

## N794; verkeersbesluit herinrichting Heerderweg en Eperweg in de gemeenten Epe en Heerde



### VERKEERSBESLUIT ZAAKNUMMER 2016 -0 12398 , D.D. 9 FEBRUARI 2017

Gedeputeerde Staten van Gelderland nemen een verkeersbesluit voor de provinciale weg N794 (Heerderweg/Eperweg) in de gemeenten Epe en Heerde, voor het herinrichten van de hoofdrijbaan en de (brom-)fietsvoorzieningen om de verkeersveiligheid van het traject te verbeteren.

#### Aanleiding

De provinciale weg N794 vormt een verbinding tussen de kernen Epe en Heerde. Ter hoogte van kilometer 16.5 – 16.8 sluit de N794 aan op de Rijksweg A50. De N794 is een gebiedsontsluitingsweg met een stedelijke ontsluitingsfunctie. De weg is tevens onderdeel van de Veluwelijn, een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding tussen Apeldoorn en Zwolle.

Naast de functie voor gemotoriseerd verkeer heeft de N794 ook een belangrijke functie voor het fietsverkeer tussen Epe en Heerde. Veel scholieren maken gebruik van de weg evenals recreatief fietsverkeer.

De weg bestaat uit een hoofdrijbaan met één rijstrook per richting. In beide richtingen is de weg voorzien van een (brom-)fietspad. Aan weerszijden ligt het (brom-)fietspad dicht tegen de hoofdrijbaan, gescheiden door smalle betonbanden, waardoor er gevaarlijke verkeerssituaties kunnen ontstaan.

De weg wordt door aanwonenden als onveilig ervaren, vanwege onjuist rijgedrag (hoge snelheden en inhaalmanoeuvres). Ook wordt de scheiding tussen het huidige (brom-)fietspad en de hoofdrijbaan als hinderlijk ervaren bij het afslaan en het oversteken.

Uit onderzoek is gebleken dat in de periode 2007-2011 op deze weg 40 ongevallen zijn geregistreerd, waarvan 1 dodelijk ongeval en 8 met letsel. In totaal raakten 10 personen gewond.

Bij 20% van de ongevallen waren (brom-)fietsers betrokken, waaronder 3 letselongevallen waarbij de (brom-)fietsers gewond raakte.

De huidige maximumsnelheid op het traject is 80 kilometer per uur. Uit metingen is gebleken dat de maximumsnelheid door 30 tot 50% van het verkeer wordt overschreden.

Ter voorbereiding op het groot onderhoud heeft de provincie Gelderland in 2012 een trajectverkenning uitgevoerd om de mogelijkheden voor vrij liggende (brom-)fietspaden, op grotere afstand van de hoofdrijbaan, te onderzoeken. In 2013 is vervolgens een haalbaarheidsstudie uitgevoerd en is het ontwerp met vrij liggende (brom-)fietspaden nader uitgewerkt. Gelijktijdig is het bestemmingsplan op het ontwerp aangepast.

In 2015 is een verkeersbesluit ter inzage gelegd om de vrij liggende (brom-)fietspaden en enkele andere verkeersveiligheidsmaatregelen mogelijk te maken. Tevens zijn in 2015 vergunningen voor de kap van bomen aangevraagd. Met name tegen het grote aantal te kappen bomen dat nodig is om het fietspad aan te leggen, bestond veel weerstand, waarop besloten is de dialoog met belangengroepen aan te gaan en een verkeersveiligheidsaudit uit te laten voeren door een externe partij. De dialoog en de audit hebben aanpassingen van het ontwerp tot gevolg gehad die zijn verwerkt in een definitief ontwerp. Dit leidt er toe dat nu het verkeersbesluit van 26 augustus 2015 wordt ingetrokken en een nieuw besluit wordt genomen op basis van het aangepaste ontwerp.

Uit de audit blijkt dat de huidige vormgeving niet vergevingsgezind is. Hoewel de functie van een gebiedsontsluitingsweg het meest passend is, concludeert de audit dat op een aantal delen van het traject, bijvoorbeeld vanwege de bochten en de erfaansluitingen, een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur beter past.

