	2,1	0%	0,0	100%	2,1	0%	0,0	100%	2,1	100%	2,1	100%	2,1	100%	2,1	0%	0,0															
	bezoeker	7,11	2,35 pp / 100 m2 bvo	16,7	0%	0,0	100%	16,7	0%	0,0	10%	1,7	75%	12,5	60%	10,0	30%	5,0	0%	0,0															
Installatietechniek (bedrijf arbeidsintensief/arbeidsintensief)	personeel	4,48	1,47 pp / 100 m2 bvo	6,6	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	100%	6,6	100%	6,6	100%	6,6	100%	6,6	0%	0,0															
	bezoeker	4,48	0,08 pp / 100 m2 bvo	0,4	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	5%	0,0	75%	0,3	100%	0,4	100%	0,4	0%	0,0															
Parkeervraag per doelgroep																																			
Personeel/werk				Werkdagnacht				Zaterdagmiddag				zaterdagavond				werkdagavond				Koopavond				Werkdagmiddag				Werkdagochtend				Zondagmiddag			
Bezoeker				0				18				1				22				25				25				25							
Totaal				0				76				3				6				42				56				23							
Balans				0				94				3				27				66				81				42				24			
Capaciteit				83				83				83				83				83				83				83							
Balans				83				-11				80				56				17				2				41				59			

Figuur 18: Voorbeeldillustratie van de parkeerbalans (sector 6)

4.5 Voorkeursmodel

Op basis van de update van de Ruimtelijk Economische Visie (REV) en de verkeerskundige analyses bestaat een voorkeur voor het model **'Historisch Centrum'**. Dat betekent dat het centrumgebied wordt ontsloten door de, in twee richtingen bereden, Stuijvenburchstraat. Daarbij is het van belang het 'echte' doorgaande verkeer zoveel mogelijk te weren door het aanpassen van de aansluitingen van de Stuijvenburchstraat op de Loubergweg en Lageweg, en van de Loenenseweg op de Eerbeekseweg/Harderwijkerweg.

Voor de inrichting van de Stuijvenburchstraat is het van belang om de veiligheid voor fietsers en voetgangers te waarborgen. De inrichting moet aansluiten bij de uitgangspunten voor duurzaam veilig.

Langs de Eerbeekse Beek wordt de fietsontsluiting vanuit het zuiden gerealiseerd waarmee Park Coldenhove aan het centrum wordt verbonden en de verschillende woongebieden in Eerbeek worden ontsloten.

4.6 Centrumstructuur

In het centrum van Eerbeek komt een aantal analyses bij elkaar. De ruimtelijk economische visie is op zoek naar een meer gecomprimeerd centrum, Er is behoefte aan een heldere ruimtelijke structuur, de relatie tussen station en centrum verdient verbetering, de Eerbeekse beek heeft meer potentie in

zich dan in de huidige situatie wordt gebruikt, niet alleen in het centrum maar ook als route richting het bungalowpark en de woongebieden in Eerbeek. De verkeerssituatie verdient verheldering met meer aandacht voor de verkeersveiligheid.

Door te kiezen voor het accepteren van de hoeveelheid verkeer dat gebruik maakt van de Stuijvenburchstraat (zonder het 'echte' sluijverkeer), wordt het vanzelfsprekender een heldere centrumstructuur op te zetten.

Deze centrumstructuur kan als volgt worden omschreven: Het centrum concentreert zich tussen de spoorlijn en De Wasacker met de ingang op de Stuijvenburchstraat. De Stuijvenburchstraat krijgt de typologie van een dorpsstraat met in het midden een dorpsplein.

De Stuijvenburchstraat als dorpsstraat heeft een verknopende functie: de grotere parkeervelden aan weerszijden van het compactere centrum worden er verknoopt, evenals de Eerbeekse beek en de (langzaam) verkeersverbindingen richting spoor en station.

De straten aan de west, oost en noordzijde hebben ongeveer dezelfde betekenis; dagelijks en lokaal verkeer voor boodschappen en bereikbaarheid van woningen en winkels in de omgeving.

De zuidzijde heeft een status aparte. Hier ligt een belangrijke opgave om het cultuur-historisch landschap te herstellen. Daarbij past een recreatief, toeristisch programma, groene wegprofielen met ruim baan voor de fiets en voetganger en ordening van de rooilijnen. Kleinschalige parkeervoorzieningen in de

aanloopstraten behoren tot de mogelijkheden maar moeten daar niet de groene wegprofielen met ruimte voor fietsers en voetgangers frustreren. Op het Kerstenterrein en rond het station zijn kleinschalige parkeervoorzieningen denkbaar.

De Wasacker is een sleutellocatie. De relatie voor fietsers en voetgangers richting het stationsgebouw en de Coldenhovenseweg is van wezenlijk belang voor het functioneren.

Met deze relaties en routes langs de herstelde beek richting Stuijvenburchstraat en -plein en naar beide uiteinden van het centrumgebied ontstaat een levendig centrum.

In deze opzet speelt het Kerstenterrein een cruciale rol. Het centrum wordt afgehecht door bebouwing op het Kerstenterrein in combinatie met het herstel van de Eerbeekse beek.

Parkeren heeft geen plaats op het Stuijvenburchplein. Die ruimte is vooral nodig om een dorpsplein in te richten met ruimte voor terrassen, ontmoeten en verblijven. De parkeerbalans voor het geheel moet op orde zijn en is vooral gebaat bij duidelijke wandelroutes van de parkeerplaatsen door het centrumgebied.

4.7 Verkeersstructuur

De centrumstructuur vindt zijn weerslag in de verkeersstructuur. Het betekent dat de Stuijvenburchstraat met een typologie van dorpsstraat een eenvoudig maar wel duidelijk profiel nodig heeft. Een straat in klinkers van 5,50m – 6,00m breed met

trottoirbanden. De oversteken voor voetgangers worden duidelijk aangegeven. Langs de straat kan een bomerrij passend bij een dorpsstraat. De overgang van de omgeving naar het centrumgebied wordt vormgegeven met een plateau waarbij nadrukkelijk aandacht is voor de rijlijnen van fietsers en auto's om verdrukkingssituaties te voorkomen.

De straten in het gebied ten zuiden van de Stuijvenburchstraat krijgen een profiel met nadrukkelijk ruimte voor fietsers en voetgangers. De parkeerclusters worden naar alle kanten ontsloten met aantrekkelijke wandelpaden.

Het Stuijvenburchplein is een verblijfsgebied waar geen ruimte is voor parkeren maar juist voor terrassen, verblijven en ontmoeten.

Een tweede variant is dat het Stuijvenburchplein als een shared space wordt uitgevoerd. Daarbij is de auto te gast en wordt nergens geleiding van het verkeer gemaakt. Hooguit zijn slim geplaatste bankjes, lantaarnpalen of terrassen nuttig bij het bepalen van de route. De inrichting van een goed functionerende Shared Space lijkt eenvoudig maar is een zeer nauwkeurig uitgedachte openbare ruimte zodat ongewenst gebruik wordt tegengegaan zonder dat er al te zeer gestuurd wordt.

Gelet op de intensiteit, de gewenste functie en gebruik is de verwachting dat een shared space inrichting minder succesvol kan zijn dan een heldere structuur gebaseerd op de uitgangspunten van Duurzaam Veilig.

In de onderstaande beelden is de verkeersstructuur weergegeven.



Figuur 19: Verkeersstructuur typologieën



Figuur 20: Verkeersstructuur typologieën Shared Space Stuijvenburchplein