



Reactienota N788

A50 Beekbergen – Viaduct A1

Voorwoord

De Arnhemseweg (N788) tussen A50 Beekbergen – Viaduct A1 is in 2020 aan de beurt voor groot onderhoud. Naast dit groot onderhoud onderzoeken we ook een aantal maatregelen die de verkeersveiligheid ter plaatse kan verbeteren. Tijdens het onderzoek hebben we in het bijzonder aandacht voor:

- oversteek Schalterdalweg (aanleggen van een middenberm zodat fietsers en voetgangers veiliger, in twee keer, kunnen oversteken);
- maatregelen bushaltes (verwijderen ABRI bij Stoppelbergweg, halteplaats Berg en Dal opheffen en halteplaats Vossenfarm toegankelijker maken voor mindervaliden);
- vormgeving noordelijke bebouwde komgrens Beekbergen verbeteren;
- aansluiting Berg en Dalweg;
- rijbaanscheiding (betonbanden) tussen Stoppelbergweg en camping Berkenrode;
- toepassen ideeën 'Natuurlijk Sturen';
- benodigde onderhoudswerkzaamheden.

Van 2 maart tot en met 23 maart 2018 kon u via een reactieformulier op de website van de provincie Gelderland reageren op de plannen. Aan de hand van informatie op de website bent u geïnformeerd over de maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid. Centraal staan de maatregelen in het kader van de denk- en werkwijze van 'Natuurlijk Sturen'.

Natuurlijk Sturen: win-win situatie

Bij 'Natuurlijk Sturen' gaan we ervan uit dat de omgeving van een weg bepalend is voor de wijze waarop het gebied wordt 'beleefd' en daarmee ook van invloed is op het rijgedrag van de weggebruiker. Het doel is de directe omgeving van een bepaalde weg zó in te richten dat het rijgedrag positief beïnvloed wordt. Door het toevoegen van een aantal kenmerkende elementen aan het omringende landschap kan bijvoorbeeld bedachtzamer en voorzichtiger rijgedrag gestimuleerd worden. Tegelijkertijd is het de bedoeling de ruimtelijke kwaliteit van de plek te versterken. Wij zijn van mening dat de Arnhemseweg zich goed leent voor het toepassen van het principe Natuurlijk Sturen.

Wij hebben om uw mening over de plannen gevraagd, zodat wij uw opmerkingen en suggesties kunnen meenemen bij de verdere planvorming. Voor u ligt de nota met onze reactie op uw opmerkingen/suggesties en hoe wij hiermee omgaan in de verdere planvorming. Deze nota is samen met de gemeente Apeldoorn opgesteld.

Planning

De maatregelen die in de verkenning worden uitgewerkt zijn voorstellen. Op basis van de beschikbare budgetten besluiten we medio 2018 welke maatregelen we uitwerken tot een definitief plan. De uitvoering is gepland voor 2020.

INHOUD

1. Hebben wij alle knelpunten op dit deel van de N788 in beeld?	4
1.1 Verkeersdrukke	4
1.2 Geluidhinder	5
1.3 Parkeren Mendel	5
1.4 Rijbaanscheiding	6
1.5 Noordelijk komgrens Beekbergen	6
1.6 Snelheid: Viaduct A1 – Noordelijke komgrens Beekbergen	7
1:7 Vrachtverkeer/ sluijverkeer	8
1.8 Zicht vanuit zijwegen	8
1.9 Herkenbaarheid zijwegen	9
1.10 Rechtsaf strook Koningsweg	9
1.11 Zandweg tegenover Stoppelbergweg	9
1.12 Vuilcontainers	10
1.13 Ventweg:	10
2.1 Snelheid	11
2.2 Zicht/hagen	11
2.3 Berm/ Parkeren	12
2.4 De plannen	12
3a. Wat vindt u van onze voorgestelde oplossingen? Oversteek Schalterdalweg (aanleggen van een middenberm zodat fietsers en voetgangers veiliger, in twee keer, kunnen oversteken).	13
3.a.1 Aanvullende maatregelen	13
3b. Maatregelen bushaltes (verwijderen ABRI (bushok) bij Stoppelbergweg, Halteplaats Berg en Dal opheffen, halteplaats Vossenfarm toegankelijker maken voor minder validen).	13
3.b.1 Stoppelbergweg	13
3.b.2 Gebruik van bushaltes	14
4. Wat vindt u van de huidige situatie bij de aansluiting Berg en Dalweg?	15
7. Welke onderdelen moeten volgens u de hoogste prioriteit krijgen?	16
8. Welke suggesties heeft u nog voor de N788 A50 - Beekbergen - Viaduct A1	17

Naar aanleiding van de uitnodiging om te reageren op onze plannen, zijn 50 reactieformulieren ontvangen. Hieronder wordt op alle reacties antwoord gegeven. Overeenkomstige reacties zijn zoveel mogelijk gebundeld.

1. Hebben wij alle knelpunten op dit deel van de N788 in beeld?

De onderstaande reacties zijn per onderwerp gecategoriseerd.

1.1 Verkeersdrukke

- Regelmatig files, ook als er geen problemen zijn op de A50 en de A1.
- In de ochtendspits ontstaan er enorme files van verkeer van de A50 richting Apeldoorn. In de avondspits staat het regelmatig vast tot aan het viaduct van de A1.
- Wegens te grote drukke bij kruising Arnhemseweg/Dorpstraat loopt deze regelmatig vast,
- Het is heel moeilijk de N788 op te komen (invoegen tussen de auto's) en optrekkende auto's, stationair draaiende motoren zijn zeer slecht voor het milieu (fijnstof, brandstofverbruik, etc.).
- De verkeerslichten dienen in de spits beter afgesteld te worden, bijv. door deze langer op groen te laten voor doorgaand verkeer over de Arnhemseweg. Ook bestaan er tegenwoordig intelligente verkeerslichten die anticiperen op de drukke.
- De wegen Engeland en Engelandersholt. Als je vanuit deze weg de Arnhemseweg wilt oprijden zal het bij een betere doorstroming bijna niet meer te doen zijn in de spits.

Antwoord:

In algemene zin is de trend dat het provinciale wegennet meer voertuigen te verwerken krijgt. Onder meer veroorzaakt door het aantrekken van de economie. Ook de verkeersintensiteit op de N788 is toegenomen. Wij zien graag dat zoveel mogelijk verkeer gebruik maakt van het hoofdwegennet, de nabijgelegen rijkswegen A50 en A1. Wij treffen echter geen maatregelen ter beperking van verkeer via de N788, omdat deze weg een belangrijke (gebiedsontsluitende) functie vervult in het totale wegennet van de provincie Gelderland.

