

Uitgangspunten en stappen naar een aangepast plan Heerderweg 2016



Heerderweg N794 - Epe

GS-besluit: vervolg aanpak Heerderweg

31 mei 2016

Voorstel vervolg na de verkeersveiligheidsaudit

1. INLEIDING

De provincie Gelderland heeft de afgelopen jaren het proces doorlopen om te komen tot een plan tot herinrichting van de N794 tussen Epe en de A50. Belangrijkste onderdeel van de bestuurlijke opdracht was de realisatie van vrijliggende fietspaden langs dit deel van de N794. In 2014 was het provinciale plan, het definitieve ontwerp, gereed en is het bestemmingsplan vastgesteld. Het provinciale ontwerp gaat wel ten koste van een groot aantal bomen langs de N794.

In 2015 kwam er weerstand tegen het provinciale ontwerp vanuit verschillende richtingen c.q. belangengroepen, vanwege de aanvragen van de omgevingsvergunningen kap. Belangengroepen, verenigd onder OME (Ons Mooi Epe) zijn van mening dat de herinrichting, met vrijliggende fietspaden, mogelijk is zonder de kap van veel bomen.

Naar aanleiding van de weerstand is bestuurlijk opdracht gegeven om medewerking te verlenen aan het uitwerken van de ideeën van OME in een variant op het provinciale plan voor de herinrichting van de N794.

Door aansluitend beide plannen (het provinciale plan en de variant) te laten beoordelen op het aspect verkeersveiligheid was de verwachting c.q. hoop een keuze te kunnen maken uit beide plannen. Hiervoor is een zogeheten Verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd door het onafhankelijke adviesbureau Goudappel Coffeng.

Deze notitie gaat in op:

- De hoofdconclusies uit de Verkeersveiligheidsaudit.
- De doelen en uitgangspunten voor de uitwerking van een aangepast plan 2016.
- De maatvoering voor het aangepast plan 2016.
- Stappen, de communicatie en de planning.

2. BELANGRIJKSE CONCLUSIES UIT DE VERKEERSVEILIGHEIDSAUDIT

De belangrijkste conclusies uit de Verkeersveiligheidsaudit als uitgevoerd door Goudappel Coffeng worden onderverdeeld in verschillende paragrafen. Getracht is het te beperken tot de hoofdlijnen om de leesbaarheid van deze notitie te vergroten.

Voor zowel het ontwerp van de provincie als de variant OME is uitgegaan van een onderverdeling van het wegvak Epe-A50 in 4 trajecten, te weten



Afbeelding 1; De 4 trajecten binnen het wegvak Epe – A50

- Traject 1: Van komgrens Epe tot het begin van de Norelbocht)
Veel woningen en bij komingang bomen langs de weg
- Traject 2: Begin Norelbocht) tot het einde van de Norelbocht)
Twee scherpe bocht(en) met bos en relatief weinig woningen
- Traject 3: Van einde Norelbocht) tot de watergang Molenbeek
Open landschap, met bomenrij en relatief weinig woningen
- Traject 4: Van watergang Molenbeek tot de aansluiting op de A50
Versteend gebied met veel bebouwing/infrastructuur

2.1 Conclusie wegcategorisering en Vmax o.b.v. de audit

Voor de wegcategorisering en de maximaal toegestane snelheid (Vmax) op het traject N794 tussen Epe en de A50 geldt het volgende:

- Huidige situatie:
 - Wegfunctie GOW (GebiedsOntsluitingsWeg), Vmax 80 km/u
 - M.u.v. traject 2 (Norelbochten) met een adviessnelheid van 60 km/u
- Ontwerp provincie:
 - Wegfunctie GOW en een Vmax van 80 km/uur
 - M.u.v. traject 2 (Norelbochten) met een Vmax van 60 km/uur
- Ontwerp OME:
 - Wegfunctie 'Grijze Weg' en een Vmax van 60 km/uur
- Verkeersveiligheidsaudit Goudappel Coffeng:
 - Wegfunctie GOW, met voor de trajecten 1,2 en 4 een Vmax van 60 k/uur
 - Alleen voor traject 3 een Vmax van 80 km/uur

Enerzijds wordt door Goudappel Coffeng op basis van de audit de provincie gevolgd voor wat betreft de wegfunctie GOW, anderzijds wordt voor de trajecten 1, 2 en 4 de Vmax van 60 km/uur van OME gevolgd. Goudappel stelt dat op een groot deel van de onderzochte trajecten (1, 2 en 4) weg én omgeving een lagere rijsnelheid dan 80 km/h noodzakelijk maken om de potentiële conflicten in aantal en ernst te beperken.

Goudappel Coffeng adviseert de wegfunctie GOW, met een Vmax van 60 km/u voor de trajecten 1, 2 en 4. Alleen voor traject 3, tussen de Norelbocht en de watergang Molenbeek wordt een Vmax van 80 km/u geadviseerd.

2.2 Conclusie wegprofiel en wegbeeld op basis van de audit

Goudappel Coffeng geeft in de resultaten een richting aan voor de naar hun mening juiste inrichting van de weg, puntsgewijs weer te geven als:

- Voor alle trajecten de voorkeur van een 'GOW-inrichting'. Dit houdt in dat een dubbele asmarkering met kantmarkering of vergelijkbaar gewenst is.
- Voor de trajecten 1, 2 en 4 de Vmax van 60 km/u een minimaal profiel in combinatie met een beperkt aantal snelheidsremmende voorzieningen.
- Het minimale profiel mag geen stapeling worden van minimale maten voor het totale profiel van wegbreedte, berm en (brom)fietspaden.
- Als wegbreedte voor de 60 km/u delen een breedte van 6,5 meter exclusief redresseerstrook (zie bijlage 3 van het rapport) en bermbreedte van 1,5 meter.
- Voor de (brom)fietsvoorzieningen een voorkeursbreedte van 3 meter. Deze breedte met name waar mogelijk.

