

## Verkeers- en Vervoerplan Emmeloord.

Emmeloord, 26 augustus 2003.

Aan de raad.

**Aanleiding.**

In het raadsvoorstel van juni 2000 is met betrekking tot de evaluatie van de GMK geconstateerd dat vanwege de toenemende mobiliteit en stedelijke ontwikkeling van Emmeloord en de Noordoostpolder voor de komende periode een lange termijn visie moet worden ontwikkeld voor de verkeers- en vervoerproblematiek. In een dergelijke visie kunnen bepaalde nu reeds herkenbare vraagstukken en mogelijke oplossingen worden uitgewerkt. Gewezen wordt op de mogelijke wenselijkheid van een buiten- en binnenringstructuur, enkele radialen, duidelijke weghierarchie, parkeerroute en adequate fietsvoorzieningen. Een dergelijke visie zal binnen niet al te lange tijd vorm moeten krijgen waarbij wel rekening gehouden zal moeten worden met ontwikkelingen rondom De Deel en de mogelijke aanleg van de Zuiderzeespoorlijn en overige gemeentelijke plannen.

In de raadsvergadering van 22 juni 2000 is besloten om een lange termijnvisie voor de verkeersstructuur van Emmeloord en omgeving op te stellen.

Het plan richt zich met name op de kern Emmeloord. Hier vinden immers de meeste ontwikkelingen plaats die direct of indirect van invloed zijn op verkeer en vervoer. Het college van Burgemeester en Wethouders heeft besloten het nieuwe beleidsplan Verkeers- en Vervoerplan (VVP) Emmeloord te noemen.

Het doel van het VVP is tweeledig:

1. vastleggen van het beleid op het gebied van verkeer en vervoer in een richtinggevend kader voor de komende 10 jaar;
2. waarborgen van de samenhang en integratie van de verkeersstructuur en stedelijke ontwikkelingen.

Het eindresultaat is een plan dat inzicht geeft in de ontwikkelingen op het verkeers- en vervoergebied met daaraan gekoppeld een uitvoeringsprogramma, dat aangeeft welke maatregelen van belang zijn voor de realisatie van het opgestelde beleid.

**Doelstellingen/uitgangspunten.**

In het collegeprogramma 2002-2006 zijn ten behoeve van de opstelling van een VVP voor Emmeloord de volgende uitgangspunten opgenomen:

- goede bereikbaarheid van het centrum vanuit de wijken en de dorpen en vice versa voor alle doelgroepen;
- vermindering van sluipverkeer door de wijken;
- het weren van doorgaand verkeer door het centrum;
- rekening houden met andere plannen en ontwikkelingen zoals Emmeloord-centrum, busstation en Zuiderzeelijn;
- tijdige en regelmatige communicatie met betrokkenen tijdens de totstandkoming van het VVP en de uitvoering daarvan en
- snelle oplossingen van bestaande problemen moeten passen binnen lange termijn visie.

Op basis van het VVP zal een uitvoeringsprogramma worden vastgesteld met als hoogste prioriteit het verminderen van sluipverkeer.

Bovenstaande zaken zijn als doelstelling danwel als opgave in het plan opgenomen. Daarnaast is de algemene doelstelling van het VVP het behoud en verbeteren van een bereikbaar en leefbaar Emmeloord. Daarbij zal rekening moeten worden gehouden met de ontwikkelingen in en om Emmeloord die onverminderd doorgaan.

Bij de uitwerking van het VVP zijn bovenstaande punten leidend geweest en is bij de uitwerking van de hoofdstructuren van de auto, fiets en openbaar vervoer in belangrijke mate aangesloten bij de onderstaande GMK-doelstellingen:

- A. terugdringen van de automobilititeit;
- B. verhogen verkeersveiligheid;
- C. verminderen verkeershinder;
- D. verbeteren van het verkeersklimaat voor de voetganger;
- E. bevorderen van het fietsgebruik binnen Emmeloord;
- F. bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer;
- G. bevorderen van een evenwichtige verhouding tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen in Emmeloord Centrum;
- H. waarborgen van de bereikbaarheid van het centrum.

