

# Reactienota N786

## Beekbergen-Loenen

Inloopavond 12 december 2017



# Voorwoord

De Loenenseweg (N786) tussen Beekbergen en aansluiting A50 is in 2019 aan de beurt voor groot onderhoud. Naast dit groot onderhoud nemen we ook een aantal maatregelen mee die de verkeersveiligheid ter plaatse verbeteren. In dat kader zijn er plannen om de maximumsnelheid van 80km/u naar 60km/u af te waardenen waarbij ook het wegprofiel naar deze snelheid wordt ingericht.

Samen met de gemeente Apeldoorn hebben wij op dinsdag 12 december 2017 in 'De Hoge Weye' te Beekbergen een inloopbijeenkomst gehouden. Aan de hand van ontwerptekeningen bent u geïnformeerd over de maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid. Centraal stonden de plannen voor het afwaarderen van de maximumsnelheid en 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. Omdat het ongevalsrisico op deze weg bovengemiddeld is, zijn wij van mening dat de Loenenseweg zich goed leent voor het toepassen van het principe Natuurlijk Sturen.

## **Overige maatregelen**

- Ter verbetering van de verkeersveiligheid nemen wij, naast het onderhoud, de volgende extra maatregelen mee: verbeteren van de oversteken ter hoogte van kruispunten;
- Zicht op kruispunten verbeteren ook vanuit zijwegen.

Wij hebben om uw mening gevraagd over de maatregelen, zodat wij uw opmerkingen en suggesties kunnen meenemen bij de verdere planuitwerking. Voor u ligt de nota met onze reactie op uw opmerkingen/suggesties en hoe wij hiermee omgaan in de verdere planuitwerking.

# Reacties

Naar aanleiding van de bijeenkomst, waarbij naar schatting rond de 40 belangstellenden aanwezig waren, zijn 28 reactieformulieren ontvangen. Hieronder wordt op alle reacties antwoord gegeven. Overeenkomstige reacties zijn zoveel mogelijk gebundeld.

## **1. Wat zijn de plannen?**

De Loenenseweg (N786) tussen Beekbergen en aansluiting A50 is in 2020 aan de beurt voor groot onderhoud. Vanwege het bovengemiddelde ongevalsrisico op deze weg, biedt het groot onderhoud ook direct gelegenheid om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Het afwaarderen van deze weg naar een erftoegangsweg (60km/uur) ligt zowel in lijn met het gebruik en de intensiteit op de weg, als in de provinciale visie voor dit traject. De weg heeft op provinciaal niveau namelijk geen primaire verkeersfunctie (valt niet onder het regionaal hoofdwegennet). De provincie ziet de N786 namelijk niet als beoogde route voor ontsluiting van Apeldoorn naar de Snelweg A50. We willen dit dan ook niet faciliteren door het wegvak als zodanig in te richten (dus als een gebiedsontsluitingsweg met 80 km/uur). Naar onze mening draagt een afwaardering naar een erftoegangsweg met 60 km/uur, met bijhorend wegprofiel, daarbij aan. Er zijn op dit moment geen plannen die dermate invloed hebben op het betreffende traject dat we onze visie voor deze weg gaan bijstellen.

De plannen voor de N786 zijn dat deze zodanig aangepast wordt dat het voldoet aan de richtlijnen van een erftoegangsweg (60 km/uur). De aangepaste weginrichting krijgt een uitstraling die weggebruikers in hun rijgedrag automatisch een lagere snelheid laat hanteren. Dit realiseren we onder andere door het aanbrengen van een andere belijning en het toevoegen van plateaus op kruispunten. Daarnaast wordt halverwege de rechtstand (km 2,45) een extra plateau gerealiseerd. Dit plateau komt op het laagste punt, waar de weg een droog dal doorkruist. Het aanvullend toepassen van het principe 'Natuurlijk Sturen' draagt ook bij aan het beïnvloeden van het gewenste rijgedrag en uitstraling van een 60km/uur weg.

## **2. Plangebied: waarom ligt de prioriteit niet bij de aansluiting op de A50?**

De beoogde maatregelen hebben betrekking op een deel van de N786 tussen de zuidgrens van Beekbergen tot aan de toe- en afrit van de A50. Het weggedeelte waar de aansluiting met de A50 in valt, staat voor 2021 op de planning om onderhouden te worden. De verkenning hiervan wordt dit jaar opgestart.

## **3. Onderhoud: wat wordt meegenomen in het onderhoud en hoelang gaat het duren?**

De Provincie heeft haar wegennet opgedeeld in trajecten. Eens per negen jaar gaan deze in onderhoud. Dit onderhoud betreft het vervangen van de deklaag (de bovenste laag asfalt) en het herstellen van eventuele schades. Naast dit onderhoud kijken we ook of er op het traject maatregelen getroffen moeten worden ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Voor het traject van de N786 verkennen we momenteel mogelijke maatregelen. De maatregelen die uit de verkenning naar voren komen, zijn nog onder voorbehoud. Hierover zal eerst besluitvorming door Gedeputeerde Staten moeten plaatsvinden. Naar verwachting vindt dit rond september 2018 plaats. Daarnaast moet er voor het afwaarderen van de weg een verkeersbesluit genomen worden waar bezwaar en beroep op ingediend kan worden. Hierover wordt de omgeving tijdig geïnformeerd evenals over de duur van de wegwerkzaamheden en tijdelijke verkeersmaatregelen.