Specifiek voor de terugslag die optreedt bij de kruising N788/Dorpsstraat/Engelanderweg geldt dat, zoals op de website is opgenomen, gekeken is naar maatregelen om de doorstroming te verbeteren. Er is onderzocht of het de verkeerslichten geoptimaliseerd kunnen worden. Hieruit blijkt dat er geen ruimte is voor verdere optimalisatie zonder dat dit ten koste gaat van andere richtingen en de verkeersveiligheid.

Binnen de bestaande situatie is er geen ruimte om maatregelen te treffen die de doorstroming verbeteren. Maatregelen buiten de huidige beschikbare ruimte zijn niet alleen zeer ingrijpend en kostbaar, maar zullen ook effect hebben op de verkeersstructuur (routekeuze binnen Beekbergen). Daarnaast is de verwachting dat het verbeteren van de doorstroming op de N788 extra verkeer zal aantrekken, verkeer dat nu gebruik maakt van de A50.

Om de kans op kop-staart ongevallen te verkleinen als gevolg van de terugslag van het kruispunt wordt voorgesteld attentie verhogende maatregelen te treffen in de vorm van een filedetectiesysteem. Het idee is deze te plaatsen net voor de aansluiting Koningsweg. Hierdoor wordt verkeer tijdig voor de bocht geattendeerd op eventuele terugslag van verkeer door de VRI.

1.2 Geluidhinder

- Groot knelpunt voor de bewoners aan de Arnhemseweg is geluidsoverlast. Aanleggen van geluid-reducerend asfalt.
- De weg is heel erg gehorig. Hopelijk kan dit meteen mee aangepakt worden?

Antwoord:

Vanuit regelgeving (Wet Geluidhinder) is het zo dat een wegbeheerder enkel geluidsonderzoek hoeft uit te voeren en eventueel maatregelen hoeft te treffen als er sprake is van reconstructie van de weg. Hoewel er bij groot onderhoud, vanuit de wetgeving geen verplichting geldt om maatregelen te treffen, kijken we wel naar het geluidsniveau en bepalen we of het toepassen van geluidsreducerend asfalt voldoende doelmatig is. Op basis hiervan is het voornemen om op een groot deel van wegvak, tussen de Schalterdalweg en het viaduct A1, geluidsreducerend asfalt toe te passen.

1.3 Parkeren Mendel

- Er is momenteel veel overlast van vrachtwagens rondom Mendel, de parkeerverboden op een gedeelte van de aanpalende wegen heeft iets opgelost, maar er zou ook een parkeerverbod moeten komen op Groot Panorama, nu kunnen vrachtwagens daar aan beide zijden parkeren, wat tot levensgevaarlijke situaties leidt.
- Ik zie geen enkele aandacht voor de totaal uit de hand lopende parkeeroverlast rondom het vrachtwagen-restaurant Mendel in Beekbergen
- Ondanks een beperkt parkeerverbod is de situatie onhoudbaar. De situatie op de N788 en de parallelwegen is vaak levensgevaarlijk. Ook is er sprake van sociale onveiligheid en intimidatie door chauffeurs. Ook als overnachtingsplaats is het er niet geschikt. Geen voorzieningen, geen verlichting. Veel wordt kapotgereden bij het manoeuvreren op smalle wegen.
- Bij de Somp en de Brink aan de A50 zijn goed ingerichte parkeerplaatsen en overnachtingsmogelijkheden voor vrachtauto's. Niet valt in te zien waarom bij Mendel alles in het werk moet worden gesteld om zoveel vrachtwagens toe te laten terwijl het daarvoor totaal ongeschikt is.
- Zorgelijk is de explosieve toename van parkerende vrachtauto's in het gebied rond de N788, zeker ook vanuit het restaurant Mendel

Antwoord:

De parkeerproblematiek bij Mendel maakt geen onderdeel uit van dit onderzoek maar is bij de provincie onder de aandacht. In een projectgroep onder leiding van de gemeente Apeldoorn wordt samen gekeken naar (lokale) maatregelen. In dat kader is een parkeerverbod gerealiseerd in een zone rondom Mendel. Ook zijn er in overleg met de eigenaar diverse maatregelen getroffen.

Bovenstaande maatregelen reguleren het parkeergedrag en verlicht de problematiek maar lost de kern van het probleem niet op. Truckparking is een groeiend en (inter)nationaal probleem, waaraan meerdere aspecten kleven. Het gebruik van verzorgingsplaatsen, met beperkte faciliteiten en bestemd voor een kortdurend verblijf, leidt vaak tot overlast van langdurig parkeren, overnachting in de truckcabine, vandalisme en vervuiling.

Er zijn op provinciaal en landelijk niveau verschillende programma's geïnitieerd met als doel dit probleem aan te pakken. Daarbij is de verbindingscorridor in noordelijk Gelderland de A1 (met knooppunt Apeldoorn) onder onze aandacht.

1.4 Rijbaanscheiding

- Voor motorrijders is dit levensgevaarlijk. Niet alleen 's nachts als ze bijna niet te zien zijn. Ook overdag leveren ze extra risico op voor ernstige ongevallen. Bijvoorbeeld bij plotselinge uitwijkmanoeuvres worden het bijna onneembare drempels. Graag wil ik pleiten voor heroverweging van dit voornemen.
- Zorgwekkend. Graag ook namens de Motorrijders Actie Groep, waar komen deze randen, hoe hoog worden ze en wat voor soort beton is het?

Antwoord:

In de huidige situatie liggen tussen Stoppelbergweg (km 17,4) en Camping Berkenrode (km 18,0) betonbanden (zogenaamde varkensruggen) als afscheiding tussen de fietsvoorziening en de hoofdrijbaan. Varkensruggen worden vaak toegepast als de fietsvoorziening zeer dicht op de rijbaan ligt. Zo bieden we de fietser toch enige bescherming doordat motorvoertuigen het fietspad dan niet kunnen gebruiken om afslaand verkeer te passeren. Nadeel is wel dat deze varkensruggen inderdaad niet vergevingsgezind zijn als verkeerdeelnemers van hun rijlijn afwijken en onvoldoende bescherming bieden als motorvoertuigen er door omstandigheden overheen rijden.