Goudappel Coffeng adviseert de inrichting van een GOW, ook op de delen met een Vmax van 60 km/u. Dit houdt in een minimaal wegprofiel op de 60 km/u delen met een dubbele asstreep en kantmarkering of gelijkwaardig. Het stapelen van minimale maten in het gehele wegprofiel wordt als niet gewenst gezien.

2.3 Conclusie ten aanzien van hoe om te gaan met bomen en de audit

Goudappel Coffeng heeft geconstateerd dat in de ontwerpen van de provincie en variant OME een principieel verschillende insteek zit voor het omgaan met bomen. Dit geldt met name voor wat betreft het gewenste uitzicht bij de zijwegen en de obstakelvrije ruimte ten opzichte van de rijbaan en het fietspad. Goudappel Coffeng stelt dat voor wat betreft de bomenkap:

- Het voor de veiligheid van het autoverkeer niet nodig is bomen te kappen langs de rijbaan. Een eis aan de obstakelvrije ruimte wordt hiermee losgelaten.
- Het toepassen van een stopstreep de eis aan de zichthoek gunstiger maakt.
- Vanuit de (brom)fiets een obstakelvrije (schrik-) ruimte van 0,5 meter uit het (brom)fietspad voldoende is.

Goudappel Coffeng concludeert dat een obstakelvrije ruimte langs de rijbaan geen voorwaarde is, de zichthoek mag worden gebaseerd op een stopgebod vanuit de zijweg en langs het (brom)fietspad de vrije ruimte slechts 0,5 meter hoeft te zijn.

2.4 De audit en de conclusie ten aanzien van overige zaken

Los van de snelheidskeuze en interpretatie daarvan heeft Goudappel Coffeng de volgende aanbevelingen:

1. Toepassen van plateaus bij de fietsoversteken over de zijwegen zoals in het ontwerp van OME is opgenomen.
2. In overleg met bewoners streven naar voldoende zicht vanuit de inritten.
3. Verbreden van de middengeleiders bij, in ieder geval de drukste oversteekpunten, om fietsers een volwaardig steunpunt te bieden.
4. Uitwerken van een veilige manier van het aanbieden van vuilnis.

Ten aanzien van de specifieke opmerkingen van de auditor op het provinciale plan waar de code EA is aangegeven is in bijlage 1 opgenomen hoe de opmerkingen integraal zijn overgenomen of uitgewerkt in het aangepaste plan.

3. AANGEPAST PROVINCIAAL ONTWERP, DOELEN EN UITGANGSPUNTEN

Over de Verkeersveiligheidsaudit zijn gesprekken gevoerd met onder meer OME en de gemeente Epe. De conclusie is dat OME en de provincie gescheiden hun ontwerpen op basis van de audit gaan aanpassen. Op het moment van overleg tussen OME en de provincie, geldt dat er voor OME nog te weinig inzicht was in het effect van de aanpassingen die de provincie op dat moment voor ogen had en heeft toegelicht.

Op basis van de Verkeersveiligheidsaudit is door de provincie opnieuw gekeken naar de doelen en uitgangspunten, om op basis hiervan een aangepast ontwerp te kunnen uitwerken. Aansluitend wordt op hoofdlijnen hierop ingegaan.

3.1 De te stellen doelen aan de herinrichting

De herinrichting van de Heerderweg is erop gericht om een aantal doelen te realiseren. Deze doelen zijn getoetst aan de audit en geconcludeerd wordt dat bijstelling hiervan niet nodig is. Deze doelen zijn:

- Het aanleggen van een vrijliggend fietspad (waar mogelijk) ten behoeve van de veiligheid van de fietsers.
- Een duurzame, veilige en toekomstgerichte weg.
- Betere oversteekbaarheid (toegevoegd door aanwonenden in 2013/2014).
- Landschappelijke inpassing, rekening houdend met het groene karakter.
- Waterdoelen: betere toekomstvast afwatering.

De provinciale doelstellingen behoeven geen bijstelling n.a.v. de audit.
--

3.2 De uitgangspunten voor het op te stellen aangepast ontwerp

Op basis van de verkeerveiligheidsaudit, de doelen en het voortraject zijn de aansluitend beschreven uitgangspunten als basis genomen voor het aangepaste ontwerp.

- Aanpassingen moeten binnen het vigerende bestemmingsplan mogelijk zijn.
- Voor de trajecten 1, 2 en 4 wordt het ontwerp gebaseerd op een Vmax van 60 km/uur, voor traject 3 op een Vmax van 80 km/uur.
- De provincie baseert de wegprofielen op resultaten uit de audit.
- De toekomstige fietsvoorziening wordt voor wat betreft de breedte gebaseerd op de resultaten uit de audit.
- Als materiaalkeuze voor de vrijliggende fietsvoorziening wordt in principe gekozen voor Easypath elementen (of vergelijkbaar), waardoor de keuze voor de breedte van het fietspad beperkt blijft uit de maten van 2,0, 2,5 en 3 meter. De keuze van het materiaal is gebaseerd op de uitneembaarheid van het element, wat van belang is gezien de aanwezigheid van kabels en leidingen en het behoud van (de wortels van) bomen.

