



provincie
GELDERLAND

Nota Reacties en antwoorden

Voorontwerp “N794 (Heerder-/Eperweg)”

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1. Inleiding	1
2. Inspraakreacties	2
2.1 Deel I: reacties van Belangengroep Verbetering N794	2
2.2 Deel II: Losse reacties voorontwerp N794.....	5
2.3 Deel III: reacties binnengekomen op website provincie via iViewer.....	43
3. N794: Aanleg vrijliggende fietspaden en achtergronden.....	55
3.1 Huidige situatie	55
3.2 Welke snelheid hoort bij welke functie van een weg	55
3.3 Advies op snelheidsverlaging van politie	57
3.4 Snelheidsmetingen (flitspalen).....	58
3.5 Vrijliggende (brom)fietspaden en veiligheid.....	58
3.6 Busverbinding Veluwe Sneldienst	59
4. Procedure en samenvatting aanpassingen ontwerp	60
4.1 Aanpassing ontwerp: Snelheid op de Heerderweg/Eperweg	60
4.2 Behoud van bomen versus vrijliggende fietspaden	61
4.3 Breedte tussen rijbaan en vrijliggende fietspaden.....	61
4.4 Inritten (en zijwegen)	62
4.5 Parkeren Dennenheuvel.....	62
4.6 Keuze asfalt en markering (incl. inhaalverbod)	62
4.7 Procedure (en reacties-mogelijkheden).....	63

1. Inleiding

De voorliggende “Reactienota” bevat de beantwoording van binnengekomen reacties op het (technische) voorontwerp “N794 (Heerder-Eperweg)”.

Het voorontwerp “N794 (Heerder-Eperweg)” voorziet in een eerste ontwerp voor de aanpassing van de provinciale N794 (van de komgrens van Epe tot de afrit A50) om vrijliggende fietspaden langs de Heerder/Eperweg te realiseren met in acht name van ook de veiligheid van de overige verkeersstromen.

Met ingang van 26 juni 2013 was het plan gedurende ruim zes weken in te zien via de website www.gelderland.nl/N794 van de provincie Gelderland. Gelijktijdig is het voorontwerp bestemmingsplan bij gemeente Epe bekend gemaakt.

Gedurende de reactieperiode zijn er in totaal 118 reacties ingediend. Van de binnengekomen reacties wordt in hoofdstuk 2 een samenvatting gegeven en voorzien van een antwoord.

De provincie heeft gevraagd aan direct betrokkenen wat zij “goed” aan het plan vinden en “wat minder” goed is. Als rode draad komt uit de reacties een verzoek naar voren tot snelheidsverlaging naar 60 km/uur en dit nadrukkelijk op traject 1, mede wordt verzocht tot het behoud van de bocht in traject 2 als “natuurlijke” snelheidsremmer. Meerdere malen wordt verzocht om snelheidsmaatregelen in de vorm van onder meer flitspalen.

Gezien deze verzoeken en om te komen tot een gewogen reactie is contact gezocht met het openbaar ministerie (OM) en de politie, alsmede heeft nader overleg plaatsgevonden met gemeente Epe en gemeente Heerde.

In hoofdstuk 2 van deze reactienota wordt ingegaan op de binnengekomen reacties en ons antwoord daarop.

In hoofdstuk 3 wordt inhoudelijk ingegaan op enkele uitgangspunten en algemene bevindingen over de N794 waarbij het standpunt van de politie en OM aangaande een mogelijke snelheidsverlaging en het plaatsen van flitspalen (mede) wordt verwoord.

In hoofdstuk 4 wordt globaal samengevat hoe de provincie, naar aanleiding van alle reacties en overleggen, verder wil met een aangepast ontwerp. Ook is globaal aangegeven welke vervolgstappen volgen en een globale planning daarvoor.

2. Inspraakreacties

De belangengroep Verbetering N794 (N794Stop.nl) heeft een standaard inspraakreactie opgesteld. Deze is door vele van de insprekers overgenomen. Daarom worden de inspraakreacties van de belangengroep Verbetering N794 en van de insprekers die deze gebruiken gezamenlijk behandeld. Sommige insprekers die de standaard reactie gebruiken hebben nog een eigen aanvulling toegevoegd. Deze inspraakreacties worden apart van de gezamenlijke inspraakreactie behandeld. Insprekers die geen gebruik hebben gemaakt van de standaard inspraakreactie worden ook apart behandeld.

Verder heeft de provincie via haar website een reactievier met het voorontwerp geopend. De reacties op deze iViewer worden apart besproken.

Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- I. reacties van Belangengroep Verbetering N794
- II. Losse reacties voorontwerp N794
- III. Reacties via de iViewer voorontwerp N794

2.1 Deel I: reacties van Belangengroep Verbetering N794

De inspraakreactie van de belangengroep is door verscheidene mensen individueel ingediend bij de provincie. De beantwoording van de belangengroep is dan ook van toepassing op de volgende insprekers:

1. J.A. Kleijn, Adelaarsdwarsweg 6, 8161 NG te Epe (01687040)
2. E.B.A. Bisdom, Heerderweg 55, 8161 BL te Epe (01687024)
3. E.H. Bisdom-Dedert, Heerderweg 55, 8161 BL te Epe (01687012)
4. H. Kielstra, Dennenheuvelweg 4, 8161 BK te Epe (01687004)
5. A.G. Veenstra-Mooij, Heerderweg 29a, 8161 BK te Epe (01686998)
6. G. Pan, Thais-Kantonees Rest. Diamant, Heerderweg 78, 8161 BN te Epe (01687052)
7. T. Bijsterbosch, Heerderweg 60, 8161 BN te Epe (1691537)
8. F.H.W. Veen-de Jong, Heerderweg 56, 8161 BN te Epe (01688656)
9. R. Veen, Heerderweg 56, 8161 BN te Epe (01688663)
10. J.B. van Barneveld, Feithenhofweg 2, 8161 BS te Epe (01691533)
11. Namens Belangengroep (L.H. Pekel) (01682101 en 01682107)
12. A. Vellema, Heerderweg 44, 8161 BM te Epe (01691535)
13. D.A.J. Bruil, Heerderweg 48, 8161 BN te Epe (01690444)
14. D.V. Furstner, Rozenhof 83, 8161 BE te Epe (01693172)
15. J.W.T. Meekel, Heerderweg 52, 8161 BN te Epe (01688871)
16. D.S. Kelderman, Heerderweg 52, 8161 BN te Epe (01688877)
17. R.A. Kelderman, Heerderweg 52, 8161 BN te Epe (01688872)
18. D.A. Kamphuis, Heerderweg 57, 8161 BL te Epe (01693178)
19. H.H. de Graaf, Klimtuin 82, 8162 ZT te Epe (01693195)
20. J.A. Heuving, Heerderweg 58 A, 8161 BN te Epe (01694381)
21. F.E.E van Kranenburg – Zwart en J. Poppema, Burg. Diepenhorstlaan 6, 8161 AX te Epe (01693197)
22. I. Heij, Rozenhof 88, 8161 BE te Epe (01694382)
23. A.L. Borst namens restaurant De Loreley, Heerderweg 36, 8161 BM te Epe (01694389)
24. C.C.P. Meijran, Heerderweg 21, 8161 BK te Epe (01691538)
25. G.J. Boerman-Lammers, Rozenhof 20, 8161 BA te Epe (1694399)
26. R. van de Loo, Heerderweg 30, 8161 BM Epe (1687056)
27. J. Gosschalk, Heerderweg 66, 8161 BN Epe (1695403)
28. E. Tärre, Heerderweg 52, 8161 BW Epe (01688875)
29. H.F. van Schoonhoven & G.J. Dekker, Heerderweg 76, 8161 BN Epe (01693180)
30. E.J.A. van der Woude, Heerderweg 62 8161 BN Epe (01693256)

31. E.K. Verhoeff, Heerderweg 64, 8161 BN Epe ((01687048)
32. Mw. A. Kwakkel-Helder, Heerderweg 82, 8161 BN Heerde (01681171)
33. fam. Venhuizen, Vijfpotenweg 4, 8161 NB Epe (01687006)
34. R.M. Bril, Heerderweg 28, 8161 BM (01694377)
35. N.R. Jonk, Heerderweg 25, 8161 BK Epe (01691528)
36. G.J. Norel, Heerderweg 65, 8161 BL Epe (01693173)
37. W. Witteveen en J. van Asselt, Heerdeweg 75,8161 BL Epe (01693175)
38. J.M. Pekelharing (namens Erven A.J. Pekelharing) Eperheenweg 1, 8161 BJ Epe (01693177)
39. W.F. Vansenne, Kortenkampweg 2, 8161 BH Epe (01693183)
40. Hotel Dennenheuvel, Heerderweg 27, 8161 BK Epe (01693203)
41. J.W.R. van Uden, Heerderweg 54,8161 BN Epe (01693259)
42. M.R. Schoten, Heerderweg 58, 8161 BN Epe (01694402)
43. W.J. Brummel, Heerderweg 74B, 8161 BN Epe

Samenvatting reactie

De inspraakreactie richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. De belangengroep geeft aan enkele uitgangspunten te hebben. Dit zijn veiligheid voor alle gebruikers (gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers), vermindering geluidsoverlast en milieuhinder, behoud opgaande bomen, en geen hoge investeringen.
- b. De belangengroep draagt een alternatief aan. Het alternatief bestaat uit het invoeren van een maximale snelheid van 60 km/u op de N794. De belangengroep verwacht dat dit leidt tot een verhoging van de veiligheid, vermindering van de geluidsoverlast door een lagere snelheid, vermindering van de milieubelasting door een lagere uitstoot van o.a. fijnstof, minder aantasting van het karakter van de weg (handhaving bomen), en het voorkomen van onnodige investeringen.

Integraal antwoord provincie

De uitgangspunten van de belangengroep worden ter kennis aangenomen. Hierbij wordt opgemerkt dat de genoemde punten reeds de volle aandacht hebben binnen het plan. Het is de keuze van provinciale Staten om te investeren in de aanleg van vrijliggende fietspaden voor bovenregionale fietsnetwerken, met name daar waar scholieren gebruik maken van de fietspaden langs de provinciale wegen. In 2012 zijn de fietspaden langs de N794 dagelijks gebruikt door ongeveer 600 fietsers (nabij telpunt Heerde A50) en tussen de 1.000 en 2.000 fietsers nabij Epe. De fietspaden langs de N794 behoren hiermee tot de drukste fietspaden in de regio.

De Heerderweg (N794) heeft de functie van een provinciale gebiedsontsluitingsweg. Dit betekent dat de weg zodanig moet worden ingericht dat er zowel sprake is van verkeersveiligheid voor de weggebruikers als van doorstroming van het verkeer. Gezien het aantal motorvoertuigen dat per dag gebruik maakt van de N794, is de N794 duidelijk een gebiedsontsluitingsweg. In Gelderland zijn er 2 ontwerpsnelheden voor een provinciale gebiedsontsluitingsweg, gebaseerd op de landelijke norm van Duurzaam Veilig. Dat is 50 km/u binnen de bebouwde kom en 80 km/u buiten de bebouwde kom. Voor andere wegtypes, zoals een erftoegangsweg (waar uitwisselen van verkeer centraal staat en waar meestal ook minder verkeer op zit), kan de ontwerpsnelheid maximaal 60 km/u per uur bedragen.

Het uitgangspunt is dat fietspaden langs een provinciale gebiedsontsluitingsweg vrijliggend van de rijbaan worden aangelegd i.v.m. de verkeersveiligheid voor (brom)fietsers. Zeker gezien het groot aantal (brom)fietsers is dat langs de N794 noodzakelijk.

Voor fietspaden langs een erftoegangsweg kunnen andere uitgangspunten gelden. Echter, bij een hoog aantal gebruikers (zoals bij de N794), is bij elke wegtype / categorie een (gescheiden) vrijliggend fietspad uitgangspunt.

Het uitgangspunt om langs de N794 vrijliggende fietspaden aan te leggen blijft derhalve staan.

De reacties op het voorontwerp hebben echter duidelijk gemaakt dat de inrichting van de gehele weg, voor wat betreft hinder (snelheid) voor bewoners, maatregelen vraagt. Daarom worden er aanpassingen aan het voorontwerp gedaan om deze hinder te (gaan) beperken. In hoofdstukken 3 en 4 wordt ingegaan op het alternatief van de belangengroep en de (mogelijkheden) om de snelheid van de weggebruiker aan te passen. Gezien de gedetailleerdheid van de maatregelen en hoe tot deze (uiteindelijke) afweging is gekomen, wordt dit niet hier besproken maar wordt verwezen naar de hoofdstukken 3 en 4.

De provincie is door de belangengroep verzocht om in contact te treden over de provinciale visie op de reactie van de belangengroep. Een eerste overleg heeft plaatsgevonden op 17 oktober. De uitgangspunten voor aanpassing van het ontwerp uit hoofdstuk 4 zijn toen besproken. De Belangengroep heeft de provincie vervolgens gevraagd de besproken uitgangspunten ook aan haar achterban te willen toelichten. De provincie heeft hier, mits de belangengroep hier een platform voor creert, positief op gereageerd.

Conclusie

De reactie geeft aanleiding tot aanpassing van het ontwerp. De aanpassingen zijn verwoord in hoofdstuk 4.

2.2 Deel II: Losse reacties voorontwerp N794

Losse reacties zijn binnengekomen bij de Provincie van de volgende insprekers:

1. R. van de Loo, Heerderweg 30, 8161 BM Epe (1669833/1667033/1687056)
2. Bultma – Sauerbier, Heerderweg 45, 8161 BL Epe (01669852)
3. A. Vellema, Heerderweg 44, 8161 BM Epe (01669856)
4. J.H. Meijran, Heerderweg 21, 8161 BK Epe (01669859/1691538)
5. H.J. en M.J. van Lente, Burg. Diepenhorstlaan 1, 8161 AX Epe (01669861)
6. J. Gosschalk, Heerderweg 66, 8161 BN Epe (01672757/01681160)
7. E. Tärre, Heerderweg 52, 8161 BW Epe (01672514)
8. H. Kielstra, Dennenheuvelweg 4, 8161 BK te Epe (01686996/01684842)/01672743)
9. A. Endendijk, Heerderweg 38, 8161 BM Epe (1672753)
10. H.F. van Schoonhoven & G.J. Dekker, Heerderweg 76, 8161 BN Epe (01681277)
11. J.W. de Visser, Heerderweg 21-1, 8161 BK Epe (01681291)
12. E.J.A. van der Woude – Ottow, Heerderweg 62, 8161 BN Epe (01681293)
13. T. Bijsterbosch, Heerderweg 80, 8162 BN Epe (01676881/01693277)
14. H.D. Bijsterbosch, Heerderweg 33,35 en 41 8161 BL Epe (01681152)
15. R. Beijleveldt, Heerderweg 46, 8161 BM Epe (01681166)
16. E.K. Verhoeff, Heerderweg 64, 8161 BN Epe (01681167)
17. Mw. A. Kwakkel-Helder, Heerderweg 82, 8161 BN Heerde (01681171)
18. E.J.H. Hut, Dennenheuvelweg 1, 8161 BM Epe (01681176/01684823)
19. L. Pekel, Heerderweg 29, 8161 BK Epe ((01684846)
20. Fam. Langdonk, Hoefijzerweg 32, 8161 BR Epe (0168427)
21. Fam. Venhuizen, Vijfpotenweg 4, 8161 NB Epe (01684831)
22. R.M. Bril, Heerderweg 28, 8161 BM Epe (01694377/01683895)
23. J.P. Paulusma, Eperheemweg 3, 8161 BJ Epe (01684709//01686985)
24. Fietsersbond, afdeling Epe (01686981)
25. G.G.J. Brummen, Heerderweg 74 – 74a, 8161 BN Epe (01686993)
26. Fam. Klitsie, Rozenhof 42, 8162 BB Epe (01688660)
27. P.J. Rutgers, Rozenhof 52 Epe (01688865)
28. P.W. Braaksma en D.P. Braaksma De Boer, Heerderweg 42, 8161 BM Epe (01688867/01691529)
29. N.R. Jonk, Heerderweg 25, 8161 BK Epe (01691528/1694396)
30. J.B. van Barneveld, Feithenhofweg 2, 8161 BS Epe (01691530)
31. W. Witteveen en J. van Asselt, Heerdeweg 75,8161 BL Epe (01693175)
32. A. Tuitert, Heerderweg 70, 8161 BN Epe (01693176)
33. J.M. Pekelharing (namens Erven A.J. Pekelharing) Eperheemweg 1, 8161 BJ Epe (01693177)
34. W.F. Vansenne, Kortenkampweg 2, 8161 BH Epe (01693183)
35. Hotel Dennenheuvel, Heerderweg 27, 8161 BK Epe (01693203)
36. J.W.R. van Uden, Heerderweg 54,8161 BN Epe (01693259)
37. F.H. van der Steen, Heerderweg 51, 8161 BL Epe (01694369)
38. J.A. Heuving, Heerderweg 58A, 8161 BN Epe (01694381)
39. J.W. Peppelenbos, Heerderweg 80, 8161 BN Epe (01694386)
40. J.W. Koek, Dennenheuvelweg 6, 8161 BK Epe (01694096)
41. Van Ark – Hartkamp, Eperweg 60, 8181 EX Heerde (01694392)
42. M.R. Schoten, Heerderweg 58, 8161 BN Epe (01694402)

1. Inspraakreactie R. van de Loo, Heerderweg 30, 8161 BM Epe (1669833/1667033/1687056)

Samenvattende reacties

Inspraakreactie 01669833:

- a. Inspreker stelt de bomen zijn beeldbepalend, door het provinciale plan wordt de monumentale toerit naar Epe vernietigd.
- b. Inspreker stelt dat de verlengde bussen behoudens 's ochtends vroeg, vrijwel leeg rijden. Inspreker stelt andere bussen of contracten voor en stelt dat de bussen geen reden zijn voor de voorgestelde ingrepen.
- c. Inspreker stelt dat de scholieren ook over het 'verloren spoor' kunnen fietsen.
- d. Inspreker stelt (aanvullend op c) dat door groei het karakter langs de Heerderweg vergelijkbaar is van buiten bebouwde kom met binnen bebouwde kom. Er wordt te hard gereden. Voorgesteld wordt om de snelheid met maatregelen terug te brengen en van strakke regels af te zien.
- e. Inspreker stelt (aanvullend op d) betonpaden voor in plaats van asfaltpaden, deze zouden minder impact hebben.
- f. Inspreker meent dat het aantal ongevallen met fietsers niet significant hoger is dan elders en derhalve het milieu gespaard dient te blijven.

Inspraakreactie 01687033:

- g. Inspreker is positief over het verwijderen van de varkensruggen en herhaalt punten uit de reactie hierboven.

Inspraakreactie 01687056:

- h. Inspreker pleit voor behoud van de sfeerbepalende bomen van de Heerderweg, mede in het licht van behoud van natuur.
- i. Inspreker geeft aan dat de bussen van de Veluwelijn teveel brandstof verbruiken en uitstoot veroorzaken, en al 60 km/u rijden wegens het geringe aantal passagiers.
- j. Inspreker verwijst naar de gemeentelijke brief (2010-05547) omtrent het Bomenbeleidsplan. Inspreker verzoekt vast te houden aan dit beleid en de Heerderweg daarmee als Veluws sieraad te behouden.
- k. Inspreker meent door de inspraak gehouden in de zomervakantie één van de weinige reageerders te zijn.
- l. Inspreker draagt een alternatief aan. Het alternatief bestaat uit het invoeren van een maximale snelheid van 60 km/u op de N794. Inspreker verwacht dat het daardoor veilig is, de weg sfeerbepalend blijft, draconische vernietigingen en ingrepen worden voorkomen, en hoge kosten worden bespaard.

Antwoord provincie

- a. Het plan gaat uit van de aanleg van vrijliggende fietspaden en waar mogelijk het handhaven van bomen en de groen structuur. Aanleg van vrijliggende fietspaden zonder deels kap van bomen is niet mogelijk. Bij de inpassing van de fietspaden is aandacht besteed aan het instandhouden van het groene karakter.
- b. De bussen zijn niet de aanleiding van de ingreep. De aanleiding is de noodzaak tot vrijliggende fietspaden langs de rijbaan. De aanpassing van de fietspaden vergen een grootschalige ingreep. De provincie meent gelijktijdig ook de bushaltes te optimaliseren. Navraag is gedaan of de buslijnen in de toekomst ook in stand blijven. Dit is zeker het geval.
- c. Langs de N794 zal vanwege de aansluitende particuliere kavels altijd een fietsvoorziening nodig zijn (bewoners moeten zich immers met de fiets of te voet kunnen verplaatsen). Aangezien er langs de Heerderweg een voorziening moet blijven, zullen fietsers (incl. scholieren) hier gebruik van blijven maken. De alternatieve route via het 'verloren spoor' is daarmee alleen een keuze mogelijkheid en niet af te dwingen. Scholieren zullen naar verwachting altijd de fietsvoorziening langs de Heerderweg gebruiken, omdat dit de kortste route is.
- d. Zie de reactie van de provincie onder "1. belangengroep N794".

- e. In deze fase van de planvorming is de keuze van het materiaal nog niet bekend. Het gaat voornamelijk over de keuze voor de maatregelen en het ruimtebeslag. De opmerking van inspreker wordt daarmee ter kennisgeving aangenomen.
- f. Het aantal ongevallen met fietsers op de N 794 ligt beduidend hoger dan het gemiddelde in Gelderland en bijna de helft van het aantal ongevallen met (brom)fietsers op deze weg heeft letsel tot gevolg (zie hoofdstuk 3). Uit deze ongevalsgegevens blijkt dat er aanleiding is om de verkeersveiligheid op de N 794 voor alle weggebruikers en in het bijzonder voor (brom)fietsers te verbeteren. Hierbij wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met het milieu, zoals met het groene karakter van de weg.
- g. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- h. Zie de reactie van de provincie onder a.
- i. De bussen zijn niet de aanleiding tot het gepresenteerde plan. Zie verder antwoord onder b.
- j. Zie de reactie van de provincie onder a.
- k. De reactietijd was vanaf 25 juni tot half augustus. Dit is een ruime periode en valt zeker niet alleen in de zomervakantie. Gezien het aantal reacties blijkt verder niet dat de periode ongunstig zou zijn.
- l. Uitgangspunt voor de provincie is dat er vrijliggende fietspaden aangelegd worden op wegen waar sprake is van een intensiteit van 3.000 motorvoertuigen/etmaal of meer en waar de fietspaden tevens druk bereden worden door (brom)fietsers (zie verder hoofdstuk 3). Hier wordt aan op de N794 in beide gevallen ruim aan voldaan. Ook bij een lagere maximumsnelheid blijft het uitgangspunt voor de N794 dus hetzelfde en dienen er vrijliggende fietsvoorzieningen aangelegd te worden. Dit uitgangspunt wordt dus niet alleen door de functie van de weg i.c.m. de maximumsnelheid bepaald maar vooral ook door het gebruik van de hoofdrijbaan en de fietspaden.

Conclusie

De reactie geeft op onderdelen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp

2. Inspraakreactie Bultma – Sauerbier, Heerderweg 45, 8161 BL Epe (01669852)

Samenvattende reacties

- a. Inspreker stelt dat het idee achter het plan niet bijdraagt aan de veiligheid.
- b. Inspreker stelt dat zicht op parkeerplaatsen bij Dennenheuvel niet vergeten moet worden.
- c. Inspreker vindt het plan ondoordacht en duur.
- d. Inspreker stelt voor de varkensruggen weg te halen en de snelheid te verlagen.

Antwoord provincie

- a. Met de aanleg van de vrijliggende fietspaden wordt de veiligheid voor de fietser vergroot, aangezien er t.h.v. de zijwegen ruimte ontstaat om het fietspad uit te buigen, waardoor het gemotoriseerd verkeer zich op kan stellen tussen de hoofdrijbaan en het fietspad. Hiermee worden zowel kop-staartongevallen op de hoofdrijbaan voorkomen als flankongevallen tussen (brom)fietsers en gemotoriseerd verkeer. Tevens kunnen de varkensruggen verwijderd worden bij de aanleg van vrijliggende fietspaden, waardoor fietsers niet meer met de trappers tegen de varkensruggen komen met als gevolg een ongeval. De berm tussen de hoofdrijbaan en het fietspad zorgt er voor dat gemotoriseerd verkeer in de berm kan corrigeren, bijvoorbeeld ten gevolge van een uitwijkmanoeuvre, zonder dat de verkeersveiligheid van de fietser in het geding komt. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal gekeken worden welke (mogelijk extra) maatregelen genomen kunnen worden om ook de verkeersveiligheid van overstekende voetgangers en afslaand verkeer richting de zijwegen en inritten te verbeteren.
- b. Dit onderdeel zal bij de nadere uitwerking worden betrokken.
- c. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- d. Zie de reactie van de provincie onder "l. belangengroep N794".

Conclusie

De reactie geeft (mede) aanleiding tot een alternatief op het ontwerp in traject 1 (parkeren Dennenheuvel).

3. Inspraakreactie A. Vellema, Heerderweg 44, 8161 BM Epe (01669856 en 01691535)

Samenvattende reacties

- a. Inspreker is positief over de betere voorzieningen en veiligheid voor de fietsers.
- b. Inspreker stelt voor vanwege de vele inritten de snelheid te verlagen tot 60 km.
- c. Inspreker stelt voor de voetganger ook op het fietspad toe te staan (nu geen voorziening)
- d. De standaard inspraakreactie van de belangengroep Verbetering N794 (N794Stop.nl) wordt ingediend.

Antwoord provincie

- a. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- b. Dit onderdeel zal bij de nadere uitwerking worden betrokken (zie voorstel mogelijk alternatief bijlage 1).
- c. De N 794 is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Vanuit de regelgeving is voor dit soort wegen geen fysieke maatregel nodig voor het scheiden van de voetganger en fietser. De voetganger kan gebruik maken van het fietspad. Dit is in de huidige situatie zo. In het voorontwerp is geen (extra) voorziening voor de voetganger opgenomen.
- d. Zie de reactie van de provincie onder "I. belangengroep N794".

Conclusie

De reactie geeft (mede) aanleiding tot een alternatief op het ontwerp in traject 1.

4. Inspraakreactie van J.H. Meijran, Heerderweg 21, 8161 BK te Epe (01669859/01691538)

Samenvatting reacties

- a. Inspreker geeft aan dat Epe een prachtig fietspad heeft richting Heerde en stelt voor hier naar te verwijzen.
- b. Inspreker stelt dat Epe al jaren wordt verkwanseld.
- c. De standaard inspraakreactie van de belangengroep Verbetering N794 (N794Stop.nl) wordt ingediend.
- d. Inspreker draagt een alternatief aan. Het alternatief bestaat uit het invoeren van een maximale snelheid van 60 km/u t/m de bocht (eventueel verder) op de N794, tezamen met een inhaalverbod, het verwijderen van de 'varkensruggen', permanente snelheidscontrole, geluidsarm asfalt, geluidsarme bussen, het (gedeeltelijk) afschaffen van gelede bussen (alleen 's ochtends), gekleurde fietspaden met anderskleurige tussenstrook van 1 meter met een weg met eventueel enig niveauverschil. Inspreker verwacht dat door de snelheidscontrole de investering wordt terugverdiend, en het alternatief de veiligheid verhoogt, weinig kost, de natuur ongeschonden blijft, iedereen zijn grond kan behouden, en de toegang tot Epe "monumentaal" blijft.