In deze verkenning is hier aandacht voor. Een van de voorstellen is het creëren van een tussenberm van 2 meter zodat de huidige afscheiding kan worden vervangen door een (meer vergevingsgezinde) haag. Hiermee wordt een koppeling gelegd met de natuurlijk sturen maatregelen om ook de herkenbaarheid van de aldaar aanwezige woningen met inritten te vergroten. Het aanbrengen van hagen draagt sterk bij aan een verstedelijkte leefomgeving. Deze hagen mogen maximaal 70 cm hoog worden in verband met zichthoek uitritten en zichtbaarheid van fietsers.

1.5 Noordelijk komgrens Beekbergen

- Destijds is de weg ingericht voor een maximaal aantal voertuigen incl. snelheidsremmers. Dit is prima gelukt. Nu er een paar ongelukken door menselijke fouten zijn gemaakt lijkt het me niet noodzakelijk om de rugbybal aan te passen.
- Op zich een goede zaak. Maar het effect werkt averechts. De doorgang is veel te moeilijk en te smal. Er gebeuren regelmatig ongevallen. Grotere auto's zoals vrachtwagens e.d. kunnen er nauwelijks doorheen.
- De snelheid wordt ondanks de 'rugbybal' zowel binnen als buiten de bebouwde kom met regelmaat overschreden.
- Doorstroming is van belang. De rugbybal en de verkeerslichten zorgen voor opstoppingen en filevorming. Vooral in de spits of wanneer er vrachtwagens gebruik maken van dit stuk weg.

Antwoord:

De komuitbuiging bij de noordelijke komingang van Beekbergen wordt frequent beschadigd door het verkeerd nemen van de bocht. Ook krijgt de provincie regelmatig klachten over de situatie. De provincie heeft plannen om hier maatregelen te treffen. Zo wordt voorgesteld de bochten zodanig aan te passen dat de overgang beter wordt en dat ook vrachtverkeer de bochten beter kunnen nemen. We onderzoeken de mogelijkheden om de uitvoering van de aanpassing van de komingang te versnellen en niet te wachten tot de uitvoering van de overige maatregelen op de N788 die gepland zijn voor 2020.

1.6 Snelheid: Viaduct A1 – Noordelijke komgrens Beekbergen

- Gedeelte tussen Beekbergen en Apeldoorn wordt niet over gesproken.
- Het stuk weg tussen het viaduct en de rugbybal in Beekbergen. Daar mag 80 km gereden worden. Veel te hard en het is onveilig. Waarom dit stuk niet als 60 km/u weg aan te merken. Elders is dit gebeurd, waarom niet hier?
- Het grootste knelpunt en risicostuk zich bevindt tussen de kom Beekbergen en het viaduct met de A1. Kijkt u naar het aantal ongevallen en gebruiksintensiviteit dan zou dit stuk prioriteit verdienen.
- Daarmee haalt de rugbybal de snelheid uit het verkeer- zo wordt door de provincie geredeneerd. Wij zijn van mening en vele bewoners met ons dat die snelheid van 80 km vanuit Apeldoorn richting de rugbybal Beekbergen drastisch omlaag moet. Van 80 km naar 60 km.
- In het verleden hebben wij en diverse andere bewoners contacten met gemeente en provincie gehad over onze zorgen over dit stukje Arnhemseweg. Maar helaas dit stukje Arnhemseweg - rugbybal tot aan de A1 wordt structureel door zowel gemeente als provincie genegeerd.
- De snelheid 80 km op het stuk Arnhemseweg vanaf de A1 tot aan de zgn. rugbybal te hoog is. Levert gevaar, onveiligheid op voor weggebruikers en aanwonenden. Het is erg lastig om de weg op te komen, daarom zijn we vaak genoodzaakt het fietspad te gebruiken om de in/uitrit te bereiken. Wat ook niet echt veilig is.

Antwoord:

De N788 heeft een regionale verbindingfunctie en is en blijft daarmee van provinciaal economisch belang. Ten opzichte van de N788 heeft de N786 een veel meer lokale functie. Het gebruik van beide wegen onderstreept dit verschil; de intensiteit op de N788 is ongeveer tweemaal zo hoog als op de N786. Door dit verschil is een snelheid van 60 km/uur met bijbehorende inrichting, zoals op de N786 wordt voorgesteld, niet mogelijk op de N788. Met een intensiteit van meer dan 15.000 mvt¹/etmaal is een profiel zonder rijrichtingscheiding (met as-markering) niet haalbaar en wenselijk. Conform de landelijke richtlijn is de inrichtingsvorm gekoppeld aan het snelheidsregime. Aan het wegprofiel moeten verkeersdeelnemers namelijk de gewenste snelheid kunnen aflezen.

Er ontstaat een conflict wanneer een weg een duidelijke verkeersfunctie heeft en dus rijrichtingscheiding noodzakelijk is, maar tegelijkertijd een verblijfsfunctie heeft dat vraagt om een lagere snelheid. De provincie is daarom momenteel bezig met een studie om op wegen met een hoge verkeersfunctie én aan de andere kant ook een duidelijke verblijfsfunctie, de inrichting van de weg (gericht op het gebruik) te handhaven en toch de snelheid te verlagen. De effectiviteit en de mogelijke negatieve neveneffecten van een snelheidsverlaging zonder aanpassing van de infrastructuur wordt in deze studie onderzocht.

Dit betekent dat voor de N788 een snelheidsverlaging (vooralsnog) niet aan de orde is. Wel worden er enkele maatregelen voorgesteld om de verkeersveiligheid te bevorderen, zoals het opheffen van de te smalle (halte/parkeer) havens.