## **4. Geluidshinder: wordt het nieuwe asfalt geluidsreducerend?**

De geluidsproductie van het verkeer wordt door de afwaardering van 80km/uur naar 60km/uur verminderd. Extra maatregelen zoals het aanleggen van geluidsreducerend asfalt zijn daarom vooralsnog niet noodzakelijk.

#### **5. Zijwegen: maatregelen tegen verkeer uit zijwegen**

Het afsluiten van zijwegen zoals de Henk Vulinkweg en Schalterdalweg hebben effect op de routing van verkeer. Met het afsluiten van de Henk Vulinkweg zullen andere wegen (zoals de Hulleweg) weer meer belast worden. De beoordeling van de gewenste verkeerscirculatie op het onderliggend wegennet is een taak van de gemeente. De gemeente heeft hierbij de afweging gemaakt, en is van mening dat er ongewenste effecten zullen optreden op de andere wegen.

De Provincie ziet de N786 als een erftoegangsweg, met als doel het (veilig) bereikbaar maken van percelen en achterliggende gebieden. Het treffen van maatregelen, zoals het opheffen van de aansluiting Henk Vulinkweg is daarom op dit moment niet aan de orde. Wat betreft het zicht vanuit de zijwegen op de provinciale weg nemen we mee in de verdere verkenning.

#### **6. Ronde: suggestie om op de kruising Loenenseweg/ Schalterdalweg een rotonde aan te leggen**

De beoogde plannen, waarin het traject wordt afgewaardeerd naar een erftoegangsweg, hebben al een positief effect op de verkeersveiligheid. Afwaardering houdt in dat de snelheid wordt verlaagd naar 60 km/uur en dat de kruispunten worden voorzien van plateaus. Plateaus hebben een snelheidsremmend en attenderend effect. Hiermee wordt de oversteekbaarheid ter plaatse al verbeterd. Gezien de huidige functie van de aansluiting zijn verdere maatregelen voor alsnog niet noodzakelijk.

#### **7. Inhaalverbod/doorgetrokken streep: suggestie om een inhaalverbod in te stellen**

Het instellen van een snelheidslimiet van 60 km/u met de bijbehorende weginrichting ontmoedigt inhalen.

Ook als het huidige snelheidsregime wordt gehandhaafd en afwaardering niet wordt doorgevoerd, is een inhaalverbod niet aan de orde vanwege het aanwezige landbouwverkeer. Dit leidt tot dusdanige grote snelheidsverschillen tussen het verkeer onderling, waardoor inhaalmanoeuvres altijd zullen blijven ontstaan.

#### **8. Bewegwijzering: aanwijzingen voor hotels etc. zijn niet duidelijk aangegeven, dit levert vaak gevaarlijke verkeerssituaties op**

De bewegwijzering naar verschillende accommodaties is volgens ons voldoende aanwezig. De aansluitende wegen op dit traject vallen echter minder goed op. In de verkenning onderzoeken we of hier aanpassingen voor mogelijk zijn, bijvoorbeeld door het verwijderen van begroeiing dat het zicht op deze aansluitingen beperkt.

#### **9. Handhaving: meer controle of plaats flitspalen**

Wij proberen de weg zo te ontwerpen dat de inrichting ervan het gewenste snelheidsgedrag teweegbrengt. Handhaving kan hieraan bijdragen, dit is echter een taak van de politie.

#### **10. Openbaar vervoer: langere reistijd voor openbaar vervoer door afwaardering naar 60 km/uur**

Bij het toepassen van verkeersremmende maatregelen wordt rekening gehouden met het openbaar vervoer. De inrichting wordt zodanig ontworpen dat het gewenste verkeersremmende effect (snelheid van 60 km/uur) wordt afgedwongen én dat het berijdbaar blijft voor zowel het openbaar vervoer als de hulpdiensten.

#### **11. Oversteekvoorzieningen: veilige voetgangersoversteekplaatsen**

Een voetgangersoversteekplaats in de vorm van zebra-markering wordt enkel binnen de bebouwde kom toegepast. Bij lagere snelheden heeft de weggebruiker voldoende mogelijkheid af te remmen wanneer een voetganger gesignaleerd wordt. Buiten de bebouwde kom worden voetgangersoversteekplaatsen wel aangeduid met markering aan de weerszijden van een oversteekpek. Deze hebben geen juridische status en geven enkel de plek aan waar voetgangers kunnen oversteken. De Provincie is terughoudend in het aanbrengen van dergelijke markering op wegvakken, aangezien dit verwarring oplevert en daarmee onzeker rijgedrag. Een van de kernwaarden van verkeersveiligheid is juist het voorkomen van onzeker rijgedrag.

De plannen om het oversteken te verbeteren zijn:

- Kruispunten voorzien van plateaus; hiermee wordt het attentieniveau van de weggebruikers verhoogd;
- Aanpassen van het wegprofiel waardoor de weg smaller wordt. De versmalling heeft een snelheidsremmend effect;
- Toepassen van het Natuurlijk Sturen principe. Hierbij is de inrichting van de omgeving van invloed op het rijgedrag van de weggebruiker en sturen we op de beleving van een 60km/uur weg.

**12. Fietspad: huidige fietspaden zijn te smal/ realiseer een twee richtingsfietspad**

Er wordt onderzocht of de fietspaden gelijktijdig met asfaltonderhoud kunnen worden verbreed. Het realiseren van een tweerichtingenfietsvoorziening heeft echter niet de voorkeur. Dit geeft een verhoogde ongevalskans tussen fietsers onderling én met overig verkeer ter hoogte van de zijwegen.

**13. Afwatering: verzoek om de weg verhoogd aan te leggen i.v.m. schade aan elektrische installaties**

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