- Het aangepast ontwerp moet waar mogelijk voldoen aan de eisen en de wensen van de hulpdiensten en de vervoerders. Opgemerkt wordt dat concessies worden gevraagd, bijvoorbeeld ten aanzien van de gewenste snelheidsremmende voorzieningen.
- In het aangepast ontwerp blijft de provincie verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid van aanwonenden afwegen. Ook ten aanzien van deze aspecten is het de vraag in hoeverre er draagvlak komt voor snelheidsremmende voorzieningen.
- De provincie is verantwoordelijk voor bermbeheer en wegonderhoud, een aspect waar in principe voorwaarden aan het ontwerp uit voortvloeien. Zo geldt bijvoorbeeld dat de bermen vanuit oogpunt van een groen bermbeheer minimaal 1,5 meter moeten zijn willen ze groen beheerbaar zijn. Smallere bermen worden – in principe – verhard (of halfverhard met grasbetonstenen).
- De provincie is verantwoordelijk voor goed waterbeheer op de weg, het fietspad en de aansluitingen. Niet uitgesloten kan worden dat in het kader van noodzakelijke voorzieningen voor de afvoer van water, conform richtlijnen en wetgeving en vanuit goed beheer, hiervoor (extra) bomenkap nodig is.
- Het plangebied is aangepast. Op 12 april 2016 is het deel van het plan wat binnen de bebouwde kom komt, overgedragen aan de gemeente Epe. De uitwerking van het aangepaste plan provincie begint bij de kruising met De Loreley.
- We respecteren de grenzen en richtlijnen in kader van de EHS.

De provinciale uitgangspunten voor het aan te passen ontwerp zijn bijgesteld op basis van de audit. Uitgangspunten als vastgesteld bestemmingsplan, eerdere afspraken met aanwonenden en goed waterbeheer zijn blijven staan.

3.3 De uitgangspunten ten aanzien van het behoud van bomen

Met betrekking tot het bepalen van het moment van noodzaak om een boom te kappen c.q. de mogelijkheid om een boom te behouden, volgen onderstaand hiervoor de uitgangspunten.

- De afstand van kant fietspad tot de stam van de boom wordt minimaal 0,5 meter.
- Voor de zichtlijn vanuit een zijweg, gaan we uit van 60 km per uur op de hoofdrijbaan en een stilstaande auto in de zijweg (stopgebod).
- Waar afspraken voor kap liggen met particuliere eigenaren wordt in overleg gekeken of de voorziene kap kan worden beperkt.
- We passen, waar mogelijk, specifiek maatwerk toe bij enkele bijzondere bomen. Voor het vaststellen van deze bomen, overleggen we met bewoners, betrokkenen en de gemeente. Ook bij specifiek maatwerk doen we een veiligheidstoets. Voor beeldbepalende bomen geldt de afweging om mogelijk af te wijken van een minimale afstand van 0,5 meter van het fietspad of er voldoende (veilige) ruimte aanwezig is aan de andere zijde van het fietspad. (vanwege de kwetsbare wortelzone is de aanleg van een fietspad dicht op de boom zeer kritisch).
- Bij inritten wordt in overleg met de eigenaar bepaald of de kap van een boom wordt doorgezet. In principe zijn bestaande afspraken leidend.
- Daar waar we naast het fietspad of voor voorzieningen graven blijven we met het instellen van een bomenwacht de wortels zoveel mogelijk beschermen.

- De provincie bepaalt in overleg met de nutsbedrijven waar voor kabels en leidingen gegraven moet worden. Hierbij wordt met een kritische blik gekeken of behoud van bomen mogelijk is. Niet uitgesloten is dat hierdoor in traject 1 bomenkap noodzakelijk zal blijken. Dit is niet op voorhand in te schatten.

De provinciale uitgangspunten ten aanzien van het behoud van bomen zijn aangepast op basis van de audit. Uitgangspunten als bestaande afspraken met bewoners en bomenwacht zijn blijven staan.

3.4 Laanstructuur bomen en herplant

De Provincie wil de (laan)structuur verbeteren waar het kan. Dit is een punt van overleg. Dit kan ook gefaseerd als dit leidt tot behoud van bomen. Wel moet dit veilig. Bij de herplant kiezen we voor forsere bomen. Hierin was voorzien in een omtrek van 0,35 meter.

Voorzien is in “beluchten” (ploffen) grond voor herplant vanwege de verdichte grond. In onze visie moeten we een slechte rij bomen in een keer vervangen. Dan wordt de nieuwe rij in de toekomst weer van gelijke grootte en uitstraling. Maar dit is een punt van overleg. We kunnen dit ook gefaseerd doen.

Voor het verbeteren van de laanstructuur wordt afgeweken van de eerdere planvorming. Het behoud van bomen is mede leidend.

3.5 Specifieke afspraken met eigenaren / gemeente

Er zijn afspraken met diverse eigenaren. Zie hiervoor ook paragraaf 3.3, met het voorstel hoe hier in principe mee om te gaan. Specifiek worden, gezien de impact op met name bomen, de volgende afspraken benoemd:

- Met hotel Dennenheuvel en De Ontmoeting. Dennenheuvel heeft een herinrichtingplan. De Ontmoeting wil bij deels kap voor haar eigendom, op haar eigen terrein een nieuwe laanstructuur. Ook hier ligt een herinrichtingsplan waar overeenstemming over is. Geverifieerd wordt of deze wens is blijven staan. Indien dit zo is respecteren we deze afspraken.
- Er zijn ook een aantal eigenaren die op eigen terrein willen kappen. Ook dit checken we nog na uitwerking van het aangepaste plan.
- De gemeente pakt de kommaatregel en de maatregelen binnen de bebouwde kom aan, evenals de gezamenlijke waterafvoer voor ook het provinciale plandeel in traject 1 van de Heerderweg. De uitvoering hiervan start deze zomer. Met de gemeente is afgesproken dat de maatregelen worden uitgevoerd tot de nieuwe komgrens en de provincie de maatregelen aansluitend in haar werk uitvoert.