Antwoord provincie

- a. Langs de Heerderweg zal vanwege de aansluitende particuliere kavels altijd een fietsvoorziening nodig zijn (bewoners moeten zich immers met de fiets of te voet kunnen verplaatsen). Aangezien er langs de Heerderweg een voorziening moet blijven, zullen fietsers (incl. scholieren) hier gebruik van blijven maken. De alternatieve route is daarmee alleen een keuze mogelijkheid en niet af te dwingen. Scholieren zullen altijd de fietsvoorziening langs de Heerderweg gebruiken, omdat dit de kortste route is. Alternatieve routes zijn onderzocht maar zijn als hoofdfietsroute niet afdwingbaar.
- b. De opmerking van de inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- c. Zie de reactie van de provincie onder "I. belangengroep N794".

- d. Inspreker zijn alternatief lijkt op onderdelen veel op de reactie van de Belangengroep N794, met een specifiek accent op de Norelbocht. Kortheidshalve wordt verwezen naar de reactie van de provincie onder deel I belangengroep N794. In het aangepast ontwerp zal verder aandacht worden besteed aan de mogelijkheden voor een inhaalverbod en de vormgeving van de fietsvoorzieningen. Het afschaffen van de bussen en het toepassen van stijl asfalt zijn in dit stadium van het ontwerp nog niet aan de orde. Permanente snelheidscontrole middels een flitspaal is niet mogelijk (zie hoofdstuk 3). Ook bij een gedeeltelijke snelheidsverlaging van de weg dienen vrijliggende fietspaden ingepast te worden, wat niet mogelijk is zonder kap van bomen en grondaankoop.

Conclusie

De reactie geeft (mede) aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

5. Inspraakreactie H.J. en M.J. van Lente, Burg. Diepenhorstlaan 1, 8161 AX Epe (01669861)

Samenvatting reacties

- a. Inspreker vindt het plan overbodig geld uitgeven.
- b. Inspreker stelt dat de alternatieve parkeerplaatsen bij Dennenheuvel elders parkeeroverlast geven, overlast op de zandpaden en zeer negatief i.v.m. de verkeersafwikkeling.
- c. Inspreker stelt dat prullenbakken bij de bushaltes zijn vergeten.
- d. Inspreker stelt dat er tijdig en correct bermonderhoud moet plaatsvinden.
- e. Inspreker stelt dat de aardgasbussen weg moeten omdat ze gevaarlijk zijn en te veel overlast geven

Antwoord provincie

- a. De opmerking van de inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- b. Het voorontwerp gaat uit van een verplaatsing van een vergelijkbaar aantal parkeervoorzieningen bij Dennenheuvel van de voorkant naar de voor-, zij- en/of achterkant, binnen de eigendomsgrenzen van Dennenheuvel. Het aantal parkeerplaatsen blijft vergelijkbaar met de huidige situatie. Bij eventuele overlast als gevolg van de alternatieve parkeerplaatsen, bijvoorbeeld door koplampen die naar binnen schijnen, zal in de verdere uitwerking aandacht zijn om deze overlast te beperken. De alternatieve parkeerplaatsen hebben geen invloed op de verkeersafwikkeling aangezien de hoeveelheid parkeerplaatsen hetzelfde blijft. Het punt van overlast op de zandwegen zal zo mogelijk in de verdere uitwerking (al dan niet bestraten) worden betrokken. Voor wat betreft de verdere planuitwerking bij Dennenheuvel zijn met direct betrokkenen en Dennenheuvel inmiddels nadere afspraken gemaakt.
- c. De opmerking van de inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- d. De opmerking van de inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- e. Het wel of niet (laten) rijden van de aardgasbussen maakt geen onderdeel uit van dit plan.

Conclusie

De reactie geeft mogelijk aanleiding tot aanpassing van het ontwerp ter hoogte van parkeren bij Dennenheuvel. Over de nadere uitwerking zijn afspraken gemaakt.

6. Inspraakreactie van J. Gosschalk, Heerderweg 66, 8161 BN te Epe (01672757/01681160)

Samenvatting reacties

Inspraakreactie 01669757:

- a. Inspreker stelt dat in de Norelbocht meer dan 100 oude bomen zullen verdwijnen. Door een fietspad achter de boswal aan de noordzijde te leggen, hoeven er geen bomen gekapt te worden.
- b. Inspreker stelt dat er geen algemeen belang is.
- c. Inspreker merkt op dat door het plan de weg niet veiliger wordt voor de fietser.
- d. Inspreker verwijst naar een bijlage met een aangemaakte reactie op de provinciale viewer (zie hiervoor deel III, paragraaf 2.3).

Inspraakreactie 01681160:

- e. Inspreker is positief dat de fout van aanleg van varkensruggen hersteld kan worden.
- f. Inspreker is tegen schade aan vele oude bomen.
- g. Inspreker geeft aan dat door het verdwijnen van de Norelbocht, de Heerderweg een racebaan wordt.
- h. Inspreker vraagt om gezond verstand.
- i. Inspreker stelt reliëfmarkering voor naast de rijbaan i.p.v. varkensruggen.

Antwoord provincie

- a. De huidige fietsstructuur voorziet in fietspaden aan beide zijden van de hoofdrijbaan aangezien aan beide zijden van de hoofdrijbaan percelen grenzen. Deze fietsstructuur dient in de toekomst gehandhaafd te worden. Met de door de inspreker voorgestelde suggestie om de bocht te handhaven en het fietspad aan de noordzijde achter de boswal te leggen, is ook nog steeds een vrijliggend fietspad aan de zuidzijde nodig. Weliswaar is de ingreep aan de zuidzijde dan kleiner. Voor een samenvatting naar de aangepaste ontwerputgangspunten wordt verwezen naar hoofdstuk 4.
- b. Het algemeen belang bestaat uit het verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers, in het bijzonder van fietsers.
- c. Met de aanleg van de vrijliggende fietspaden wordt de veiligheid voor de fietser vergroot, aangezien er t.h.v. de zijwegen ruimte ontstaat om het fietspad uit te buigen, waardoor het gemotoriseerd verkeer zich op kan stellen tussen de hoofdrijbaan en het fietspad. Hiermee worden zowel kop-staartongevallen op de hoofdrijbaan voorkomen als flankongevallen tussen (brom)fietsers en gemotoriseerd verkeer. Tevens kunnen de varkensruggen verwijderd worden bij de aanleg van vrijliggende fietspaden, waardoor fietsers niet meer met de trappers tegen de varkensruggen komen met als gevolg een ongeval. De berm tussen de hoofdrijbaan en het fietspad zorgt er voor dat gemotoriseerd verkeer in de berm kan corrigeren, bijvoorbeeld ten gevolge van een uitwijkmanoeuvre, zonder dat de verkeersveiligheid van de fietser in het geding komt.
- d. Voor een antwoord op de reactievier wordt verwezen naar deel III (paragraaf 2.3).
- e. De opmerking van de inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- f. De opmerking van de inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- g. De Norelbocht blijft in het aan te passen ontwerp op zijn plaats. Dit betekent dat de huidige 'natuurlijke' remmende werking van de bocht wordt behouden. Door de aanleg van vrijliggende fietspaden (los) van de rijbaan zal de weg ook optisch nog versmallen. Wat het snelheidsgedrag van automobilisten naar verwachting gunstig zal beïnvloeden. Voor de rest wordt verwezen naar de aangepaste ontwerputgangspunten in hoofdstuk 4.
- h. De opmerking van de inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- i. Reliëfmarkering heeft alleen een attentiewaarde voor de weggebruiker en biedt geen veiligheid voor de fietser. In alle gevallen is een vrijliggend fietspad naast de rijbaan uitgangspunt voor het ontwerp.

Conclusie

De reactie geeft voor onderdelen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp

7. Inspraakreactie E. Tärre, Heerderweg 52, 8161 BW Epe (01672514 en 01688875)

Samenvatting reacties:

- a. Inspreker meent dat in het voortraject aanwonenden betrokken hadden moeten worden. Bij een samenwerking was er een gedragen voorontwerp ontstaan. Inspreker ziet geen gezamenlijk belang vanuit verkeersveiligheid.
- b. Inspreker vraagt waarom aan 80 km wordt vastgehouden. Inspreker verwijst naar de weg naar Nunspeet waar een adviessnelheid (vanwege wild) is voor 60 km. Inspreker vindt het beleid aangaande snelheid niet eenduidig.
- c. Inspreker geeft aan dat in de Norelbocht 60 km moet worden gereden.
- d. Inspreker meent dat het weggebruik (fiets, bus en auto) in de toekomst afneemt en de ingreep derhalve niet aansluit bij toekomst.
- e. Het optisch versmallen van de weg heeft geen effect naar structurele weggebruikers
- f. Het beleid voor begroeiing langs de weg / bij kruisingen geeft geen vertrouwen (dit wisselt afhankelijk van de inzichten; de ene keer kaalslag de andere keer juist begroeiing).
- g. Het voorontwerp maakt het inrijden van inritten en oversteken van voetgangers gevaarlijker. Er zijn geen aanpassingen hiervoor gedaan.
- h. De sneldienst van de bus (Veluwelijn) kan volgens inspreker niet betekenen dat er 80 km door de bus tussen de 2 busstoppen aan de Heerderweg moet worden gereden.
- i. Inspreker geeft aan dat gemeente en provincie veel groen kappen voor het plan en de regels voor een particulier anders zijn.
- j. Inspreker heeft door wisselende ingrepen afgelopen 10 jaar geen vertrouwen in het herplantplan en betreurt dat door het plan haar tuin zal worden aangetast.
- k. Inspreker pleit voor een aangepaste snelheid op de Heerderweg in traject 1 en 2.
- l. Inspreker stelt voor de varkensruggen te vervangen door een berm maar geen 4,5 m breed.
- m. Inspreker stelt een 2-zijdig fietspad voor aan 1 kant van de weg en meerdere punten om het plan aan te passen: als drempels bij zijwegen, de weg laten meanderen en alleen ongezonde bomen kappen.
- n. De standaard inspraakreactie van de belangengroep Verbetering N794 (N794Stop.nl) wordt ingediend.
- o. Inspreker heeft enkele dagen achter de bus gereden en de snelheid van de bus tussen de busstops was niet harder van 62 km/uur. (zie punt h van inspreker).
- p. Inspreker verwijst naar de 80 km weg tussen Heerde en Hattem waar het fietspad (smal) direct –zonder afscheiding - langs de weg ligt. Waarom is daar geen dilemma.
- q. Inspreker vindt het tijdstip van ter inzage legging in de zomer niet chique.

Antwoord provincie

- a. Door de provincie is er voor gekozen om als eerste stap een voorontwerp op te stellen dat vervolgens met behulp van de aanwonenden verder uitgewerkt wordt. De voorkeur van de inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen. Het algemeen belang bestaat uit het verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers, in het bijzonder van de fietsers.
- b. De N 795 tussen Nunspeet en Epe heeft in het Eperdeel de functie erftoegangsweg, en op het Nunspeerdeel de functie gebiedsontsluitingsweg. De hele weg is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/uur. Omdat er echter gevaar is voor overstekend wild wordt geadviseerd om geen 80 km/uur te rijden maar 60 km/uur. Het is echter een advies en is daarmee niet handhaafbaar in geval van snelheidscontroles. Een vergelijkbaar alternatief als op de N 795 is besproken met de politie. De inhoud en uitwerking is opgenomen in de hoofdstukken 3 en 4.

- c. De Norelbocht zal in het aangepast ontwerp gehandhaafd blijven. Dit betekent dat de huidige 'natuurlijke' remmende werking van de bocht wordt behouden. Voor de rest wordt verwezen naar de aangepaste ontwerpuitgangspunten in hoofdstuk 4.
- d. Wellicht dat het weggebruik in de toekomst af zal nemen. Echter, de functie van de N 794 (gebiedsontsluitingsweg) zal in de toekomst hetzelfde blijven. De voorgestelde maatregelen zijn gekoppeld aan de functie van de weg i.c.m. de maximumsnelheid die daar bij hoort. De intensiteit van het gemotoriseerd verkeer en de fietsintensiteit vragen ook in geval van een afname van het verkeer om een vergelijkbare oplossing en ruimtebeslag zoals voorgesteld in het ontwerp.
- e. De provincie is het eens met de inspreker. Het optisch versmallen van de weg, heeft in beginsel een positief effect op het snelheidsgedrag van de weggebruiker. Echter, deze maatregel heeft geen effect op de lange termijn voor de structurele weggebruiker. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal gekeken worden naar (extra) maatregelen om het snelheidsgedrag waar mogelijk ook permanent te beïnvloeden (zie hoofdstuk 4).
- f. De opmerking van de inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- g. In het voorontwerp zijn maatregelen opgenomen die het in- en uitrijden van zijwegen makkelijker en verkeersveiliger maakt. Zo zijn de fietspaden t.h.v. de zijwegen uitgebogen waardoor het gemotoriseerd verkeer meer opstelruimte heeft tussen de hoofdrijbaan en het fietspad. Dit heeft een positieve invloed op het aantal flank- en kop-staartongevallen. De verkeersveiligheid van zowel (brom)fietsers als het gemotoriseerd verkeer zal hierdoor toenemen. Ook is gekeken t.h.v. welke inritten en zijwegen het zicht beperkt wordt door bomen en/of struiken die binnen de zichthoeken staan. T.h.v. de inritten en zijwegen waar het zicht beperkt wordt is gekeken naar maatregelen om deze zichthoeken te vergroten, zoals het snoeien van struiken en/of het herplanten van bomen. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal gekeken worden welke (mogelijk extra) maatregelen genomen kunnen worden om ook de verkeersveiligheid van overstekende voetgangers te verbeteren.
- h. Inspreker heeft gelijk dat tussen de twee busstops op de Heerderweg de bus geen 80 km/uur hoeft te rijden. Dit is dan ook geen uitgangspunt voor het ontwerp.
- i. De opmerking van de inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- j. De opmerking van de inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- k. Zie de reactie van de provincie onder "l. belangengroep N794" en de inhoud en uitwerking zoals deze is opgenomen in de hoofdstukken 3 en 4.
- l. Een berm van 4,5 meter is een ontwerpuitgangspunt conform de richtlijnen die horen bij een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/u. In het voorontwerp is niet alleen uitgegaan van deze richtlijnen, maar tevens is gekeken naar de ruimtelijke inpassing t.h.v. de woningen en het groen. Het voorontwerp is mede tot stand gekomen op basis van een weging op deze aspecten. Dit betekent dat maatwerk is geleverd op de locaties waar een berm van 4,5 meter niet ingepast kan worden.
- m. De huidige fietsstructuur voorziet in fietspaden aan beide zijden van de hoofdrijbaan aangezien aan beide zijden van de hoofdrijbaan percelen grenzen. Deze fietsstructuur dient daarom in de toekomst gehandhaafd te worden. Voor de rest wordt verwezen naar hoofdstuk 4 waar wordt ingegaan op punten van een mogelijk alternatief. De overige opmerkingen van de inspreker worden ter kennisgeving aangenomen.
- n. Zie de reactie van de provincie onder "l. belangengroep N794".
- o. Zie antwoord onder h.
- p. De fietsvoorzieningen langs het wegvak tussen Heerde en Hattem zijn voor een deel aanliggend vormgegeven en voor een deel gelegen achter de bomenrij. De algemene ontwerprichtlijnen schrijven voor dat, waar mogelijk, de fietspaden langs een gebiedsontsluitingsweg vrijliggend aangelegd moeten worden. Dit wegvak is in beheer bij de gemeente Heerde. De gemeente Heerde is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het inrichten van de weg en de fietsvoorzieningen.
- q. De reactietijd was vanaf 25 juni tot half augustus. Dit is een ruime periode en valt zeker niet alleen in de zomervakantie. Gezien het aantal reacties blijkt verder niet dat de periode ongunstig zou zijn.

Conclusie

De inspraakreactie geeft op onderdelen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

8. Inspraakreacties van H. Kielstra, Dennenheuvelweg 4, 8161 BK te Epe (01672743/01684842/01686996)

Samenvatting reacties

Inspraakreactie 01684842 en 01686996:

- a. Inspreker geeft aan dat het bouwblok in het voorontwerp bestemmingsplan N794 Heerderweg correct is, en dat daarom het bouwblok in het bestemmingsplan Epe Noord incorrect is.
- b. Inspreker is het oneens met de wijziging van perceel B 2554 in een bestemming waarin parkeren mogelijk is. Dit verandert het karakter van het perceel en neemt de persoonlijke vrijheid van inspreker achter diens woning weg.
- c. De voorgestelde parkeersituatie bij restaurant Dennenheuvel aan de zijde van de Dennenheuvelweg is niet acceptabel. Dit omdat:
 - de verwijdering van een aarden wal en bomen het karakter van de Dennenheuvelweg aantast;
 - de verwijdering van een aarden wal en bomen de persoonlijke vrijheid van inspreker door inzicht toeneemt;
 - het parkeren in de huidige situatie achter en opzij acceptabel is, maar in de nieuwe situatie leidt tot verkeerstoename, geluidsoverlast (klappende deuren), en lichtoverlast (lichtbundels van auto's).
- d. Insprekers hebben er begrip voor dat het maatschappelijk belang van aanpassing van de Heerderweg boven het individuele belang gaat. Er dient echter zorgvuldigheid richting de individuele burger betracht te worden. Overleg vooraf over het plan had dan ook in de rede gelegen.

Inspraakreactie 01672743:

- e. Inspreker vraagt om aanpassing van het voorontwerp parkeren i.r.t. eigen woning.
- f. Inspreker verzoekt om handhaving aardenwal tussen Hotel en eigen woning.
- g. Inspreker vraagt om verkeerstoename op Dennenheuvel op te vangen.

Antwoord provincie

- a. De Provincie kan deze vraag inzake het bestemmingsplan niet beantwoorden. De vraag is ook gericht aan de gemeente. Deze kan de vraag wel beantwoorden.
- b. De mening van de inspreker is voor kennisgeving aangenomen. De vraag is gericht aan de gemeente, de gemeente kan de vraag beantwoorden.
- c. De aanpassing van de parkeersituatie bij Dennenheuvel leidt tot een andere terreinvulling rond(om) restaurant/hotel Dennenheuvel. Daarin is nadere afstemming nodig met allereerst de eigenaren en is verdere afstemming nodig met direct omwonenden. Naar aanleiding van de inspraakreacties zal in een aangepast ontwerp bij Dennenheuvel worden uitgegaan van parkeren waar mogelijk aan de voorkant en een evenwichtige verdeling van (parkachtige) parkeerplaatsen aan beide zijkanten. Evenals behoud, waar mogelijk, van markant groen. Voor wat betreft de verdere planuitwerking bij Dennenheuvel zijn met direct betrokkenen en Dennenheuvel inmiddels nadere afspraken gemaakt.
- d. Door de provincie is er voor gekozen om als eerste stap een voorontwerp op te stellen dat vervolgens met behulp van de aanwonenden verder uitgewerkt wordt. De voorkeur van de inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen. Het algemeen belang bestaat uit het verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers, in het bijzonder van de fietsers.
- e. Zie antwoord onder c en d.
- f. Zie antwoord onder c en d.

- g. Onduidelijk is wat inspreker bedoeld met een verkeerstoename. Uitgangspunt is dat het aantal parkeerplaatsen t.h.v. Dennenheuvel vergelijkbaar blijft met de huidige situatie.

Conclusie

De reactie geeft voor wat betreft de inrichting van Dennenheuvel mogelijk aanleiding op onderdelen tot aanpassing van het ontwerp.

9. Inspraakreactie van A.R.M. Endendijk, Heerderweg 38, 8161 BM te Epe (1672753)

Samenvatting reacties

- a. Inspreker geeft aan dat het huidige plan tot procedures zal leiden, terwijl de bewoners in traject 1 belang hebben bij een praktische oplossing met als doel een veiligere Heerderweg.
- b. Inspreker vindt het positief dat de provincie de veiligheid van de N794 wil verbeteren.
- c. Inspreker vindt dat het plan het gevolg aanpakt en niet de oorzaak. De oorzaak is te hard rijden en inhalen, hetgeen bevorderd wordt doordat de rijbaan visueel groter wordt.
- d. De onveiligheid voor fietsers is niet met cijfers aan te tonen, terwijl dure fietspaden worden gepresenteerd die nadelig zijn voor omwonenden en tot procedures en planschade leiden.
- e. De bomenkap is onnodig en bedreigt het beeld van de Heerderweg.
- f. Dit plan is bedacht vanuit subsidie en het dogma van de ontsluitingsweg met 80 km/u, terwijl traject 1 een dichtbebouwd gebied is met veel omwonenden.
- g. Met betrekking tot Heerderweg 38 is:
 - 1 oprit vergeten;
 - in- en uitrijden een hachelijke zaak als niet meer achteruit kan worden ingeparkeerd;
 - de boom voor de woning een sfeerbepaler tegen wiens kap inspreker zich zal verzetten;
 - het fietspad 2 m dicht bij de woning gepland hetgeen tot aanzienlijke planschade leidt.
- h. Inspreker geeft aan dat vergeten is veilige oversteekplaatsen en het veilig in- en uitrijden van inritten in het plan op te nemen, en de bewoners vooraf te raadplegen.
- i. Inspreker geeft aan dat het plan leidt tot een grote verspilling van belastinggeld met aanzienlijke schade voor omwonenden en het beeld van de Heerderweg. Inspreker wijst op het alternatief van snelheidsverlaging voor traject 1, en geeft aan dat argumenten hiertegen ingegeven zijn vanuit beleidsdenken, terwijl praktische kennis nodig is.

Reactie provincie

- a. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie van de provincie op de inbreng van de Belangenvereniging N794 (zie deel I) en de aangepaste ontwerpuitgangspunten in hoofdstuk 4 voor traject 1.
- b. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- c. Het is een misvatting dat in het voorontwerp de rijbaan groter wordt. Deze is versmalt t.o.v. de huidige rijbaan. Het optisch versmallen van de weg heeft in beginsel een positief effect op het snelheidsgedrag van de weggebruiker. Echter, deze maatregel heeft geen effect op de lange termijn. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal gekeken worden naar (extra) maatregelen om het snelheidsgedrag permanent te beïnvloeden.
- d. Uit ongevalsgegevens (zie hoofdstuk 3) is op te maken dat het aantal ongevallen met fietsers op de N 794 beduidend hoger ligt dan het gemiddelde in Gelderland en dat bijna de helft van het aantal ongevallen met (brom)fietsers op deze weg letsel tot gevolg heeft. Geconcludeerd kan worden dat de huidige inrichting van de N 794 zorgt voor verkeersonveiligheid N 794 bij (brom)fietsers.
- e. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- f. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie van de provincie op de inbreng van de Belangenvereniging N794 (zie deel I) en de aangepaste ontwerpuitgangspunten in hoofdstuk 4 voor traject 1.
- g. Een vergeten oprit zal worden nagegaan en zo nodig hersteld. De overige opmerkingen worden in deze fase ter kennisgeving aangenomen.

- h. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal gekeken worden welke (mogelijk extra) maatregelen genomen kunnen worden om ook de verkeersveiligheid van overstekende voetgangers te verbeteren en in hoeverre in- en uitritten nadere aanpassing vergen.
- i. Het alternatief komt overeen met het voorstel van de Belangengroep N794. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie van de provincie op de inbreng van de Belangengroep N794 (zie deel I) en de inhoud en uitwerking zoals deze is opgenomen in de hoofdstukken 3 en 4. De opmerking van inspreker wordt verder ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De reactie geeft aanleiding op onderdelen tot aanpassing van het ontwerp.

10. H.F. van Schoonhoven & G.J. Dekker, Heerderweg 76, 8161 BN Epe (01681277)

Samenvatting reactie

- a. Insprekers willen een veiliger weg waar minder hard gereden wordt en dat vinden ze niet terug in het plan
- b. Insprekers geven aan dat te weinig met omwonenden (traject 4) wordt rekening gehouden. Er zijn te weinig verkeersremmende maatregelen en de vraag is of het veiliger wordt.
- c. Insprekers dragen een alternatief aan. Het alternatief bestaat uit het verleggen van de Badweg zuidwaarts, of het vernauwen van de Badweg. Dan wordt de tuin van insprekers gespaard, en dit kan waarschijnlijk ook nog op gemeentegrond gerealiseerd worden. In 2 schetsen wordt aangegeven hoe dit zou kunnen.
- d. Insprekers vragen stil asfalt te gebruiken.

Reactie provincie

- a. Het plan voorziet in een verbetering van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers en in het bijzonder voor (brom)fietsers. In hoofdstuk 4 worden enkele aanvullende maatregelen voorgesteld waarmee de snelheid voor wegverkeer (aanvullend) wordt teruggebracht.
- b. In het ontwerp worden ook in traject 4 enkele aanvullende maatregelen getroffen om de snelheid van het wegverkeer terug te brengen (zie hoofdstuk 4). Door een betere scheiding tussen de hoofdrijbaan en het fietspad en de voorgestelde aanvullende maatregel t.a.v. de snelheid zal de verkeersveiligheid toenemen.
- c. Het alternatief zal in de uitwerking van het plan met de gemeente Epe (eigenaar weg) worden besproken en mits akkoord voor aanpassing, nader worden uitgewerkt.
- d. Het toepassen van stil asfalt is in dit stadium van het ontwerp nog niet aan de orde.

Conclusie

De reactie geeft – indien na onderzoek haalbaar - aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

11. J.W. de Visser, Heerderweg 21-1, 8161 BK Epe (01681291)

Samenvatting reacties

- a. Positief vindt inspreker de aandacht voor de veiligheid van de fietser.
- b. De inspreker vindt voorgestelde aanpak erg rigoureuus. Door veel bomen te verwijderen wordt voor de automobilist een open beleving gecreëerd, wat zal leiden tot hogere snelheid dan toegestaan. Inspreker vindt 80 km al te hoog.
- c. Inspreker stelt gescheiden rijbanen voor met een doorgetrokken middenstreep vanaf Epe tot na de Norelbocht.
- d. Inspreker stelt voor fietspaden creatief aan te leggen waar ruimte aanwezig. Ze stelt SWOV voor of een prijsvraag.

Reactie provincie

- a. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.

- b. Het kappen van de bomen is onvermijdelijk om de vrijliggende fietspaden (ook waar mogelijk creatief) in te kunnen passen. Om het gedrag van de automobilist door het kappen van groen niet aan te zetten tot harder rijden zal op een juiste inrichting van de weg worden gestuurd. Doordat de asfaltplaat overal enkele meters smaller wordt, is niet de verwachting dat door het kappen van bomen race-gedrag ontstaat. Voor wat betreft de snelheid op de Heerderweg wordt verwezen naar de reactie van de provincie onder "I. belangengroep N794".
- c. In het aangepast ontwerp zal verder aandacht worden besteed aan de eventuele mogelijkheden voor een inhaalverbod.
- d. Suggestie van de inspreker is in het voorontwerp voor een deel verwerkt. Waar ruimte aanwezig (=geen woningen in directe omgeving) is het fietspad op 4,5 meter uit de rijbaan geplaatst of achter bestaand groot groen. De suggestie voor een prijsvraag wordt niet overgenomen.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

12. E.J.A. van der Woude – Ottow, Heerderweg 62, 8161 BN Epe (01681293)

Samenvatting reacties

- a. Positief vindt de inspreker het verwijderen van de varkensruggen.
- b. De inspreker vindt het kappen van de bomen negatief. Hierdoor ontstaat een racebaan en geluidsoverlast en ontwaarding van de woningen.
- c. Inspreker geeft aan snelheidsbeperkingen door te voeren, groen te behouden.
- d. Inspreker stelt voor fietspaden achter de bomen langs de weg te leggen.