### **Planontwikkeling.**

#### Hoofdstructuur auto.

Bij de uitwerking van de hoofdstructuur van de auto is gebleken dat de schaal van Emmeloord zodanig is dat het weren van doorgaand verkeer door het centrum gepaard moet gaan met vergaande maatregelen. De ervaring van de afgelopen jaren en de modelberekeningen wijzen uit dat het verkeer zich op allerlei manieren zal proberen te verplaatsen via het centrum.

In de afgelopen tien jaar is gewerkt aan het verder terugdringen van het verkeer uit het centrum door het nemen van circulatiemaatregelen. In de praktijk heeft dit geleid tot sluipverkeer en het deels terugdraaien van maatregelen.

Geconstateerd moet worden dat sommige doelstellingen niet tegelijkertijd dezelfde prioriteit kan worden toegekend. Zeker niet nu algemeen de verwachting is dat reëler is te spreken van het afvlakken van de groei van de automobilititeit dan het terugdringen ervan.

Aan de hand van aspecten zoals mogelijkheden van sturing, geschiktheid infrastructuur, effecten op de verkeersintensiteiten en doorstroming is gezocht naar de in deze situatie meest doelmatige structuur.

Uit analyses blijkt dat het echt terugdringen van centrumverkeer, zonder negatieve effecten als sluipverkeer, alleen door vergaande circulatie- en infrastructurele maatregelen mogelijk is.

De enerzijds 'beperkte' problematiek van de huidige situatie en anderzijds de vrij brede maatschappelijke weerstand van een deel van de genomen maatregelen passen niet bij een dergelijk beeld. De ervaring leert dat dergelijke maatregelen pas op draagvlak kunnen rekenen en gaan werken wanneer de problemen echt groot zijn en bijna onoplosbaar zijn.

Daarnaast kan gesteld worden dat op een aantal plaatsen de aanwezige infrastructuur voldoende profiel heeft om veel verkeer af te kunnen wikkelen. De kleinere straten die als alternatief zouden moeten dienen bij meer afsluitingen en/of circulatiemaatregelen zijn daar minder geschikt voor. Bundeling van verkeer op de daarvoor geschikte hoofdwegen geeft zo min mogelijk hinder van sluipverkeer en zorgt ervoor dat de leefbaarheid in de woonwijken zo groot mogelijk is.

Hanteren van dit uitgangspunt betekent echter wel dat het voor het autoverkeer minder moeilijk wordt gemaakt om het centrum te bereiken ten gunste van wijken die nu nog te maken hebben met sluipverkeer. Bij de uitwerking van de bijbehorende maatregelen zal grote aandacht besteed moeten worden aan de veiligheid van fietsers en andere langzaamverkeer deelnemers.

Met het bovenstaande rekening houdend en daarbij betrokken de effecten op de verkeers-intensiteiten, dan gaat de voorkeur uit naar de variant met bundeling op de hoofdwegen.

In de zo ontstane voorkeursvariant zit een volledige openstelling van de Espelerlaan en een openstelling in twee richtingen van de Koningin Julianastraat.

Voor wat betreft de Koningin Julianastraat zij nog vermeld dat het al dan niet openstellen meer effecten heeft dan alleen de effecten op de intensiteit. Het behouden van eenrichtingsverkeer betekent dat een deel van het verkeer zich zal blijven verplaatsen via de omliggende woonstraten. Dus door hier ook te kiezen voor bundeling wordt de structuur helder en de overlast beperkt tot een aantal wegen.

In het kader van de ontwikkeling van het Masterplan is het van groot belang dat voor het goed functioneren van het centrum de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen goed is. In de ontwikkeling van het Masterplan is het in de ogen van de ontwerpers van eminent belang dat de centrumring (Onder de Toren, Koningin Julianastraat en Noordzijde) volledig in twee richtingen te berijden is. Door te kiezen voor de ontstane voorkeursvariant kan dit op basis van de modelberekeningen worden verwezenlijkt.

