

Veel gestelde vragen en antwoorden (periode 1 juni – 14 juni 2016)

De vragen en antwoorden zijn verdeeld in de volgende categorieën:

A. Bomen

B. Audit en aangepast plan

C. Hoe verder en afspraken

A. Bomen

1. Hoeveel bomen moeten gerooid worden en in hoeverre wijkt dat af van het eerdere plan?

De provincie heeft twee plannen gemaakt. Daarnaast heeft de provincie voor Ons Mooi Epe (OME) een variant uitgewerkt. In het eerste provinciale plan (in 2014) zouden er ongeveer 600 bomen gerooid moeten worden.

In het aangepaste integrale plan (31 mei 2016) zijn dat er een stuk minder. Zie onderstaande tabel.

Overzicht hoeveelheden bomen (afgerond)

	Provinciaal plan 2014	Aangepast plan 31 mei 2016
Rooien tbv fietspad/herinrichting	420	120
Rooien particulier terrein	100	100
Kritische bomen/ Bomenwacht	80	200
Totaal	Ca 520 + (80 kritisch)	Ca 220 + (200 kritisch)

Opmerking: Ons Mooi Epe hanteert een afwijkende indeling bij het presenteren van aantallen.

2. Het aangepaste plan van de provincie kost nog steeds veel bomen. OME geeft aan dat dit niet nodig is. Hoe zit dat?

De provincie heeft op basis van de audit voor beide plannen en de inbreng van Ons mooi Epe een aangepast nieuw ontwerp gemaakt. In dit plan worden waar mogelijk bomen gespaard. De provincie heeft 200 bomen aangemerkt waar verder onderzoek nodig is om na te gaan of het realistisch is de boom daadwerkelijk te sparen. OME is het niet eens met de provincie dat zij 200 bomen aanmerkt als 'kritisch' en daarbij als *worst case scenario* uitgaat van rooien. OME heeft de zorg dat mogelijk bedoeld wordt dat deze 200 bomen zonder meer gerooid worden. Dat is niet het geval. Doel is deze bomen te behouden en hiervoor worden ook maatregelen getroffen.

Tijdens de voorbereidingen (2013) zijn reeds meer dan 3000 bomen langs de Heerderweg geïnventariseerd. Voor de aanleg van de fietspaden en herinrichting van de weg moet de provincie diverse graafwerkzaamheden uitvoeren, onder meer om voorzieningen voor de afvoer van water te realiseren en kabels en leidingen te verleggen. Bij ingrijpende graafwerkzaamheden kunnen de kwetsbare wortels van een boom beschadigd raken. Vanuit oogpunt van verkeersveiligheid en beheer willen we voorkomen dat een boom instabiel wordt door beschadiging van het wortelstelsel. Daardoor zouden immers dode takken kunnen afbreken of in het ergste geval hele bomen kunnen

omwaaien. Als wegbeheerder is de provincie van mening dat een boom bij beschadiging van het wortelstelsel of bij een slechte conditie niet langs de weg of het fietspad kan worden gehandhaafd.

Omdat de provincie – in het aangepaste plan – veel bomen dicht langs het fietspad laat staan (afstand tot een halve meter uit het fietspad) heeft zij in dit stadium van het plan 200 bomen aangewezen waarvan het behoud onzeker ('kritisch') is. De provincie gaat haar best doen een groot deel van deze 200 bomen te behouden en laat onderzoek doen en (extra) maatregelen uitwerken om de bomen ook daadwerkelijk te behouden. Hoe de provincie dit onderzoek wil doen en welke maatregelen zij denkt te treffen is uitgewerkt in de *notitie aanpak onderzoek en behoud van bomen* (datum 14 juni) en is te vinden op de website van het project.

3. OME had in haar Variant extra maatregelen bij bomen opgenomen, wordt dat door de provincie in het aangepaste plan ook gehanteerd?

Ja, deze inbreng van OME wordt gebruikt in de verdere uitwerking.

Met een leverancier van drukspreidende matconstructies (Tree Ground Solutions) wordt overlegd over de toepassing van deze voorzieningen.

4. Waarom kan de bomen/houtwal bij de Norel bocht niet geheel behouden blijven?

De betreffende bomenwal staat deels op het eigendom van De Ontmoeting. In het aangepaste plan is ook het fietspad ter hoogte van de Stichting De Ontmoeting aangepast. Een deel van de bomen moet ook in het aangepaste plan nog worden gerooid. (zie de kaartviewer op de website www.gelderland.nl/N794).

Daarnaast geldt dat ten behoeve van de verkeersveiligheid de huidige inrit aan de Heerderweg van de Stichting zal worden verplaatst. Hiervoor is een aanpassing van de inrichting van het terrein van de Stichting noodzakelijk. Daarvoor is een herinrichtingsplan en groenontwerp gemaakt, waarbij een deel bomen van de bomenwal op eigendom van de Ontmoeting worden gekapt.