Reactie provincie

- a. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- b. Het kappen van de bomen is onvermijdelijk om vrijliggende fietspaden in te kunnen passen. Om het gedrag van de automobilist door het kappen van groen niet aan te zetten tot harder rijden zal gericht op een juiste inrichting van de weg worden gestuurd. Doordat de asfaltplaat overal enkele meters smaller wordt, is niet de verwachting dat door het kappen van waar nodig bomen een race-gedrag ontstaat. Voor wat betreft de snelheid op de Heerderweg wordt verwezen naar de reactie van de provincie onder "I. belangengroep N794".
- c. Voor wat betreft de mogelijkheden van het doorvoeren van snelheidsbeperkingen wordt korthedshalve verwezen naar hoofdstukken 3 en 4.
- d. Voor het deel waar dit naar mening van de provincie haalbaar is, is dit in het voorontwerp opgenomen (met name traject 3 en deels traject 2 en 4).

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

13. T. Bijsterbosch, Heerderweg 80, 8162 BN Epe (01676881/01693277)

Samenvatting reacties

- a. Inspreker meent dat er geen verbetering voor fietsers nodig is, omdat de afgelopen 10 jaar geen ernstige ongelukken met fietsers zijn voorgevallen.
- b. De veiligheid voor de aanwonenden verslechterd met het plan, oversteken wordt namelijk onveilig, er zal harder gereden worden.
- c. Veiligheid wordt alleen verhoogd met een snelheidsverlaging van 80 naar 60 km, snelheidsremmende maatregelen en flitscontroles.
- d. Inspreker meent dat de bushalte bij Dennenheuvel weg kan. De bushalte bij het politiekantoor is voldoende. Daar wordt een fietsenstalling voorgesteld.

- e. De geplande bushalte Dennenheuvel ligt voor inspreker zijn huis en de bus komt daarmee dichterbij zijn woning en is daarom onacceptabel. Oversteken wordt voor inspreker zelf door de situatie ongunstiger en onoverzichtelijker.
- f. De inspreker heeft als mogelijk alternatief om de bushalte Dennenheuvel naar huis 58a te verplaatsen, daar is meer ruimte.
- g. Inspreker meent dat weg en fietspaden onveilig worden bij dit plan en er zal nog harder worden gereden. Voor het plan moeten beeldbepalende bomen worden gekapt.
- h. Inspreker stelt voor de snelheid te verlagen en de varkensruggen te vervangen door een lagere verhoging, zonder aantasting van grond aanwonenden.
- i. Inspreker wil verder praten met de provincie voor een oplossing.

Antwoord provincie

- a. Uit ongevalsgegevens (zie hoofdstuk 3) is op te maken dat het aantal ongevallen met fietsers op de N 794 beduidend hoger ligt dan het gemiddelde in Gelderland en dat bijna de helft van het aantal ongevallen met (brom)fietsers op deze weg letsel tot gevolg heeft. Geconcludeerd kan worden dat de huidige inrichting van de N 794 zorgt voor verkeersonveiligheid N 794 bij (brom)fietsers.
- b. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zullen op onder meer traject 1 deels verkeersremmende maatregelen worden aangebracht (zie hoofdstuk 4). Deze zullen de snelheid van het wegverkeer verlagen en de oversteekmogelijkheden voor voetgangers/fietsers vergroten. Met deze aanpassing wordt tegemoet gekomen aan de reactie van de inspreker.
- c. Kortheidshalve wordt verwezen naar de reactie van de provincie op de inbreng van de Belangengroep N794 (zie deel I) en voor een nadere toelichting waarom onder meer flitscontroles geen realistische oplossing vormen wordt verwezen naar hoofdstuk 3.
- d+e. Onderzocht is of de bushalte nabij Dennenheuvel opgeheven kan worden omdat de bus in de huidige situatie op de rijbaan halteert, wat niet wenselijk is bij een maximumsnelheid van 80 km/u. Echter, het opheffen van deze bushalte is gezien het hoge aantal op/uitstappers (ongeveer 500 passagiers op maandbasis) niet wenselijk. Vervolgens is gekeken of de halte nabij het politiebureau opgeheven kon worden. Ook deze bushalte wordt dagelijks gebruikt (maandlijks eveneens ongeveer 500 op/uitstappers) waardoor ook deze halte functioneel is. Het opheffen van een van de haltes is -omdat ze functioneel zijn - niet wenselijk. Het inrichten van een bushalte naast de rijbaan is vanwege de noodzaak tot doorstroming van verkeer daarom functioneel. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp zal voor de bushaltes de inpassing punt van aandacht zijn. Voor wat betreft de oversteekmogelijkheden bij de bushalte voor inspreker is dit een specifiek punt van aandacht (specifiek overleg met inspreker wenselijk).
- f. De ligging van de bushalte wordt nog nader gedetailleerd. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- g. Het kappen van de bomen is onvermijdelijk om de vrijliggende fietspaden in te kunnen passen. Om het gedrag van de automobilist door het kappen van groen niet aan te zetten tot harder rijden zal gericht op een juiste inrichting van de weg worden gestuurd. Voor wat betreft de snelheid op de Heerderweg wordt verwezen naar de reactie van de provincie onder "I. belangengroep N794".
- h. Het vervangen van de varkensruggen en het aanbrengen van een scheiding tussen rijbaan en fietspaden is punt van nadere uitwerking. In alle gevallen is een vrijliggend fietspad naast de rijbaan uitgangspunt voor het ontwerp. Dicht bij de huizen zal waar mogelijk rekening worden gehouden met de grond van aanwonenden. Niet in alle gevallen is het echter mogelijk vrijliggende fietspaden aan te leggen zonder de grond van aanwonenden te betrekken.
- i. Provincie stelt voor met inspreker nader te overleggen over de inpassing van zijn ingang/perceel irt het aangepast ontwerp cq bushalte op het moment dat het aangepast ontwerp bekend is.

Conclusie

De reactie geeft deels aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

14. H.D. Bijsterbosch, Heerderweg 33,35 en 41 8161 BL Epe (01681152)

Samenvatting reacties:

- a. Inspreker is positief dat de varkensruggen verdwijnen.
- b. Inspreker vindt het plan geldverspilling en het doel is niet duidelijk. Zonde van de groenstructuur. Inspreker wil dan ook niet meewerken evenals vele aanwonenden.
- c. Bij nummer 41 komt het fietspad vlak naast de voorgevel en verdwijnt de mogelijkheid tot parkeren. Het plan is hierdoor niet acceptabel.
- d. Inspreker heeft een alternatief: de varkensruggen weg, nieuw asfalt en fietspaden anders afbakenen.
- e. Inspreker vraagt visie op goed inzet van openbaar vervoer.
- f. Inspreker ziet geen positieve aspecten en het plan kost veel geld.

Antwoord provincie

- a. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- b. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- c. In de nadere uitwerking van het ontwerp zal een oplossing voor parkeren ter hoogte van huisnummer 41 worden meegenomen.
- d. De essentie van inspreker zijn oplossing ter plaatse van huisnummer 41, wordt in de verdere uitwerking meegenomen. Uitgangspunt van het ontwerp is: daar waar enigszins mogelijk vrijliggende fietspaden aan te leggen. Daar waar dit niet mogelijk is is gericht maatwerk nodig.
- e. Voor wat betreft de inzet van openbaar vervoer vindt in een ander kader (buiten het voorontwerp) regelmatig evaluatie plaats. Ook het openbaar vervoer van de Sneldienst Veluwe (stopt aan Heerderweg) wordt geëvalueerd. Voor zo nodig wordt na evaluatie het openbaar vervoer (op termijn) aangepast.
- f. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De reactie geeft, specifiek bij pand nummer 41, aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

15. R. Beijleveld, Heerderweg 46, 8161 BM Epe (01681166)

Samenvatting reacties

- a. Inspreker vindt het positief dat gemeente en provincie de veiligheid van gebruiker en aanwonende van de N794 willen verbeteren.
- b. Inspreker draagt een alternatief aan. Het alternatief bestaat uit het invoeren van een maximale snelheid van 60 km/u op de N794. Inspreker verwijst naar de provincie Zeeland waar ook 60 km/u-wegen schijnen te zijn. Inspreker verwacht dat in combinatie met een inhaalverbod dit het plan vereenvoudigt, minder bomen geruimd hoeven te worden, bestaand landschappelijk schoon meer behouden wordt, minder geluidsoverlast, minder onrust bij aanwonenden, minder onteigening van grond, minder aanpassing van bushaltes, en minder kosten. Volgens de inspreker heeft toepassing van 60 km/u slechts een extra rijtijd van 20 seconden voor de Veluwe Lijn tot gevolg. Inspreker merkt daarbij op dat de bussen momenteel slechts 60 á 70 km/u rijden.
- c. Inspreker acht uitwerking hiervan in een nieuw plan en overleg daarover met de bewoners en belanghebbenden zinvol.

Antwoord provincie

- a. Doel is inderdaad een verbetering van de veiligheid. De opmerking van inspreker wordt verder ter kennisgeving aangenomen.

- b. De reactie van inspreker is vergelijkbaar met het voorstel van belangengroep N794. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie van de provincie op de inbreng van de Belangengroep N794 (zie deel I).
- c. Alle reacties worden gebundeld en vervolgens zal een aangepast ontwerp worden gepresenteerd. Voor de vervolgstappen en bekendmaking van het aangepast plan wordt korthedshalve verwezen naar hoofdstuk 4. In hoofdstuk 4 is eveneens een samenvatting van de hoofdlijnen gegeven waarop het ontwerp worden aangepast.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

16. E.K. Verhoeff, Heerderweg 64, 8161 BN Epe (01681167)

Samenvatting reacties

- a. Insprekers vinden het een te dure ingreep terwijl veel eenvoudiger oplossingen voorhanden zijn, inspreker moet grond er voor inleveren en dit voelt als diefstal.
- b. Er is geen onderbouwing over onveiligheid met getallen (ongelukken).
- c. Snelheidsverlaging van 80 naar 60 km is veel goedkoper en inspreker haalt voorbeelden aan van andere wegen en wat dit aan tijd scheelt.
- d. De onveiligheid voor fietsers wordt volgens inspreker met name veroorzaakt door te hard rijdende brommers die scholieren passeren tussen de varkensruggen door.
- e. De afslag bij Mc Donalds is gevaarlijk.
- f. Inspreker stelt dat de Heerderweg een provinciale weg is maar de weg als gemeenteweg meer recht doet aan het karakter van bebouwing met zijwegen en dus snelheidsbeperking.
- g. Inspreker pleit voor een 60 km snelheid en een oplossing die geen onteigening en het karakter van de weg aantast.
- h. Inspreker pleit voor het weghalen van de varkensruggen en halfronde drempels die minder schade opleveren bij onvoorziene overschrijding.
- i. Markeer de weg met ledlampjes.
- j. Installeer snelheidscontroleerende apparatuur.
- k. Verbeter de toegang tot Mc Donalds door omleiding via het Transferium.
- l. Uitvoering van het plan zou grote overlast voor omwonenden betekenen.
- m. Inspreker is voor het handhaven van de bocht (men gaat anders nog harder rijden).
- n. Het verkeer wordt steeds zwaarder en veroorzaakt meer trilling in huis.

Antwoord provincie

- a. Onduidelijk is welke eenvoudiger oplossingen inspreker bedoeld. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- b. Uit ongevalsgegevens (zie hoofdstuk 3) is op te maken dat het aantal ongevallen met fietsers op de N 794 beduidend hoger ligt dan het gemiddelde in Gelderland en dat bijna de helft van het aantal ongevallen met (brom)fietsers op deze weg letsel tot gevolg heeft. Geconcludeerd kan worden dat de huidige inrichting van de N 794 zorgt voor verkeersonveiligheid N 794 bij (brom)fietsers.
- c. De reactie van inspreker is vergelijkbaar met het voorstel van belangengroep N794. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie van de provincie op de inbreng van de Belangengroep N794 (zie deel I).
- d. Uit de ongevalsgegevens (van onder meer de politie) komt het beeld dat de onveiligheid van fietsers niet veroorzaakt wordt door te hard rijdende brommers maar door de aanwezigheid van de varkensruggen (aanrijdingen door (brom)fietsers met deze varkensruggen) en door het feit dat de (brom)fietspaden te dicht op de hoofdrijbaan liggen. Hierdoor worden de (brom)fietsers over het hoofd gezien door het gemotoriseerd verkeer dat afslaat, met als gevolg een aanrijding. Eenmaal betrof het een ongeval tussen twee (brom)fietsers onderling op het (brom)fietspad, waarbij men niet kon uitwijken door de varkensruggen.

- e. In de nadere uitwerking is de aansluiting bij Mac Donalds punt van aandacht.
- f. Inspreker heeft een punt voor wat betreft het eerste traject. De weg heeft echter de functie van een gebiedsontsluitingsweg (in het buitengebied). Door het treffen van verkeersremmende maatregelen in traject 1 worden daadwerkelijk verkeersremmende maatregelen in de verdere uitwerking meegenomen, zodanig dat de snelheid bij de zijwegen en inritten op traject 1 verminderd (zie tevens hoofdstuk 3 en 4 voor toelichting).
- g. De reactie van inspreker is vergelijkbaar met het voorstel van belangengroep N794. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie van de provincie op de inbreng van de Belangengroep N794 (zie deel I).
- h. De varkensruggen worden vervangen door of groene bermen dan wel door geleiders op traject 1 en deels traject 4. De hoofdlijn van de suggestie van de inspreker, namelijk een rondere band die minder schade oplevert zal in de verdere uitwerking worden meegenomen.
- i. In hoeverre led verlichting in de nieuwe afscheiding tussen rijbaan en fietspaden zal worden verwerkt is op dit moment nog niet bekend.
- j. Op het verzoek tot het plaatsen van snelheid controlerende apparatuur heeft de provincie een negatief advies ontvangen van politie en OM (zie hoofdstuk 3).
- k. Zie deels onder e. Verder is een aansluiting van Mac Donalds voor wegverkeer via de rotonde bij het transferium op dit moment niet in dit plan betrokken.
- l. Bij de voorbereiding van de uitvoering zal zo goed mogelijk rekening worden gehouden met omwonenden, maar er zal sprake zijn van overlast.
- m. Deze wens is door meerdere sprekers verwoord en zal ook worden uitgewerkt. Korthedshalve wordt verder verwezen naar de reactie van de provincie op de inbreng van de Belangengroep N794 (zie deel I) en de samenvatting van te treffen maatregelen in hoofdstuk 4.
- n. Uit nader onderzoek van het gebruik van de N 794 blijkt dat het percentage vrachtverkeer tussen 2009-2012 niet is toegenomen maar nagenoeg gelijk is gebleven. In hoeverre de constructie van de weg mogelijk aanpassing vraagt (irt trillingen) zal in de uitwerking van het plan nog nader worden onderzocht.

Conclusie

De reactie geeft op onderdelen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

17. Mw. A. Kwakkel-Helder, Heerderweg 82, 8161 BN Heerde (01681171)

Samenvatting reacties

- a. Inspreker vindt het plan slecht omdat het fietspad te dicht bij het woonhuis komt, waardoor ook onderhoud aan de voorkant niet meer mogelijk is (onveilig), extra geluidsoverlast geeft en waardevermindering.

Antwoord provincie

- a. In het voorontwerp wordt ter hoogte van de woning geen eigendom van inspreker in het plan betrokken. Het fietspad blijft ter hoogte van de woning kort langs rijbaan (is nu reeds het geval en heeft bestemming infrastructuur). Wat derhalve inspreker bedoelt dat het onderhoud aan de woning niet meer mogelijk is (onveilig) is niet duidelijk.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

18. E.J.H. Hut, Dennenheuvelweg 1, 8161 BM Epe (01681176/01684823)

Samenvatting reacties

- a. Inspreker is positief dat de provincie de onveilige situatie op de Heerderweg wil aanpakken.
- b. Inspreker vindt het plan slecht omdat de rijbaan verbreedt (nog harder rijden), bomen verdwijnen.
- c. Inspreker vindt aanpassing van de parkeerplaats Dennenheuvel niet goed.
- d. Inspreker had graag vooraf informatie ontvangen.
- e. Het plan voorziet niet in oversteekplaatsen en veilige in- en uitritten.
- f. Inspreker opteert voor 60 km en stil asfalt.

Antwoord provincie

- a. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- b. De reactie van de inspreker is niet correct. De rijbaan in het voorontwerp is aanzienlijk smaller dan in de huidige situatie. Echter door de aanleg van gescheiden fietspaden, naast de rijbaan en de ruimte nodig voor deze maatregel is de kap van bomen onvermijdelijk.
- c. Naar aanleiding van de inspraakreacties zal in een aangepast ontwerp bij Dennenheuvel worden uitgegaan van indien mogelijk parkeren aan de voorkant en een evenwichtige verdeling van (parkachtige) parkeerplaatsen aan beide zijanten.
- d. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- e. Oversteekvoorzieningen zijn punt van aandacht bij de nadere uitwerking van het ontwerp (zie hoofdstuk 4). Voor wat betreft veilige in- en uitritten is gezien de situatie geen optimale verbetering mogelijk. Wel zal in een vervolgstap (richting definitief ontwerp) samen met bewoners worden geïnventariseerd in hoeverre een verbeterslag op de vele in- en uitritten nog mogelijk is.
- f. De reactie van inspreker is vergelijkbaar met het voorstel van belangengroep N794. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie van de provincie op de inbreng van de Belangengroep N794 (zie deel I). Voor wat betreft mogelijk de toepassing van stil asfalt is in dit stadium van het ontwerp nog geen keuze gemaakt.

Conclusie

De reactie geeft op onderdelen (mede) aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

19. L.H. Pekel, Heerderweg 29, 8161 BK te Epe (01684846),

Samenvatting reacties

- a. Inspreker stelt dat op 24 juli 2013 mensen van de provincie en/of gemeente met tekeningen over het terrein van hotel restaurant Dennenheuvel liepen. Dit suggereert overleg met hotel restaurant Dennenheuvel, waardoor naar de mening van inspreker sprake is van een bevoordeelde positie van hotel restaurant Dennenheuvel. Inspreker eist als omwonende van hotel restaurant Dennenheuvel gelijke behandeling.
- b. Inspreker wil niet toezien hoe bomen en rust naast de huizen van omwonenden van hotel restaurant Dennenheuvel worden vervangen door parkeerplaatsen, auto's, onrust, inbraken en meer verkeer.
- c. Inspreker geeft aan dat het zakelijke belang van hotel restaurant Dennenheuvel nooit mag prevaleren boven het belang van andere percelen.
- d. Inspreker geeft aan dat het verdwijnen van de parkeerplaatsen van hotel restaurant Dennenheuvel naar zij- en achterkant ongewenst is, en inspreker wenst daarom geen aanpassing van de horecabestemming.

Antwoord provincie

- a. Provincie heeft inspreker reeds per e-mail laten weten dat er geen sprake is van ongelijke behandeling. Zoals reeds gemeld zijn op de informatieavond van 25 juni 2013 vele reacties met aandachtspunten en opmerkingen ontvangen. Om deze ideeën goed uit te kunnen werken, heeft de provincie een nieuwe veldinventarisatie gedaan. Daarbij is de eigenaar van hotel restaurant Dennenheuvel benaderd. Bij de uitwerking van deze ideeën en keuzes zal hotel restaurant Dennenheuvel een belangrijke inbreng krijgen, maar ook omwonenden worden door de provincie geïnformeerd.
- b. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- c. De provincie heeft reeds (per e-mail) aangegeven dat er niet een zakelijk belang prevaleert. Wel is sprake dat de provincie ter plaatse van het hotel het fietspad vrijliggend wil maken van zowel de rijbaan als de parkeerplaatsen bij Dennenheuvel. Voor de provincie heeft de eigenaar (Dennenheuvel) in deze oplossing een belangrijke inbreng, immers de oplossing moet gezocht worden op het eigendom van Dennenheuvel. Direct omwoners hebben op de plannen zeker recht op inbreng en de provincie weet dat omwonenden vragen om zorgvuldig om te gaan met hun woonsituatie irt een oplossing.
- d. De provincie is van mening dat er een oplossing moet komen, om fietsers en parkeren te scheiden bij Dennenheuvel, ongeacht de bestemming van het terrein.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

20. Fam. Langdonk, Hoefijzerweg 32, 8161 BR Epe (0168427)

Samenvatting reacties

- a. De insprekers vinden het plan geen verbetering van de veiligheid omdat de snelheid gelijk blijft, verder vinden insprekers het plan negatief omdat er veel groen weg gaat.
- b. Insprekers geven aan dat 4 meter van hun tuin af gaat, wat een kale boel wordt.
- c. Insprekers vragen om aan de bewoners te denken en de snelheid aan te passen naar 60 km en de varkensruggen weg te halen.
- d. Insprekers geven aan dat bewoners met een aanhanger bij uitrijden nog steeds op het fietspad staan.

Antwoord provincie

- a. Provincie is van mening dat met het (beter) scheiden van de fietspaden van de rijbaan wel degelijk sprake is van een verbetering voor de veiligheid. Onvermijdelijk is dat door de aanleg van vrijliggende fietspaden er groen weg gaat.
- b. Het realiseren van vrijliggende fietspaden kan niet zonder deels het eigendom van derden te verwerven. Provincie stelt voor om, zodra de contouren van het aangepast ontwerp gereed zijn, met bewoners na te gaan hoe een goede en groene inpassing ter hoogte van hun kavel en naar hun wensen zo goed mogelijk realiseerbaar is. In de vervolgfase (zie stappenschema in hoofdstuk 4) is hier in 2014 zeker tijd voor.
- c. De reactie van inspreker is vergelijkbaar met het voorstel van belangengroep N794. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie van de provincie op de inbreng van de Belangengroep N794 (zie deel I).
- d. Voor wat betreft veilige in- en uitritten is gezien de situatie geen optimale verbetering mogelijk. Wel zal in een vervolgstap (richting definitief ontwerp) samen met bewoners worden geïnventariseerd in hoeverre een verbeterslag op de vele in- en uitritten nog mogelijk is (zie stappenschema hoofdstuk 4).

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

21. Fam. Venhuizen, Vijfpotenweg 4, 8161 NB Epe (01684831)

Samenvatting reacties

- a. Inspreker draagt een alternatief aan. Het alternatief bestaat uit het invoeren van een maximale snelheid van 60 km/u op de N794. Inspreker draagt daarbij aan dat:
 - het voorliggende plan het gevaar van afslaande auto's niet wegneemt;
 - het verbreden van het tracé bomen kost en een racebaan creëert;
 - het tijdsverlies van de bussen (1 minuut) niet significant is te noemen;
 - fietsers over de oude spoorbaan kunnen, en onverantwoord fietsgedrag van de jeugd niet wordt opgelost;
 - het voorliggende plan voortkomt uit bureaucratische en dogmatische eisen van de provincie voor een provinciale weg, terwijl men ziet dat het een bebouwde omgeving betreft;
 - het is voldoende om stil asfalt aan te brengen, de varkensruggen met vluchtheuvels met schuinlopende banden te vervangen, het uitzicht bij de zijwegen te verbeteren door de hoeken vrij te maken, en een maximale snelheid van 60 km/u in te voeren met camera's voor handhaving;
 - de door inspreker genoemde maatregelen maakt alles goedkoper (dan nu voorgesteld)

Antwoord provincie

- a. De reactie van inspreker is op delen vergelijkbaar met het voorstel van belangengroep N794. Korthedshalve wordt derhalve mede verwezen naar de reactie van de provincie op de inbreng van de Belangengroep N794 (zie deel I) en de voorstellen tot aanpassingen in hoofdstuk 4. Voor wat betreft afslaand verkeer is met het uitbuigen van de fietspaden op de zijwegen wel degelijk sprake van een verbetering. Ook wordt het uitzicht op zijwegen met het voorontwerp verbeterd. Provincie merkt op dat de asfaltverharding in het ontwerp beduidend smaller is dan in de huidige situatie (van circa 12 meter naar circa 7 m). Er is derhalve geen sprake is van een verbreding of het creëren van een racebaan. Voor wat betreft de opmerking 'bebouwde omgeving' en 'het voorstel van camera's' wordt korthedshalve verwezen naar hoofdstuk 3 (standpunt OM) waarom dit geen reële uitwerking is. De oude spoorbaan als doorgaande fietsroute is voor scholieren geen reële optie. Immers scholieren nemen de korte route en zeker als er een fietsstructuur langs de Heerderweg aanwezig dient te blijven voor aanwonenden. Het is onmogelijk aan te geven dat (doorgaande) scholieren verplicht zouden moeten omrijden over die oude spoorbaan. Voor wat betreft de keuze van het asfalt is in dit stadium van het plan nog geen keuze gemaakt.

Conclusie

De reactie geeft op onderdelen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

22. R.M. Bril, Heerderweg 28, 8161 BM Epe (01694377/01683895)

Samenvatting reacties

- a. Inspreker verwijst naar de inspraakreactie van de Loo (zie 2). En geeft aan het een onzinnig plan te vinden met minachting voor de natuur.
- b. Inspreker vindt positief dat de betonblokken worden verwijderd en vindt de verbreding van een ½ meter die dat oplevert voldoende om maatregelen te treffen.
- c. Inspreker vindt dat volledig voorbij wordt gegaan aan de emotionele waarde van particulier bezit (tuinen).
- d. Het plan zal volgens inspreker tot jaren juridische procedures leiden en planschade.
- e. Inspreker geeft aan dat er schade van gezondheidsaspecten optreden in relatie tot fijn stof door het omhakken van de bomen.

- f. Inspreker heeft een alternatief namelijk van 80 naar 60 km de snelheid afwaarderen, een inhaalverbod instellen en snelheidscontroles.
- g. Inspreker geeft aan dat in het landschapsplan horend bij het voorontwerp bij de twee inritten van het perceel (nr. 28) in het landschapsplan een haagblok is aangegeven. Inspreker verzoekt om aanpassing van het plan op dit onderdeel.

Reactie provincie

- a. Verwezen wordt naar het antwoord onder van de Loo (zie 2). De opmerking van de inspreker wordt verder ter kennisgeving aangenomen.
- b. De breedte van een ½ meter voor het treffen van maatregelen om rijbaan en vrijliggende fietspaden te realiseren is voor de provincie geen verbetering en derhalve onvoldoende.
- c. De emotionele waarde van een tuin is niet uit te drukken. De provincie heeft in het ontwerp ter plaatse van voortuinen een aangepaste (smallere) bermbreedte - tussen rijbaan en fietspad - aangehouden. Particuliere tuinen worden in het ontwerp zo veel mogelijk ontzien. Waar mogelijk is maatwerk een punt van nadere aandacht.
- d. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- e. Hoe inspreker de relatie fijn stof, het omhakken van bomen en het ontwerp ziet is onduidelijk. Provincie onthoudt zich derhalve van een beantwoording.
- f. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie en het voorstel wat de provincie doet naar de Belangengroep N794 (deel I). Voor wat betreft snelheidscontroles wordt verwezen naar het negatief advies van OM en politie in hoofdstuk 3.
- g. Opzet is dat inspreker zeker toegang behoudt tot zijn kavel via zijn inrit. Het landschapsplan c.q. plan zal (in een latere fase (bij definitief ontwerp) op aspecten als o.a. inritten gecontroleerd en aangepast worden.