Voor de nieuwe hoofdautostructuur worden de volgende belangrijke stappen voorgesteld:

- herprofilering Espelerlaan inclusief de aanleg van rotondes op de kruisingen met de Moerasandijviestraat en Onder de Toren en het aanbrengen van vrijliggende fietsvoorzieningen tussen de Acacialaan en Onder de Toren. Herprofilering houdt daarnaast in een volledige openstelling van tweerichtingsverkeer;
- herstel tweerichtingsverkeer Koningin Julianastraat, gekoppeld aan de ontwikkeling van de herinrichting van De Deel.

#### Fietsstructuur.

In de afgelopen jaren is er op het gebied van de fietsstructuur veel geïnvesteerd. De volgende functionele hoofdeisen gelden voor het fietsnetwerk van Emmeloord:

- samenhang;
- directheid;
- aantrekkelijkheid;
- veiligheid;
- comfort.

Gesteld kan worden dat het fietsnetwerk in grote mate voldoet aan deze eisen. Op onderdelen zullen bij de nadere uitwerking van uitwerkingsplannen waarnodig verbeteringen worden doorgevoerd. De fietsvoorzieningen langs de Espelerlaan en nabij de kruising Acacialaan verdienen in dat opzicht extra aandacht. Uitgaande van de gedachte van fietsers voorrang binnen de bebouwde kom zal een rotonde op deze plaats mogelijk een goede oplossing zijn. De afgelopen jaren zijn er al de nodige maatregelen genomen om het aantal fietsongevallen te verminderen. Dit blijft ook in de toekomst een belangrijk aandachtspunt samen met o.a. de zorg van veilige fietsenstallingen in het centrum.

#### Hoofdstructuur Openbaar Vervoer.

Uitgangspunten bij de ontwikkeling van de OV-structuur zijn:

- een maximale afstand tot bushaltes van ca. 450 m1;
- een vlotte doorstroming van streeklijnen in Emmeloord;
- een spoedige realisatie van de Zuiderzeelijn.

Om aan de eisen te voldoen wordt voorgesteld in de toekomst de lijnvoering aan te passen, zodat de wijken De Erven en Emmelhage beter bediend worden, en dient er een aantal extra bushaltes te worden geplaatst langs de Espelerweg. Daarnaast wordt ten aanzien van de OV-structuur in het VVP al rekening gehouden met de komst van de Zuiderzeelijn en de mogelijke aanpassing van de buslijnen.

#### **Categorisering wegennet.**

Om de gewenste afstemming tussen vorm en functie van de weg te kunnen bereiken, is het wegennet gecategoriseerd naar een aantal te onderscheiden verkeersfuncties. Een en ander is gebaseerd op landelijke richtlijnen. In Emmeloord zijn de volgende categorieën binnen de bebouwde kom te onderscheiden:

- wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie (wegen die tot de hoofdwegenstructuur behoren);
- wegen met een erftoegangsfunctie (30 km/uur- wegen (verblijfsgebieden)).

Gebiedsontsluitingswegen zijn onder andere:

- Lange en Korte Dreef /Urkerweg
- Nagelerweg/straat
- Espelerlaan
- Banterweg/Boslaan
- Koningin Julianastraat/Noordzijde/Onder de Toren (centrumring maximum snelheid 30 km/uur)
- Pilotenweg/Drostlaan
- Moerasandijviestraat/Europalaan/Zwin

- Amsterdamweg
- Scandinaviëlaan (gedeeltelijk)

Alle overige straten in Emmeloord hebben de functie van erftoegangsweg (30 km/uur-straten).