¹ motorvoertuigen

1:7 Vrachtverkeer/ sluijverkeer

- Er is niet gekeken hoe de grote verkeersstroom te beperken, mede door sluijverkeer (vrachtwagens) voor industrie van Apeldoorn.
- Er ontstaat veel sluijverkeer over de Engelderweg, de Els, Kruisweg Stoppelbergweg, Kuiltjesweg.
- Vanwege het zeer populaire truckers café aan de N788 ter hoogte van de A50 komt er veel vrachtwagenverkeer van/naar de A1 over de N788 door de bebouwde kom van Beekbergen
- Wellicht is het goed de vrachtwagens te verbieden op dit stuk. Het valt mij op dat erg veel vrachtwagens in de spits vanaf de A50 richting 'de Laan Malkenschoten' en 'laan van Westenenk' rijden. Deze wegen kunnen ze ook via de A50 en A1 bereiken (bij voorkeur), echter kiezen ze veelal ervoor om over de N788 te rijden. Dit geeft overlast in het dorp, en filevorming omdat vrachtwagens in de regel niet snel optrekken. Het verkeerlicht bij de Smittenberg springt dan alweer op rood, en achter de vrachtwagen ontstaat een lange sliert auto's. Mede doordat de vrachtwagen ook niet snel door de rugbybal kan. Dit geeft (zeker in de spits) file, opstoppingen, irritatie met auto's die gaan inhalen tot gevolg (dit levert gevaarlijke situaties op).
- Het vele sluijverkeer, en dan met name vrachtwagenverkeer naar en van het industrieterrein in Apeldoorn zuid draagt bij aan de verkeersonveiligheid

Antwoord:

De N788 heeft een regionale ontsluitingsfunctie. Vrachtwagenverkeer op de N788 van A50 – industrie Apeldoorn, wordt door de provincie dan ook niet gezien als sluijverkeer.

1.8 Zicht vanuit zijwegen

- Een aantal uitritten voorzien van spiegels. Het fietspad maakt een dusdanige bocht dat zicht zeer beperkt is tevens komen fietsers met hoge snelheid aanrijden omdat zij de bult af komen.
- Bij de Veldhofweg naar de Arnhemseweg toe is het verkeer van rechts die uit de bocht komt niet te zien. Misschien is daar ook een oplossing voor

Antwoord:

We gaan controleren of er wordt voldaan aan de richtlijnen voor de zichtdriehoeken. Hiermee controleren we of er vanuit een zijrichting voldoende zicht is op het verkeer op de hoofdrijbaan. Wanneer hier niet aan wordt voldaan, bekijken we welke maatregelen genomen kunnen worden om dit te verbeteren.

1.9 Herkenbaarheid zijwegen

- Verkeer dat de Holleweg in wil gaan remt af of stopt op de Arnhemseweg (bijv. om fietsers op het fietspad voorrang te verlenen). Achteropkomend verkeer heeft niet altijd door dat een auto wil afslaan naar de Holleweg (vanaf de Arnhemseweg is niet aangegeven dat er een zijweg is). Dit heeft remmen of toeteren tot gevolg en soms een onverantwoorde inhaalmanoeuvre.
- Auto's op de Holleweg kunnen vanwege de bocht in de Arnhemseweg geen auto's zien aankomen. Vaak zien wij dat wanneer een auto de Arnhemseweg opgaat het verkeer op de Arnhemseweg (vanuit Arnhem) flink moet afremmen of een onverantwoorde inhaalmanoeuvre uithaalt. Zij zien fietser meestal pas als de neus van de auto al op het fietspad staat. Gevaarlijk!
- Het verkeer komt met grote snelheid de heuvel vanaf de A50 afkomt richting de kruising met de Berg en Dalweg/Veldhofweg. Op deze kruising en het daarna liggende deel van de weg komen regelmatig ongevallen voor.
- Beperkte invoegmogelijkheid voor auto's vanuit de Berg en Dalweg richting dorp op kruising met de N788.
- Wat gebeurt met de gevaarlijke uit en inritten (ontsluiting), van de beide recreatieparken aan de N788. Er zijn oplossingen voor te bedenken, die ik eventueel na verdere informatie gaarne wil mededelen.

Antwoord:

Door het uniformeren van de aansluitingen en inritten conform provinciale standaard, wordt niet alleen het noodzakelijke onderhoud teruggebracht maar wordt ook de herkenbaarheid en daarmee de verkeersveiligheid ter plaatse van aansluitingen verbeterd. Het verbeteren van de aansluiting Berg en Dalweg doet recht aan de hogere functie van de weg en daarmee de herkenbaarheid van de aansluiting. Daarnaast wordt voorgesteld middels 'Natuurlijk Sturen' principes de herkenbaarheid van de aansluitingen verder te vergroten.

1.10 Rechtsaf strook Koningsweg

- Als er wel goede argumenten zijn voor het laten vervallen van de bushaltes Berg en Dal dan zou de ruimte wellicht gebruikt kunnen worden voor een uitvoegstrook voor het verkeer vanuit de richting A50 richting de Koningsweg. Dat is een vrij scherpe bocht en auto's moeten altijd veel vaart minderen om deze afslag te kunnen nemen.

Antwoord:

Met het realiseren van een uitvoegstrook is de provincie terughoudend, landelijke richtlijnen raden dit ook af. Doordat het afslaan verkeer het zicht op (achteropkomend) doorgaand verkeer ontnemt. Daarnaast is de ervaring dat de snelheid van het doorgaande verkeer omhoog gaat bij aanwezigheid van uitvoegstroken.

1.11 Zandweg tegenover Stoppelbergweg

- Ik maak van de gelegenheid gebruik om u te wijzen op de aansluiting van het zandpad tegenover de Stoppelbergweg en de Arnhemseweg. Wij wonen aan dit zandpad en moeten met de auto vanuit een stilstaande situatie de Arnhemseweg opdraaien waar 80 km per uur mag worden gereden. Vanwege de betonbanden tussen het fietspad en de Arnhemseweg is de draaihoek voor een auto erg scherp. Ik wil u vragen de 2 betonbanden aan weerszijden van de uitrit van het zandpad te verwijderen zodat auto's veiliger de Arnhemseweg op kunnen draaien, beide kanten op; wijzelf, postbode, auto's van wandelaars, busjes/kleine vrachtwagens van bedrijven die iets leveren aan ons.

Antwoord:

De beoogde plannen voor de inritten/aansluitingen is om deze aan te passen conform de provinciale standaard (zie ook 1.9). Aansluitingen zullen hierdoor herkenbaarder worden. In de verdere verkenningen zal in het ontwerp rekening worden gehouden met de rijcurven bij het in- en uitrijden.

1.12 Vuilcontainers

- Onze vuilcontainers staan op ledigingsdagen altijd op het fietspad. Wij zetten de container altijd zo strak mogelijk tegen de Arnhemseweg aan zodat fietsers geen hinder ondervinden maar we vinden het zelf niet zo veilig. Zeker niet als de container geledigd is, dan staat deze soms half op het fietspad. Is hier misschien een andere oplossing voor?