Conclusie

De reactie geeft aanleiding tot aanpassing van het landschapsplan (volgt bij definitief ontwerp).

23. J.P. Paulusma, Eperheemweg 3, 8161 BJ Epe (01684709//01686985)

Samenvatting reacties

Van inspreker zijn 2 identieke inspraakreacties ontvangen.

- a. Inspreker vindt de veiligheid van fietsers en voetgangers belangrijk, maar ziet geen verband tussen dit belang en de herinrichting van de Heerderweg. Dit omdat:
 - de herinrichting van de Heerderweg enorme kosten vergt die niet in verhouding staan tot het aantal fietsers en voetgangers dat slachtoffer is geworden van gemotoriseerd verkeer op de Heerderweg in de afgelopen tientallen jaren;
 - het merendeel van de aanrijdingen het gevolg was van afslaand verkeer, en dat probleem wordt met het plan niet opgelost;
 - het aanzien van de Heerderweg met prachtige oude bomen enorm wordt beschadigd.
- b. Inspreker geeft aan dat het uitgangspunt dat er een inhaalverbod in de huidige situatie al het geval is, onjuist is.
- c. Inspreker draagt een alternatief aan. Het alternatief bestaat uit het invoeren van een maximale snelheid van 60 km/u op de N794. Inspreker verwacht dat dan alle veiligheidsproblemen opgelost zijn en dat het slecht een paar verkeersborden en flitspalen kost. Bovendien is dit goed voor de veiligheid en het milieu, vermindert het geluidsoverlast, hoeven bomen niet gekapt te worden, particulieren niet onteigend te worden, tuinafscheidingen niet vervangen worden, grondkabels niet verlegd worden en bushaltes niet verplaatst worden.
- d. Inspreker gaat er van uit dat er uiterst verstandig met het geld van inspreker omgegaan wordt en dat het belang en de mening van de burgers (waar het geld vandaan komt) bij de beslissingen over het plan erg zwaar zullen meewegen.

Antwoord provincie

- a. Uit ongevalsgegevens (zie hoofdstuk 3) is op te maken dat het aantal ongevallen met fietsers op de N 794 beduidend hoger ligt dan het gemiddelde in Gelderland en dat bijna de helft van het aantal ongevallen met (brom)fietsers op deze weg letsel tot gevolg heeft. Een aantal van deze ongevallen worden veroorzaakt door het feit dat de (brom)fietspaden te dicht op de hoofdrijbaan liggen. Hierdoor worden de (brom)fietsers over het hoofd gezien door het gemotoriseerd verkeer dat afslaat, met als gevolg een aanrijding. In het voorontwerp zijn maatregelen opgenomen die het in- en uitrijden van zijwegen makkelijker en verkeersveiliger maakt. Zo zijn de fietspaden t.h.v. de zijwegen uitgebogen waardoor het gemotoriseerd verkeer meer opstelruimte heeft tussen de hoofdrijbaan en het fietspad. Dit heeft ook een positieve invloed op het aantal flank- en kop-staartongevallen. De verkeersveiligheid van zowel (brom)fietsers als het gemotoriseerd verkeer zal door de maatregelen hierdoor toenemen. Ook is gekeken t.h.v. welke inritten en zijwegen het zicht beperkt wordt door bomen en/of struiken die binnen de zichthoeken staan. T.h.v. de inritten en zijwegen waar het zicht beperkt wordt is gekeken naar maatregelen om deze zichthoeken te vergroten, zoals het snoeien of kappen van struik/boom in de zichthoek). Aanleg van vrijliggende fietspaden zonder deels kap van bomen is niet mogelijk. Bij de inpassing van de fietspaden is aandacht besteed aan het instandhouden van het groene karakter en daarmee het aanzien van de Heerderweg.
- b. In de nadere uitwerking van het ontwerp is de belijning (en al dan niet een inhaalverbod), punt van aandacht.
- c. De reactie van inspreker is op grote delen vergelijkbaar met het voorstel van belangengroep N794. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie van de provincie op de inbreng van de Belangengroep N794 (zie deel I). Voor wat betreft het afwegen van flitspalen als snelheidsremmende maatregel wordt verwezen naar het negatief advies in hoofdstuk 3.
- d. Provinciale Staten hebben vanuit het algemeen belang voor de veiligheid van fietsers en specifiek scholieren, voor de aanleg van vrijliggende fietspaden, mede langs de N794, specifiek middelen vrij gemaakt. Uiteraard dienen deze middelen effectief en mede met respect voor het eigendom van aanwonende burgers, worden ingezet.

Conclusie

De reactie geeft aanleiding om aangaande belijning het definitief ontwerp te controleren.

24. Fietsersbond, afdeling Epe (01686981)

Samenvattende reacties:

- a. De fietsersbond kan zich vinden in de uitgangspunten van het plan tot herinrichting van het fietspad, door te kiezen van een andere scheiding van rijbaan en fietspad dan de huidige varkensruggen en waar mogelijk vrijliggende fietspaden.
- b. Bij zijwegen, waar de fietspaden uitbuigen geeft inspreker aan dat de fietsers wel in de voorrang moeten blijven.
- c. De fietsersbond wil graag op de hoogte blijven van het vervolgtraject.

Reactie provincie

- a. Dit is genoteerd.
- b. Hierin wordt in het plan voorzien.
- c. Dit is genoteerd

Conclusie

De reactie geeft aanleiding tot aanpassing van het voorontwerp.

25. G.G.J. Brummen, Heerderweg 74 – 74a, 8161 BN Epe (01686993)

Samenvattende reacties

- a. De inspreker is positief over het feit dat de veiligheid van de fietser de aanleiding is.
- b. De inspreker vindt de inlevering van grond, tuin en beplanting negatief.
- c. De inspreker wijst er op dat een rioolput in het plan valt
- d. De inspreker geeft aan dat de aanschrijving van de erven Brummel landbouwgrond niet correct is.

Antwoord provincie

- a. Dit is genoteerd.
- b. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- c. De rioolput is genoteerd, in de verdere uitwerking wordt hier aandacht aan besteed.
- d. E.e.a. zal door de provincie in het adressenbestand worden gewijzigd. Liesbeth.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het voorontwerp.

26. Fam. Klitsie, Rozenhof 42, 8162 BB Epe (01688660)

Samenvatting reacties

- a. Insprekers geven aan dat er in de afgelopen 10 jaar heel weinig ongelukken zijn gebeurd.
- b. Insprekers geven aan dat het probleem ligt in het te hard rijden, en dat dit door het plan nog erger wordt.
- c. Insprekers dragen aan dat alleen door de snelheid naar 60 km/u terug te brengen de Heerderweg veiliger wordt, omdat de weggebruikers dan beter moeten opletten.
- d. Insprekers geven aan dat de weg als verbindingsweg belangrijk is, maar dat het niet ten koste van de aanwonenden mag gaan. Insprekers verwijzen naar het inleveren van een stuk tuin, geluidsoverlast en een ongezonde situatie door de fijnstof.
- e. Insprekers concluderen dat de weg breed zat is, en de weggebruikers zich moeten aanpassen. Ook hulpdiensten kunnen er langs, want er zijn uitwijkmogelijkheden. Het is een plan dat niet naar de praktijk heeft gekeken en duur is.

Antwoord provincie

- a. Uit ongevalsgegevens (zie hoofdstuk 3) is op te maken dat het aantal ongevallen met fietsers op de N 794 beduidend hoger ligt dan het gemiddelde in Gelderland en dat bijna de helft van het aantal ongevallen met (brom)fietsers op deze weg letsel tot gevolg heeft. Geconcludeerd kan worden dat de huidige inrichting van de N 794 zorgt voor verkeersonveiligheid N 794 bij (brom)fietsers.
- b. Onduidelijk is waarom de inspreker meent dat het plan leidt tot harder rijden. De asfaltverharding wordt in het ontwerp vele meters smaller dan in de huidige situatie. Door het aanbrengen van deels groene tussenbermen zal het beeld voor de weggebruiker leiden tot een minder brede rijbaan en derhalve minder het gedrag om (te) hard te rijden.
- c. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie en het voorstel wat de provincie doet naar de Belangengroep N794 (deel I). Voor een algemene samenvatting van voor te stellen aanpassingen wordt verwezen naar hoofdstuk 4. Overigens is de provincie van mening dat ongeacht de snelheid automobilisten altijd alert moeten zijn en het verlagen van de snelheid niet tot meer alertheid leidt.
- d. Aandachtspunt bij de uitwerking is om de impact op particuliere tuinen zo beperkt mogelijk te houden. Welk effect de inspreker bedoelt als gevolg van het aanpassen van het fietspad op extra geluidsoverlast en extra fijn stof is voor de provincie onduidelijk.

- e. Provincie merkt op dat in het ontwerp de weg in breedte (t.o.v. de huidige situatie) wordt versmald. Door de aanleg van de vrijliggende fietspaden (en de aanleg van een berm/geleider) is een ander ruimtegebruik onvermijdelijk. In het ontwerp zal wel, zoals inspreker aangeeft onder d, meer maatwerk en inpassing van de weg naar aanwonenden worden uitgewerkt.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen specifieke aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

27. P.J. Rutgers, Rozenhof 52 Epe (01688865)

Samenvatting reacties

- a. Inspreker draagt een alternatief aan. Het alternatief bestaat uit het renoveren van de N794 conform de Vaassenseweg tussen Emst en Vaassen, waarbij een maximale snelheid van 60 km/u wordt ingevoerd. Inspreker verwacht dat dit minder kost, snel gerealiseerd is, en leidt tot eenzelfde wegsituatie, minder verkeerslawaai en geen mogelijkheid tot inhalen.
- b. Inspreker verzoekt het fietspad aan de westzijde van de hoofdstraat tegenover de Paasvuurweg tot aan de Dellenweg geschikt te maken voor tweerichtingen-fietsverkeer. Dit omdat bij de Paasvuurweg een veilige oversteek te maken is door fietsers, maar niet bij de Dellenweg vanwege slecht zicht vanuit de bocht en de hoge snelheid van verkeer. Inspreker draagt daarbij aan dat dit gunstig is voor aanwonenden en overige fietsers, en geeft aan dat nu reeds veel fietsers het fietspad als tweerichtingen-fietspad gebruiken.

Reactie provincie

- a. De reactie van inspreker is vergelijkbaar met het voorstel van belangengroep N794. Kortheidshalve wordt verwezen naar de reactie van de provincie op de inbreng van de Belangengroep N794 (zie deel I).
- b. Wij danken de inspreker voor diens constructieve opstelling. Het voorontwerp van de provincie omvat momenteel echter niet het door inspreker aangegeven tracé.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

28. P.W. Braaksma en D.P. Braaksma De Boer, Heerderweg 42, 8161 BM Epe (01688867)

Er zijn 2 identieke reacties ontvangen van resp. P.W Braaksma en D.P. Braaksma- De Boer. De reacties worden 1 keer beantwoord.

Samenvatting reacties:

- a. Insprekers geven aan dat de provincie uitgaat van beperkte uitgangspunten en 80 km/u over het hele traject. Daarbij worden de belangen van de aanwonenden grotendeels genegeerd. Dit leidt tot een ontwerp dat de veiligheid van fietsers niet verhoogt, de onveiligheid voor autoverkeer niet vermindert, nieuwe onveilige situaties introduceert, het woongenot van aanwonenden sterk vermindert, ten koste gaan van veel gemeenschapsgeld, het landelijk karakter van de Heerderweg aantast, en de waarde van aanliggende woningen vermindert.
- b. Insprekers geven aan dat onveilige situaties worden gecreëerd door de rigide scheiding tussen fietspad en rijbaan.
- c. Insprekers geven aan dat het in- en uitrijden van inritten gevaarlijke situaties oplevert, omdat een volledige stop op de rijbaan of achteruit uitrijden nodig is. Insprekers geven aan dat zij zelf achteruit uitrijden vanwege hun kavel en de ligging van de woning.

- d. Insprekers geven aan dat veel aanwonenden gebruik maken van het fietspad bij het in- en uitrijden. Insprekers zijn van mening dat dit nooit gevaar voor fietsers heeft opgeleverd. Het nieuwe plan maakt dit door de verhoogde stoep onmogelijk, hetgeen stoppen en langzaam optrekken op de rijbaan tot gevolg heeft.
- e. Insprekers geven aan dat door het nieuwe ontwerp niet geparkeerd kan worden in de berm. Bezorgers, vuilniswagens, bedrijfsbusjes en bezoek kunnen straks nergens terecht (bij insprekers zelf is parkeerruimte voor drie auto's), omdat er geen parkeergelegenheid in de omgeving is. Zij zullen moeten stoppen op de rijbaan.
- f. Insprekers geven aan dat bestaande problemen als geluidsoverlast, wateroverlast en een steeds hogere ligging van het wegdek ten opzichte van de kavel van insprekers niet worden aangepakt.
- g. Insprekers geven aan dat hun inziens de uitgangspunten om hard rijden tegen te gaan, overlast van varkensruggen weg te halen en wateroverlast aan te pakken, niet gehaald worden, maar juist verergeren. Insprekers zijn van mening dat onzorgvuldig vastgestelde uitgangspunten waarbij veiligheidsaspecten, belangen van aanwonenden en het praktische gebruik van de weg onvoldoende zijn gehonoreerd moeten leiden tot een nieuw onderzoek.

Reactie provincie

- a. De provincie hoopt met de vele reacties alsmede die van inspreker, het ontwerp met name voor aanwonenden beter aan te passen. Daarbij worden uitgangspunten gehanteerd die een verbetering hebben op de door inspreker genoemde onderwerpen. Zie daarvoor ook de reactie van de provincie onder belangengroep N794 (deel I). Voor de doorgevoerde aanpassingen verwijst de provincie korthedshalve naar hoofdstuk 4.
- b. Onduidelijk is wat de inspreker bedoeld met een onveilige situatie en een rigide scheiding. Juist door het scheiden van rijbaan en fietspaden wordt het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer gescheiden. Dit verhoogt de veiligheid en leidt ons inziens tot minder onveilige situaties. Daarbij wordt per traject gekeken hoe de scheiding tussen rijbaan en fietspaden wordt uitgevoerd. Het meest verkeersveilig is een berm van 4,5 m breed of meer tussen rijbaan en fietspad. Waar mogelijk wordt dit uitgevoerd. Waar de ruimte beperkt is, wordt maatwerk geleverd door het aanbrengen van een geleider tussen rijbaan en fietspaden die elkaar scheidt.
- c. De (vele) inritten langs de Heerderweg, zijn gezien de hoeveelheid verkeer, niet wenselijk. In de verdere uitwerking (bij definitief plan) zal met name aan de plek en vorm samen met bewoners worden nagegaan of kleine aanpassingen kunnen leiden tot een betere dan wel gezamenlijke verbetering. Dit vraagt nader maatwerk in de verdere planuitwerking.
- d. Door de banden/geleiders beperkt oprijdbaar te maken en een verlaging bij inritten denken wij met het aangepast plan de situatie te verbeteren voor ook het in- en uitrijden van aanwonenden. De situatie van het overrijden van het fietspad - door aanwonenden bij in- en uitritten - blijft verder ongewijzigd.
- e. Het is niet de bedoeling, gezien de hoeveelheid verkeer, dat langs de weg in de berm parkeren mogelijk is. Ook in de huidige situatie is dit niet de bedoeling. Wel is bij de nadere uitwerking, het ophalen van bv. vuilnis punt van aandacht.
- f. Voor geluid zijn in het voorontwerp geen maatregelen opgenomen omdat de rijbaan op dezelfde plek blijft liggen (geluidsbronnen blijven op dezelfde plaats). In hoeverre mogelijk in een verder stadium van het plan stiller asfalt zal worden toegepast is op dit moment nog niet bekend. Voor de afwatering van de weg en de fietspaden zijn in het ontwerp voorzieningen opgenomen dat deze afwateren richting rioolkolken op de weg/langs fietspad en niet naar particuliere kavels.
Voor wat betreft de hoogteligging van de weg is het algemene uitgangspunt bij een aanpassing dat de rijbaan op dezelfde hoog komt. Provincie is overigens wel voornemens om onderzoek te verrichten naar de opbouw van de rijbaan. Als verlaging daaruit wenselijk is (vanwege te veel onderhoudslagen op elkaar) is mogelijk verlagen een punt van aandacht in de nadere uitwerking.

- g. Alle onderwerpen die inspreker onder dit punt aandraagt zijn onderkend en zullen - op onderdelen - leiden tot een aangepast ontwerp. Provincie is van mening dat de inbreng van aanwonenden, daarin wordt betrokken.

Conclusie

De inspraakreactie geeft aanleiding tot maatwerk op onderdelen van het ontwerp.

29. N.R. Jonk, Heerderweg25,8161 BK Epe (01691528/1694396)

Samenvatting reacties

Er zijn twee reacties ontvangen. Beide zijn identiek.

- a. Inspreker geeft aan dat een deel van diens tuin voor de aanleg van het fietspad wordt gebruikt. Inspreker geeft aan dat hier oude beplanting aanwezig is, en mist de zinsnede "herstel erfbeplanting i.o.m. eigenaar". Ook staat een nieuwe boom ingetekend terwijl de bestaande boom niet als te kappen staat vermeld.
- b. Inspreker geeft aan dat het fietspad dicht bij diens woning komt, en verwacht geluidshinder van brommers.
- c. Inspreker geeft aan dat het beter beschermen van fietsers goed is.
- d. Inspreker draagt een alternatief aan. Het alternatief bestaat uit het invoeren van een maximale snelheid van 60 km/u op de N794.
- e. Inspreker geeft aan dat de kap van bomen funest is voor het aanzien van Epe.
- f. Inspreker mist informatie over wat er gebeurt met het bestaande wegdek. Wordt dit vervangen? En zo ja, met stil asfalt?
- g. Inspreker geeft aan dat verplaatsing van de parkeergelegenheid van hotel Dennenheuvel leidt tot bomenkap, verkeer via de Dennenheuvelweg, en geluidsoverlast. Inspreker draagt daarom het alternatief aan om het fietspad achter de huidige parkeergelegenheid aan de N794 van hotel Dennenheuvel langs te leiden. Dit gaat wel enigszins ten koste van bestaande beplanting.
- h. Inspreker geeft aan een forse waardevermindering van diens perceel te verwachten.

Antwoord provincie

- a. Het plan voor het kappen of opnieuw plaatsen van beplanting is in dit stadium van het plan nog niet volledig. Het plan, vraagt op het aspect beplanting en de impact op bomen nog nader maatwerk. Inspreker heeft een punt en dit vraagt maatwerk en nadere afstemming in de vervolgstap voor inpassing van beplanting.
- b. Door het verschuiven van het fietspad richting woning zullen brommers mogelijk door inspreker meer gehoord worden. In de praktijk is dit niet uit te drukken of te berekenen.
- c. Doel is inderdaad een verbetering van de veiligheid. De opmerking van inspreker wordt verder ter kennisgeving aangenomen.
- d. De reactie van inspreker is vergelijkbaar met het voorstel van belangengroep N794. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie van de provincie op de inbreng van de Belangengroep N794 (zie deel I).
- e. De opmerking van inspreker wordt verder ter kennisgeving aangenomen.
- f. Als door de aanleg van de fietspaden het wegdek moet worden gereconstrueerd, wordt dit gelijktijdig met de aanleg van de fietspaden aangepakt. Als reconstructie niet nodig is, maar wel groot onderhoud wordt tevens het wegdek gelijktijdig met de fietspaden aangepakt. De keuze voor al dan niet stil asfalt is in dit stadium van het plan nog niet bekend.
- g. Naar aanleiding van de inspraakreacties zal in een aangepast ontwerp bij Dennenheuvel worden uitgegaan van indien mogelijk parkeren aan de voorkant en een evenwichtige verdeling van (parkachtige) parkeerplaatsen aan beide zijanten.

- h. De vraag of er waardevermindering optreedt wordt vooralsnog niet gedeeld. Mocht dit spelen kan na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan zo nodig een verzoek tot planschade worden ingediend.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding het ontwerp te wijzigen.

30. J.B. van Barneveld, Feithenhofweg 2, 8161 BS Epe (01691530)

Samenvatting reacties

- a. Inspreker is positief dat de varkensruggen verdwijnen.
- b. Inspreker geeft aan dat het plan uitlokt voor de weggebruiker om harder te rijden. Door de scheiding van weggebruikers hoeft het sneller verkeer minder rekening te houden met de andere weggebruikers (fietsers en voetgangers).
- c. Inspreker is tegen het sneuvelen van veel grote bomen door het plan, inclusief een oude boom in zijn tuin. Verder wil inspreker geen grond afstaan.
- d. Het maken van opstelstroken op de zijwegen, maakt dat het verkeer harder kan doorrijden. Voor bestelbussen en aanhangers is de opstelstrook echter niet voldoende en daarmee komen deze als nog op het fietspad te staan.
- e. Inspreker pleit voor een max. snelheid van 60 km per uur en eventuele permanente flitscontrole.
- f. Inspreker pleit voor een scheiding met licht verhoogde ribbels met 'koeienogen' die oplichten.

Antwoord provincie

- a. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- b. Om het snelheidsgedrag van de automobilist te beïnvloeden worden aanvullende maatregelen getroffen in het aangepaste plan. Verder zal een juiste weginrichting ook een positief effect hebben op de snelheid van weggebruiker. Zo is in het voorontwerp de rijbaan reeds optisch versmalt. Het optisch versmallen van de weg heeft in beginsel een positief effect op het snelheidsgedrag van de weggebruiker. In hoofdstuk 4 worden enkele aanvullende maatregelen voorgesteld waarmee de snelheid voor wegverkeer (aanvullend) wordt teruggebracht. Naast het scheiden van de fietspaden van de rijbaan worden dus aanvullende maatregelen getroffen om de snelheid van het wegverkeer (gunstig) te beïnvloeden.
- c. Het is onmogelijk de vrijliggende fietspaden aan te leggen met behoud van al grote bomen en zonder grond van particulieren te verwerven. Waar mogelijk wordt bij de verdere uitwerking maatwerk geleverd op het behoud van bomen.
- d. Voor de opstelruimte tussen de hoofdrijbaan en het (brom)fietspad is nu circa 5 meter aangehouden. Correct is dat auto's met aanhanger etc. hier niet op passen. Een grotere uitbuiging van de fietspaden maakt de situatie voor de fietser en weggebruiker niet overzichtelijker en derhalve niet reëel. In een vervolgstap (richting definitief ontwerp) zal worden onderzocht in hoeverre het ontwerp bij de zijwegen nog aanpassing vragen.
- e. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie en het voorstel wat de provincie doet naar de Belangengroep N794 (deel I). Voor wat betreft het gebruik van flitspalen wordt verwezen naar het negatief advies in hoofdstuk 3.
- f. Onduidelijk is welke scheiding wordt bedoeld. Wanneer het om een scheiding tussen de hoofdrijbaan en het fietspad gaat dan hebben de verhoogde ribbels met koeienogen alleen een attentiewaarde voor de weggebruiker maar biedt dit geen veiligheid voor de fietser. In alle gevallen is een vrijliggend fietspad naast de rijbaan uitgangspunt voor het ontwerp. In hoeverre led verlichting (koeienogen) en ribbelmarkering in de nieuwe as-/kantmarkering zal worden verwerkt is op dit moment nog niet bekend.

Conclusie

De inspraakreactie geeft aanleiding op onderdelen het ontwerp nader af te stemmen.

31. G.J. Norel, Heerderweg 65, 8161 BL Epe (01693173)

Samenvatting reacties

- a. Inspreker geeft aan dat een hoge druk gasleiding met gasregelstation vanaf Heerde door diens percelen loopt, daar waar een nieuw fietspad is gepland. Als dit samen met de andere leidingen naast het fietspad komt, vreest inspreker geen tuin over te houden.
- b. Inspreker geeft aan geen zicht naar rechts te hebben bij het uitrijden van diens perceel, en verzoekt een berm te realiseren, eventueel doorlopend tot aan de beek.
- c. Inspreker mist de uitritten op de Heerderweg van diens percelen. De uitritten zijn noodzakelijk voor het gebruik van de weilanden en om het Waterschap toegang te verschaffen tot de beek.
- d. Inspreker geeft aan wateroverlast te ervaren, door de ophoging van de weg. Ook heeft de ophoging van de weg geleid tot meer overlast van lawaai.
- e. Inspreker gaat er van uit dat herstel van de erfbepanting, rasters en hekwerken in overleg met de eigenaar gaat.
- f. Inspreker stelt dat het plan te breed is en te dicht bij zijn woning komt. Dit is niet aanvaardbaar.
- g. Inspreker stelt dat de onveiligheid komt door het weggedrag van de gebruikers en door onoplettendheid.
- h. Inspreker draagt een alternatief aan. Het alternatief bestaat uit het maken van kleinere aanpassingen en het vervangen van de varkensruggen met een overrijdbare hindernis die geen autobanden kan beschadigen.

Antwoord provincie

- a. In de nadere uitwerking zal worden onderzocht of de leidingen kunnen komen in de groene tussenberm.
- b. Het punt wat inspreker aanhaalt wordt als aandachtspunt meegenomen bij de nadere uitwerking.
- c. De inritten zullen in het plan worden opgenomen.
- d. Ter voorkoming van wateroverlast zijn in het plan voorzieningen opgenomen. Niet duidelijk is hoe inspreker de relatie tussen ophoging van de weg en overlast van lawaai bedoeld.
- e. Dat is correct.
- f. Door de aanleg van vrijliggende fietspaden is het onvermijdelijk dat de fietspaden dichter naar de woningen komen.
- g. Met de voorgestelde aanpassingen meent de provincie een betere inrichting te bieden aan de weggebruikers. Dit zal de snelheid en verkeersveiligheid ten goede komen. De voorgestelde maatregelen, zoals het aanbrengen van groene bermen, opstelruimte bij zijwegen en het optisch versmallen van de rijbaan zullen een positieve invloed hebben op het gedrag.
- h. In de verdere planuitwerking is het uitgangspunt dat waar mogelijk vrijliggende fietspaden worden aangelegd en de varkensruggen verdwijnen. Tussen rijbaan en vrijliggend fietspad komt in dat geval een groene berm. Deze is overrijdbaar. Daar waar geen ruimte is voor een groene berm zal een bermgeleider worden aangebracht die zeker vriendelijker is dan de varkensruggen. De overrijdbaarheid ter hoogte van inritten moet afdoende zijn, maar de scheiding tussen rijbaan en fietspaden moet op andere delen niet leiden tot het makkelijk 'oprijden' van wegverkeer. De nadere invulling is punt van aandacht.

Conclusie

De inspraakreactie geeft aanleiding op onderdelen het ontwerp nader af te stemmen.