#### **Belangrijkste maatregelen.**

Om de gewenste eindsituatie te bereiken zijn de belangrijkste ingrepen, uiteraard op basis van de op dat moment meest recente verkeerskundige inzichten, voor de planperiode tot 2013:

- aanpak Espelerlaan vanaf de kruising met de Acacialaan tot aan Onder de Toren door:
  - aanleg rotonde Espelerlaan- Moerasandijviestraat;
  - aanleg rotonde Espelerlaan- Onder de Toren;
  - herprofilering rijbaan en aanleg vrijliggende fietsvoorzieningen;
- herprofilering Banterweg/Boslaan;
- inrichting 30 km/uur gebieden waaronder de Acacialaan en omgeving;
- herinrichting Koningin Julianastraat en Onder de Toren;
- herprofilering Drostlaan/Pilotenweg inclusief verbetering oversteekbaarheid.

#### **Vaststellingsprocedure en communicatietraject.**

Uw raadscommissie III heeft in de vergadering van 19 februari 2003 ingestemd met het in procedure brengen van het ontwerp VVP.

Vervolgens is het VVP door middel van een uitgebreid persbericht extra onder de aandacht gebracht. Daarnaast is er een aparte brochure vervaardigd waarin is aangegeven waarom er een nieuw plan komt en wat het plan op hoofdlijnen inhoudt.

Het ontwerpplan heeft gedurende 6 weken vanaf 15 april tot en met 26 mei 2003 ter inzage gelegen. Binnen deze periode was het mogelijk in te spreken op het ontwerpplan. Daarnaast zijn de bewoners van de Noordoostpolder, de middenstand en het bedrijfsleven en de verschillende maatschappelijke organisaties en de scholen voor een aantal bijeenkomsten uitgenodigd. Van alle bijeenkomsten heeft een verslaglegging plaatsgevonden.

#### Inspraaknota.

Naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerpplan zijn er in totaal 13 inspraakreacties binnengekomen. De reacties zijn verzameld en voorzien van commentaar in een inspraaknota. De inspraakreacties leiden naar onze mening niet tot een aanpassing van het ontwerpplan op essentiële onderdelen. Wel zijn er een aantal aanvullingen in het ontwerpplan opgenomen.

#### **Aanvullingen VVP.**

De ingekomen reacties, zowel schriftelijk als tijdens de informatiebijeenkomsten, hebben geleid tot een aantal aanvullingen op het ontwerpplan. Het betreft de volgende onderdelen:

- Paragraaf relatie Masterplan Emmeloord-Centrum.

Het VVP is parallel aan het Masterplan Emmeloord-Centrum ontwikkeld. Een optimale integratie is noodzakelijk. Verkeerskundige onderdelen die onder andere een afstemming noodzakelijk maken zijn: parkeervoorzieningen en parkeerring, busstation De Deel, fietsvoorzieningen en bereikbaarheid inclusief verwijzingsstelsel. In hoofdstuk 8.3 van het voorliggende VVP zijn de bovenstaande onderdelen nader omschreven.

- Paragraaf mensgerichte maatregelen.

Naast infrastructurele maatregelen zijn ook de mensgerichte maatregelen van belang om het gewenste verkeersgedrag te bewerkstelligen. Binnen de provincie Flevoland, waarbij alle overheden en andere organisatie zoals o.a. 3VO, Fietsersbond, politie zijn betrokken, wordt jaarlijks een Regionaal Werkplan Verkeersveiligheid Flevoland opgesteld. De gemeente Noordoostpolder ondersteunt en stimuleert de projecten die voortkomen uit het Werkplan. In hoofdstuk 8.4 van het voorliggende VVP wordt nader ingegaan op de mensgerichte maatregelen.

- Paragraaf maatregelen voetgangers/gehandicapten.

In het VVP zijn ten behoeve van het langzaam verkeer verscheidene maatregelen opgenomen. In hoofdstuk 8.5 wordt benadrukt dat aan de voetgangers en de gehandicapten in het plan voldoende aandacht wordt besteed. Bij de uitwerking van lokale maatregelen zal rekening worden gehouden met deze categorie verkeersdeelnemers.