Dit advies uit de verkeersveiligheidsaudit is overgenomen. Voor deze trajectdelen wordt een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur ingesteld. Hiermee komt tevens de huidige status van voorrangsweg te vervallen. De voorrang wordt per kruispunt geregeld, in het kader van eenduidigheid ook op kruispunten op het wegvak waar 80 kilometer per uur geldt.



Met het verleggen van de (brom-)fietspaden wordt ook de hoofdrijbaan aangepast ter verbetering van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Daartoe worden onder andere middengeleiders aangebracht ter hoogte van enkele kruispunten en wordt op een deel van het traject (tussen twee scherpe bochten) doorgetrokken asmarkering aangebracht om inhalen tegen te gaan.

Om meer bomen te kunnen sparen, wordt ten opzichte van het eerdere ontwerp minder stringent met de zichhoeken omgegaan. Op het wegvak waar een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur geldt, wordt uitgegaan van het zicht van een stilstaand voertuig (stopzicht) in plaats van een rijdend voertuig. Op alle zijwegen die aansluiten op het wegvak waar een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur geldt, worden daarom stopstrepen en stopborden geplaatst.

De bushalte tussen de aansluitingen Hoefijzerweg en Burgemeester Diepenhorstlaan (kilometer 14,55) komt in beide richtingen te vervallen.

Als wegbeheerder is de provincie Gelderland verplicht om voor het verleggen van het (brom-) fietspad, met bijbehorende voorrangregeling ter hoogte van de zijwegen, het instellen van een stopgebod bij een aantal zijwegen, voor het verlagen van de maximumsnelheid en voor het instellen van een verplichte rijrichting langs de middengeleiders een verkeersbesluit te nemen. Ook voor het opheffen van genoemde bushaltes moet de provincie Gelderland een verkeersbesluit nemen.

### **Juridisch Kader**

#### *Wettelijke grondslag:*

Dit besluit wordt genomen conform:

- artikel 2, lid 1, onder a Wegenverkeerswet 1994;
- artikel 15, lid 1 en 2 Wegenverkeerswet 1994;
- artikel 18, lid 1, onder b Wegenverkeerswet 1994;
- artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer;
- afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht;
- het Algemeen Reglement Mandaat Provincie Gelderland.

#### *Procedure totstandkoming*

Tijdens de procedure heeft overleg plaatsgevonden met de gemeente Epe en de gemeente Heerde. Tevens heeft overleg plaatsgevonden met het openbaar vervoerbedrijf Syntus en met de korpschef van de Politie, Eenheid Oost-Nederland.

Daarnaast zijn diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd en gesprekken gevoerd met aanwonenden en andere belanghebbenden.

### **Zienswijzen**

Op het ontwerp-verkeersbesluit, dat ter visie heeft gelegen van 30 november 2016 tot en met 10 januari 2017, zijn vier zienswijzen ingediend.

De ingediende zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassing van de genoemde besluitpunten.

### **Beleidskader**

In de omgevingsvisie is opgenomen dat personen zich vlot en veilig kunnen bewegen. Hierbij wordt bij knelpunten op het gebied van wegen gekeken naar het voorkomen en benutten alvorens er nieuwe infrastructuur wordt aangelegd. Dit sluit aan op de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik. De provincie is daarbij verantwoordelijk voor het op peil houden van en verbeteren van de kwaliteit van de bestaande wegen, waterwegen en fietspaden in provinciaal beheer. Om veilig te kunnen bewegen over de weg wordt dit volgens Duurzaam Veilig gedachte nader uitgewerkt. De essentie van het Duurzaam Veilig beleid is het voorkomen van verkeersonveiligheid. Volgens de Duurzaam Veilig-gedachte wordt een weg afgestemd en zichtbaar ingericht op het dagelijkse en gewenste gebruik van de weg, waarbij deze zorgvuldig wordt ingepast in de omgeving.