31. W. Witteveen en J. van Asselt, Heerderweg 75,8161 BL Epe (01693175)

Samenvatting reactie

- a. De standaard inspraakreactie van de belangengroep Verbetering N794 (N794Stop.nl) wordt ingediend.
- b. Insprekers vrezen waardevermindering van hun woning.
- c. Insprekers vrezen voor meer geluidsoverlast doordat het fietspad dichterbij hun woning komt.
- d. Insprekers vragen zich af of er onderzoek is gedaan naar het fijnstof dat vrijkomt bij het intensieve gebruik van de weg.
- e. Insprekers geven aan 30 jaar langs de Heerderweg te wonen, en tijdens die tijd te hebben ervaren dat de hoge snelheid het probleem is en de ongelukken veroorzaakt. Insprekers dragen daarom een alternatief aan. Het alternatief bestaat uit het invoeren van een maximale snelheid van 60 km/u op de N794. Daarbij zijn een aantal verkeersdrempels nodig.
- f. Insprekers hebben uit de krant vernomen dat een deel van de Heerderweg 60 km/u zou kunnen worden. Insprekers vinden dat de hele Heerderweg ten behoeve van de veiligheid 60 km/u zou moeten worden.
- g. Insprekers geven aan een beukenhaag langs een molgoot te hebben geplant. In het plan wordt dit een groenstrook en de heg verdwijnt. Insprekers moeten de heg dan opnieuw planten en lang wachten voor deze weer zoals nu is.
- h. Insprekers geven aan dat het gras één keer per jaar wordt gemaaid.
- i. Insprekers hebben bezwaar tegen het verlies van hun tuin door het plan.
- j. Insprekers geven aan dat er bekabeling onder het asfalt verdwijnt, en een sloot tussen de percelen van insprekers en de noordelijke buurman niet is ingetekend.
- k. Insprekers geven aan dat de eigen sloot niet naar het westen kan worden verschoven vanwege een gasbuis.
- l. Insprekers vragen stil asfalt te gebruiken.
- m. Insprekers verwachten een verbetering van hun woongenot indien de weg 60 km/u wordt met stil asfalt.

Antwoord provincie

- a. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie en het voorstel wat de provincie doet naar de Belangengroep N794 (deel I).
- b. De vraag of er waardevermindering optreedt wordt vooralsnog niet gedeeld. Mocht dit spelen kan na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan zo nodig een verzoek tot planschade worden ingediend.
- c. Door het verschuiven van het fietspad richting woning zullen brommers mogelijk meer gehoord worden. In de praktijk is dit echter niet uit te drukken of te berekenen.
- d. Door het plan ontstaat geen verkeerstoename. Daardoor is er ook geen toename van fijnstof (PM10) te verwachten. Onderzoek is niet verricht.
- e. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie en het voorstel wat de provincie doet naar de Belangengroep N794 (deel I). Opgemerkt wordt dat drempels niet de voorkeur heeft van de provincie als snelheidsremmende maatregel. Wel zijn andere snelheidsremmende maatregelen in het aangepast ontwerp voorzien.
- f. Voor wat betreft de functie van de weg en de daarmee vastgestelde standaard snelheid, wordt korthedshalve verwezen naar de inhoudelijke uitleg in hoofdstuk 3. Snelheidsverlaging naar 60 km/uur is gezien de functie 9en toegelicht in hoofdstuk 3) niet realistisch.
- g. Bij mogelijke herplant van een haag kan de provincie mogelijk voorzien door een forsere (nieuwe) haag voor te stellen. Of mogelijk is verplanten van bestaande haag een optie. Zie tevens antwoord onder i.
- h. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.

- i. Onherroepelijk is particuliere grond noodzakelijk voor de aanleg van de fietspaden. Wel is maatwerk per eigenaar noodzakelijk voor een gerichte en adequate inpassing. In de nadere planuitwerking is dit punt van aandacht.
- k. In de nadere planuitwerking is dit punt van aandacht.
- l. De keuze voor al dan niet stil asfalt is in dit stadium nog niet bekend.
- m. Verwezen wordt naar het antwoord onder l. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De inspraakreactie geeft aanleiding het ontwerp in op enkele details nader af te stemmen.

32. A. Tuitert, Heerderweg 70, 8161 BN Epe (01693176)

Samenvatting reacties

- a. Inspreker is tegen het plan vanwege teveel bomen kap en bomenkap.
- b. Inspreker geeft aan dat langs traject 2 geen afwateringssloot hoeft en hierdoor minder bomenkap nodig is.
- c. Inspreker stelt voor de snelheid voor traject 1 en traject 2 naar 60 km / uur aan te passen.

Antwoord provincie

- a. Het is onherroepelijk dat er voor de aanleg van de vrijliggende fietspaden bomen moeten worden gekapt. Het plan vraagt maatwerk op het zo veel mogelijk behouden van groen en waar nodig opnieuw inpassen van groen.
- b. De zaksloot kan waarschijnlijk op het perceel van Tuitert achterwege worden gelaten. In de nadere planuitwerking is dit punt van aandacht (in overleg met eigenaar).
- c. Kortheidshalve wordt verwezen naar de reactie en het voorstel wat de provincie doet naar de Belangengroep N794 (deel I). Tevens wordt verwezen naar hoofdstuk 4, waarin de uit te werken maatregelen zijn samengevat.

33. J.M. Pekelharing (namens Erven A.J. Pekelharing) Eperheenweg 1, 8161 BJ Epe (01693177)

De heer J.M. Pekelharing is woonachtig St. Eustatiusstraat 9, 2612 HA Delft

Samenvatting reacties

- a. Inspreker stelt dat de gemeente en de provincie een informatieplicht hebben alle betrokkenen en belanghebbenden te informeren over het plan. Inspreker stelt dat gemeente en provincie in gebreke zijn gebleven.
- b. Inspreker stelt dat omdat het project met gemeenschapsgelden is gefinancierd, er openheid over noodzaak van het plan, alternatieven voor het plan, en afweging met andere noodzakelijke plannen moet worden gegeven. Dit is volgens inspreker niet of onvoldoende gebeurd.
- c. Inspreker stelt dat het voorleggen van plannen niet in de zomerperiode mag geschieden. Inspreker verzoekt het plan opnieuw in het najaar van 2013 ter inzage te leggen.
- d. Inspreker stelt dat een statistische analyse van 5 of 10 jaar van de incidenten (aanrijdingen, gewonden, verkeersdoden) van de N794 nodig is.
- e. Inspreker stelt dat deze statistische analyse van de N794 afgezet moet worden tegen andere provinciale wegen, zodat de gevaarlijkste wegen worden aangepakt. Dit om gevoelens van geldsmijterij te voorkomen.
- f. Inspreker stelt dat als uit het afzetten van de statistische analyse van de N794 tegen andere provinciale wegen blijkt dat de N794 moet worden aangepakt, ook een afweging moet plaatsvinden over het besteden van het geld aan andere zaken. Inspreker denkt hierbij aan gezondheidszorg, onderwijs, openbare orde, werkloosheid en de huizenmarkt.

- g. Inspreker stelt dat als uit het afzetten van de statistische analyse van de N794 tegen andere provinciale wegen en uit de afweging over het besteden van het geld aan andere zaken blijkt dat de N794 moet worden aangepakt, de voorgestelde maatregelen moeten aansluiten op de analyse. Dus geen verbrede fietspaden, als de incidenten botsingen tussen afslaande auto's en fietsers zijn.
- h. Inspreker stelt dat als uit het afzetten van de statistische analyse van de N794 tegen andere provinciale wegen en uit de afweging over het besteden van het geld aan andere zaken blijkt dat de N794 moet worden aangepakt, vervolgens uit de analyse blijkt dat vooral het snelverkeer bij de incidenten betrokken zijn, eenzelfde daling van verkeersincidenten kan worden bereikt door de maximale snelheid flink te verlagen. Inspreker geeft aan dat de reistijd daardoor slechts 20 seconden afneemt, en de snelheidsverlaging 5 jaar kan worden gemonitord.
- i. Inspreker is tegen het plan en verwacht dat het plan wordt teruggenomen of wordt aangepast met medeneming van de snelheidsverlaging. Doorzetten van het plan is een nodeloze verspilling van gemeenschapsgeld.

Reactie provincie

- a. De provincie heeft het adres van de Erven van inspreker uitgenodigd en aangeschreven. In het kadaster nog bij de gemeente was verder bekend wie als vertegenwoordiger van de Erven is aan te schrijven. De wet gaat er van uit dat belanghebbenden een eigen plicht hebben een (tijdelijke) adreswijziging aan te geven. Er is dus geen sprake van dat de informatieplicht is verzaakt.
- b. Provinciale Staten stelt middelen beschikbaar om langs Gelderse provinciale wegen de fietsvoorzieningen te verbeteren. Alleen het borgen van een goede ruimtelijke ordening bij het opstellen van een verbeterplan is noodzakelijk. Daarvan is hier sprake.
- c. De reactietijd was vanaf 25 juni tot half augustus. Dit is een ruime periode en valt zeker niet alleen in de zomervakantie. Gezien het aantal reacties blijkt ook verder niet dat de periode ongunstig zou zijn. In 2013/2014 zal verder een op onderdelen (aangepast) ontwerp worden voorgelegd.
- d. Uit ongevalsgegevens over de periode 2008-2012 (zie hoofdstuk 3) is op te maken dat het aantal ongevallen met fietsers op de N 794 beduidend hoger ligt dan het gemiddelde in Gelderland en dat bijna de helft van het aantal ongevallen met (brom)fietsers op deze weg letsel tot gevolg heeft. Geconcludeerd kan worden dat de huidige inrichting van de N 794 zorgt voor verkeersonveiligheid N 794 bij (brom)fietsers.
- e. De ongevalscijfers van de N 794 zijn vergeleken met de ongevalscijfers van de overige provinciale wegen in Gelderland. Hierbij is rekening gehouden met de lengte van het wegvak en met de intensiteit (gebruik van de weg). Het risico om bij een ongeval betrokken te raken is op de N 794 tweemaal hoger dan gemiddeld in Gelderland. De kans om hierbij letsel op te lopen is bijna driemaal zo hoog als gemiddeld in Gelderland. Bovendien gebeuren er op de N 794 bijna twee keer zo veel ongevallen, waarbij tevens sprake is van letsel, dan gemiddeld in Gelderland.
- f. De provincie maakt als bestuursorgaan altijd een integrale afweging over de besteding van de beschikbare gelden. Deze afwegingen zijn terug te vinden in de begroting en andere openbare besluiten van de provincie Gelderland.
- h. Uit de ongevalsgegevens blijkt dat maar enkele ongevallen waar alleen gemotoriseerd verkeer bij betrokken was wellicht te wijten zijn aan een te hoge snelheid met als gevolg o.a. een aanrijding met een varkensrug. De overige ongevallen hadden een andere oorzaak, zoals het niet verlenen van voorrang (flankongevallen). Het vervangen van o.a. de varkensruggen door (waar mogelijk) een grasberm en het uitbuigen van de (brom)fietspaden, wat zorgt voor meer opstelruimte voor het gemotoriseerd verkeer, en door de zichthoeken t.h.v. de zijwegen en in-/uitritten te vergroten, heeft een positieve invloed op het aantal flankongevallen.
- i. Voor wat betreft de procedure wordt korthedshalve verwezen naar het antwoord onder c. De overige opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding het ontwerp te wijzigen.

34. W.F. Vansenne, Kortenkampweg 2, 8161 BH Epe (01693183)

Samenvatting reacties

- a. Inspreker geeft aan dat bij het binnenkomen van Epe na het 50 km/u bord bij de komgrens te hard wordt gereden. Ook bij het verlaten van Epe wordt al voordat het 80 km/u is te hard gereden, en wordt er al ingehaald. Inspreker stelt dat bij veiligheid eerst het huidige weggedrag op de N794 bekeken dient te worden.
- b. Inspreker geeft aan dat er 17 kruisingen van wegen, 56 uitritten, parkeerterreinen van restaurants en bushaltes zijn aan de N794. Inspreker stelt dat bij veiligheid het verlagen van de snelheid naar 60 km/u, een inhaalverbod en controle de eerste gedachte is.
- c. Inspreker draagt een alternatief aan. Het alternatief bestaat uit het invoeren van een maximale snelheid van 60 km/u op de N794 door de S-bocht te gebruiken, en een permanente snelheidscontrole in te voeren om bewoners, fietsers en verkeer uit de zijwegen zich veilig te laten voelen. Inspreker verwacht dat dit minder kost dan het voorliggende plan, en geen onteigening en verlies van beeldbepalende bomen tot gevolg heeft.

Antwoord provincie

- a. Het wegvak vanaf de komgrens Epe richting kern Epe, is in beheer bij de gemeente Epe. De gemeente heeft geen plannen om dit wegvak op korte termijn grootschalig aan te pakken. Bij de nadere uitwerking en het treffen van verkeersremmende maatregelen in traject 1 (zie korthedshalve naar hoofdstuk 4) zal worden nagegaan in hoeverre de snelheid van automobilisten komend uit Epe rijdend naar traject 1 met snelheidsremmende maatregelen (gunstig) kan worden beïnvloedt. Met de gemeente zal worden nagegaan of snelheidsremmende maatregelen gezamenlijk kunnen worden genomen.
- b. Inspreker heeft een punt. Het aantal inritten en zijwegen, zeker in traject 1, zijn er veel en zouden vanuit oogpunt van veiligheid, indien mogelijk moeten worden teruggebracht. In hoofdstuk 3, is nader uitgewerkt wat na afstemming met gemeente, politie en OM haalbaar is. Het treffen van verkeersremmende maatregelen krijgt in het ontwerp (zie hoofdstuk 4) verdere invulling.
- c. Inspreker heeft op delen een punt. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie en het voorstel wat de provincie doet naar de Belangengroep N794 (deel I). Hierin wordt ingegaan op een alternatief. Voor wat betreft snelheidscontrole wordt verwezen naar het negatief advies hierop (hoofdstuk 3). Provincie merkt op dat voor de aanleg van vrijliggende fietspaden, ook bij het voorstel van de inspreker ook de kap van bomen en deels onteigening onontkoombaar blijft.

Conclusie

De inspraakreactie geeft (mede) aanleiding met andere reacties op vergelijkbare punten het ontwerp te wijzigen.

35. Hotel Dennenheuvel, M.L. van Uden Heerderweg 27, 8161 BK Epe (01693203)

Samenvatting reactie

- a. De standaard inspraakreactie van de belangengroep Verbetering N794 (N794Stop.nl) wordt ingediend.
- b. Hotel restaurant Dennenheuvel (hierna: Dennenheuvel) stelt dat er bereidheid is mee te werken aan een verbetering van de N794, echter het huidige plan is onaanvaardbaar omdat

het een verslechtering van de situatie bij Dennenheuvel is en belemmerend is voor de exploitatie van Dennenheuvel.

- c. Dennenheuvel verzoekt stil asfalt te gebruiken. Daarbij wordt aangedragen dat gasten van Dennenheuvel bij 50% van de negatieve recensies het verkeerslawaaï noemen.
- d. Dennenheuvel draagt een alternatief aan. Het alternatief bestaat uit het invoeren van een maximale snelheid van 60 km/u op de N794. Dennenheuvel vindt dit vanwege de vele uitritten nodig en verwacht dat dit de veiligheid ten goede komt.
- e. Dennenheuvel geeft aan dat er wateroverlast is door de eerder uitgevoerde ophogingen van de weg.
- f. Dennenheuvel geeft aan dat, na de Heerderweg in de afgelopen 100 jaar steeds dichterbij te hebben zien komen, het huidige plan niet ten koste van het voortbestaan van Dennenheuvel mag gaan.
- g. Dennenheuvel geeft aan in gesprek te zijn over ontwerp en situering van de parkeerplaatsen van Dennenheuvel. Daarbij hanteert Dennenheuvel de volgende criteria: 75 parkeerplaatsen die toegankelijk, overzichtelijk en verlicht zijn, zo dicht mogelijk bij de entree zijn, en zichtbaar zijn vanaf de Heerderweg, een entree die bereikbaar is voor gasten met chauffeurs en voor hulpdiensten, invalide parkeerplaatsen zo dicht mogelijk bij de entree, en behoud van groen.

Antwoord provincie

- a. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie en het voorstel wat de provincie doet naar de Belangengroep N794 (deel I).
- b. Naar aanleiding van de inspraakreactie(s) zal, conform reeds gemaakte afspraken in een aangepast ontwerp bij Dennenheuvel worden uitgegaan van parkeren waar mogelijk aan de voorkant en een evenwichtige verdeling van (parkachtige) parkeerplaatsen aan beide zijkanten. Evenals behoud, waar mogelijk, van markant groen. Nadere uitwerking is een punt van aandacht.
- c. De keuze voor al dan niet stil asfalt is in dit stadium nog niet bekend.
- d. Het aangedragen alternatief komt overeen met het voorstel van de Belangengroep N794. Korthedshalve wordt derhalve verwezen naar het voorstel wat de provincie doet naar de Belangengroep N794 (deel I). Verder wordt verwezen naar de verkeersremmende maatregelen die voorgesteld worden op traject 1 in hoofdstuk 4.
- e. In het voorontwerp zijn reeds voorzieningen opgenomen om wateroverlast te voorkomen. In de verdere uitwerking is een goot voor waterafvoer van de weg en het fietspad voorzien.
- f. Het plan beoogt niet het voortbestaan van Dennenheuvel aan te tasten. Zie het verder het antwoord onder b. Mocht toch sprake zijn van planschade kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek tot planschade worden ingediend.
- g. De uitgangspunten worden gerespecteerd. In een nadere uitwerking zullen deze worden betrokken, gezamenlijk met relevante aandachtspunten van direct omwonenden.

Conclusie

De inspraakreactie geeft aanleiding het ontwerp op onderdelen te wijzigen.

36. J.W.R. van Uden, Heerderweg 54,8161 BN Epe (01693259)

Samenvatting reacties

- a. De standaard inspraakreactie van de belangengroep Verbetering N794 (N794Stop.nl) wordt ingediend.
- b. Inspreker vindt het positief dat de huidige, slechte situatie verbeterd wordt.
- c. Inspreker vindt het voorliggende plan een verslechtering, omdat de nadruk ligt op de fietsveiligheid en dit ten koste gaat van aanwonende, afslaande automobilisten, voetgangers en overstekend verkeer, en omdat zaken als snelheid, geluidsoverlast en wateroverlast nauwelijks aan de orde komen.

- d. Inspreker vindt dat vergeten is naar de bewoners te luisteren, waardoor het plan de plank mis slaat.
- e. Inspreker geeft aan dat er een te hoge snelheid is op traject 1, en dat dit verergert door het vrijliggend maken van de fietspaden en het afvlakken van de Norelbocht.
- f. Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast enorm is toegenomen de laatste jaren en dat hier geen aandacht voor is.
- g. Inspreker geeft aan dat zwaar verkeer als vrachtwagens en bussen is toegenomen en geluidsoverlast en trillingen veroorzaakt. Inspreker verzoekt daarom om stil asfalt.
- h. Inspreker geeft aan dat door de fietspaden richting de erfgronden van particulieren te verplaatsen, de veiligheid van fietsers in gevaar komt. De beplanting op de erfgronden is hoog, waardoor fietsers niet gezien worden. Ook moet er noodzakelijkerwijs op het fietspad gewacht worden om met de auto de rijbaan op te kunnen.
- i. Inspreker geeft aan dat door het plan het groene karakter van de Heerderweg verloren gaat.
- j. Inspreker geeft aan dat het plan geen uitwijkmogelijkheden voor auto's biedt indien hulpdiensten moeten passeren. Dit terwijl de ambulancepost aan de Heerderweg ligt.
- k. Inspreker geeft aan dat er wateroverlast is doordat de weg en fietspaden hoger liggen, doordat steeds nieuw asfalt bovenop de oude laag is aangebracht.
- l. Inspreker geeft aan dat het oversteken van fietspad, dan rijbaan en dan weer een fietspad alleen diagonaal kan, hetgeen lang duurt, of door gebruik te maken van de verkeerde rijrichting. Beide bevordert de veiligheid van aanwonenden niet.

Antwoord provincie

- a. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie en het voorstel wat de provincie doet naar de Belangengroep N794 (deel I).
- b. Doel is inderdaad een verbetering van de veiligheid. De opmerking van inspreker wordt verder ter kennisgeving aangenomen.
- c. De inspreker heeft een punt en in de nadere uitwerking van het ontwerp worden enkele maatregelen doorgevoerd, die verkeersremmende zijn en de oversteekbaarheid voor bewoners bevordert. Het punt van wateroverlast voor omwonenden in traject 1 is reeds in het voorontwerp in voorzien door de aanbreng van riolering/goot.
- d. Door de vele inspraakreacties hoopt de provincie ook voor omwonenden een aantal verbeterpunten nog door te kunnen voeren in het aangepaste plan.
- e. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie en het voorstel wat de provincie doet naar de Belangengroep N794 (deel I).
- f. De provincie zal onderzoek doen naar de opbouw van het wegdek van traject 1 om na te gaan of er in de opbouw van de weg aanleiding is tot meer geluidsoverlast. Indien uit dit onderzoek bruikbare resultaten komen zal dit in de verdere planuitwerking worden meegenomen.
- g. Uit nader onderzoek van het gebruik van de N 794 blijkt dat het percentage vrachtverkeer tussen 2009-2012 niet is toegenomen maar nagenoeg gelijk is gebleven. Voor wat betreft de keuze voor al dan niet stil asfalt is in dit stadium van het ontwerp nog geen keuze gemaakt.
- h. Op provinciaal grondgebied zal de beplanting regelmatig gesnoeid worden, zodat zicht op de infrastructuur blijft. Aanwonenden hebben hier, op zichtlocaties (bij zijwegen) vanuit verkeersveiligheid een plicht om dit zelf te doen. Ten aanzien van het opstellen van auto's op het fietspad die de rijbaan op willen, wordt opgemerkt dat dit zowel in de huidige situatie aanwezig is als in de geplande situatie. In het plan is echter meer ruimte voor het opstellen van auto's. De geplande situatie is daarom een lichte verbetering ten opzichte van de bestaande situatie en brengt de veiligheid van de fietser - voor geschetste situatie - derhalve niet meer in gevaar.
- i. Het is onvermijdelijk dat door het plan groen verdwijnt. Het (behoud van het) groene karakter is in het ontwerp punt van aandacht.
- j. Op de trajecten 2, 3 en deels 4 worden in het plan uitwijkmogelijkheden geboden terwijl deze daar nu ontbreken. Op deze trajecten worden de varkensruggen verwijderd en een brede berm aangelegd. Deze berm kan als uitwijkmogelijkheid dienen om hulpdiensten te laten

passeren. Op traject 1 is dit een punt van nadere uitwerking (materiaalkeuzegeleiders irt overrijdbaarheid). Het voorliggende plan verbetert dus wel degelijk de uitwijkmogelijkheden voor het kunnen laten passeren van hulpdiensten.

- k. in het plan zijn voorzieningen opgenomen ter voorkomen van wateroverlast.
- l. De oversteekbaarheid voor bewoners (veiligheid) van de Heerderweg is in de verdere planuitwerking punt van aandacht zijn. Provincie wil met name in de definitieve planfase nagaan in hoeverre inritten mogelijk te verplaatsen zijn (op vrijwillige basis) zodanig dat deze waar mogelijk tegenover elkaar komen te liggen. Een dergelijk maatwerk komt de oversteekbaarheid voor met name fietsers ten goede.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding het ontwerp op dit moment te wijzigen.

37. F.H. van der Steen, Heerderweg 51, 8161 BL Epe (01694369)

Samenvatting reacties

- a. Inspreker is positief over veiligheid, ruimtelijkheid en recreatief aantrekkelijk plan en vindt negatief dat er houtkap nodig is, maar geeft aan dat dit onontkoombaar is.
- b. Inspreker geeft aan dat bij de uitvoering mogelijk infravoorzieningen als glasvezel kunnen worden meegenomen.
- c. Inspreker vraagt of water/spanning/telefoon weg uit zijn kavel kan en naar de openbare weg (Bijsterboschweg of Heerderweg). Verder verzoekt de inspreker om een grotere diameter water i.v.m. druk

Antwoord provincie

- a. Wij delen de mening van de inspreker.
- b. Dit zal in de verdere uitwerking nader worden afgestemd (met de gemeente).
- c. De verlegging van kabels en leidingen is een aangelegenheid van de nutsbedrijven. In het plan is voorzien in een strook naast het fietspad voor eventueel kabels en leidingen (in de toekomst). Indien als gevolg van de reconstructie kabels of leidingen moeten worden verlegd kunnen deze verschuiven naar de nieuwe kabel- en leidingenstrook. In geval in de tuin van de inspreker er geen graafwerkzaamheden volgen (ter plaatse van de kabels), is de verwachting dat nutsbedrijven deze zullen handhaven.
Op het moment dat de uitvoering wordt voorbereid, is meer bekend over het mogelijk verleggen van kabels en leidingen. Voorgesteld wordt dat de inspreker zich dan opnieuw meldt en de provincie de stand van zaken over het al dan niet verleggen kan aanreiken. Inspreker kan zelf dan mogelijk nadere actie ondernemen.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding het ontwerp te wijzigen.

38. J.A. Heuving, Heerderweg 58A, 8161 BN Epe (01694381)

Samenvattende reactie:

- a. Inspreker stelt invoeren van een snelheidsbeperking van 60 km voor en heeft verder de standaard inspraakreactie van de belangengroep Verbetering N794 (N794Stop.nl) ingediend.

Antwoord provincie

- a. Korthedshalve wordt verwezen naar de reactie en het voorstel wat de provincie doet naar de Belangengroep N794 (deel I).

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding het ontwerp te wijzigen.

39. J.W. Peppelenbos, Heerderweg 80, 8161 BN Epe (01694386)

Samenvatting reacties

- a. Inspreker stelt dat de voorgestelde aanpassing van de fietspaden de veiligheid van fietsers niet verbetert.
- b. Inspreker stelt dat de voorgestelde aanpassing van de weg de weg breder doet lijken, waardoor de snelheid van het verkeer zal oplopen. Dit terwijl nu al 120 km/u gehaald wordt.
- c. Inspreker stelt dat er honderden bomen, jong en monumentaal, zullen verdwijnen door het plan. Dit past niet bij een groene gemeente.
- d. Inspreker stelt dat door het plan ook de bomen die niet gekapt worden in vitaliteit achteruitgaan gaan, door aantasting van wortels door het verleggen van kabels en leidingen en het aanbrengen van asfalt voor de nieuwe fietspaden.
- e. Inspreker geeft aan dat het fietspad niet achter de beuk bij Heerderweg 80 langs moet, maar er voorlans zoals nu al het geval is. Verleggen van het fietspad schaadt namelijk de beuk.
- f. Inspreker geeft aan dat diens tuin onherstelbaar wordt aangetast door het plan. Het wegprofiel verbreedt namelijk van 15,50 m naar 31,74 m. Inspreker voelt zich daardoor aangetast in diens persoonlijke vrijheid.
- g. Inspreker ziet het algemeen belang van het plan niet. Inspreker twijfelt daarbij aan de provinciale stelling dat de Heerderweg onveilig is. Inspreker meent dat sinds de varkensruggen er zijn, er geen ongelukken tussen auto's en fietsers zijn geweest, alleen ongelukken tussen de varkensruggen en auto's.
- h. Inspreker draagt een alternatief aan. Het alternatief bestaat uit het invoeren van een maximale snelheid van 60 km/u op de N794. Daarbij is handhaving door snelheidscontroles nodig, en kunnen onnodige investeringen en de kap van honderden bomen achterwege blijven.