In de nota met uitgangspunten van het aangepaste plan is onder het kopje *specifieke afspraken met eigenaren en gemeente* opgenomen dat we afspraken met eigenaren respecteren. Met de eigenaar van de Ontmoeting gaan we opnieuw praten over haar herinrichting en groenontwerp. De provincie respecteert de keuzes van eigenaren over herinrichting op eigen terrein en houdt zich aan de afspraken.

5. De dassentunnel kost ook een paar bomen begreep ik. Komt die er nu niet?

Ook voor de aanleg van de dassentunnel moet worden gegraven en dat kost enkele bomen. Deze noodzakelijke maatregelen voeren we uit. De das is een beschermde diersoort, die met de tunnel veilig onder de weg door kan lopen. In het aangepaste plan is de hoek van de tunnel iets verschoven waar door enkele bomen meer kunnen blijven staan.

6. Waarom moet er gegraven worden voor waterberging en waarom kost dat bomen?

Water op de weg is een groot probleem.. Op de Heerderweg op traject 1 en 4 is dit zichtbaar. . Het water loopt bij hevige regenval over sommige inritten. Ook enkele zijwegen (oa Feitenhofweg) kent overlast van afstromend water bij hevige regenval. Daarnaast komen er steeds vaker periode van

hevige regelval voor. Voor waterberging van het water van de weg is een infiltratierool met infiltratiekratten, matten of diepe putten gewenst. Daarbij wordt diep gegraven of mogelijk geboord. In het eerdere plan was onder meer ter plaatse van de voormalige bushaltekomp Dennenheuvel het ingraven van watervoorzieningen gepland. . In het aangepaste plan is dit nog steeds een logische plek. In de uitwerking wordt ingezet op behoud van de bomen. Zie verder vraag 2.

B. Audit en aangepast plan

6. Bewoners hebben eerder gevraagd naar verlagen van de snelheid naar 60 km. Nu gebeurt dit wel en eerder niet. Waarom nu wel?

Het uitgangspunt (Gelders beleid) op een gebiedsontsluitingsweg (buiten de bebouwde kom) zoals de Heerderweg is 80 km per uur. Een gebiedsontsluitingsweg heeft als functie dat verkeer vlot doorstroomt en goed aansluit op het hoofdwegennet. In dit geval op de A50.

In 2013 en 2014 is met name voor traject 1 en 2 gesproken of het verlagen van de snelheid naar 60 km/u niet mogelijk was. In overleg zijn vervolgens snelheidsremmende maatregelen getroffen op alle kruisingen en zijn de scherpe Norelbochten gehandhaafd. De snelheid is hiermee effectief verlaagd. Bovendien is de oversteekbaarheid daarmee beter.

De onafhankelijke audit heeft aangegeven dat op 3 van de 4 delen de snelheid verlagen goed past bij de Heerderweg en dit geeft de mogelijkheid om meer bomen te behouden. Dit advies van de audit is overgenomen in het aangepaste nieuwe plan.

7. Waarom wordt niet de hele weg (ook traject 3) ingericht als 60 km/uur.

De audit wordt in algemeenheid gevolgd. Traject 3 leent zich conform de audit voor een inrichting als 80 km/uur. Wel worden bij alle kruisingen snelheidsremmende geleiders aangebracht die bijdragen aan het gewenste verkeersgedrag.

Waarom heeft de provincie een aangepast integraal plan opgesteld en is ze niet uitgegaan van de variant van OME?

De provincie heeft in het aangepaste plan de aanbevelingen uit de audit voor beide plannen gecombineerd en vertaalt in een aangepast nieuw ontwerp. Dit alles gebaseerd op de uitgangspunten zoals vastgelegd door GS (zie website).

Op hoofdlijnen zijn de volgende sterke punten uit beider plannen gecombineerd:

Sterke punten uit Variant:

- Stopgebod op zijwegen (daardoor minder zichthoek nodig en dat spaart bomen)
- 60 km als uitgangspunt
- Veel rekening houden met bomen

Sterk in provinciale plan:

- Verkeersremmende maatregelen op kruispunten
- Mogelijkheid voor oversteken fietsers en voetgangers

- Breder fietspad (2,5 meter)

Integraal uit audit vertaalt:

- Verkeersplateaus situeren daar waar veel uitwisselingsvlakken zijn of het snelheidsremiëem wijzigt
- Optimalisatie breedten fietspad (3 meter is toekomstproof e-bikes etc). Uitgaan Van minimaal 2,5 meter. Zeer lokaal 2 meter toestaan
- Breedten rijbaan en bermen aanpassen naar trajecten en snelheid

8. Voor mijn deur komt nu een snelheidsdrempel of plateau. Dat was in het eerdere plan niet zo. Ik wil dit liever niet. Kan ik hier nog bezwaar tegen maken?