Grondbeginselen voor een Duurzaam Veilig wegennet zijn:

- het voorkomen van onbedoeld gebruik van de weg;
- het voorkomen van grote snelheids- en richtingsverschillen;
- het voorkomen van onzeker gedrag bij de gebruikers van de weg.

Hiervoor dient het wegbeeld eenduidig en uniform te zijn. Dit kan slechts bereikt worden door te streven naar een beperkt aantal functies. Bij het toekennen van functies aan wegen wordt (conform het landelijk beleid) een driedeling onderkend, namelijk stromen (stroomweg), ontsluiten (gebiedsontsluitingsweg) en toegang bieden (erftoegangsweg).



De N794 is een gebiedsontsluitingsweg. Met de uitvoering van de plannen in het kader van groot onderhoud wordt de vormgeving beter afgestemd op deze functie, conform het Duurzaam Veilig beleid. Op wegvakken waar de omgevingskenmerken beter passen bij een erftoegangsweg, blijft de weg in functie een gebiedsontsluitingsweg, maar wordt de vormgeving toegepast, passend bij een erftoegangsweg.

### **Belangenafweging**

Het belangrijkste doel van de maatregelen is het verbeteren van de verkeersveiligheid voor weggebruikers en de leefbaarheid voor aanwonenden. Daarnaast wordt met de nieuwe vormgeving het comfort voor fietsers en bromfietsers verbeterd.

De huidige (brom-)fietspaden liggen dicht tegen de hoofdrijbaan, gescheiden door smalle betonnen geleiders. Hierdoor rijdt gemotoriseerd verkeer met hoge snelheid dicht langs de fietsers en bromfietsers op het (brom-)fietspad. Dit voldoet niet aan de principes van Duurzaam Veilig Verkeer. Het grote snelheidsverschil, in combinatie met het verschil in massa, kan door (brom-)fietsers als bedreigend worden ervaren en het kan leiden tot onveilige situaties. Door de (brom-)fietspaden verder van de hoofdrijbaan te leggen, wordt de afstand tot het parallel rijdende gemotoriseerd verkeer groter. Hierdoor wordt de verkeersveiligheid en het comfort op het traject verbeterd.

Bij de inpassing van de nieuwe (brom-)fietspaden is, passend binnen de uitgangspunten van het project, zo veel mogelijk rekening gehouden met de bomen langs het traject, de Ecologische Hoofdstructuur en de aangrenzende particuliere terreinen (voortuinen, uitritten, parkeergelegenheid). Hierin is op basis van onderzoek en overleg gezocht naar maatwerkoplossingen. Ook voor het realiseren van extra snelheid remmende verkeersplateaus en middengeleiders zijn maatwerkoplossingen gezocht.

Aanwonenden zijn nauw bij dit proces betrokken, onder andere met betrekking tot grondaankoop en goede en veilige bereikbaarheid van het eigen terrein. Het wegontwerp dat dit verkeersbesluit mogelijk maakt, is de uitkomst van overleg met belangengroepen en de daarop volgende verkeersaudit van Goudappel Coffeng.

Ten zuiden van de Hoefijzerweg wordt een (brom-)fietsoversteek op de N794 gerealiseerd, voor (brom-)fietsers in twee richtingen.

Nabij de aansluiting van de Zwarteweg wordt een gedeelte van het (brom-)fietspad aan de zuidoostzijde van de N794 voor twee richtingen ingesteld. Ten zuiden van de Zwarteweg wordt op de N794 een oversteek voor fietsers en bromfietsers aangebracht (twee richtingen) en iets noordelijker, ter hoogte van kilometer 16,4, een eenrichtingsoversteek. Tussen beide oversteken wordt het (brom)fietspad aan de zuidoostzijde van de N794 uitgevoerd voor twee richtingen. Op deze wijze zijn de (horeca)bestemmingen aan deze zijde van de weg goed en veilig bereikbaar voor (brom)fietsers.