Antwoord provincie

- a. Wij delen niet de mening van de inspreker.
- b. Het is een misvatting dat in het ontwerp de rijbaan groter wordt. De asfaltverharding versmalt juist aanzienlijk t.o.v. de huidige rijbaan. Ook de aanname dat de rijbaan breder zou lijken bestrijden wij. In de huidige situatie ter hoogte van Heerderweg 80 is sprake van een weg met fietspaden van circa 12 meter aaneengesloten verharding. In de nieuwe situatie wordt de weg circa 7 a 7,5 meter breed, vervolgens is een groene berm zichtbaar en daarnaast vrijliggende fietspaden. Optisch is derhalve sprake van een duidelijk smallere rijbaan.
- c. Het is onvermijdelijk dat een deel bomen gekapt dienen te worden voor de aanleg van vrijliggende fietspaden. Het groene boskarakter wordt waar mogelijk gerespecteerd.
- d. De vitaliteit van de te behouden is in de verdere planuitwerking punt van aandacht. Ter zake deskundigen worden op dit punt in de uitwerking ingezet.
- e. Landschappelijk betreft is de boom als "fraai" en "karakteristiek waardevol" aangeduid, die bij voorgesteld ontwerp en handhaving, het groene karakter van de weg benadrukt.
- f. Voor wat betreft de reactie aangaande het beeld van het nieuwe wegprofiel wordt verwezen naar antwoord b. Voor wat betreft de reactie over aantasting van de inspreker zijn persoonlijke vrijheid, hoort provincie graag hoe de inrichting van de omgeving naast het nieuwe fietspad zodanig kan worden ingericht om mogelijk een deel van de aantasting te kunnen compenseren.
- g. Het algemeen belang bestaat uit het verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers, in het bijzonder van fietsers. Uit ongevalsgegevens (zie hoofdstuk 3) is op te maken dat het aantal ongevallen met fietsers op de N 794 beduidend hoger ligt dan het gemiddelde in Gelderland en dat bijna de helft van het aantal ongevallen met (brom)fietsers op deze weg letsel tot gevolg heeft. Deze ongevallen worden voornamelijk veroorzaakt door

de aanwezigheid van de varkensruggen (aanrijdingen door (brom)fietsers met deze varkensruggen) en door het feit dat de (brom)fietspaden te dicht op de hoofdrijbaan liggen. Hierdoor worden de (brom)fietsers over het hoofd gezien door het gemotoriseerd verkeer dat afslaat, met als gevolg een aanrijding. Eenmaal betrof het een ongeval tussen twee (brom)fietsers onderling op het (brom)fietspad, waarbij men niet kon uitwijken door de varkensruggen. Geconcludeerd kan worden dat de huidige inrichting van de N 794 zorgt voor verkeersonveiligheid N 794 bij (brom)fietsers.

- h. Het alternatief komt op hoofdlijnen overeen met de inbreng van de belangengroep N794. Korthedshalve wordt derhalve verwezen naar de reactie en het voorstel wat de provincie doet naar de Belangengroep N794 (deel I). Voor wat betreft de inzet van flietspalen langs de Heerderweg is een negatief advies hierop ontvangen (zie hoofdstuk 3)

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding het ontwerp te wijzigen.

40. J.W. Koek en H.A.M Koek-Leenders, Dennenheuvelweg 6, 8161 BK Epe (01694096)

Samenvatting reacties

- a. Insprekers zijn tegen de aanpassing van de Heerderweg omdat de laatste aanpassing nog maar enkele jaren gelden was nogmaals aanpassen geldverspilling is.
- b. Insprekers zijn tegen geplande aanleg parkeren bij Dennenheuvel bij hun perceel (B2056).
- c. Door kap van bomen wordt het boskarakter van hun woonomgeving aangetast.
- d. Extra parkeren is niet nodig en incidenteel is er genoeg plek zoals nu incidenteel gebeurt langs de burg. Diepenhorstlaan en Dennenheuvelweg.

Antwoord provincie

- a. Provinciale Staten hechten er belang aan om langs provinciale wegen in geval van bovenregionale fietsroutes (met scholieren) veilige en vrijliggende fietspaden aan te leggen. De uitvoering van de maatregelen zijn gepland in 2015/2016. Op dat moment kunnen tevens maatregelen die anders bij groot onderhoud moeten worden aangepakt, ook worden meegenomen. Hiermee worden kosten voor reconstructie en onderhoud zo veel mogelijk gecombineerd.
- b. Naar aanleiding van de inspraakreactie(s) zal, conform de reeds gemaakte afspraken met dennenheuvel en direct omwonenden, in een aangepast ontwerp "Dennenheuvel" worden uitgegaan van parkeren waar mogelijk aan de voorkant en een evenwichtige verdeling van (parkachtige) parkeerplaatsen aan beide zijanten. Nadere uitwerking is een punt van aandacht.
- c. Het is onvermijdelijk dat door het plan groen verdwijnt. Het (behoud van het) groene karakter is in het ontwerp punt van aandacht.
- d. Korthedshalve wordt verwezen naar antwoord b.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding het ontwerp te wijzigen.

41. Van Ark – Hartkamp, Eperweg 60, 8181 EX Heerde (01694392)

Samenvatting reacties:

- a. Inspreker is negatief over het plan omdat de weg naar zijn woning toe komt en dit ten koste gaat van de huidige groenstrook
- b. Inspreker meldt dat er bij zijn woning, Heerderweg 60 verlichting ontbreekt bij het fietspad wat een onveilig situatie geeft

- c. Inspreker stelt als alternatieve suggestie voor om zijn huis aan te kopen. De locatie is uitermate geschikt voor een tankstation en oplaadplaatsen ANWB geeft inspreker aan. Doorverloop zou interesse voor zijn.
- d. Inspreker stelt voor bij De Keet/Mc Donalds een extra linksaf strook te maken of een rotonde t.h.v. de Zwarteweg. Samenvattend heeft de inspreker een kaartje met alternatief toegevoegd met bovenstaande punten schetsmatig verwerkt.

Antwoord provincie:

- a. De reactie van de inspreker is voor kennisgeving aangenomen.
- b. In de verdere planuitwerking zal verlichting nog nader punt van aandacht zijn. In dit stadium van het plan kan de inspraakreactie niet worden beantwoord.
- c. De reactie van de inspreker is voor kennisgeving aangenomen.
- d. De reactie van de inspreker is punt van aandacht bij de nadere planuitwerking. Ter hoogte van De Keet/Mc Donalds wordt overwogen om op tussen de rijbanen (snelheidsremmende) middengeleiders aan te brengen en een fietsoversteek te realiseren.

Conclusie

De inspraakreactie geeft op een onderdeel aanleiding het ontwerp mogelijk te wijzigen.

42. Inspraakreactie van M.R. Schoten en J.H. van de Poll, Heerderweg 58, 8161 BN te Epe (01694402)

Samenvatting reacties:

- a. Insprekers zijn tegen de aankoop van particuliere gronden om deze de bestemming 'verkeer' te geven, waardoor het groene en gevarieerde karakter van de erfafscheidingen verdwijnt.
- b. Insprekers zijn tegen het kappen van karakteristieke, beeldbepalende en oude bomen.
- c. Insprekers geven aan dat voorbijgegaan is aan de juiste uitgangspunten en voorrang is gegeven aan prestaties van het openbaar vervoer, waardoor de veiligheid slechter wordt.
- d. Insprekers geven aan dat het kappen van de bomen haaks staat op eerdere standpunten van de gemeente over kappen in Epe Noord.
- e. Insprekers stellen dat het verplaatsen van de erf grenzen leidt tot verkeersonveilige situaties door minder overzicht door smallere berm, en doordat door de verbreding en handhaving van het racen oversteken van de weg gevaarlijker wordt.
- f. Insprekers geven aan dat het verplaatsen van de erf grenzen onwenselijke effecten heeft, en noemen aanleg (verwoesting) van tuinen, verplaatsen erfafscheidingen, aantasten privacy, verlies huidige karakter voor 25 jaar, verplaatsen inrijpoort, grondaankoop, en planschade.
- g. Insprekers stellen dat het plan onnodig duur is, en een verkwisting van belastinggeld is die niet in het huidige tijdsbeeld past.
- h. Insprekers dragen nieuwe uitgangspunten aan, zijnde het gebruiken van stil asfalt, de snelheid terugbrengen naar 60 km/u, controle en permanente handhaving op snelheid, scheiden van fietspad en rijbaan met een groene haag, meanderen van het fietspad t.b.v. behoud van bestaand groen, en één bushalte laten vervallen omdat er twee binnen korte afstand zijn.
- i. Insprekers vatten de eerdere opmerkingen samen: pas de weg aan binnen de huidige begrenzing, investeer in uitstraling en groen, verbeter de veiligheid door de snelheid te verlagen (waardoor geluidsoverlast afneemt), leg de fietspaden los, en blijf van de erfafscheidingen af.
- j. De standaard inspraakreactie van de belangengroep Verbetering N794 (N794Stop.nl) wordt ingediend.

Reactie provincie

- a. Bij mogelijke noodzakelijke aankoop ten behoeve van de aanleg van vrijliggende fietspaden.

- b. kan de (nieuwe) erfafscheiding op vergelijkbare manier worden heringericht. Het door insprekers gewenste groene en gevarieerde karakter van de erfafscheidingen kan daarmee wel worden hersteld. De reactie van de inspreker is voor kennisgeving aangenomen.
- c. Onduidelijk is wat insprekers bedoelen met voorrang aan de prestaties van het openbaar vervoer. In voorliggend plan is met name de aanleg van vrijliggende fietspaden voor scholieren de aanleiding tot het ontwerp. Een verbetering van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers is verder punt van aandacht. Door de vele inspraakreacties wordt in het aangepast ontwerp ook een verbetering voor aanwonenden in de vorm van snelheidsremmende maatregelen en oversteekvoorzieningen toegevoegd.
- d. Het kappen van bomen voor de aanleg van vrijliggende fietspaden is onvermijdelijk. Bij een belangenafweging tussen enerzijds het behoud van groen en anderzijds de verkeersveiligheid op de N794, weegt onzes inziens de verkeersveiligheid op de N794 zwaarder.
- e. Door het verplaatsen van de erfgrenzen versmaller van de hoeveelheid asfalt en verbreden van de bermen verbetert de verkeersveiligheid alsmede de oversteekbaarheid.
- f. De reactie van de inspreker is voor kennisgeving aangenomen.
- g. De opmerking van insprekers wordt verder ter kennisgeving aangenomen.
- h. Het alternatief komt op hoofdlijnen overeen met de inbreng van de belangengroep N794. Korthedshalve wordt derhalve verwezen naar de reactie en het voorstel wat de provincie doet naar de Belangengroep N794 (deel I). Voor wat betreft het los leggen van de fietspaden is conform voorstel van de inspreker in voorzien in de trajecten 2 en 3. Bij deze oplossing is het echter onmogelijk erfafscheidingen te ontzien en het is onvermijdelijk dat daarbij bomen gekapt moeten worden. Voor wat betreft het opheffen van één van de bushaltes is er geen draagvlak. Beide bushaltes worden redelijk gebruikt.
- i. Verwezen wordt naar bovenstaande reacties. In de samenvatting zitten volgens inziens van de provincie tegenstrijdigheden. Het niet aantasten van erfafscheidingen versus het los leggen van fietspaden en niet aantasten van groen 'bijt' elkaar.
- j. Korthedshalve wordt derhalve verwezen naar de reactie en het voorstel wat de provincie doet naar de Belangengroep N794 (deel I). ie de reactie ..

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding het ontwerp te wijzigen.

43. Inspraakreactie van W.J. Brummel, Heerderweg 74B, 8161 BN Epe

Samenvatting reacties:

- a. Inspreker is positief dat de veiligheid van de fietsers wordt verbeterd
- b. Inspreker is negatief over het inleveren van eigendom (tuin)
- c. Inspreker is negatief over het dichterbij komen van het fietspad irt de recent aangepaste woning en de geluidsoverlast

Antwoord provincie:

- a. De reactie van de inspreker is voor kennisgeving aangenomen.
- b. Het realiseren van vrijliggende fietspaden kan helaas niet zonder het deels betrekken van eigendommen naast de rijbaan. De reactie van de inspreker wordt verder voor kennisgeving aangenomen.
- c. Voor wat betreft de fietspaden die dichterbij de woning komen, wordt geen (berekensbare) geluidsoverlast verwacht. Mogelijk dat met extra vegetatie of het realiseren van een grondwal op het terrein van de inspreker de provincie inspreker tegemoet kan komen.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding het ontwerp te wijzigen. Wel is mogelijk op terrein van de inspreker (mits gewenst) een extra maatregel wenselijk.

2.3 Deel III: reacties binnengekomen op website provincie via iViewer

Naast reeds vermelde reacties was het mogelijk te reageren op het ontwerp via de iViewer op de provinciale site. In totaal zijn er 20 reacties binnengekomen, waarop ruim 350 keer is gereageerd.

Er zijn 4 niet openbare reacties binnengekomen. Deze reacties zullen waar mogelijk in het aan te passen ontwerp nader worden opgepakt. Via de iViewer (reactieviewer) zijn van de volgende personen openbare online-reacties binnengekomen:

1. Tonny Tuitert (3774154126081110)
2. A. Endendijk (188201122243011225)
3. Mattine Koetsier (21313423149110807)
4. Wim Peppelenbos (7716592138090700)
5. R.M. Bril (7716592138090702)
6. Coos Paulusma (8056115153250230)
7. L. Pekel Belangengroep, info@n794stop.nl (8056115225021146)
8. Johannes Stijf (81205107221030922)
9. Minke Stijf-Marsman (81205107221291224)
10. Rob Buitenhuis (81206891070425)
11. Hugo Krabbenborg (82171186137171053)
12. J.V.J. Hoogeveen (848312024100541)
13. J.M.M.A. Verweij (8694243233020223)
14. Max Gosschalk (87195181143040953)
15. Robertus A.F. van de Loo (95961346040834)
16. Emmy van de Loo (95961346080554)
17. J. Gosschalk (95978769281106)

1. Tonny Tuitert (3774154126081110)

Samenvattende reacties

iViewer reactie 8056115225021056 en 3774154126081110 (eens: 2; oneens: 0)

- a. De inspreker stelt dat veiligheid voor alle weggebruikers en ook voor de rijwielen voorop staat.
- b. De inspreker acht hiervoor noodzakelijk een aanpassing van de toegestane snelheid van 80 naar 60 km/h voor traject 1 en 2.
- c. De inspreker stelt dat de kap van bomen terug gebracht moet worden tot een minimum, waarbij maximaal behoud van de bomen van traject 1 en 3.
- d. De inspreker stelt voor om geluid reducerend asfalt te realiseren.
- e. De inspreker suggereert om de sloot te dempen ter plekke van de Vemdeweg en perceel van de familie Tuitert Heerderweg 70.

Reactie provincie:

- a. Doel is inderdaad een verbetering van de veiligheid. De opmerking van inspreker wordt verder ter kennisgeving aangenomen.
- b. De reactie van de inspreker komt sterk overeen met de voorkeur van de Belangengroep N794 om de snelheid aan te passen op de Heerderweg. Korthedshalve wordt derhalve verwezen naar het antwoord aan de Belangengroep N794 (deel I). Voor wat betreft een samenvatting van het aan te passen ontwerp op snelheid wordt verwezen naar hoofdstuk 4.
- c. Het plan gaat uit van de aanleg van vrij liggende fietspaden en waar mogelijk het handhaven van bomen en de groen structuur. Aanleg van vrij liggende fietspaden zonder deels kap op percelen is niet mogelijk. Bij de inpassing van de fietspaden is aandacht besteed aan het in stand houden van het groene karakter. Op traject 3 worden nagenoeg geen bomen gekapt. Op traject 1 is dit op enkele plaatsen. De groene structuur blijft hierbij behouden.
- d. De keuze voor welk asfalt toe te passen is in dit stadium van het ontwerp nog niet bekend.

- e. De provincie wil dit punt met inspreker graag nader afstemmen (voorstel is op basis van het aan te passen ontwerp - mits haalbaar - maatwerk uit te werken). Zie tevens antwoord bij reactie in deel 2 onder nummer 32.

Conclusie:

De reactie geeft op onderdelen (gezamenlijk met andere reacties) aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

2. A. Endendijk(188201122243011225)

Samenvatting reactie:

Iviewer reactie 188201122243011225 (eens: 54, oneens: 5)

- a. De inspreker is van mening dat de onveiligheid van de Heerderweg verergerd in plaats van verminderd zal worden door de voorgenomen maatregelen.
- b. De inspreker meent dat de onveiligheid niet veroorzaakt wordt door de aanliggende fietspaden, maar door de hoge snelheden en het inhaalgedrag van weggebruikers.
- c. De inspreker meent dat het optisch breder maken van de weg de veiligheid van de fietsers verslechtert in plaats van verbetert.
- d. Ook is de inspreker van mening dat het optisch breder maken van de weg het in- en uitrijden van de opritten zal bemoeilijken.
- e. De inspreker vraagt zich af of de onveiligheid van fietsers wel gestaafd kan worden met cijfers.
- f. De inspreker merkt op dat de onveiligheid bij het oversteken niet genoemd wordt.
- g. De inspreker is van mening dat er hoge kosten worden gemaakt zonder een blijvende oplossing voor de problemen te bieden.
- h. Ook meent de inspreker dat er door de plannen aanmerkelijke schade toegebracht zal worden aan de leefomgeving van de omwonenden: directe schade door de onteigening van grond en indirecte schade door de aantasting van de sfeer van de Heerderweg.

Reactie provincie:

- a. Onduidelijk is waarom inspreker meent dat er door het plan sprake is van minder veiligheid. De opmerking van inspreker wordt daarom ter kennisgeving aangenomen.
- b. Voor wat betreft het verzoek om de snelheid aan te passen lijkt deze reactie in hoofdlijn op de reactie van de Belangengroep N794. Korthedshalve wordt naar het antwoord aan de Belangengroep N794 verwezen (deel I).
- c+d. De veronderstelling dat de rijbaan breder wordt is onjuist. In het voorontwerp is sprake van zowel een minder brede als ook optisch smallere rijbaan. Door het aanbrengen van (waar mogelijk) groene bermen wordt de brede plaat asfalt aanzienlijk smaller. Onduidelijk is waarom inspreker meent dat het in- en uitrijden van de opritten zou worden bemoeilijkt. Hierop is derhalve geen antwoord mogelijk.
- e. Korthedshalve wordt voor de onderbouwing verwezen naar hoofdstuk 3.
- f. Hier heeft de inspreker een punt. In de nadere uitwerking van dit plan, zal dit –samen met deels snelheidsremmende maatregelen als nog nader worden ingevuld.
- g. De opmerking van inspreker wordt daarom ter kennisgeving aangenomen.
- h. Het is niet mogelijk, ondanks een zorgvuldige uitwerking, om vrijliggende fietspaden te realiseren zonder gronden van derden te betrekken en zonder kap van bomen.

Conclusie

De reactie geeft aanleiding, op onderdelen, tot aanpassing van het ontwerp.

3. Mattine Koetsier (21313423149110807)

Samenvatting reactie:

Iviewer reactie 21313423149110807 (eens: 1, oneens: 6)

- a. De inspreker vindt het fijn dat er meer veiliger oversteekpunten komen voor fietsers op de hoofdweg.
- b. Ook meent dat inspreker dat het voor verkeer vanuit de zijwegen overzichtelijker gaat worden om de weg op te kunnen draaien.
- c. De inspreker vindt het prettig dat het verkeer niet meer op zo'n korte afstand (van de huizen) zal gaan passeren.
- d. De inspreker meent dat het "spoorlijntje" geen goed alternatief is voor fietsers; vooral in donkere winterdagen en bij sneeuw is deze niet te gebruiken.
- e. De inspreker vindt dat de weg een 80 km weg moet blijven, want een goede doorstroming is belangrijk.
- f. De inspreker betreurt het dat de huidige plannen niet zijn uitgevoerd tijdens de laatste herinrichting, want dat zou veel geld gescheeld hebben.

Reactie provincie:

- a. De Provincie is blij met deze positieve reactie.
- b. De Provincie is blij met deze positieve reactie.
- c. De Provincie is blij met deze positieve reactie.
- d. Inspreker heeft hier een punt. Het spoorlijntje is volgens de provincie ook geen volwaardig alternatief en reden om af te zien van het voornemen om vrijliggende fietspaden aan te leggen langs de Heerderweg.
- e. Provincie is het eens dat een goede doorstroming van de Heerderweg noodzakelijk is. De functie van de weg is een gebiedsontsluitingsweg, die functie heeft primair de doorstroming van verkeer als doel.
- f. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

4. Wim Peppelenbos (7716592138090700)

Samenvatting reactie:

Iviewer reactie 7716592138090700 (eens: 11; oneens: 0)

- a. De inspreker is van mening dat de verkeersonveilige situatie voor de fietsers niet is ontstaan door de aanleg van varkensruggen. Maar door de onduidelijke voorrangssituatie op de Heerderweg. De Heerderweg is een voorrangsweg en ook de fietspaden, maar dit is voor zwaar verkeer komend uit de zijwegen niet duidelijk. Zwaar verkeer gaat op de fietspaden staan, waardoor het gevaarlijk wordt voor de fietsers
- b. De inspreker betreurt het dat er voor het vrijleggen van de fietspaden honderden bomen moeten worden gekapt, waaronder bomen met monumentale status.
- c. Ook vreest de inspreker dat door het plan vele wortels van de bomen worden beschadigd.
- d. De inspreker vreest voor het groen langs de Heerderweg en geeft drie alternatieve maatregelen om de Heerderweg veiliger te maken:
Het eerste voorstel van de inspreker voor een grotere verkeersveiligheid is om de gehele weg vanaf de A50 tot aan de bebouwde kom van Epe aan te wijzen als 60 km weg. (De inspreker weerlegt het argument van de provincie dat de bussen van de Veluwelijn een 80 km weg vereisen: deze gelede bussen rijden nu ook al 60 km per uur omdat ze anders te vroeg om hun halte aankomen)
- e. Het tweede voorstel van de inspreker voor een grotere verkeersveiligheid is om de varkensruggen weg te halen en op deze plek tussen rijbaan en fietspad een bolvormige verhoging als afscheiding te plaatsen. (Zoals dit gebeurt op de Vaassenseweg tussen Emst en Vaassen).
- f. Het derde voorstel van de inspreker voor een grotere verkeersveiligheid is om de dubbele belijning op de weg verder uit elkaar te plaatsen zodat de weg smaller lijkt en het verkeer langzamer gaat rijden.

- g. De inspreker meent dat bovengenoemde maatregelen minder geld kosten dan de voorgestelde maatregelen van de Provincie. Ook zouden bovengenoemde maatregelen het woongenot niet aantasten. (Omdat er nu geen grond van particulieren aangekocht hoeft te worden.)
- h. Tot slot is de inspreker van mening dat het noodzakelijk is om een fietsvoorziening aan te leggen voor de klanten van de Keet en van de McDonald's voor mensen die komen vanuit richting Heerde.

Reactie provincie:

- a. In het ontwerp is de voorrangsituatie op de fietspaden (en naar de Heerderweg), voor verkeer komend uit de zijwegen door markering expliciet aangegeven. Dit is een verduidelijking ten opzichte van de bestaande situatie van sommige zijwegen.
- b. Het is onvermijdelijk dat er bomen gekapt moeten worden voor de aanleg van verbeterde fietspaden.
- c. Aandacht voor de wortels van te behouden bomen, zijn punt van aandacht bij de verdere uitwerking.
- d. De Heerderweg is een gebiedsontsluitingsweg (GOW) en ligt in het buitengebied. Voor vergelijkbare (GOW) wegen geldt de snelheid van 80 km/uur als uitgangspunt. Voor wegen met een andere functie (erftoegangsweg) en een lagere verkeersintensiteit geldt de mogelijkheid om deze wegen als 60 km weg in te richten km (zie hoofdstuk 3 voor nadere toelichting). Het is onbespreekbaar voor de provincie dat een GOW als de Heerderweg, in zijn geheel als 60 km-weg zou worden ingericht. Het argument dat de weg voor de bussen van de Veluwelijn als 80 km/uur zou moeten worden ingericht is onjuist.
- e. Tussen Emst en Vaassen wordt de bolvormige afscheiding als overrijdbare rijbaanscheiding gebruikt. Deze afscheiding is niet geschikt als afscheiding tussen het (brom)fietspad en de hoofdrijbaan op de Heerderweg. Deze vorm van scheiding heeft alleen een attentiewaarde voor de weggebruiker en biedt geen veiligheid voor de fietser, aangezien deze afscheiding overrijdbaar is en de (brom)fietsers en het gemotoriseerd verkeer nog steeds vlak langs elkaar oprijden. In alle gevallen is voor de Heerderweg een vrijliggend fietspad naast de rijbaan uitgangspunt voor het ontwerp.
- f. In het huidige ontwerp staat de dubbele asmarkering al verder uit elkaar waardoor de rijbaan optisch wordt versmald, wat een positief effect heeft op de snelheid van de weggebruiker. In de nadere uitwerking van het ontwerp is de belijning nog punt van aandacht.
- g. De mening van de inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- h. De inspreker heeft een punt. De oversteekvoorziening ter hoogte van de Keet is een punt van nadere aandacht. In de nadere uitwerking van het ontwerp zal worden gekeken of met het aanbrengen van geleiders een oversteekmogelijkheid voor fietsers kan worden aangelegd.

Conclusie

De reactie geeft op onderdelen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

5. R.M. Brill (7716592138090702)

Samenvatting reactie:

Ivnieuw reactie 7716592138090702 (eens: 9; oneens: 1)

- a. De inspreker zou graag uitgelegd zien wat het "soort middenberm / haagblok" voorzien is ter plaatse van de in-uitrit van Heerderweg 28. De inspreker geeft aan dat deze geplande middenberm het in- en uitrijden van zijn perceel belemmert.
- b. De inspreker geeft aan niet te zullen instemmen met dit project omdat het ondoordacht is en er oneigenlijke argumenten worden gebruikt door de Provincie.
- c. De inspreker meent dat het huidige plan voor de N794 geldverspilling is.

Reactie provincie:

- a. Het betreft een middeneiland wat groen wordt ingeplant (met bijv. een haag). Wat uitwerking van het plan betreft irt de inrit is dit een punt van nadere aandacht.
- b. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- c. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De reactie geeft aanleiding tot nadere detaillering van het ontwerp irt de inrit.

6. Coos Paulusma (8056115153250230)

Samenvatting reactie:

Iviewer reactie 8056115153250230 (eens: 7; oneens: 0)

- a. De inspreker meent dat de uitgangspunten voor het voorontwerp "Toelichting op het plan N794 Heerderweg-Eperweg" onjuist en onvolledig zijn. De inspreker verwijst naar p.2 en 3 van de toelichting bestaande situatie: "de weg heeft een uniforme dubbele belijning gekregen. daardoor is inhalen niet meer toegestaan." De inspreker meent dat op de bijgevoegde foto in de toelichting te zien is dat dit in de huidige situatie niet correct is en wel ingehaald mag worden op de Heerderweg en dat dit ook regelmatig gebeurt.
- b. De inspreker vindt het vreemd dat de varkensruggen in het document worden beschreven als "verkeersonveilig" terwijl deze varkensruggen destijds bij de plaatsing als de oplossing voor het verkeersveiligheidsprobleem werden gezien.
- c. De inspreker vraagt zich of hij bij een volgend plan wel garanties kan krijgen dat de juiste oplossing wordt gekozen.
- d. De inspreker vindt het plan te duur.
- e. De inspreker vindt het zonde dat er tientallen bomen gekapt moeten worden.
- f. De inspreker is erop tegen dat een deel van de omwonenden een deel van hun voortuin moet afstaan.
- g. De inspreker trekt in twijfel of er waterafvoerproblemen in de huidige situatie zijn.
- h. De inspreker is van mening dat 7 van de 8 ongevallen met (brom)fietsers het gevolg zijn van afslaan auto's; de inspreker meent dat je dit probleem niet oplost met de door de Provincie voorgestelde maatregelen.