- Gezamenlijk wordt gezocht naar het combineren van een passende snelheidsremmende maatregel voor de overgang van de snelheid 50/60 km.

Bestaande afspraken zijn leidend, maar worden voor heroverweging voorgelegd. De gemeente voert na de zomer 2016 de kommaatregel, inclusief opschuiven komingang uit. Eén snelheidsremmende maatregel in combinatie met een snelheidsverlaging op het provinciale plandeel en bij de komingang wordt gezamenlijk opgepakt.

3.6 Vergunningen en meldingen kap

Uit de hoofdlijnen van het aangepaste plan presenteert de provincie op de informatieavond op 1 juni 2016 het aantal te verwachten te kappen bomen per traject. Hierbij wordt onder meer onderscheid gemaakt tussen:

- Noodzakelijk te kappen bomen op basis van de herinrichting Heerderweg.
- Te kappen bomen op particulier terrein.
- ‘Kritische’ bomen. Dit zijn met name de bomen waarbij het fietspad boven de kwetsbare wortelzone van bomen komt te liggen of graafwerkzaamheden voor afwatering etc. plaatsvinden.¹

Voor de bomen onder de omgevingswet (is in traject 1) reeds vergunning verleend. Voor de overige bomen die onder de Boswet vallen zal een melding worden gedaan, van zowel de “bomen die zonder meer gekapt” moeten worden én de bomen die mogelijk gekapt worden (kritisch).

Daar waar het niet nodig blijkt, kapt de provincie niet. De eerste fase kap (zonder meer) wordt uitgevoerd voordat wordt gestart met de herinrichting, de tweede fase tijdens de herinrichting als dit noodzakelijk blijkt. Dit betreft de bomen waar op basis van het oordeel van de boomdeskundige van de provincie daadwerkelijke (aanzienlijke) schade zal ontstaan en er dus een risico ontstaat.

De bomenkap zal als volgt plaatsvinden:

- Kap voor herinrichting van de noodzakelijk te kappen bomen.
- Kap van de kritische bomen wanneer dit noodzakelijk blijkt tijdens de verdere uitwerking van het plan op basis van het oordeel van concrete gegevens.
- Tijdens de uitvoering op advies van de bomenwacht (risico veiligheid).

¹ Of bomen die voor een inrit staan en voorheen was bepaald dat ze vanwege het zicht van de eigenaar weg zouden gaan. Eigenaren hebben hier inbreng.

4. MAATVOERING VOOR HET AANGEPASTE PLAN

Zoals eerder aangegeven, geeft de audit een richting aan voor de maatvoering van het wegprofiel. Aangezien de te kiezen maatvoering mede bepalend is voor het aantal noodzakelijk te kappen bomen, volgen in dit hoofdstuk deze aspecten. Getracht wordt ook hier op hoofdlijnen te blijven, echter is een detaillering een enkele keer gewenst. Dit aangezien het behoud van bomen afhankelijk kan zijn van bijvoorbeeld het al dan niet toerekenen van 30 cm redresseerstrook (ruimte naast de weg) aan de berm.

Feit is dat lang gediscussieerd kan worden over welke breedte nu minimaal nodig is. Deze heeft zeker ook een relatie met de bermbreedte. Hierover is ook met Goudappel Coffeng gesproken. OME hanteert een minimale wegbreedte van 6,5 meter, ook daar waar de weg is opgesloten tussen verhoogde betonbanden, daar waar Goudappel Coffeng stelt dat dit de maat is exclusief redresseerruimte (bijlage 3 van de audit). Daarnaast stelt Goudappel Coffeng dat een minimale maatvoering voor een GOW gewenst is om de Vmax van 60 km/u ook tot een logisch gevolg te maken. Deze maatvoering wordt dan gecombineerd met snelheidsremmende maatregelen.

Het provinciale ontwerp gaat op basis van de audit in de basis uit van:

- Een rijbaan van in totaal circa 6,8 meter voor alle trajecten. Dit voldoet aan de opmerking van Goudappel Coffeng voor wat betreft dit aspect en is conform de provinciale eis van de provincie aan de minimale maatvoering voor een GOW.
- Een rijstrookbreedte, exclusief markering, van 2,75 meter voor alle trajecten. Het is dus de rijstrook tussen de markering of verhogingen in.
- Een bermbreedte van minimaal 1,5 meter voor de 60 km/uur trajecten 1, 2 en 4. Hierbij mag gerekend worden vanaf de buitenkant asfaltverharding; de 30 cm redresseerruimte in beton mag met de berm worden meegerekend. Dit conform het overleg hierover met Goudappel Coffeng.
- Waar, met name op traject 1 en deels traject 4, wordt gekozen voor een opsluiting van de rijbaan door een verhoogde betonband, geldt dat de breedte binnen deze betonbanden 6,8 meter dient te zijn. Dit aangezien de redresseerstrook binnen de betonbanden beschikbaar moet zijn.
- Een bermbreedte van minimaal 2 meter en bij voorkeur 2,5 meter of meer voor het 80 km/traject, traject 3. Dit zowel vanuit verkeersveiligheid als vanuit de wens voor het oplossen van tevens het waterprobleem in het begin op dit wegvak.
- Een voorkeursbreedte van 3 meter waar mogelijk van het (brom)fietspad.
- Een obstakelvrije ruimte naast het (brom)fietspad van 0,5 meter. Dus minimaal ook 0,5 meter tussen erfgrens en (brom)fietspad of stam boom tot (brom)fietspad.