Antwoord:

We zullen bij de verdere planvorming per locatie de mogelijkheden onderzoeken waar de vuilcontainers (verkeers)veilig kunnen staan, eventueel aparte centraal gelegen opstelplaatsen voor de containers.

1.13 Ventweg

- Een aantal bewoners van Heidepol zouden graag een ventweg willen omdat het verkeer - door de helling naar beneden- voorbij raast. Er is al een ventweg maar die stopt op de helling hij gaat niet voor onze huizen langs. We zouden graag zien dat dit tot een vlakker stuk wordt verlengd.

Antwoord:

Een parallelle voorziening zal bijdragen aan de veiligheid, dit geldt niet alleen ter hoogte van Heidepol maar voor meer situaties langs deze weg. Realisatie van een parallelle structuur vraagt veel ruimte en komt daarmee neer op een totale reconstructie van de N788. Dit wordt niet met dit wegonderhoud voorzien omdat dit ook gepaard gaat met ruimtelijke procedures (o.a. natuurwetgeving), grondaankopen en een forse investering.

2. Wat vindt u van onze voorstellen binnen het principe Natuurlijk Sturen op deze weg?

Van de 50 respondenten gaven 21 een positieve reactie op de voorstellen. Daarnaast gaven 10 personen aan dat ze een dergelijke maatregel niet nodig vonden of een slecht idee.

Bij de beantwoording van deze vraag zijn een aantal specifieke vragen gesteld die hieronder worden behandeld.

2.1 Snelheid

- Gaat m.i. niet leiden tot minder hoge snelheden en daarmee minder gevaarlijke situaties. Een max 80 km per uur weg is voor weggebruikers een max 80 km per uur weg, ongeacht of men de uitstraling van de weg verandert. Reduceren van de maximumsnelheid is m.i. de enige oplossing.
- -Natuurlijk Sturen- met een snelheid van 80 km over een stukje van ongeveer 800 meter vanaf de viaduct A1 naar 50 km? Op dit stuk Arnhemseweg zou de snelheid net als in de pilot Loenenseweg van 80 km ook naar 60 km kunnen gaan. Veilig voor weggebruikers maar zeker ook voor aanwonenden. En of bloembakken/drempels zodat men vanzelf langzamer gaat rijden."
- Natuurlijk sturen is een prima initiatief, echter dient ook de max. snelheid op deze wegvakken verlaagd te worden.

Antwoord:

Doel van de Natuurlijk Sturen pilot is om bestuurders te stimuleren veiliger weggedrag te vertonen. Door de wegomgeving met Natuurlijk Sturen principes vorm te geven is de verwachting dat het voor de verkeersdeelnemers vanzelfsprekend wordt wat er van hen verwacht wordt en ze dit gedrag automatisch uitvoeren. Met deze pilot wordt gemeten wat het effect van Natuurlijk Sturen is op N788.

Gezien de functie van de N788 een snelheidsverlaging niet aan de orde, zie antwoord *1.6 Snelheid: Viaduct A1 – Noordelijke komgrens Beekbergen*

2.2 Zicht/hagen

- Het plaatsen van hagen kan echter het uitzicht belemmeren.
- Het is 's morgens al moeilijk genoeg om de weg op te draaien (ik moet oversteken), dus de hagen dienen we laag genoeg gehouden te worden.
- Heg afscheiding zie ik liever vervangen door houten vangrail zoals nabij Otterlo op de N304.
- Op een aantal kruisingen van zijwegen met de N788 is het uitzicht slecht, komende uit die zijwegen vanwege de bestaande erfgronden/beplanting en de ligging van weg en/of fietspaden.

Antwoord:

Dit aandachtspunt wordt meegenomen in de verdere planvorming. Het idee achter de toepassing van hagen en bestratingen is dat dit de attentiewaarde op aanwezigheid van bebouwing versterkt. Door hagen toe te passen wordt het dorpse karakter versterkt en worden aansluitingen beter zichtbaar. De hagen worden schuin geschoren waardoor het aflopende talud wordt versterkt.

2.3 Berm/ Parkeren

- Aanplant van haagjes lijkt prima, maar de kaalgeschoren berm niet. Deze bermen zijn grotendeels schraal grasland met nog een behoorlijke insectenrijkdom. Er gazonnetjes van maken in een natuurgebied is een gotspe.
- Niet praktisch, bij de vorige renovatie is de laatste parkeerstrook weggehaald waardoor bezoekers van aanwonenden nu alleen nog kunnen parkeren tussen de weg en het fietspad in het gras. Als daar heggen komen kan dat ook niet meer en levert dat nog meer gevaarlijke situaties op omdat er dan op de weg of op het fietspad zal worden gestopt en geparkeerd. Er zijn nu zelfs mensen die de auto letterlijk midden op de weg laten staan als ze iets bij een huis willen bezorgen.

Antwoord:

In het ontwerp van de wegbermen nemen we het aandachtspunt van biodiversiteit mee. Uiteraard wordt ook onderzocht of de beoogde plannen/werkzaamheden tot verstoring leiden van het leefgebied van specifieke habitattypen.

Vanwege de hoge snelheid en de hoge verkeersintensiteiten is het gevaarlijk om op en langs provinciale weg stil te staan. Door het plaatsen van hagen wordt parkeren op eigen terrein of langs het onderliggend wegennet bevorderd.

2.4 De plannen

- Deze voorstellen zijn voor mij nog te onduidelijk. Ik begrijp het principe maar wat er nu concreet zal veranderen is mij niet duidelijk.

Antwoord:

Bij de verdere planvorming worden de voorgestelde maatregelen in detail uitgewerkt. Wanneer besluitvorming over de exacte te nemen maatregelen heeft plaatsgevonden, zal hierover informatie te vinden zijn op onze website. De maatregelen die uit de verkenning voortvloeien zijn namelijk nog onder voorbehoud, hierover zal eerst besluitvorming door Gedeputeerde Staten moeten plaatsvinden. Naar verwachting vindt dit medio 2018 plaats. In het najaar van 2018 is meer informatie te vinden op www.gelderland.nl/n788 over welke maatregelen concreet worden genomen op de N788.

3a. Wat vindt u van onze voorgestelde oplossingen? Oversteek Schalteredalweg (aanleggen van een middenberm zodat fietsers en voetgangers veiliger, in twee keer, kunnen oversteken).