Reactie provincie:

- a. De N794 heeft inderdaad een onderbroken dubbele belijning, waardoor inhalen is toegestaan. Dit gebeurt in de praktijk ook regelmatig. In de nadere uitwerking van het ontwerp is de belijning (en al dan niet op delen een inhaalverbod in combinatie met aanvullende snelheidsremmende maatregelen) punt van aandacht.
- b. De varkensruggen zijn destijds als tijdelijke maatregel aangebracht om de fietsers van het wegverkeer afdoende te scheiden. In die zin hebben de varkensruggen ook duidelijk een functie. Weggebruikers ervaren de varkensruggen als hinderlijk. Meest ideale situatie is dat de fietsers op vrijliggende fietspaden komen, apart van de rijbaan. De rijbaan kan dan ook (voor wat betreft de hinderlijke varkensruggen) beter worden ingericht. Niet overal is een ruime scheiding van rijbaan en fietspaden optimaal mogelijk, dit vanwege de bestaande situatie.
- c. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- d. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- e. Het is onvermijdelijk dat er bij het ontwerp bomen gekapt moeten worden.
- f. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- g. Niet overal zijn is wateroverlast aan de orde. Echter in traject 1 hebben meerdere bewoners opgemerkt dat bij regen, water van de rijbaan/fietspad hun percelen op stroomt. De afvoer van regenwater vergt in de vervolgstappen maatwerk.
- h. De 7 ongevallen die over de periode 2008-2012 met (brom)fietsers hebben plaatsgevonden (zie hoofdstuk 3) worden veroorzaakt door de aanwezigheid van de varkensruggen

(aanrijdingen door (brom)fietsers met deze varkensruggen) en door het feit dat de (brom)fietspaden te dicht op de hoofdrijbaan liggen. Hierdoor worden de (brom)fietsers over het hoofd gezien door het gemotoriseerd verkeer dat afslaat, met als gevolg een aanrijding. Eenmaal betrof het een ongeval tussen twee (brom)fietsers onderling op het (brom)fietspad, waarbij men niet kon uitwijken door de varkensruggen. Geconcludeerd kan worden dat de huidige inrichting van de N 794 zorgt voor verkeersonveiligheid N 794 bij (brom)fietsers. De voorgestelde maatregelen, zoals het vergroten van de opstelruimte en het realiseren van vrijliggende fietspaden zal een positieve invloed hebben op de veiligheid van de fietser.

Conclusie

De reactie geeft aanleiding op onderdelen tot meer maatwerk van het ontwerp.

7. L. Pikel Belangengroep, info@n794stop.nl (8056115225021146)

(eens: 29, oneens: 3)

Dit betreft een inspraakreactie van de belangengroep N794.

Kortheidshalve wordt verwezen naar deel I.

8. Johannes Stijf, hansenminke@kpnplanet.nl (81205107221030922)

Samenvatting reactie:

Ivnieuw reactie 81205107221030922 (eens: 15, oneens: 1)

- a. De inspreker meent dat er op het traject geen rekening is gehouden met snelheid beperkende maatregelen voor het auto- en motorverkeer en stelt snelheid beperkende maatregelen voor om aan te brengen tussen de Vijfpotenweg en de Plekweversweg. De inspreker stelt voor de maximumsnelheid te verlagen naar 50 km per uur en de rijbaan te versmallen. Verder wordt voorgesteld om veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers ter plekke creëren. De inspreker meent dat met voornoemde maatregelen de fietspaden nagenoeg op dezelfde plek kunnen blijven liggen.
- b. De inspreker stelt voor om een groenstrook met bomen tussen de rijbaan en de fietspaden te realiseren. Deze oplossing zou volgens hem veel veiliger zijn voor m.n. de fietsers en voetgangers. Ook zouden er hiermee bomen gespaard worden en zou het goedkoper zijn.
- c. De inspreker meent dat het ontwerp van de Provincie teveel gericht is op het autoverkeer en de rijbaan breder wordt, de weg wordt ingericht voor het rijden van snelheden tot 100 km/h.
- d. De inspreker meent dat het ontwerp van de Provincie het groene beeld van de straat vernietigt.
- e. De inspreker meent dat oversteken bij de kruisingen voor fietsers niet meer veilig kan.

Reactie provincie:

- a. Inspreker heeft op aspecten een punt. In het ontwerp zullen in traject 1 enkele snelheidsremmende maatregelen worden opgenomen, die tevens als oversteekvoorziening voor fietsers en voetgangers kunnen dienen.
- b. In traject 2 en 3 is het voorstel van inspreker als zodanig uitgewerkt. Indien de fietspaden in traject 1 en 4 achter de bomen(rij) apart van de rijbaan worden aangelegd vergt dit (te) veel grond van particulieren. Het plan zal hierdoor zeker niet goedkoper worden, laat staan of het op die trajecten realistisch voorstel is.
- c. De rijbaan is in het ontwerp versmalt t.o.v. de huidige situatie en wordt niet breder zoals inspreker suggereert.
- d. Het plan gaat uit van de aanleg van vrij liggende fietspaden en waar mogelijk het handhaven van bomen en de groen structuur. Aanleg van vrij liggende fietspaden zonder deels kap van bomen is niet mogelijk. Bij de inpassing van de fietspaden is aandacht besteed aan het in stand houden van het groene karakter.
- e. In combinatie met snelheidsremmende maatregelen worden in het aan te passen ontwerp op enkele plekken ook extra oversteekplaatsen gerealiseerd voor voetgangers en (brom)fietsers. Verder zal op zijwegen in traject 2 en 3, door een veel smaller wegbeeld (ip

12 meter asfalt wordt dit gemiddeld 7 m asfalt) het oversteken voor bromfietzers overzichtelijker en veiliger worden.

Conclusie

De reactie geeft aanleiding op onderdelen, mede gezien andere inspraakreacties, tot aanpassing van het ontwerp.

9. Minke Stijf-Marsman (81205107221291224)

Samenvatting reactie:

Iviewer reactie 81205107221291224 (eens: 27; oneens: 3)

- a. Inspreker vindt het zonde dat zo'n stukje karakteristieke weg verdwijnt met alle bomen die daar langs staan; Inspreker vindt het één van de mooiste stukjes van de weg Epe-Heerde.
- b. De inspreker is van mening dat de bochten als een "natuurlijke rem" op de snelheid werkt en dat er sneller gereden zal gaan worden als de weg rechter wordt getrokken.
- c. De inspreker stelt dat het juist bij de bochten goed mogelijk is om de fietspaden iets verder van de weg af te laten lopen – achter de bomen langs.

Reactie provincie:

- a. Het plan gaat uit van de aanleg van vrij liggende fietspaden en waar mogelijk het handhaven van bomen en de groen structuur. Aanleg van vrij liggende fietspaden zonder deels kap op percelen is niet mogelijk. Bij de inpassing van de fietspaden is aandacht besteed aan het in stand houden van het groene karakter.
- b. De inspreker heeft hier een punt. Behoud van de bocht betekent een "natuurlijke rem" voor de snelheid van de automobilist. Het betekent echter ook dat voor vrijliggende fietspaden in dat geval bomen aan de 'noordzijde' alsnog gekapt moeten worden, wat inspreker onder punt a tevens als belangrijk aandachtspunt heeft aangegeven.
- c. Provincie is het eens met de inspreker op dit punt.

Conclusie

De reactie geeft aanleiding tot aanpassing van het ontwerp ter plaatse van de bocht (traject 2).

10. Rob Buitenhuis (81206891070425)

Samenvatting reactie:

Iviewer reactie 81206891070425 (eens: 4; oneens: 0)

- a. De inspreker is van mening dat het fraaie uiterlijk van de N794 niet behouden blijft in de plannen.
- b. De inspreker meent dat de verkeersveiligheid verbeterd moet worden door verkeersremmende maatregelen i.p.v. voorgesteld plan. De inspreker haalt het voorbeeld aan van de weg tussen Emst en Vaassen. .
- c. De inspreker meent dat de Norelbocht uit zichzelf remmend werkt en daarom behouden moet blijven, daarnaast pleit inspreker voor het aanbrengen van enkele drempels
- d. De inspreker pleit ervoor om de weg smaller te maken in plaats van breder.
- e. De inspreker meent dat de door hem genoemde maatregelen goedkoper zijn dan de voorgestelde maatregelen van de Provincie.

Reactie provincie:

- a. Het plan gaat uit van de aanleg van vrij liggende fietspaden en waar mogelijk het handhaven van bomen en de groen structuur. Aanleg van vrij liggende fietspaden zonder deels kap op percelen is niet mogelijk. Bij de inpassing van de fietspaden is aandacht besteed aan het in stand houden van het groene karakter.
- b+c. Doel is inderdaad een verbetering van de veiligheid. Daarbij is het realiseren van vrijliggende fietspaden het vertrek punt. De verkeersveiligheid voor de weggebruiker waar inspreker op doelt komt op hoofdlijnen overeen met de reactie van de Belangengroep N794.

Kortheidshalve wordt dan ook verwezen naar ook het antwoord op de reactie van de Belangengroep (deel I). Het voorstel om de Norelbocht te handhaven, zodat automobilisten minder hard rijden zal worden overgenomen, het voorstel om verkeersremmende maatregelen te treffen ook. Echter niet in de vorm van drempels. De weg tussen Emst en Vaassen is een gemeentelijke erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/u. Op wegen met een zelfde maximumsnelheid zijn snelheidsremmende maatregelen in de vorm van drempels wenselijk. De N 794 is echter een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/u en bovendien maakt de Veluwelijn gebruik van de N 794, doorstromen staat dus centraal, waardoor drempels niet wenselijk zijn. In de nadere uitwerking van het ontwerp is de belijning (en al dan niet op delen een inhaalverbod) punt van aandacht.

- d. De aanname van inspreker dat de weg in het voorontwerp breder wordt is onjuist. In het voorontwerp wordt de weg smaller dan in de huidige situatie. Bovendien zal door het vrij maken van de fietspaden van de rijbaan (waar mogelijk een groene berm) ook optisch het wegbeeld nog sterk versmallen.
- e. De inspreker geeft niet aan hoe de vrijliggende fietspaden vorm moeten krijgen. Er wordt alleen een reactie gegeven op het anders inrichten van de rijbaan (snelheid). Hoe de inspreker dan ook tot het vergelijk in kosten komt is niet duidelijk. Een verdere reactie is derhalve niet mogelijk.

Conclusie

De reactie geeft aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

11. Hugo Krabbenborg, hugokrabbenborg@telfort.nl (82171186137171053)

“provinciale wegen dienen een vrij simpele doelstelling te hebben. het verplaatsen van zo veel mogelijk verkeer op een voor iedereen zo veilig mogelijke manier. de beste manier om geen ongelukken te krijgen is het verlagen van de maximumsnelheid naar 0 km/h. dit is alleen niet effectief voor het eerste deel van de stelling. in het algemeen heb ik het niet zo op het verlagen van de maximumsnelheid op doorgaande hoofdwegen. op het traject van Epe naar Heerde zou het mijns inziens echter een heel goedkope en effectieve manier zijn om te komen tot een veel hoger veiligheidsgevoel van langzamere weggebruikers als de snelheid vanaf epe tot na de norelbocht verlaagd wordt tot 60 km/h. laat mensen hun tuin- en Epe zijn lommerrijke aanzicht behouden. breng op 3 plaatsen een vluchtheuvel aan in de weg zodat er veilig over gestoken kan worden bij de vijfpotenweg dennenheuvel en de lorelei/politiebureau.”

Samenvatting reactie:

Iviewer reactie 82171186137171053 (eens: 9; oneens: 0)

- a. De inspreker meent dat het doel van een provinciale weg is om zoveel mogelijk verkeer op een voor iedereen zo veilig mogelijke manier te verplaatsen. Door de snelheid te verlagen vanaf Epe tot aan de Norelbocht (60 km) komt dit de veiligheid voor alle weggebruikers ten goede.
- b. De inspreker wil dat mensen door deze ingreep hun tuin kunnen behouden en dat Epe zijn lommerrijke aanzicht behoudt.
- c. De inspreker stelt voor om op 3 plaatsen een vluchtheuvel aan te brengen op traject 1, zodat er veilig overgestoken kan worden: bij de Vijfpotenweg, bij Dennenheuvel en bij restaurant De Loreleyhet politie bureau.

Reactie provincie:

- a. De opmerking van inspreker is correct, het voorgestelde alternatief wordt op hoofdlijnen verwerkt in het aan te passen ontwerp.
- b. De reactie van de inspreker is duidelijk. Ook de provincie wil niet onnodig tuinen aantasten of de directe omgeving, echter door het aanleggen van veiligere en waar mogelijk

- vrijliggende fietspaden, ook bij inachtneming van een lagere snelheid (zie onder a), is onvermijdelijk dat op plaatsen tuinen en/of de directe omgeving zal worden aangetast.
- c. De opmerking van de inspreker is begrepen. De gedachtenlijn van de inspreker, verkeersremmende maatregelen combineren met een oversteekmogelijkheden zal in het aangepaste ontwerp worden uitgewerkt.

Conclusie

De reactie geeft aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

12. J.V.J. Hoogeveen, jvj.hoogeveen@hetnet.nl (848312024100541)

Samenvatting reactie:

Iviewer reactie 848312024100541 (eens: 10, oneens: 1)

- a. De inspreker vindt de voorgenomen maatregelen van de Provincie zonde van het geld.

Reactie provincie:

- a. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

13. J.M.M.A. Verweij, jmverweij@kpnplanet.nl (8694243233020223)

Samenvatting reactie:

Iviewer reactie 8694243233020223 (eens: 49; oneens: 3)

- a. De inspreker stelt dat het oversteken van de weg en de nieuwe fietspaden onveilig is en er in het voorontwerp onvoldoende rekening is gehouden met oversteekmogelijkheden (voor voetgangers, oudere deelnemers, fietsers etc.) over de rijbaan en beide fietspaden. De inspreker meent dat de huidige plannen een aanzienlijke verslechtering opleveren van de verkeersveiligheid.
- b. De inspreker draagt als oplossing aan om de snelheidsverlaging naar 60 km/h te verlagen en de aanleg van vluchtheuvels.

Reactie provincie:

- a+b. De reactie van de inspreker zal worden verwerkt in een aangepast plan, waarbij meer aandacht is voor de oversteekmogelijkheden van voetgangers en fietsers in traject 1 en 4. Bovendien zal de snelheid deels worden aangepast in traject 1 (en deel 2), zie hiervoor hoofdstuk 4.

Conclusie

De reactie geeft aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

14. Max Gosschalk, max@eg29.nl (87195181143040953)

"in de toelichting van het plan staat bij de huidige situatie: "... dubbele belijning... daardoor is inhalen niet meer toegestaan." in de eerste alinea van het plan wordt meteen een verkeerde aanname geplaatst. de dubbele belijning is onderbroken dus inhalen mag. deze blunder geeft meteen het niveau van het plan aan. staat er dan niks goeds in? jawel en wel in de tweede alinea: " op dit moment worden de meeste plekken de rijbanen gescheiden door 'varkensruggen'. een verkeersonveilige situatie die aangepast moet worden..." kortom de provincie en gemeente geven toe dat het plaatsen van varkensruggen fout is geweest. dat wisten 'wij' indertijd ook al. evenzo weten 'wij' nu al dat dit plan ook niet de oplossing is. verwijder de varkensruggen en maak van de heerderweg geen racebaan maar een 60 km-weg."

Samenvatting reactie:

IvIEWER reactie 87195181143040953 (eens: 49; oneens: 0)

- a. De inspreker wijst op een fout in de toelichting op het plan voor wat betreft de huidige dubbele belijning van de weg.
- b. De inspreker is het eens met de provincie dat de varkensruggen verwijderd dienen te worden.
- c. De inspreker stelt voor om van de Heerderweg een 60 km weg te maken.

Reactie provincie:

- a. De reactie van de inspreker wordt voor kennisgeving aangenomen. In de uiteindelijke planvorming is een juiste belijning uiteraard punt van aandacht.
- b. De opmerking van inspreker wordt verder ter kennisgeving aangenomen.
- c. Voor het terugbrengen van de snelheid op de Heerderweg is ook ingesproken door onder meer de Belangengroep N794. Kortheidshalve wordt verwezen naar het antwoord aan de Belangengroep N794 (deel 1).

Conclusie

De reactie geeft aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

15. Robertus A.F. van de Loo, rafvandeloo@upcmail.nl (95961346040834)

Samenvatting reactie:

IvIEWER reactie 95961346040834 (eens: 25; oneens: 1)

- a. De inspreker vreest dat in het plan van de Provincie veel monumentale bomen zullen sneuvelen.
- b. Verder meent de inspreker dat de bussen van de Veluwelijn bijna helemaal leeg zijn en dus geen reden mogen zijn voor draconische ingrepen.
- c. De inspreker pleit voor een alternatieve fietsroute voor de scholieren, namelijk het "Verloren Spoor". De inspreker somt een aantal voordelen op van deze fietsroute.
- d. De inspreker meent dat het aantal fietsers op de N794 sterk verminderd is en daarom er geen extra ingrepen nodig zijn.
- e. De inspreker meent dat Epe is gegroeid en dat er daarom niet te rigide vast moet worden gehouden aan strakke regelgeving hoe de weg in te richten en stelt enkele alternatieve ingrepen voor als een snelheid van 60 / 70 km, een vangrail tussen rijbaan en fietspad, trajectcontrole en/of een inhaalverbod.
- f. De inspreker stelt betonpaden voor in plaats van asfaltpaden; deze betonpaden zouden minder diep de grond in gaan en de wortels van de bomen niet aantasten.
- g. Voorts is de inspreker geen voorstander van kabelverleggingen, hekvernietigingen, voortuinaantastingen en onteigeningsprocedures.
- h. Ook vreest de inspreker voor een toename van geluidsoverlast en uitlaatgassen.
- i. Verder vreest de inspreker voor aantasting van de ecologische zijstructuur (de oversteek van eekhoorns en zeldzame beschermde boomarters via de kruinen van de bomen).
- j. Ten slotte vraagt de inspreker zich af of het aantal fietsongevallen significant hoger is dan elders.

Reactie provincie:

- a. Het plan gaat uit van de aanleg van vrij liggende fietspaden en waar mogelijk het handhaven van bomen en de groen structuur. Aanleg van vrij liggende fietspaden zonder deels kap op percelen is onmogelijk. Bij de inpassing van de vrijliggende fietspaden wordt aandacht besteed aan het in stand houden van het groene karakter.
- b. De bussen van de Veluwelijn zijn niet de aanleiding tot het ontwerp. De aanleiding tot het ontwerp is de opdracht van Provinciale Staten om langs de N794, waar mogelijk veilige vrijliggende fietspaden (scholieren) aan te leggen.
- c. Langs de Heerderweg zal vanwege de aansluitende particuliere kavels altijd een fietsvoorziening nodig zijn (bewoners moeten zich immers met de fiets of te voet kunnen

verplaatsen). Aangezien er langs de Heerderweg een voorziening moet blijven, zullen fietsers (incl. scholieren) hier gebruik van blijven maken. De alternatieve route via het 'verloren spoor' is daarmee alleen een keuze mogelijkheid en niet af te dwingen. Scholieren zullen altijd de fietsvoorziening langs de Heerderweg gebruiken, omdat dit de kortste route is. Derhalve is de suggestie van inspreker logisch, maar in praktijk niet afdwingbaar en uitvoerbaar.

- d. Onduidelijk is waarop inspreker zich hier baseert. In 2012 zijn de fietspaden langs de N 794 gebruikt door ongeveer 600 fietsers nabij Heerde en tussen de 1.000 en 2.000 fietsers nabij Epe. De fietspaden langs de N 794 behoren hiermee tot de drukste fietspaden in de regio. (zie hoofdstuk 3).
- e. Voor wat betreft de genoemde alternatieven van de inspreker zijn een deel ervan niet uitvoerbaar of realistisch voor de Heerderweg, korthedshalve wordt verwezen naar hoofdstuk 3, voor wat betreft het voorstel van snelheidsremmende maatregelen komt de reactie overeen met de reactie van de Belangengroep N794. Korthedshalve wordt verwezen naar ons antwoord aan de belangengroep N794 (deel I).
- f. De keuze voor de verharding van de fietspaden is nog niet gemaakt. Het aspect van zo weinig mogelijk aantasten van boomwortels tijdens de uitvoering is wel punt van aandacht.
- g. De provincie deelt de mening van de inspreker. Als na een gewogen besluit echter de maatregelen onvermijdelijk zijn, is dit echter niet te voorkomen.
- h. Onduidelijk is waarop de inspreker dit baseert. De verwachting is niet dat de aanleg van vrijliggende fietspaden voor een verkeersstoename zal zorgen.
- i. Zodra het definitief ontwerp van de vrijliggende fietspaden bekend is, zal het inpassen van dit plan in de omgeving punt van nadere aandacht zijn.
- j. Uit ongevalsgegevens (zie hoofdstuk 3) is op te maken dat het aantal ongevallen met fietsers op de N 794 beduidend hoger ligt dan het gemiddelde in Gelderland en dat bijna de helft van het aantal ongevallen met (brom)fietsers op deze weg letsel tot gevolg heeft. Geconcludeerd kan worden dat de huidige inrichting van de N 794 zorgt voor verkeersonveiligheid bij (brom)fietsers.

Conclusie

De reactie geeft op onderdelen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

16. Emmy van de Loo, emmyvandeloo@upcmail.nl (95961346080554)

Samenvatting reactie:

Ivnieuw reactie 95961346080554 (eens: 8; oneens: 0)

- a. De inspreker vindt het plan geldverspilling.
- b. De inspreker pleit in plaats van uitwerking van het plan voor een inhaalverbod, trajectcontrole en een snelheidslimiet.

Reactie provincie:

- a. De opmerking van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- b. Voor wat betreft de hoofdlijnen van de reactie komt deze overeen met de reactie van de Belangengroep N794. Korthedshalve wordt verwezen naar het antwoord aan de Belangengroep N794 (deel I). Voor wat betreft de snelheidscontrole wordt verwezen naar het negatief advies van de politie (hoofdstuk 3). Het al dan niet instellen van een (gedeeltelijk) inhaalverbod kan mogelijk in de nadere planuitwerking nog worden overwogen. Opgemerkt wordt, dat ook met het doorvoeren van enkele aanpassingen om de snelheid van het wegverkeer te doen afnemen de realisatie van vrijliggende fietspaden een aanpassing van de omgeving met zich mee zal brengen.

Conclusie

De reactie geeft mede met andere vergelijkbare reacties, op onderdelen aanpassing van het ontwerp.

17. J. Gosschalk, jule@gosschalk.nl (95978769281106)

Samenvatting reactie:

Iviewer reactie 95978769281106 (eens: 71; oneens: 2)

- a. De inspreker meent dat de Heerderweg in het verleden ondeskundig is gereviseerd: de blokken (varkensruggen) veroorzaken veel schade aan auto's.
- b. De inspreker vreest dat met de huidige plannen de snelheid toe zal nemen en pleit voor een 60 km weg en het handhaven van de Norelbocht.

Reactie provincie:

- a. De reactie van de inspreker wordt voor kennisgeving aangenomen.
- b. Voor wat betreft het alternatief van de inspreker komt dit op hoofdlijnen overeen met de reactie van de Belangengroep N794. Korthedshalve wordt derhalve verwezen naar het antwoord aan de Belangengroep N794 (deel I).

Conclusie

De reactie geeft aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

3. N794: Aanleg vrijliggende fietspaden en achtergronden

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de situatie van de Heerder/Eperweg (n794) en tevens wordt ingegaan op enkele uitgangspunten van het wegontwerp. Specifiek wordt ingegaan op de cijfers van bus, fiets en gemotoriseerd verkeer.

In de paragraaf snelheidsmetingen wordt ingegaan op de gemeten snelheden t.h.v. twee locaties op de Heerderweg. Aansluitend wordt ingegaan op het standpunt van het OM en de politie in hoeverre op de Heerderweg sprake zou kunnen zijn van permanente handhavingsmaatregelen.

In het aansluitende hoofdstuk (hoofdstuk 4) worden deze feiten gezamenlijk met de antwoorden op de reacties samengevat tot welke aanpassingen worden doorgevoerd op het ontwerp.

3.1 Huidige situatie

De provincie Gelderland is wegbeheerder van de N 794 Epe – Heerde. De weg heeft de functie van een gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een snelheidsregiem van 80 km/u buiten bebouwde kom (bubeko).

De weg sluit aan de zuidzijde aan op een gemeentelijke weg (Epe) waar binnen de bebouwde kom (bibeko) een snelheidsregiem van 50 km/u geldt. Aan de noordzijde van het viaduct met de A50 sluit de weg aan op een gemeentelijke weg (Heerde) met een snelheidsregiem van 80 km/u bubeko en 50 km/u bibeko.

De verkeersintensiteit op de N794 is ongeveer 8.500 voertuigen per etmaal.

Langs de provinciale weg liggen fietsstroken. Deze zijn van de rijbaan gescheiden middels verhoogde banden ofwel “varkensruggen” genoemd. De “varkensruggen” zijn als tijdelijke maatregel enkele jaren geleden aangelegd om fietsers (voorlopig) enige afscheiding van het verkeer op de rijbaan te geven. Zo wordt voorkomen dat automobilisten de fietspaden gebruiken om uit te wijken.

De fietspaden maken onderdeel uit van een bovenregionaal fietsnetwerk en zijn onderdeel van een belangrijke schoolroute, waardoor ze dagelijks gebruikt worden door veel scholieren. Per dag maken nabij telpunt Heerde (A50) circa 600 (brom)fietsers gebruik van de (brom)fietspaden langs de N794 en nabij Epe zijn dit tussen de 1000 – 2000 (brom)fietsers. Gezien de grote aantallen fietsers voldoen de fietsstroken niet aan de ontwerpuitgangspunten voor een veilige fietsverbinding. Bovendien zijn de varkensruggen een doorn in het oog van de weggebruikers doordat bijvoorbeeld regelmatig schade aan auto's ontstaat. Vanuit veiligheid zijn derhalve vrijliggende fietspaden als permanente (veilige) maatregel noodzakelijk.

3.2 Welke snelheid hoort bij welke functie van een weg




De N794 is een provinciale weg met een gebiedsontsluitende functie, gelegen buiten de bebouwde kom, met een bijbehorende maximumsnelheid van 80 km/u. Op wegen met deze functie en de daaraan gekoppelde maximumsnelheid zitten beperkingen aan de keuze voor het nemen van infrastructurele maatregelen voor het verlagen van de maximumsnelheid.

De visie op het inrichten van wegen vanuit de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig Verkeer heeft als doel om (ernstige) ongevallen te voorkomen en daar waar dat niet kan, de gevolgen van ongevallen te verminderen (letselbeperking). Duurzaam Veilig gaat uit van de principes functionaliteit, homogeniteit en herkenbaarheid. Daarna volgt (sociale) vergevingsgezindheid en statusonderkenning.