De provincie conformeert zich aan de richting die Goudappel Coffeng geeft voor het wegprofiel. Dit voor zowel het wegprofiel, de bermbreedtes, de breedte van het (brom)fietspad en de obstakelvrije ruimte.

4.1 Traject 1 (60 km/u), kom Epe tot Norelbocht

Uitgangspunten traject 1

- Minimaal een wegbreedte van 6,80 m tussen verhoogde betonbanden.
- Rijloper van 2,75 meter.
- Licht verhoogde overrijdbare middenberm van circa 1 meter.
- Tussenberm (tussen rijbaan en fietspad) van circa 1,5 meter, eventueel inclusief verhoogde betonband.
- Fietspadbreedte variërend van 2,0 tot 2,5 meter:
 - Eerste deel noord- en zuidzijde 2 meter
 - Na Dennenheuvelweg-Feithenhofweg noordzijde 2,5 en zuidzijde 2 meter
 - Na de Hoefijzerweg (of inrit Bijsterbosch) is het fietspad aan noord- en zuidzijde 2,5 meter
- Obstakelvrije zone minimaal 0,5 meter vanuit kant fietspad.

Dit wegvak sluit aan op de nieuwe komgrens van de gemeente Epe, gelegen net voorbij de Eperheemweg. Het begin van het provinciale fietspad kent een breedte van slechts 2 meter, maar sluit daarmee aan op het fietspad vanuit de kom Epe van 2 meter. Conform het advies van Goudappel Coffeng wordt het fietspad breder uitgevoerd vanaf de Dennenheuvelweg.

Het opsluiten van de weg in verhoogde betonbanden en de licht verhoogde middenberm is afgestemd op het totale wegbeeld c.q. verkeersbeeld. Dit geldt ook voor de toegepaste weg- en bermbreedte. Met deze maatvoering wordt de bomenkap in traject 1 beperkt tot 24 noodzakelijk te kappen bomen en 48 kritische bomen (bomenwacht en indien noodzakelijk kap). Mogelijk wordt door uit te werken plannen voor waterproblematiek het aantal kritische bomen verhoogd met 8.

Verdere bijzonderheden in het aangepaste ontwerp:

- Een plateau op het kruispunt Eperheemweg-Chris Lanooyweg (voor de komingang) ter hoogte van de Loreley.
- Een langgerekt plateau voor hotel Dennenheuvel, als onderdeel van het totale wegbeeld/omgeving en ter accentuering van de Vmax van 60 km/u.
- Ter hoogte van de Burg. Diepenhorstlaan extra verkeersdruppels met een fietsoversteek en een aangepaste verkeersdruppel ter hoogte van de Norelweg (opgemerkt wordt dat deze eerst ter hoogte van de Vijfpotenweg weg was gepland maar is verschoven).

Door met name het terugbrengen van de breedte van het fietspad op dit deel wordt het aantal te verwachten te kappen bomen beperkt. De breedte van het fietspad sluit aan op het fietspad binnen de bebouwde kom en voldoet aan de uitgangspunten.

4.2 Traject 2 (60km/u), Norelbochten tot kruispunt Vemdeweg

Uitgangspunten traject 2

- Minimaal een wegbreedte van 6,80 meter, inclusief de redresseerstrook.
- Rijloper minimaal van 2,75 meter, ter plaatse van de bochten door noodzakelijke bochtverbreding breder.
- Asmarkering, dubbele asstreep (10-10-10) en kantmarkering van 10.
- Tussenberm van minimaal 1,5 meter, inclusief 30 cm redresseerstrook in beton.
- In de Norelbochten dient minimaal een berm van 2.50 meter te worden aangehouden ter plaatse van de fietsoversteek naar de Norelweg.
- Fietspadbreedte variërend van 2,5 tot 3 meter:
 - Na Vijfpotenweg aan noordzijde 3, aan zuidzijde 2,5 meter
 - Na Norelweg aan noord- en zuidzijde 3 meter
- Obstakelvrije zone 0,5 meter vanuit kant fietspad.

De brede fietspaden, 2,5 tot 3 meter, voldoen aan de voorkeur van als aangegeven door Goudappel Coffeng. De verbreding leidt hooguit tot een zeer beperkte toename van het aantal te kappen bomen.

In het ontwerp is ter hoogte van de Vemderweg een plateau opgenomen.

Voorgesteld wordt om op deze locatie de overgang van 60 naar 80 km/uur te laten plaatsvinden. Goudappel Coffeng benoemt hier als locatie de inrit van huisnummer 70. Deze mening wordt niet gedeeld. Juist het wegvak tussen de Vemderweg en huisnummer 70 kent (nagenoeg) geen conflicten.

Het aantal te kappen bomen op traject 2 bedraagt 43 noodzakelijk te kappen bomen en 35 kritische bomen (bomenwacht en indien noodzakelijk kap).

Wegvak 2, het wegvak met de Norelbochten, krijgt voor een deel fietspaden van 3 meter, meer dan in het oorspronkelijk plan. De rijbaanbreedte voldoet, evenals de bermbreedtes aan de eisen gesteld aan de Vmax. Het aantal te kappen bomen is mede een gevolg van benodigde bochtverbreding en fietsoversteekvoorziening.