Fietsers en bromfietsers die de N794 willen oversteken, moeten voorrang verlenen aan het verkeer op de hoofdrijbaan. De (brom-)fietsers op de N794 (parallel aan de hoofdrijbaan) houden ter hoogte van de zijwegen voorrang ten opzichte van het verkeer op de zijwegen, net als in de huidige situatie. Dit wordt vormgegeven door bebording en haaiantanden. Doordat de (brom-)fietspaden verder van de hoofdrijbaan worden gesitueerd, wordt de kans kleiner dat verkeer uit de zijwegen, dat voorrang moet verlenen aan verkeer op de hoofdrijbaan van de N794, het (brom-)fietspad blokkeert. De hinder voor het doorgaande (brom)-fietsverkeer wordt daarmee beperkt.

Bij enkele kruispunten en (brom-)fietsoversteken worden op de hoofdrijbaan middengeleiders aangebracht. Deze worden voorzien van verkeersborden die de verplichte rijrichting, rechts langs de middengeleiders, aanduiden (borden model D2 conform bijlage I van het RVV 1990). De middengeleiders accentueren de komgrens en de betreffende kruispunten en werken snelheid remmend. Gemotoriseerd verkeer op de N794 kan daardoor beter anticiperen op de situatie ter plaatse. Ter hoogte van de kruispunten wordt met de middengeleiders tevens de oversteekbaarheid verbeterd. De middengeleiders worden voldoende breed uitgevoerd voor (brom-)fietsers om zich veilig te kunnen opstellen. Het biedt de mogelijkheid om de N794 in twee fasen over te steken. Ook voetgangers kunnen via de middengeleiders de weg in twee keer (per rijbaan) oversteken. Op één locatie leidt het realiseren van de middengeleider ertoe dat verkeer uit een klein parkeerterrein enkel nog rechtsaf de N794 op kan rijden (kilometer 16,40). Naar links afslaan is daar vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet verantwoord.

Bij enkele kruispunten wordt een stopgebod ingesteld. Hierdoor worden benodigde vrije zichthoeken kleiner, waardoor een aantal bomen behouden kan blijven. Het stopgebod op de wegvakken, daar waar een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur geldt, zorgt er voor dat het verkeer uit de zijwegen meer tijd neemt om veilig de hoofdrijbaan op te rijden of over te steken.

Om verkeersonveilige situaties ten gevolge van inhaalmanoeuvres tegen te gaan, worden de rijrichtingen op een deel van de hoofdrijbaan van elkaar gescheiden door een dubbele doorgetrokken asstreep.



Hiermee is inhalen op het betreffende traject niet meer toegestaan. Het betreft het wegvak tussen de Norelweg (kilometer 14,85) en de Vemderweg (kilometer 15,05)

Het tracé van de N794 ligt tussen kilometer 14,74 (ten oosten van de Vijfpotenweg) en kilometer 15,15 (ten oosten van de Vemderweg) in een S-bocht. Hierdoor is dit traject onoverzichtelijk en de bochten zijn te scherp om er met een snelheid van 80 kilometer per uur veilig doorheen te rijden. Tussen de grens van de bebouwde kom van Epe en de S-bocht (kilometer 14,1 – kilometer 14,74) ontsluit de N794 diverse erven. Uit de verkeersveiligheidsaudit is naar voren gekomen dat een snelheid van 60 kilometer per uur, met bijpassende vormgeving, hier nodig is in het kader van de verkeersveiligheid. Hetzelfde geldt voor het wegvak tussen kilometer 16,1 en kilometer 16,5. Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt op deze deeltrajecten een maximumsnelheid ingesteld van 60 kilometer per uur. Deze maximumsnelheid wordt op het traject aangegeven door middel van verkeersborden A1(60). De status van voorrangsweg komt te vervallen, op het gehele wegvak wordt de voorrang per kruispunt afzonderlijk geregeld door het toepassen van borden B3, B4, B5, B6 en haaiantandmarkering.