Het principe van *functionaliteit* is gericht op een duidelijke categorie-indeling van wegen op basis van hun verkeerskundige functie. Er worden drie categorieën wegen onderscheiden:

- 1) **stroomwegen** zijn er om het verkeer zo snel en veilig mogelijk tussen herkomst en bestemming te laten bewegen (het verkeer heeft hier de hoogste prioriteit);
- 2) **gebiedsontsluitingswegen** zijn wegen die de stroomwegen en het kleinere wegnet van erftoegangswegen verbinden (op wegvakken wordt gestroomd en op kruispunten vindt uitwisseling plaats).
- 3) **erftoegangswegen** bieden (directe) toegang tot de percelen op de plaats van herkomst en bestemming, waar verblijven centraal staat (het verkeer is hier dus te gast).

Figuur 3.1: Mogelijke functies wegen op basis van Duurzaam Veilig

	Stroomweg	Gebieds- ontsluitingsweg	Erftoegangsweg
Buiten de bebouwde kom			
Binnen de bebouwde kom			

Binnen deze 3 wegfuncties worden de wegen nader gecategoriseerd tot een beperkt aantal wegcategorieën met bijbehorende maximumsnelheid, te weten:

- Buiten de bebouwde kom:
 - o stroomwegen (maximumsnelheid 130/120 of 100 km/u);
 - o gebiedsontsluitingswegen (maximumsnelheid 80 km/u);
 - o erftoegangswegen (maximumsnelheid 60 km/u).
- Binnen de bebouwde kom:
 - o gebiedsontsluitingswegen (maximumsnelheid 50 km/u);
 - o erftoegangswegen (maximumsnelheid 30 km/u).

De N794 is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom en functioneert in het regionale netwerk als verbindingsweg tussen een stroomweg (de A50) en de bebouwde kom van Epe. De maximumsnelheid op grond van deze wegcategorie is 80 km/u. Echter, de N794 heeft op traject 1 door de vele in/uitritten en zijwegen ook het karakter van erftoegangsweg. In het lokale netwerk heeft met name traject 1 hiermee eigenlijk een (tegenstrijdige) dubbelfunctie als gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg. Op basis van de principes van Duurzaam Veilig kan de maximumsnelheid van de N794 niet verlaagd worden zonder ook de functie van de weg te veranderen. Gezien de ligging van de N794 in het regionale netwerk sluit een functie van erftoegangsweg hier niet bij aan. De inrichting en gebruik van wegvak 1 in het lokale netwerk sluit hier wel bij aan. Om deze reden is het afwaarderen van de gehele N794 niet mogelijk, maar het lokaal verlagen van de maximumsnelheid op traject 1, vraagt wel nadere aandacht.

Aan de politie is advies gevraagd of het mogelijk lokaal afwaarderen van wegvak 1, gezien de dubbelfunctie van het wegvak, tot de (handhaafbare) mogelijkheden kan horen. Dit advies is in de volgende paragraaf samengevat.

3.3 Advies op snelheidsverlaging van politie

De politie geeft aan dat de weg is aangeduid als gebiedsontsluitingsweg (GOW) waarop een 80 km/u regiem van toepassing is op het traject gelegen buiten de bebouwde kom. De verkeersintensiteit is ongeveer 8.500 voertuigen per etmaal. De fietsstroken worden van de rijbaan afgescheiden door zogenoemde betonnen varkensruggen. Door het gebruik van de varkensruggen is er geen ruimte om fout weggedrag te corrigeren. Op genoemde weg sluiten uitritten en zijwegen aan. De in- en uitritten alsmede de zijwegen zijn zeer slecht waarneembaar voor de bestuurders op de N794. Voor de bestuurders die vanuit de zijwegen en de uitritten de N794 op willen rijden is er weinig uitzicht naar links en naar rechts. In sommige gevallen moet men al op de fietsstrook gaan staan om zicht te krijgen. De N794 is een belangrijke verbindingsweg tussen Epe en de autosnelweg de A50. De verbindingsweg is onder meer ook van belang voor de hulpverleningsdiensten. Op het traject tussen de hectometerpalen 14.0 en 14.8 (*grofweg traject 1*) hebben zich in de jaren 2008 tot en met 2012 zes (6) ongevallen voorgedaan. Bij een van de ongevallen werd er iemand naar het ziekenhuis vervoerd. De oorzaken van deze aanrijdingen zijn, 3 keer geen voorrang of doorgang verlenen, 1 keer geen afstand bewaren, 1 keer ten gevolge van inhalen en 1 keer slippen van het voertuig.

Gekeken is allereerst of de N794, op basis van klachten over de gereden snelheid, afgewaardeerd kan worden van een GOW naar een erftoegangsweg (ETW). Op een ETW is een zonale snelheid van 60 km/u van toepassing. Een ETW moet wat inrichting betreft aan bepaalde eisen van Duurzaam Veilig voldoen. In het Gemeentelijk Verkeers en Vervoers Plan van de gemeente Epe en het Provinciaal Verkeers en Vervoers Plan van de Provincie Gelderland is de N794 aangeduid als GOW. Het is **niet** toegestaan **om een gedeelte aan te duiden als ETW**.

De bestaande inrichting van de weg voldoet niet aan de inrichtingseisen van Duurzaam Veilig. Op een erftoegangsweg moet er een vermenging van het zogenaamde langzaam en snelverkeer zijn. Gelet op het veelvuldig gebruik van de fietspaden door de scholieren van het voortgezet onderwijs en de verkeersintensiteit op deze weg, is het niet wenselijk om op dit traject een 60 km/u zone in te stellen en een vermenging van langzaam en snel verkeer toe te staan. Dit zal namelijk een negatieve invloed hebben op de verkeersveiligheid.

Er hebben in de afgelopen 5 jaren slechts 6 ongevallen met voertuigen plaatsgevonden op traject 1. Indien gekeken wordt naar het ongevallen beeld, is niet de gereden snelheid op deze weg de hoofdoorzaak van de ongevallen. Uit het ongevallen beeld is op te maken, dat de aanrijdingen voornamelijk ontstaan, doordat de weggebruikers niet in de gaten hebben, dat er zijwegen en of in- en uitritten aanwezig zijn. Hierdoor ontstaan aanrijdingen als gevolg van onvoldoende afstand houden en inhalen terwijl iemand wil afslaan. Ook hebben de bestuurders die vanuit de zijwegen de rijbaan op willen rijden onvoldoende uitzicht. Aanrijdingen ontstaan als gevolg van geen voorrang/doorgang verlenen. Door de kruisingen duidelijker vorm te geven en het uitzicht beter te maken zal het aantal aanrijdingen afnemen. Gelet op artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 zijn er geen redenen aanwezig om de snelheid van 80 kilometer per uur terug te brengen naar 60 kilometer per uur.

Gelet op vorenstaande geeft de Politie een negatief advies over het afwaarderen van traject 1 van de N794 naar zone van maximum 60 km/u.

Wat wel als mogelijke verbetering zou kunnen worden uitgevoerd is om de kruisingen beter zichtbaar te maken en lokaal "gevarenpunten" aan te duiden waarbij door het aanbrengen van middengeleiders (brom)fietsers (en ander langzaam verkeer in 2 keer kunnen oversteken. Dit bevordert de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. Door deze middengeleiders kan men desgewenst ook een linksafvak maken waardoor de verkeersveiligheid toeneemt en de doorstroming in stand blijft. Bij het inrichten van "gevarenpunten" en het als zodanig fysiek inrichten van de weg hiernaar zal de snelheid van het verkeer gunstig worden beïnvloed (lagere snelheid).

3.4 Snelheidsmetingen (flitspalen)

In april 2013 is er op de N 794 gedurende twee weken op twee locaties een snelheidsmeting uitgevoerd. Uit de resultaten van deze snelheidsmeting blijkt dat de V85 t.h.v. het te verbeteren tracé nabij Dennenheuvel (km 14.4) 87 km/u was en op het wegvak t.h.v. km 15,6: 89 km/uur. De wettelijke geldende maximumsnelheid ter hoogte van deze twee telpunten bedraagt 80 km/u. Uit de snelheidsregistratie valt af te leiden dat ongeveer 31% (t.h.v. km 14,4) en 48% (t.h.v. km 15,6) van het verkeer de maximumsnelheid op het wegvak overschrijdt. Dit betekent dat er op de N 794 structureel te hard wordt gereden.

Op basis van de metingen is verzocht aan het Openbaar Ministerie (OM) of permanente snelheidshandhaving mogelijk is. Permanente snelheidshandhaving is een taak van het OM en niet van de wegbeheerders, zoals de provincie of de gemeente. Het Landelijk Parket Team Verkeershandhaving is binnen het OM initiator en regisseur van de verkeershandhaving en verantwoordelijk voor het landelijk verkeershandhavingbeleid. Het is niet wenselijk dat wegbeheerders, buiten het OM om, zelf flitspalen aanschaffen. Handhaving wordt gezien als sluitstuk. Dat betekent dat eerst ingezet wordt op het beïnvloeden van gedrag en het aanbrengen van een passende inrichting van de weg. Zodanig dat weggebruikers minder snel geneigd zijn of in staat zijn tot overtreding van de verkeersregels. Pas als is vastgesteld dat dit niet werkt en dat handhaving de enige aanpak is bij het bestrijden van verkeersonveilige situaties, kan een flitspaal een optie zijn.

Het OM gaat terughoudend om met plaatsing van flitspalen. Wanneer dit toch gebeurt, moeten in overleg met politie en het OM eerst hogere eisen aan de inrichting van de weg worden gesteld. De inrichting van de weg is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, in dit geval de provincie Gelderland.

De politie en het OM hebben onderzocht of een flitspaal op de N794 mogelijk is. Allereerst is bekeken of er daadwerkelijk een verkeersveiligheidsprobleem bestaat op de N794. Vervolgens is gekeken of de infrastructuur en de geldende maximumsnelheid passend zijn bij het wegbeeld. Tevens is het overtredingspercentage in beeld gebracht op basis van de verbaliseringslimiet. Tot slot is gekeken naar het aantal en de ernst van de verkeersongevallen over de laatste drie jaar (2010-2012), waarbij snelheid de oorzaak is. De afgelopen jaren hebben er welliswaar ernstige ongevallen plaatsgevonden, maar deze waren naar oordeel van de politie in veel gevallen niet te wijten aan de snelheid. Alles wegend wordt er voor de politie en het OM niet voldaan aan een (onveilige) situatie, die aanleiding geeft om een flitspaal te plaatsen. Hun advies is om middels infrastructurele verbeteringen de verkeersveiligheid op de rijbaan te vergroten.

3.5 Vrijliggende (brom)fietspaden en veiligheid

Het fietspad langs de N 794 is een van de drukste fietsroutes in de omgeving. Dagelijks maken 600 (brom)fietsers gebruik van het fietspad tussen Epe en Heerde. Dit zijn op een doordeweekse dag voornamelijk scholieren en in het weekend recreanten. De provincie Gelderland heeft een schoolroute-onderzoek uitgevoerd onder scholieren met de vraag welke fietspaden zij gevaarlijk/verkeersonveilig vinden. Het fietspad langs de N 794 komt in dit schoolroute-onderzoek onder scholieren als knelpunt naar voren. Dit heeft te maken met de intensiteit op de hoofdrijbaan (8.500 mvt/etmaal), de vele aansluitingen en inritten en de varkensruggen. Bovendien ligt het fietspad dicht op de hoofdrijbaan.

In totaal hebben er 29 ongevallen op de N 794 plaatsgevonden over de periode 2008-2012, waarvan 6 letselongevallen en 1 dodelijk ongeval. Bij 7 ongevallen (24,1%) was een (brom)fietsers betrokken. Dit percentage ligt ruim boven het Gelders gemiddelde over dezelfde periode (9,1%). Van deze 7 ongevallen hadden 3 ongevallen (42,9%) letsel tot gevolg bij de (brom)fietsers.

De 7 ongevallen die over de periode 2008-2012 met (brom)fietsers hebben plaatsgevonden worden veroorzaakt door de aanwezigheid van de varkensruggen (aanrijdingen door (brom)fietsers met deze varkensruggen) en door het feit dat de (brom)fietspaden te dicht op de hoofdrijbaan liggen. Hierdoor worden de (brom)fietsers over het hoofd gezien door het gemotoriseerd verkeer dat afslaat, met als gevolg een aanrijding. Eenmaal betrof het een ongeval tussen twee (brom)fietsers onderling op het (brom)fietspad, waarbij men niet kon uitwijken door de varkensruggen. Geconcludeerd kan worden dat de huidige inrichting van de N794 zorgt voor verkeersonveiligheid bij (brom)fietsers. Uit de ongevalcijfers blijkt dat maar enkele ongevallen waar alleen gemotoriseerd verkeer bij betrokken was wellicht te wijten zijn aan een te hoge snelheid, met als gevolg o.a. een aanrijding met een varkensrug. De overige ongevallen hadden een andere oorzaak, zoals het niet verlenen van voorrang (flankongevallen).

De ongevalscijfers van de N 794 zijn vergeleken met de ongevalscijfers van de overige provinciale wegen in Gelderland. Hierbij is rekening gehouden met de lengte van het wegvak en met de intensiteit (gebruik van de weg). Het risico om bij een ongeval betrokken te raken is op de N 794 tweemaal hoger dan gemiddeld in Gelderland. De kans om hierbij letsel op te lopen is bijna driemaal zo hoog als gemiddeld in Gelderland. Bovendien gebeuren er op de N 794 bijna twee keer zo veel ongevallen, waarbij tevens sprake is van letsel, dan gemiddeld in Gelderland.

Op basis van de functie van de weg, de intensiteit op de hoofdrijbaan, de uitkomsten uit het schoolroute-onderzoek, de fietsintensiteit, en de ongevallen is de conclusie dat vrijliggende fietsvoorzieningen langs de N794 noodzakelijk zijn. Ook bij een lagere maximumsnelheid verandert er niets aan de hoeveelheid fietsers en gemotoriseerd verkeer en de hoeveelheid aansluitingen en inritten. Het uitgangspunt (vrijliggende) fietspaden blijft voor de N794 daarom, ongeacht de snelheid, overeind.

3.6 Busverbinding Veluwe Sneldienst

De Veluwelijn is een hoogwaardige en vlotte openbaar vervoer verbinding van Apeldoorn naar Zwolle. De Veluwelijn rijdt met gelede bussen met een lengte van 18 meter en rijdt in de spits vier maal per richting per uur en buiten de spits twee maal per richting per uur. De N 794 maakt deel uit van de route van de Veluwelijn.

In traject 1 zijn er 2 bushaltes, namelijk de bushalte t.h.v. het politiekantoor en de bushalte nabij Dennenheuvel. Beide haltes worden maandelijks gebruikt door ongeveer 500 reizigers. Dit komt neer op 20-25 reizigers per dag per halte.

De N 794 is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Bij wegen met een gebiedsontsluitende functie is het uitgangspunt dat de bus kan halteren in een haltekom naast de rijbaan. Dit betekent dat zowel de bushaltes t.h.v. het politiekantoor als de bushaltes nabij Dennenheuvel voorzien moeten zijn van een haltekom. Gezien de hoeveelheid instappers dienen de bushaltes tevens te worden voorzien vanabri's.

4. Procedure en samenvatting aanpassingen ontwerp

Vanaf 25 juni 2013 was het mogelijk voor belanghebbenden om gedurende ruim 6 weken te reageren op het voorontwerp.

Op 3 manieren is gereageerd. Er is gereageerd als collectief door de belangengroep N794, er is individueel gereageerd en via de reactievier van de provincie.

In dit hoofdstuk worden de hoofdlijnen weergegeven van welke wijzigingen in het ontwerp worden doorgevoerd en welke procedure voor vervolgstappen zijn voorzien.

4.1 Aanpassing ontwerp: Snelheid op de Heerderweg/Eperweg

Meest opvallend is dat de indruk bestaat dat de weg breder gaat worden en daarmee als racebaan wordt aangeduid. De huidige asfaltconstructie heeft in de huidige situatie een breedte van circa 12 meter (rijbaan met fietspaden). In het ontwerp wordt dit de rijbaan teruggebracht naar maximaal 7 meter asfalt met daarnaast - waar mogelijk - groene middenbermen met vervolgens fietspaden. Waar de ruimte voor groene bermen ontbreken (met name bij woningen) wordt met een duidelijk andere inrichting en kleurschakering de rijbaan van de fietspaden fysiek gescheiden.

Door omwonenden is veelvuldig gevraagd om een lagere snelheid en snelheidsremmende maatregelen op de gehele N794. Specifiek wordt als aanpassing aangevoerd het in traject 2 handhaven van de Norelbocht. Verder worden door bewoners snelheidsremmende maatregelen of flitspalen voorgesteld. Dit verzoek is zorgvuldig gewogen en overlegd met OM, politie en gemeente.

De N794 heeft de functie van gebiedsontsluitingsweg en heeft een functie als "stroombaan voor verkeer" buiten de bebouwde kom. Op gebiedsontsluitingswegen geldt buiten de bebouwde kom een snelheidsregiem van 80 km/uur en binnen de bebouwde kom een snelheidsregiem van 50 km/uur. Op een gebiedsontsluitingsweg past geen snelheidsregiem van 60 km/uur. (Op andere functies van wegen wel, dit wordt toegelicht in hoofdstuk 3). Het verzoek om voor de gehele Heerder/Eperweg derhalve een snelheid van 60 km/uur in te stellen is niet realistisch. Aan politie en OM is aansluitend gevraagd of de snelheid op de Heerderweg permanent gecontroleerd kan worden door het plaatsen van een flitspaal/flitspalen. Hierop is negatief gereageerd. Noch het OM noch de politie wil extra controlemaatregelen op de Heerderweg (permanent) doorvoeren.

Met de gemeente Epe is vervolgens overlegd of in (een deel van) traject 1 mogelijk sprake zou kunnen zijn van een bebouwde kom inrichting. De vele inritten op dit traject ogen immers vergelijkbaar met het aansluitende stuk van de Heerderweg binnen de bebouwde kom. In dat geval zou op traject 1, een snelheidsregiem van 50 km/uur van toepassing kunnen zijn. Voor het aanpassen van de komgrens is er bij gemeente Epe geen draagvlak. De situatie ter plekke voldoet niet aan de voorwaarden van 'een bebouwde kom'.

In overleg met gemeente Epe en de politie heeft de provincie besloten om voor de bewoners en fietsers aan de Heerder/Eperweg, mede met de aanleg van vrijliggende fietspaden, de volgende snelheidsremmende maatregelen in het ontwerp uit te werken:

Traject 1

In het traject worden - mits hiervoor draagvlak - enkele snelheidsremmende maatregelen op de rijbaan uitgewerkt. Gedacht wordt aan uitbuigingen bij kruisingen (fysieke geleiders) zodanig dat de rechtstand uit de weg verdwijnt en oversteken voor langzaam verkeer (voetgangers/fietsers) tussen de fysieke geleiders beter mogelijk wordt. De rijbaan in dit traject wordt bovendien nog optisch verder versmalt. De weg wordt 6,5 m breed met aan beide zijden een (overrijdbare) goot. De uitgangspunten van een inrichting van een 80 km/u weg en een 60 km/u weg worden op die manier gecombineerd. De

effectieve snelheid op dit wegvak wordt daarmee lager. De doorstroming op de weg en voorrangssituatie (op zijwegen) blijft intact.

Traject 2

In het verder uit te werken ontwerp blijft de Norelbocht, in tegenstelling tot het voorontwerp, op zijn plaats. Dit betekent dat de huidige 'natuurlijke' remmende werking van de bocht wordt behouden. De fietspaden worden in de bocht ruim van de rijbaan gescheiden. Zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van de rijbaan komen vrijliggende fietspaden. Van de rijbaan gescheiden door een groene berm. De weg wordt in dit traject niet alleen fysiek maar ook optisch aanzienlijk smaller (de circa 12 m brede asfaltplaat in de huidige situatie wordt teruggebracht naar circa 7 a 7,5m).

Traject 3

In dit traject wordt de rijloper en rijbaan (asfaltvlak) fysiek (veel) smaller. In de huidige situatie is een asfaltplaat van circa 12 meter aanwezig, in het ontwerp wordt de rijbaan max. 7,5 m breed en sluiten groene bermen aan. De fietspaden komen achter de bomenrij. De effectieve rijloper wordt circa 7 meter. Door het veel smallere wegprofiel nodigt de weg hier minder uit (dan voorheen) voor hard rijden.

Traject 4

In dit traject wordt onderzocht – mits hiervoor draagvlak – of met het aanbrengen van een geleider ter hoogte van 'de Keet' tussen de rijbanen een middengeleider kan worden aangebracht, zodanig dat de rechtstand van de weg doorbroken wordt en fietsers/voetgangers de mogelijkheid krijgen om (beter) over te steken.

Door het aanbrengen van de geleider wordt de rechtstand van de weg doorbroken, wat een (te) hoge snelheid ook in dit wegvak gunstig zal beïnvloeden.

Ook hier zal naar maatwerk worden gezocht voor de inrichting van de weg en het fietspad.

4.2 Behoud van bomen versus vrijliggende fietspaden

In meerdere reacties is verzocht om het handhaven van het groene karakter van de weg.

De provincie wil het groene karakter van de weg zeker in acht nemen, maar het realiseren van vrijliggende fietspaden, is niet mogelijk zonder dat op plekken bomen gekapt gaan worden.

In het aan te passen ontwerp zullen de contouren welke ruimte nodig is worden aangegeven.

In een later stadium zal worden nagegaan of op meer detailniveau mogelijk bij specifieke bomen maatwerk te leveren is.

4.3 Breedte tussen rijbaan en vrijliggende fietspaden

In het voorontwerp is aangegeven dat tussen rijbaan en vrijliggende fietspaden de voorkeur uitgaat naar een groene berm van minimaal 4,5 meter. Daar waar voortuinen van woningen direct aansluiten (traject 1 en deels traject 4) is in het voorontwerp een minimale scheiding tussen rijbaan en fietspad voorgesteld in de vorm van een stoep/geleider van 1,5 meter breed. Naar aanleiding van de binnengekomen reacties met het verzoek om meer aandacht voor voetgangers en overstekende fietsers is de provincie van mening dat – mits hiervoor draagvlak – een scheiding van grotere breedte zeker wenselijk is. Door de provincie is ingeschat dat de eigen eigendomssituatie en het behoud van groen bij bewoners een hogere prioriteit heeft. In het aangepast ontwerp zal in traject 1 en 4 de scheiding tussen rijbaan en fietspad derhalve op 1,5 meter worden aangehouden (indien bewoners meer ruimte wensen, kan dit alsnog aangepast worden).

Waar een breedte van 1,5 m niet mogelijk is (vanwege gevels direct langs de weg) zal in het aangepast ontwerp meer maatwerk worden geleverd.

4.4 Inritten (en zijwegen)

De N794 is een gebiedsontsluitingsweg. Dit betekent dat het weg- en fietsverkeer moet kunnen doorstromen. Het verkeer op de Heerderweg is in de voorrang op zijwegen en inritten. Zijwegen en inritten hinderen het doorstromen van verkeer en fietsers, dan wel zijn een mogelijk punt van onveiligheid. Reden om het aantal zijwegen, dan wel de toestroom vanuit zijwegen naar de Heerderweg, waar mogelijk te beperken. Samen met de gemeente Epe zal de toestroom van verkeer uit zijwegen worden onderzocht. Indien mogelijk zal toestroom worden beperkt. Deze maatregel zal als afzonderlijke maatregel (los van het vaststellen van het ontwerp) worden uitgevoerd.

Verder wil de provincie het aantal inritten waar mogelijk terugbrengen. Daar waar inritten door particulieren op vrijwillige basis worden opgeheven, dan wel waar 2 burens, hun inritten samenvoegen tot 1 gezamenlijke inrit, wil de provincie in de definitieve planfase, bij opheffing een bonus uitreiken.

Ook zullen enkele inritten door de gevolgen van het ontwerp moeten worden verlegd. Het nader detailleren van inritten zal bij de definitieve planfase (zie schema in paragraaf 4.7) inhoud krijgen. De uitgangspunten voor nadere detaillering houden ondermeer in dat bij voorkeur inritten aan weerszijden van de weg recht tegenover elkaar komen te liggen. Zodanig dat het oversteken voor (brom)fietsers etc. makkelijk wordt. Verleggen of aanpassen van inritten kan alleen als er draagvlak en afstemming is – tussen bewoners onderling - op vrijwillige basis.

Voor wat betreft de aansluiting van de Badweg zal in overleg met de gemeente worden onderzocht of aanpassing van de zijweg (irt de nabije woning) mogelijk is.

4.5 Parkeren Dennenheuvel

Naar aanleiding van de inspraakreactie(s) zal, conform inmiddels mondeling gemaakte afspraken, in een aangepast ontwerp bij Dennenheuvel worden uitgegaan van parkeren waar mogelijk aan de voorkant en een evenwichtige verdeling van (parkachtige) parkeerplaatsen aan beide zijkanten. Nadere uitwerking is een punt van aandacht en hierover zijn afspraken gemaakt.

4.6 Keuze asfalt en markering (incl. inhaalverbod)

Meerdere belanghebbenden hebben gevraagd om 'stil asfalt' dan wel een inhaalverbod (dubbele streep) op trajectdelen.

Voor wat betreft 'de belijning' zal dit na vaststelling van het ontwerp nader worden uitgewerkt (=tevens afhankelijk hoe in traject 1 en 4 de geleiders tussen rijbaan wordt vormgegeven). Er is dus nog geen uitspraak te doen over het wel of niet instellen van een (gedeeltelijk) inhaalverbod.

Voor wat betreft de keuze van al dan niet stiller asfalt, wordt hierin een nadere afweging gemaakt, zodra het ontwerp definitief is en concrete uitvoering in zicht komt. Er is dus nog geen uitspraak te doen over het al dan niet aanbrengen van stiller asfalt.

Naar aanleiding van enkele klachten over trillingen zal komend najaar/winter nader onderzoek plaatsvinden naar de opbouw en structuur van de Heerderweg. Indien hieruit volgt dat de constructie van de weg tot (extra) klachten leidt, zal worden overwogen extra maatregelen of aanpassingen te treffen.

4.7 Procedure (en reacties-mogelijkheden)

Als provincie hebben wij een voorontwerp bekend gemaakt en aansluitend heeft de gemeente Epe een voorontwerpbestemmingsplan vastgesteld. Het vervolgproces is op hoofdlijnen als volgt:

Planning en procedures N794 Heerder/Eperweg (**vet gedrukt - waar we nu staan**)

Wanneer	Wat	Reactie
Medio okt.	Reactienota provincie	
okt.-november	Wegontwerp en bestemmingsplan aanpassen	
medio november	Algemene toelichting op aanpassingen ontwerp door provincie (nav Belangengroep N794)	
eind 2013	Presentatie (aangepast) wegontwerp N794 door Provincie	Inloopavond Reactie naar provincie
eind 2013	Vaststellen Ontwerp bestemmingplan N794 door Gemeente (incl. reactienota gemeente)	Inspraak mogelijk Reactie naar gemeente
2014	Gemeenteraad stelt bestemmingsplan vast	Beroep mogelijk bij Raad van State
januari – voorjaar 2014	Uitwerken defintief ontwerp met details op inritten en groen door Provincie	In overleg met bewoners
2014/2015	Grondverwerving	
2015/2016	Start aanleg/uitvoering	