4.3 Traject 3 (80 km/u), kruispunt Vemdeweg tot aan watergang Molenbeek

Uitgangspunten traject 3

- Minimaal een wegbreedte van 6,85 meter, inclusief de redresseerstrook.
- Rijloper minimaal van 2,75 meter.
- Asmarkering, dubbele asstreep (15-15-15) en kantmarkering van 15.
- Tussenberm van minimaal 2 meter, inclusief 30 cm redresseerstrook in asfalt.
- Fietspadbreedte 2,5 tot 3 meter:
 - Na Venderweg aan noordzijde 2,5 en zuidzijde 3 meter
 - Na huisnummer 51 aan beide zijden 3 meter
 - Vanaf kruispunt Badweg-Adelaarsweg noordzijde 3 en zuidzijde 2,5 meter
- Obstakelvrije zone 0,5 meter vanuit kant fietspad.

In het ontwerp is de breedte van het fietspad en de berm tot huisnummer 51 versmald naar respectievelijk 2,5 (aan noordzijde) en 2 meter. Dit is noodzakelijk om de sloot aan de noordzijde, onderdeel van de EHS, te behouden (en hiermee de bijzondere diersoort die hier ten tijde van de onderzoeken in het kader van het bestemmingsplan zijn opgemerkt).

Het wegprofiel en wegbreedte wijken af door de bredere markering, een bredere berm en een redresseerstrook in asfalt in plaats van beton. De eerdere geplande asverspringing voor dit deel is losgelaten, om met name aan de zuid zijde een groot aantal bomen te kunnen behouden.

Het aantal te kappen bomen op traject 3 blijft nu beperkt tot 34 noodzakelijk te kappen bomen en 78 kritische bomen (bomenwacht en indien noodzakelijk kap).

Wegvak 3, het 80 km/uur deel tussen de Norelbochten en watergang Molenbeek, krijgt voor een groot deel fietspaden van 3 meter, meer dan in het oorspronkelijke plan. De rijbaanbreedte voldoet, evenals de bermbreedtes aan de eisen gesteld aan de Vmax. Het aantal te kappen bomen is beperkt door het niet toepassen van de asverspringing, mogelijk gemaakt door de smallere berm.

4.4 Traject 4 (60 km/u), watergang Molenbeek tot aansluiting A50

Uitgangspunten traject 4

- Minimaal een wegbreedte van 6,80 meter tussen verhoogde betonbanden.
- Rijloper van 2,75 meter.
- Licht verhoogde overrijdbare middenberm van circa 1 meter.
- Tussenberm (tussen rijbaan en fietspad) van circa 1,5 meter, eventueel inclusief verhoogde betonband.
- Fietspadbreedte variërend van 2,0 tot 2,5 meter (lokaal 3 meter bij fietsoversteek)
 - Na watergang Molenbeek aan noordzijde 2,5 en zuidzijde 2 meter
- Obstakelvrije zone 0,5 meter vanuit kant fietspad.
- Ballustrade of afscheiding ter hoogte van watergangen langs fietspad (conform advies Goudappel Coffeng).

Traject 4 heeft in principe een zelfde weginrichting als traject 1. De trajecten zijn vergelijkbaar, tot aan watergang Molenbeek. De beperkte fietsbreedte van 2 meter aan de zuidzijde is mede noodzakelijk door de hoogteverschillen met de aanliggende percelen.

Bomenkap speelt op dit traject in mindere mate, gezien het beperkt aantal te kappen bomen. Het betreft hier 4 noodzakelijk te kappen bomen en 11 kritische bomen.

Kritische noot:

Het verdient aanbeveling te overwegen de overgang van 60 km/u naar 80 km/uur tussen traject 3 en 4 te verplaatsen van de watergang Molenbeek naar het kruispunt met de Badweg-Adelaarsweg. De mening van Goudappel Coffeng wordt ook hier niet gedeeld.

Tussen de watergang Molenbeek en het kruispunt Badweg-Adelaarsweg is sprake van meerdere uitritten, onder meer van het Chinese restaurant. Pas na dit kruispunt is naar mening van de verkeerskundige visie van de provincie echt sprake van een veranderend wegbeeld. Aangezien het advies echter is dat we de audit integraal volgen houden we de begrenzing in de audit aan.

Wegvak 4, tussen watergang Molenbeek, krijgt een vrijliggend fietspad tussen de 2 en 2,5 meter. Het aantal te kappen bomen is op dit deel beperkt.

4.5 Totaaloverzicht bomenkap en kritische bomen

Voor het overzicht is in de aansluitende tabel een totaal overzicht opgenomen van de noodzakelijke bomenkap, met een onderscheid naar reden c.q. locatie.

Traject	Kappen	Kritisch ivm wortelzone	Kritisch ivm afwatering	Dennen- heuvel	St. Ontmoeting	Particulier terrein
Gemeente	10	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
1	24	48	8	63	nvt	nvt
2	43	35	nvt	nvt	35	nvt
3	34	78	17	nvt	nvt	6
4	4	1	10	nvt	nvt	nvt
Totaal	115	162	35	63	35	6

De noodzakelijke kap blijft bij een eerste grove uitwerking van het aangepaste plan op hoofdlijnen beperkt tot circa 115 bomen, waarvan 10 binnen het werktein valt welke is overgedragen aan de gemeente (komingang). Het aantal kritische bomen komt in totaal op 197 bomen, waarvan 162 ten gevolge van ontwerpkeuzes. De waterproblematiek op deze weg is een bekend probleem, en moet in het kader van een duurzaam ontwerp worden meegenomen. Hier is het discutabel of ze bij graafwerkzaamheden daadwerkelijk kunnen blijven behouden. Voor iedere kritische boom wordt uitgegaan van een kapvergunning of melding kap, maar vindt alleen dan kap plaats indien dit ook noodzakelijk blijkt. Voor de kritische bomen wordt een bomenwacht ingesteld.