Nee de maatregelen in het aangepast nieuwe ontwerp passen binnen het bestemmingsplan zoals dit door de gemeente Epe is vastgesteld.

De provincie zal voorafgaand aan de uitvoering trillingsonderzoek uitvoeren om overlast te voorkomen. De resultaten hiervan worden meegenomen in de verdere uitwerking.

9. Verwarring over de lengte van traject 4

In de uitgangspunten notitie wordt bij traject 4 in de titel van de paragraaf 4.4 aangegeven (60 km/u, watergang Molenbeek tot aansluiting A50). Op de tekening is dit traject korter. De titel zal worden gecorrigeerd in traject 4 (60 km/u, watergang Molenbeek tot net voorbij aansluiting Mac Donalds). Het traject tussen (net voorbij) Mac Donalds – aansluiting A50 (betreft circa 100 meter) behoort niet tot het project. Hier liggen al vrijliggende fietspaden.

De informatie in de Statenbrief over dit traject is correct omschreven.

10. Waarom is in het aangepaste plan een andere 60 km/uur grens aangehouden voor traject 3 - net voorbij de Norelbocht - en niet de grens zoals die in de audit wordt gehanteerd.

In het aangepaste plan is ter hoogte van kruising met de Vemderweg een verkeersplateau opgenomen. In de uitgangspuntennotitie is dit toegelicht (zie paragraaf 4.2). Goudappel Coffeng had in de audit als overgang van 60 km/uur naar 80 km/uur de inrit van huisnummer 70 aangemerkt. De audit geeft echter ook de aanbeveling om verkeersplateaus aan te leggen bij conflictpunten waar veel uitwisseling van verkeer plaatsvindt. Dit is de reden dat in het aangepaste plan de overgang van het traject van 60 km/uur naar 80 km/uur is verlegd naar de kruising met de Vemderweg. Het wegvak tussen de Vemderweg en huisnummer 70 kent immers (nagenoeg) geen conflictpunten

De verschuiving van het wegvak heeft geen consequenties voor het aantal te sparen bomen.

C. Hoe verder en afspraken

11. Hoe gaat de provincie nu verder het plan uitwerken en wie wordt betrokken

In de vastgestelde Notitie “Uitgangspunten en stappen naar een aangepast plan Heerderweg” is in hoofdstuk 5 aangegeven wat de vervolgstappen zijn naar een uitvoeringsgereed plan. Alle betrokkenen zullen via de website worden geïnformeerd over de verdere uitwerking en planning van de werkzaamheden en waar nodig zullen overleggen plaatsvinden.

12. Ik had met de provincie afgesproken dat de boom bij mijn uitrit zou worden gerooid en ik mijn tuin opnieuw zou inrichten. Inmiddels heb ik een nieuwe boom besteld, wanneer kan ik die nu planten.

Alle afspraken met bewoners in het kader van grondaankoop of anders respecteren we. Wel gaan we met eigenaren in gesprek of zij nog steeds achter het rooien staan op hun eigendom, zoals eerder afgesproken.

13. Het fietspad wordt op enkele plaatsen smaller (2 meter) dan in het eerste plan (2,5 meter). Dan houd je toch gevaarlijke situaties?

In het aangepaste nieuwe plan wordt gevarieerd in de breedte van het fietspad. Waar mogelijk wordt het advies van de audit om een toekomstvast fietspad van 3 meter breed (huidige fietspad is 2 meter) gerealiseerd. Op die plaatsen waar middels een smaller fietspad van 2,50 m breed meer bomen kunnen worden behouden is afgewogen of behoud van de bomen de voorkeur geniet of een breder toekomst vast fietspad. Op een enkele plaats, zeer lokaal wordt de breedte 2 meter. Dit is echt een uitzondering.

In het aangepaste plan is rekening gehouden met een logische aansluiting in trajecten van verschillende fietspadbreedten.

14. De gemeente gaat nu aan de slag. De provincie pas volgend jaar. Dan ligt de weg weg twee keer open.

De gemeente gaat binnen de bebouwde kom deze zomer aan de slag én werkt ook meteen aan een gecombineerde maatregel voor de afvoer voor water op het eerste deel van de provinciale weg. Daarnaast pleegt de provincie dit jaar alleen hoogst noodzakelijk onderhoud aan de weg. Volgend jaar is alle voorbereiding klaar en kunnen we de Heerderweg aanpassen. Deze vertraging is nu niet meer te vermijden. Bij wegwerkzaamheden proberen we altijd zo min mogelijk overlast te veroorzaken. Maar zonder hinder kan het nooit.

15. Ik heb mijn grond verkocht aan de provincie maar nu is mijn grond voor een deel niet meer nodig. Krijg ik die grond nu terug?

Nee. De grondaankopen zijn afgerond. We respecteren deze afspraken en het terugplaatsen van hekwerken en rasters etc. willen we handhaven. De bermen tussen fietspad en erven worden op traject 1 en 2 wat ruimer.

=====