#### **Financiën.**

In de Beleidsplanning 2004-2008 is voor de uitvoering van het VVP als uitgangspunt gehanteerd dat de benodigde budgetten ten laste komen van de bouwgrondexploitaties Emmelhage en uitbreiding De Munt. Om het totale pakket aan maatregelen uit te kunnen voeren moet rekening worden gehouden met een aanvullend bedrag van ongeveer EUR 2.500.000,00. Gesteld wordt dat te zijner tijd zal moeten worden afgewogen of de betreffende grondexploitaties dit op een verantwoorde wijze kunnen dragen, waarbij als achtervang het fonds infrastructurele voorzieningen kan dienen.

Voor de uitvoering van het totale pakket aan maatregelen is ongeveer EUR 3.200.000,00 nodig. Uitgaande van bovenstaande dekkingsmogelijkheden en het nog aanwezige restant GMK-budget is de verwachting dat de geplande maatregelen kunnen worden uitgevoerd.

#### **Globale fasering uitvoering.**

Voor de uitvoering van de belangrijkste ingrepen voor de komende planperiode wordt voorgesteld de volgende globale fasering te volgen:

1. In 2003 starten met de planvorming voor:

- Reconstructie Banterweg/Boslaan.  
Gelet op de huidige staat van de weg is langer uitstel niet verantwoord.
- Inrichting 30 km/uur Acacialaan e.o.  
Aan de buurt is toegezegd dat op korte termijn wordt overgegaan tot een aanpak. Hiertoe zijn in het kader van de evaluatie van de GMK diverse gesprekken gevoerd en enquêtes gehouden.

Voor bovenstaande projecten is in het restant GMK-budget aangevuld met middelen uit het onderhoudsbudget naar verwachting voldoende dekking.

1. De aanpak van de Koningin Julianastraat en Onder de Toren inclusief aanpassingen kruisingen gekoppeld aan de uitvoering van de centrumplannen.
2. De herinrichting van de Espelerlaan inclusief fietsvoorzieningen en aanpassingen kruisingen gekoppeld aan het tempo van de ontwikkelingen van Emmelhage.

De projecten genoemd onder 2 en 3 dekken met middelen uit de grondexploitatie Emmelhage en uitbreiding De Munt.

3. De overige projecten uitvoeren in combinatie met onderhoudswerken en een deel opgebracht door de eerder vermelde grondexploitaties.

#### **Voorstel.**

Wij stellen aan u voor het Verkeers- en Vervoerplan Emmeloord vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Noordoostpolder,  
de secretaris. de burgemeester.

## Advies van commissie aan de raad

Het voorliggende Verkeers- en vervoersplan Emmeloord krijgt in zijn algemeenheid een positief onthaal bij de commissie.

De volgende punten vragen in ieder geval aandacht bij de behandeling in de raad:

1. Fasering en prioritering  
Aan het college wordt gevraagd uit te spreken uitwerkingsplannen die prioriteit hebben, voor te financieren middels andere aanwezige geldmiddelen.
2. Als prioriteiten noemt de commissie
  - Het in beide richtingen openstellen van Kon. Julianalaan;
  - Het in beide richtingen openstellen van de Espelerlaan;
  - Een deugdelijke parkeerbegeleiding;
3. Het VVP bepaalt de hoofdstructuur, niet de uitwerking. Bij het terhand nemen van de uitwerkingsplannen dienen de bewoners/ aanliggende bedrijven nadrukkelijk betrokken te worden.
4. Verder worden de volgende wensen geuit:
  - Op de rotondes dezelfde verkeersvoorschriften hanteren;
  - Fietsroute Boslaan via de parallelweg laten lopen en deze dan ook asfalteren;
  - Na de geplande oversteek in de Banterweg / Boslaan ter hoogte van de entree van de kinderboerderij de route naar de kinderboerderij asfalteren;

Namens het college wordt de volgende toezegging gedaan c.q. reactie gegeven

1. Er wordt een quick scan gemaakt van de noodzaak en de mogelijkheden en onmogelijkheden van de aanleg van een Oostelijke Ringweg
2. Het verkeer- en vervoerplan bepaalt niet de invoering van al of niet betaald parkeren;