Van de 49 respondenten gaven 36 personen een reactie op deze locatie. Van de 36 personen waren er 36 positief en 0 negatief. Bij de beantwoording van deze vraag zijn een aantal specifieke vragen gesteld die hieronder worden behandeld.

3.a.1 Aanvullende maatregelen

- Het is nog maar de vraag of dit veiliger is. Volgens mij heeft onderzoek uitgewezen (in steden) dat bij het in twee keer oversteken vaker ongelukken gebeuren omdat er tweemaal in plaats van een maal overgestoken wordt.
- Goed, maar dan wel met stoplichten of verkeersdrempels c.q. andere snelheid verminderende objecten
- Als die maar breed genoeg wordt, anders loop je het gevaar dat de achterste fietsers (bij groep) nog met achterwiel op rijbaan staan.

Antwoord:

Uit onderzoek naar ongevallen op provinciale wegen in Gelderland is gebleken dat deze niet vaker plaatsvinden op locaties waar zich een middenberm bevindt voor gefaseerd oversteken. Dat er naar rato vaker ongevallen plaatsvinden heeft een relatie met het gebruik van deze oversteeklocaties (het gebruik ligt hier veel hoger). Daarnaast verhoogt een middenberm het attentieniveau van het doorgaande verkeer.

Andere maatregelen zoals het toepassen van verkeerslichten of drempels zijn specifiek voor deze locatie niet aan de orde.

In onze ontwerpen conformeren wij ons zo veel mogelijk aan de geldende ontwerp richtlijnen, dit geldt ook voor de breedtes van middenbermen.

3b. Maatregelen bushaltes (verwijderen ABRI (bushok) bij Stoppelbergweg, Halteplaats Berg en Dal opheffen, halteplaats Vossenfarm toegankelijker maken voor mindervaliden).

Van de 49 respondenten gaven 31 personen een reactie op deze locatie. Van de 31 personen waren er 19 positief en 12 negatief. Bij de beantwoording van deze vraag zijn een aantal specifieke vragen gesteld die hieronder worden behandeld.

3.b.1 Stoppelbergweg

- Onvoldoende, halte stoppelbergweg is zeer slecht zichtbaar voor chauffeur door onhandige plaatsing borden aan kant van de weg.
- Abri opheffen aan de stoppelbergweg is m.i. onhandig i.v.m. de diverse bedrijven in de omgeving
- Het zou fijn zijn als mensen die juist voor openbaar vervoer kiezen ook droog kunnen staan bij het wachten op de bus.
- Zichtbaarheid bushalte stoppelbergweg, diverse malen meegemaakt dat buschauffeur reizigers niet ziet staan. Dit komt door borden die het zicht belemmeren en slechte verlichting tijde betreffende halte
- Noodzaak van weghalen ABRI ontgaat me (bedoeld om minder mensen in de bus te krijgen?). Opheffen halte Berg en Dal is prima, daar stapt nooit iemand in of uit. Halte Vossenfarm toegankelijk maken voor minder validen ook prima (hoe steken deze mensen over?)

Antwoord:

De redenen voor het verwijderen van de abri bij Stoppelbergweg is dat deze het zicht op de zijweg belemmerd en daarnaast bij deze halteplaats zeer gering gebruik wordt gemaakt van het openbaar

vervoer. Op deze locatie zijn in de afgelopen 10 jaar ook de meeste ongevallen geregistreerd op dit deel van de N788 tussen de A50 en Beekbergen. Door het verwijderen van de abri worden de zichthoeken fors verbeterd en daarmee levert het een bijdrage aan de verkeersveiligheid.

De zichtbaarheid van de halte is een aandachtspunt die wordt meegenomen in de verdere uitwerking.

3.b.2 Gebruik van bushaltes

- Opheffen van bushaltes zal het gebruik van het openbaar vervoer verminderen
- Het nut en noodzaak van het opheffen van de Halteplaats Berg en Dal is mij niet duidelijk. Het is de dichtstbijzijnde bushalte voor de begraafplaats en ook voor de instellingen aan Kuiltjesweg 1. Zijn er cijfers beschikbaar van het gebruik van de bushaltes? De verdeling van de bushaltes over het gebied wordt hierdoor onregelmatig.
- Niet slim, voor de recreatiebedrijven zijn dit belangrijke bushaltes in de zomerdag
- Heel goed. Geef de bus ook voldoende ruimte om uit- en weer in te voegen op de N788, zodat verkeersdeelnemers weinig last hebben van het stoppen en optrekken van de bus.
- Van de halteplaats Berg en Dal maken veel bewoners en bezoekers van de achtergelegen zorginstellingen gebruik. Lijkt niet logisch deze te verwijderen. Het levert gevaarlijke situaties op omdat er een maximum van 80 km per uur geldt waardoor buschauffeurs veelal laat zien dat er reizigers staan. Terugdringen van de snelheid is voor alle situaties de meest veilige oplossing.
- Wij verzoeken u met klem om niet de bushalte Berg en Dal op te heffen. Onze kinderen gebruiken deze halteplaats zeer geregeld, vaak met koffers en/of tassen. De volgende halteplaatsen zijn ver weg, veel verder dan u misschien denkt als u naar de schetsen kijkt. Zonder de bestaande halteplaats, zouden zij ver moeten lopen met bagage langs weg of fietspad, wat zeker niet bevorderlijk is voor de veiligheid. Daarnaast is het begrijp ik de bedoeling de N788 een meer "binnen-de-bebouwde-kom gevoel" te geven. Juist een bushalte, hoe dan ook vormgegeven, draagt daar bij uitstek aan bij.
- Ik wijs er verder op dat deze halteplaats ook de enige is voor de naastgelegen begraafplaats én de sportvelden (tennis en voetbal) en daarmee een belangrijke publieksfunctie vervult. Het is daarmee zeker niet de meest voor de hand liggende halteplaats om te schrappen, als dit al per sé nodig is.
- Opheffen halteplaats Berg en Dalweg is een erg slecht idee. Deze halte wordt best veel gebruikt, niet alleen door omwonenden en bezoekers, maar ook voor bezoekers aan de begraafplaats en de sportaccommodaties.