Samenvatting aangepast plan in relatie tot impact op bomen

Met de maatvoeringen voor het aangepaste plan verwachten wij op basis van de huidige stand van zaken dat circa 220 bomen gerooid moeten worden. Hiervan staan er ongeveer 100 op particulier eigendom.

Voor 200 extra bomen schatten we in dat het behoud kritisch tot zeer kritisch is. Dit heeft ondermeer te maken met noodzakelijke graafwerkzaamheden in de kwetsbare wortelzone.

Voor de uitvoering en de kapaanvraag wordt daarom uitgegaan van maximaal 420 (= 220 + 200) te rooien bomen, maar voor de kritische bomen gaan wij er in de uitvoering veel aan doen, om waar mogelijk deze echt te behouden.

Door het instellen van een bomenwacht en extra maatregelen verwachten wij dat we veel van deze 200 bomen kunnen sparen.

4.6 Conclusie maatvoering bermen in relatie tot bomen (en grondeigendom)

Deze uitgangspuntennotitie is gebaseerd op wat minimaal nog past binnen de voorwaarden voor een veilige weg en fietspaden. Binnen de grenzen van wat nog kan. Hierbij is – op basis van de huidige inzichten – maximaal rekening gehouden met bomen. Zelfs het afwaarderen van de snelheid op deze gebiedsontsluitingsweg is uit de audit overgenomen, wat afwijkend is voor ons Gelders beleid. Nog verder minimaliseren is vanuit veiligheid niet verantwoord. Indien deze uitgangspunten voor aanpassing van het plan maatschappelijk niet verantwoord zijn in relatie tot de bomen, adviseren wij om af te zien van een aanpassing van de Heerderweg en in 2017 over te gaan tot het uitvoeren van alleen groot onderhoud. Bij een volgende groot onderhoudsperiode (circa 9 jaar later) kan overwogen worden de situatie opnieuw te heroverwegen. De gronden voor vrijliggende fietspaden conform het plan (80 km/u) zijn reeds in provinciaal eigendom en zijn voor aanleg van vrijliggende fietspaden al aanwezig.

Daar waar met in het aangepaste plan de breedten van de aangekochte bermen naast het fietspad ruimer zijn dan in het voorgaande plan, concluderen we dat de bermen ruimer worden (richting erven) en er ruimte blijft voor toekomstige ontwikkelingen dan wel gewenste lokale verbredingen van het fietspad.

5. Stappen, de communicatie en de planning

Om met vorenstaande uitgangspunten te komen tot een aangepast plan wat recht doet aan “al het werk wat er al ligt” en het respecteren van “gemaakte afspraken” stellen we de volgende stappen voor om in kort tijdsbestek te doorlopen en te komen tot een aangepast en uitvoeringsgereed plan:

Stappen naar aangepast plan en planning:

1. Bestuurlijk afstemmen met de gemeente (aanpassingen binnen bestemmingsplan).
2. Afstemmen gemeente maatregelen komgrens / verkeersplateau de Loreley en de gezamenlijke waterproblematiek (afvoer) in traject 1 via een gezamenlijke overstortleiding Plekweverweg en infiltratiesysteem komingang.
3. Afstemmen met eigenaren Dennenheuvel en de Ontmoeting etc. over bomen.
4. Check op te kappen bomen en specifieke bomen bij bewoners.
5. Afstemmen verkeersveiligheidsaspecten met diversen (hulpdiensten/fietsersbond/politie/vuilophaal/buslijnen).
6. Afstemmen aangepaste maatregelen met buttsbedrijven
7. Doen van nulonderzoek (bijvoorbeeld trillingen of specifiek wortelonderzoek; updaten mogelijke onderzoeken Flora en Fauna).
8. Integraal plan uitwerken.
9. Waterberging uitwerken.
10. Resterende meldingen en vergunningen regelen (onder andere nieuw verkeersbesluit).
11. Informeren belanghebbenden en belangstellenden over definitief uitgewerkt plan (via website www.gelderland/N794 en e-mailalert).

Vorenstaande werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd in de periode juni – september 2016.

Stappen naar uitvoering en verdere planning:

12. Aanpassen uitvoeringsbestek kap.
13. Aanpassen uitvoeringsbestek civiel werk.
14. Uitvoering kap winter 2016/2017.
15. Uitvoering civiel werk voorjaar 2017.

Met vorenstaande stappen is uitvoering winter 2016/2017 en voorjaar 2017 haalbaar. Aansluitend kan najaar 2017 /voorjaar 2018 volgen met een herinrichtingsplan voor nieuwe aanplant.

Communicatie

Communicatie vasthouden op de wijze zoals we dit tijdens dit proces hebben gedaan richting aanwonenden en betrokkenen in Epe en dit zien als leerproces voor omgaan met inbreng van bewoners en betrokkenen.