De halte ter hoogte van kilometer 14,55 (halte Dennenheuvel) wordt opgeheven, conform besluitvorming naar aanleiding van het bestemmingsplan. Met het verwijderen van de bushaltes op deze locatie kunnen de aanwezige uitritten van particuliere terreinen beter worden aangesloten op de N794. Het oprijden van de rijbaan kan plaatsvinden zonder kans op belemmering van het zicht door een halterende bus.

### Besluit

Gedeputeerde Staten van Gelderland nemen voor de provinciale weg N794 (Heerderweg/Eperweg) in de gemeenten Epe en Heerde het volgende verkeersbesluit:

- I. het verkeersbesluit, met zaaknummer 2014-006058 van 26 augustus 2015, betreffende diverse maatregelen op de provinciale weg N794 in de gemeenten Epe en Heerde, wordt ingetrokken;
- II. door het verwijderen van de borden model G12a van het RVV 1990 op de aanliggende fiets-/bromfietspaden op de N794 tussen kilometer 14,10 en kilometer 16,50 de status van fiets/bromfietspad op te heffen;
- III. door het verwijderen van de borden B1 van het RVV 1990 op de N794 en het verwijderen van de haaiantanden en borden model B6 van het RVV 1990 op de zijwegen tussen kilometer 14,10 en kilometer 16,50 de status van voorrangsweg op te heffen;
- IV. door het plaatsen van de borden model G12a van het RVV 1990, de (te realiseren) vrij liggende tracés aan weerszijden van de hoofdrijbaan van de N794 tussen kilometer 14,10 en kilometer 16,50 in te stellen als fiets-/bromfietspad;
- V. door het plaatsen van de borden model G12a van het RVV 1990 met onderborden OB505 c.q. OB501I (richtingpijlen), en het aanbrengen van asmarkering op een deel van de (te realiseren) fiets-/bromfietspaden tussen de te realiseren fiets-/bromfietsoversteken ten zuiden van de Zwarteweg en ter hoogte van de uitrit van Mc Donalds (km 16,315 – 16,40) dit deeltraject in te stellen als een in twee richtingen te berijden fiets-/bromfietspad. Door het plaatsen van bord model C2 van het RVV 1990 aangegeven dat het fiets-/bromfietspad ten zuiden van dit deeltraject in zuidelijke richting gesloten is
- VI. door het plaatsen van de borden model G12a van het RVV 1990 op de verbinding tussen de hoofdrijbaan en het fiets-/bromfietspad tegenover de aansluiting met de Mc Donalds ter hoogte van kilometer 16,40, deze wegverbinding in te stellen als fiets-/bromfietspad om het mogelijk te maken hier over te steken. Door het plaatsen van borden model C2 en C3 van het RVV 1990 aanduiden dat de voornoemde verbinding enkel in één richting bereden mag worden, namelijk van noord-west naar zuid-oost;
- VII. door het aanbrengen van stopstrepen als bedoeld in artikel 79 van het RVV 1990 en het plaatsen van borden model B7 van het RVV 1990 tussen het fiets-/bromfietspad en de hoofdrijbaan het verkeer uit de zijwegen verplichten te stoppen en voorrang te verlenen aan bestuurders op de hoofdrijbaan.

Het betreft de volgende kruispunten:

- a. het kruispunt Bijsterbosweg;
  - b. het kruispunt Eekweg;
  - c. het kruispunt Adelaarsweg/Badweg.
- VII. door het plaatsen van de borden model B3, B4, B5 en B6 van het RVV 1990 en door het aanbrengen van haaiantanden als bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990 op de zijwegen, vóór het kruisende



fiets-/bromfietspad en de hoofdrijbaan, het verkeer op de zijwegen te verplichten om voorrang te verlenen aan bestuurders op het fiets-/bromfietspad en de hoofdrijbaan tussen kilometer 14,10 en kilometer 16,50;