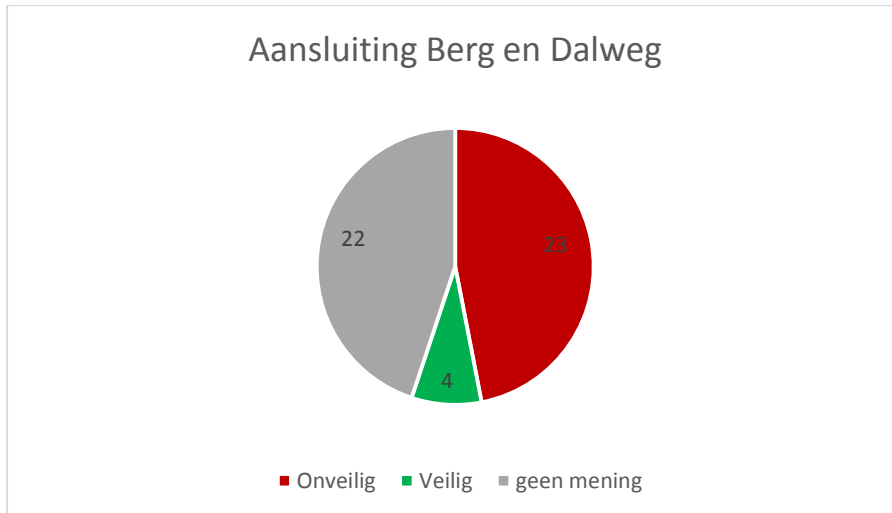
Antwoord:

Omdat het gemiddelde gebruik van de halteplaatsen Stoppelbergweg, Vossenfarm en Berg en Dalweg erg laag is (ook in het hoogseizoen) is een integrale analyse uitgevoerd van de halteplaatsen op de N788. Op basis van deze analyse wordt voorgesteld de halteplaats Berg en Dalweg op te heffen vanwege het beperkte gebruik en omdat de opstelruimte voor de bus zeer beperkt is en er ook onvoldoende ruimte is deze te verbreden. De investering voor een veilige en verbeterd toegankelijke halte voor mindervaliden weegt daarbij niet op tegen het gebruik van deze halteplaats. Dit geldt ook voor de halteplaats Stoppelbergweg. Echter stellen wij voor halteplaats Stoppelbergweg te behouden (zonder ABRI vanwege zicht, zie 3.b.1) om de achterliggende gebieden met recreatieterreinen te kunnen bedienen met openbaar vervoer en daarnaast te investeren in goed gefaciliteerde (met voldoende fietsklemmen) centraal gelegen halteplaatsen Vossenfarm en Smittenberg, beiden op circa 700 meter vanaf de halteplaats Berg en Dalweg.

Daarnaast is er voor het bereiken van de begraafplaats ook de mogelijkheid om lijn 43 over de N786 te gebruiken en in-en uit te stappen bij halteplaats Koningsweg.

4. Wat vindt u van de huidige situatie bij de aansluiting Berg en Dalweg?

Van de 49 respondenten gaven 27 personen een reactie op deze locatie. Van de 27 personen vonden 23 respondenten het een gevaarlijke aansluiting. Een aantal terugkomende redenen waren: druk, beperkt zicht, hoge snelheid. Daarnaast vonden 4 respondenten de aansluiting veilig.



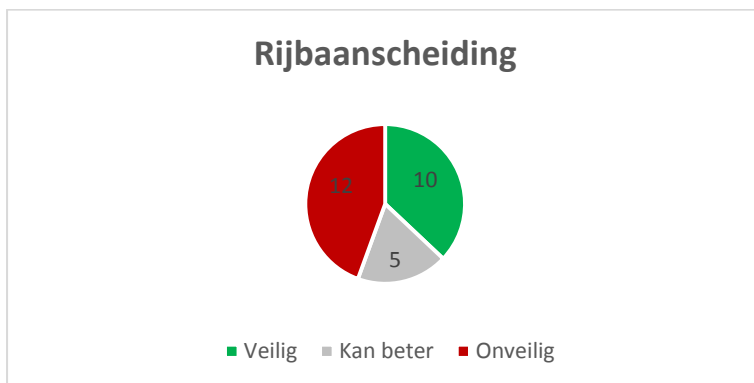
5. Hoe kunnen we de vormgeving van de noordelijke bebouwde komgrens van Beekbergen verbeteren?

Van de 49 respondenten gaven 17 personen een reactie op deze locatie. Van de 17 personen vonden 6 respondenten de huidige noordelijke komgrens prima. 11 respondenten hebben een de volgende suggesties aangedragen.

- De 'bebouwde kom' bord verplaatsen (eerder weergeven)
- Extra waarschuwingsbord plaatsen
- Flitskast/ of bord radarcontrole
- De huidige slinger is duidelijk te heftig en lastig voor grote voertuigen
- Rugbybal meer aankleden. In het midden een bult maken waardoor uit de verte te zien is dat er een obstakel is. Mogelijk ook een kunstwerk erop plaatsen.
- Klinkers. Meer als een "dorpsweg" inrichten. Mooie bomen, verkeersremmende versmallingen d.m.v. natuurlijke middelen
- Enkele zebrapaden aanleggen voor aanwonenden en fietsende

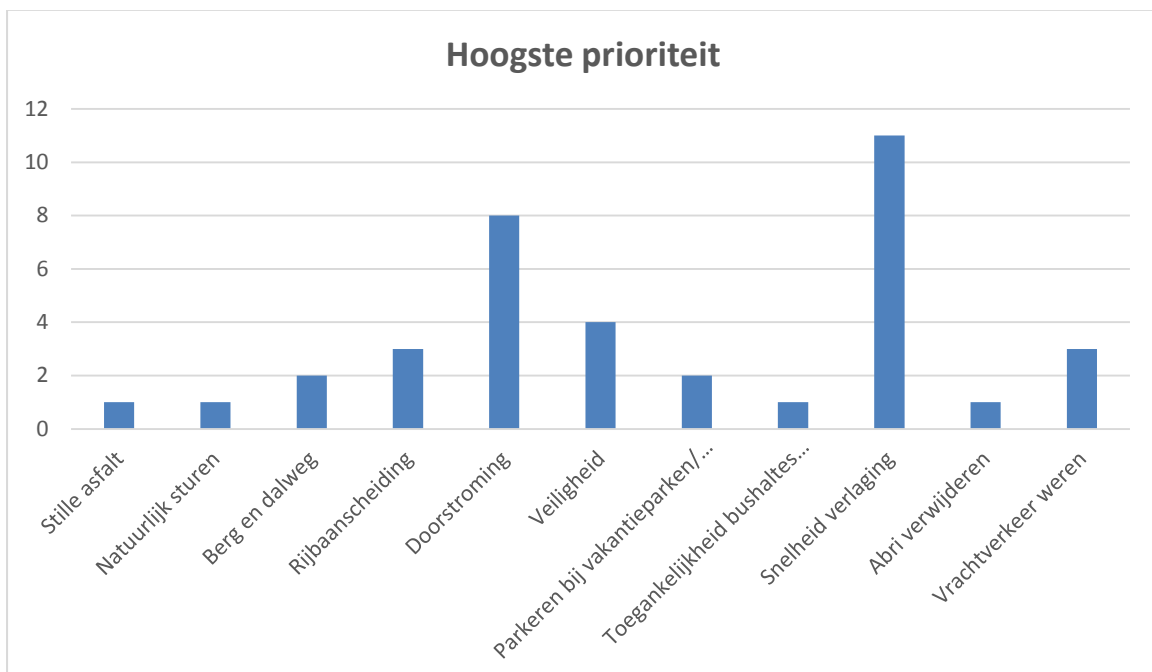
6. Hoe ervaart u de veiligheid van de rijbaanscheiding (betonbanden) tussen de Stoppelbergweg en camping Berkenrode?