Bijlage 1: Overzicht van opmerkingen uit de veiligheidsaudit op het provinciale plan (bijlage 2) en hoe dit in het aangepaste plan wordt verwerkt / opgepakt. (betreft code EA)

Provincie Gelderland

Heerderweg Epe (N794)

Verkeersveiligheidsaudits
Afweging varianten op basis van veiligheid



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Bijlage 2

Opmerkingen ontwerp provincie

Bijlage bij de memo: Heerderweg N794, Voorstel vervolg na de verkeersveiligheidsaudit

“ Hoe om te gaan met de adviezen op de EA's (Ernstige Afwijkingen) uit de audit van Goudappel Coffeng”

1.1 Bushalte voor de aansluiting Plekweversweg. Slecht uitzicht vanuit zijstraat op verkeer van links.	Bushalte op grotere afstand of aan andere zijde van de zijstraat.	Deze afweging heeft plaatsgevonden in overleg met oa politie en is een compromis. Beide bushalten komen tegenover elkaar te liggen.
1.3 Middengeleider bij komgrens heeft weinig meerwaarde ten opzichte van middengeleider kruispunt.	Geen middengeleider maar hand- haven van de bushalte. Zie punt 1.	Middengeleider is komen te vervallen. Nieuw plan van gemeente, die dit deel overneemt.
1.4 Wegbeeld/markering is aan weerszijden van komgrens hetzelfde (overgang 80-50 niet herkenbaar).	Herkenbaar ander profiel maken: geen kantmarkering, enkele asmarkering, fietspad en trottoir.	Is in het aangepast plan meegenomen. Overigens is het nu de overgang 60-50.
1.5 Scheve kruising Eperheemweg. Fietzers hebben weinig rugdekking, smal en afstand geleiders.	Geleiders breder maken om als veilig middensteunpunt te dienen.	Breedte middengeleider is aangepast.
1.6 Plaats voor voetgangers is onduidelijk.	Voetgangersvoorzieningen binnen bebouwde kom gewenst.	Valt buiten plangebied.
1.11 Uitbuiging 1:15 is krap bij 80 km/h, snelheidsverlaging bedoeld, wel duidelijk?	Ondersteunen met snelheidsregime (max of advies) 60 km/h.	Conform 'advies' audit op dit wegvak 60 km/uur.
2.1 Uitrit Dennenheuvel , principe bij 80 km/h niet direct op rijbaan maar via zijweg.	Ontsluiten via de zijweg.	Uitrit blijft op N794, gezien aanpassing snelheid naar 60 km/uur op dit wegvak.
2.2 Bermbreedte 1,5 meter is < minimum.	Aanvullende voorziening ter bescherming van fietsers (en voetgangers) op fietspad.	Is aangepast. Mede door instellen Vmx 60 km/uur.
2.4 Feithenhofweg smalle	Verbreden middengeleider	Breedte middengeleider is

geleiders, verder goed, T-aansluiting auto, afrembochten fietspad, compact.	voor veilige opstelruimte voor fietsers.	aangepast.
2.6 Weinig zicht op fietsers vanuit P.	Dennenheuvel ontsluiten via zijweg.	Wordt opgelost door lage beplanting toe te passen.
2.7 Bij inrijden P wordt gestopt op fietspad, geen bufferruimte op eigen terrein.	Dennenheuvel ontsluiten via zijweg.	Door Vmx 60 km/uur, plateau en lage beplanting op te lossen.
2.8 Oversteek Hoefijzerweg, grote afstand. Weinig fysieke veilige opstelruimte voor fietsers. bescherming.	Verbreden middengeleider	Breedte middengeleider is aangepast.
4.1 Bij inrit (met hek), voor aansluiting Vemderweg vanuit Epe fietspad onverwacht dicht bij rijbaan.	Vooraf in de gevaarlijke bocht voldoende bufferruimte maken.	Geen andere oplossing mogelijk, gezien wens/eis van eigenaar.
4.6 Aansluiting Norelweg is scheef, geen uitbuiging fietspad: hoge snelheid mogelijk/weinig uitzicht.	Bij uitwerking maatregelen ten behoeve van uitzichthoek, snelheidsremming.	In aangepast plan maatregel met fietsoversteek incl. uitbuiging.
5.3 9-1 markering over 180 meter, staat inhalen toe op deze korte afstand.	Doorgetrokken markering doorzetten.	Wordt in aangepast plan meegenomen.
6.1 9-1 markeren op 60 meter voor aansluiting Eekweg (inhalen voor aansluiting).	Doorgetrokken markering doorzetten tot aansluiting	Wordt in aangepast plan meegenomen.
6.3 Eekweg en Bijsterbosweg fietspaden op afstand rijbaan (zonder afrembochten).	Snelheidsremming door afrembochten of bijvoorbeeld plateau.	Wordt in aangepast plan meegenomen.
7.1 Fietspad langs keerwand dubbel gevaar, weinig zicht en vanuit verkeerde richting (ver van de weg).	Zorgen voor zichthoek bij uitrit of verschuiven fietspad.	Wordt in aangepast plan meegenomen.
7.2 Adelaarsweg scheve aansluiting, fysieke rugdekking voor fietsers is matig.	Verbreden middengeleider.	Breedte middengeleider is aangepast.

8.1 Geen zijberm naast het fietspad.	Zorgen voor vergevingsgezinde berm.	Is onderdeel van aangepast plan.
8.3 Zeer smalle verharde berm in banden voor woningen in combinatie met 80 km/h.	Snelheid verlagen.	Vmax conform 'advies audit' verlagen naar 60 km/uur in aangepast plan.
9.2 Ontsluiting MCD: alleen opstel- EA of mogelijkheid waarom geen linksafvak ontsluiting via VRI	Bij 80 km is linksafvak gewenst of ontsluiting via VRI.	Wens is bekend. Op dit moment niet realiseerbaar. Blijft wens voor toekomst en dus aandachtspunt.
9.3 Fietsoversteek aan begin opstelvak Mc Donalds heeft te smalle opstel- ruimte voor de fiets.	Oversteek maken op fysieke deel van de middengeleider.	Idem 9.2.