- IX. door het plaatsen van bord model B6 van het RVV 1990 en het aanbrengen van haaiantanden als bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990 vóór de hoofdrijbaan bij de te realiseren (brom-)fietsoversteken en (brom-)fietsdoorsteken ter hoogte van kilometer 14,32, 14,60, 14,85, 15,07, 16,315 en 16,40, overstekende fietsers en bromfietsers verplichten om voorrang te verlenen aan bestuurders op de hoofdrijbaan;
- X. door het plaatsen van borden model D2 van het RVV 1990, een verplichte rijrichting rechts langs de (te realiseren) middengeleiders in te stellen, ter hoogte van de volgende locaties:
- het kruispunt Dennenheuvelweg / Feitenhofweg;
  - het kruispunt Hoefijzerweg (zuid) / Burgemeester Diepenhorstlaan;
  - het kruispunt Hoefijzerweg (noord);
  - het kruispunt Norelweg;
  - het kruispunt Vemderweg;
  - het kruispunt Bijsterbosweg;
  - het kruispunt Adelaarsweg / Badweg;
  - het kruispunt Zwarteweg / aansluiting Mc Donalds;
- XI. door het aanbrengen van een dubbele doorgetrokken asstreep als bedoeld in artikel 76 van het RVV 1990 op de hoofdrijbaan van de N794, een inhaalverbod in te stellen op het traject tussen de Norelweg (kilometer 14,85) en de Vemderweg (kilometer 15,05);
- XII. door het plaatsen van borden A1(60) en A2(60) van het RVV 1990, een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur in te stellen, op de N794 tussen:
- kilometer 14,10 en kilometer 15,15 in beide richtingen;
  - kilometer 16,10 en kilometer 16,50 in beide richtingen;
- XIII. door het plaatsen van bord model D5r van het RVV 1990 bij de zuidelijk uitrit van het terrein aan de westzijde van de N794 bij kilometer 16,40, het gebod aanduiden om vanaf dit terrein rechtsaf de N794 op te rijden;
- XIV. door het verwijderen van de borden L3 van het RVV 1990 de bushalte Dennenheuvel, ter hoogte van kilometer 14,55 op te heffen aan beide zijden van de weg.

#### **Ter inzage**

De tekst van het verkeersbesluit is te vinden op de website van de provincie Gelderland ([www.gelderland.nl](http://www.gelderland.nl) -> Verkeer en vervoer -> Overzicht provinciale wegen -> N794: Heerderweg - Epe).

De tekst van het verkeersbesluit is ook te vinden op de website van de rijksoverheid (zoek.officiëlebekeendmakingen.nl->Zoek in). U kunt bovengenoemd zaaknummer dan als zoekopdracht ingeven.

Tevens ligt een kopie van het verkeersbesluit van 14 februari tot en met 28 maart 2017 ter inzage in de bibliotheek van de provincie Gelderland, gebouw Marktstate, Eusebiusplein 1a, Arnhem, in het gemeentehuis van de gemeente Epe, Marktplein 1, Epe en in het gemeentehuis van de gemeente Heerde, Marktstraat 1, Heerde.

#### **Instellen beroep**

Een belanghebbende die tijdig zijn zienswijze bij de Gedeputeerde Staten naar voren heeft gebracht, alsmede een belanghebbende aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij niet overeenkomstig 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht zijn zienswijze bij Gedeputeerde Staten naar voren heeft gebracht, kan gedurende de bovengenoemde termijn van zes weken na de dag waarop het besluit kenbaar is gemaakt hiertegen beroep instellen bij de rechtbank Oost Nederland (Postbus 9090 6800 EM Arnhem) inzake de punten I t/m XIV van het verkeersbesluit.

Diegene die een beroepschrift heeft ingediend kan bij de voorzieningenrechter van de rechtbank (Postbus 9030, 6800 EM Arnhem) een verzoek indienen om een voorlopige voorziening te treffen. Voor het behandelen van het beroepschrift en voor het behandelen van een verzoek om een voorlopige voorziening wordt griffierecht geheven. Over de hoogte en de wijze van betaling van het griffierecht kunt u informatie verkrijgen bij de rechtbank Oost Nederland, tel. (026) 3592000 of op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl).



---

Namens Gedeputeerde Staten van Gelderland,  
M. Adriaanse