Van de 49 respondenten gaven 27 personen een reactie op deze locatie. Van de 27 personen vonden 10 de rijbaanscheiding goed. 5 respondenten gaven aan dat de uitvoering van de rijbaanscheiding beter kan. Door bijvoorbeeld hoger of breder te maken. 12 respondenten vinden de huidige rijbaanscheiding onveilig. Bij schemering of sneeuw is de rijbaanscheiding slecht zichtbaar. Daarnaast biedt het onvoldoende dekking voor de fietsers.



7. Welke onderdelen moeten volgens u de hoogste prioriteit krijgen?

Van de 49 respondenten gaven 30 personen de volgende prioriteiten.



In de bovenstaande grafiek is af te lezen dat zowel doorstroming als een snelheidsverlaging als de hoogste prioriteiten worden aangegeven. Gevolgd door de verkeersveiligheid in het algemeen en het weren van vrachtverkeer.

8. Welke suggesties heeft u nog voor de N788 A50 - Beekbergen - Viaduct A1

Er zijn 56 suggesties gedaan. Overeenkomende suggesties zijn zoveel mogelijk gebundeld. In de verdere planuitwijking zullen we kijken of we onderstaande suggesties kunnen meenemen. Reacties die gaan over punten die nog niet aan de orde zijn geweest zijn hieronder opgenomen.

- Wateroverlast bij inrit konijnenkamp. Na de vorige reconstructie is het fietspad omhoog gebracht waardoor er nu veel water blijft staan bij de inrit.

Antwoord: We onderzoeken of we kleinschalige maatregelen kunnen treffen om water problemen op te lossen.

- Recent ontvingen wij uw brief over de plannen voor groot onderhoud aan de N788. Wij wonen aan de Arnhemseweg, en kunnen ons zeker vinden in de genoemde verbeterpunten. Als direct aanwonenden attenderen we u graag op één aanvullend punt: de "afslag" van de N788 naar het Zonnegloren. Er wordt behoorlijk gebruik gemaakt van deze weg, zowel door aanwonenden/ huurders van de aangelegen vakantiewoningen, als ook als verbinding van en naar de Berg en Dal weg. De aansluiting met de Arnhemseweg ligt precies op het hoogste punt van een helling, en bovendien vanuit het zuiden komend net na een bocht. (Bestuurders van) voertuigen die vanaf de richting van Arnhem linksaf willen, en moeten wachten voor tegemoetkomend verkeer, zijn daardoor voor achteropkomend verkeer pas op het laatste moment zichtbaar. Dit leidt dagelijks tot zeer gevaarlijke situaties, en helaas ook met enige regelmaat tot een aanrijding. Hetzelfde geldt voor invoegend verkeer vanaf het Zonnegloren linksaf de Arnhemseweg op richting Apeldoorn. Wellicht is er een snelheidsremmende maatregel te bedenken, die verkeer dat vanuit het zuiden komt al voor de bocht attendeert op de mogelijkheid van stilstaand verkeer bovenop de heuvel?

Antwoord: In de verdere planvorming zal onderzocht worden of naast Natuurlijk Sturen nog andere attenderende maatregelen noodzakelijk zijn.

- Is er een mogelijkheid het inhalen lastiger te maken? Vooral bij inhaalacties ontstaan er gevaarlijke situaties. Inhalen is niet toegestaan, maar gebeurt wel heel vaak. Het uitbreiden van de 50 km zone met bijbehorende borden en "kronkels" (bochtje in de weg om snelheid te laten afnemen) zou erg goed helpen. Dat zou vanuit A50 moeten vlak voor de Berg en Dalweg (net voor afslag Koningsweg), dan doorlopend tot door het dorp Beekbergen, en dan door onder de A1 en aansluiten op de bebouwde kom van Apeldoorn. Het stukje tussen Beekbergen en Apeldoorn is nu 80km; dat leidt gezien de uitstraling van de weg bij veel gebruikers tot verwarring. Veel mensen rijden hier al 50, anderen 80. Leidt tot gevaarlijke situaties.

Antwoord: Momenteel geldt er al een inhaalverbod voor alle verkeer op de N788. Handhaving van het inhaalverbod is een taak van de politie. Het treffen van fysieke maatregelen om inhalen te voorkomen is niet aan de orde. Wel dragen de natuurlijk sturen maatregelen bij aan de verkeersveiligheid (doel is automobilisten bedachtzamer en veiliger te laten rijden). Voor het antwoord over het wegvak tussen Viaduct A1 – Noordelijke komgrens Beekbergen wordt verwezen naar 1.6

- Houd dit 80 km/uur maar geef dit duidelijker aan met een extra bord. Diverse mensen denken dat het nog 50km/u is, dit geeft irritatie en gevaarlijk rijgedrag doordat mensen gaan inhalen.

Antwoord: Met Natuurlijk Sturen proberen de weg zo in te richten dat de inrichting ervan het gewenste snelheidsgedrag teweegbrengt. Daarnaast willen we als provincie het aantal verkeersborden minimaliseren. Hierdoor is er geen aanleiding om een extra snelheidsbord te plaatsen.

- Verzoek om groene verlichting te plaatsen

Antwoord: Ter overweging wordt dit bekeken in de verdere planvorming.