



Bijlage bij Statenbrief

Datum

5 februari 2019

Zaaknummer

2017-015889

Blad

1 van 3

Onderwerp

Eerbeek-Loenen 2030: Vervolgkoers N786 na MKBA

Portefeuillehouder

Jan Markink

De N786 was tot op heden een zelfstandig provinciaal project. Vanaf oktober jl. is de N786, gezien de relatie tussen alle (voorgenomen) ontwikkelingen in Eerbeek en omgeving en de wens om dit zo integraal mogelijk aan te pakken, opgenomen in de gebiedsontwikkeling Eerbeek-Loenen 2030. De gebiedsontwikkeling Eerbeek-Loenen 2030 heeft een bredere scope en doelstellingen dan het project N786 sec. Mede gezien vanuit dit bredere perspectief en de afstemming tussen de diverse (deel)projecten van Eerbeek-Loenen 2030 en de samenwerking met de gemeente Brummen en de industrie, is onderstaande aanpak voor de verschillende tracés tot stand gekomen.

1. Tracé-deel 1: Zuidelijke Ontsluiting tot aan de bebouwde kom van Eerbeek

De voorbereidingen voor de aanpak van de N787 en de opwaardering van de Dierenseweg tussen de N786 en de N787 worden gestart. Dit tracé-deel omvat een deel van de Zuidelijke Ontsluiting uit de MKBA: het traject tot aan de bebouwde kom van Eerbeek. Dit betreft een maatregel die toekomstvast is, zowel voor de ontsluiting van Eerbeek-Zuid, als voor de ontlasting van Laag-Soeren en Loenen. De werking van het regionale verkeersnetwerk wordt in dit kader gezien. Onder regie van de provincie wordt hieraan gewerkt, waarbij terugkoppeling plaatsvindt in het project Eerbeek-Loenen 2030. In feite is dit regulier provinciaal werk, gefinancierd met provinciale middelen.

2. Tracé-deel 2: Zuidelijke Ontsluiting vanaf de bebouwde kom tot en met de VSM-spoorlijn

In de planvormingsfase wordt, om vertraging te voorkomen, tracé-deel 2 meegenomen in het proces van tracé-deel 1. Er is een duidelijke afhankelijkheid tussen dit tracé-deel en het (deel)project Logistiek Centrum Eerbeek (LCE) zoals opgenomen in de gebiedsontwikkeling Eerbeek Loenen 2030. Mocht blijken dat het LCE onverhoopt geen doorgang vindt dan wordt het plan met wegontwerp opnieuw bekeken, omdat de terugval optie voor het Burgersterrein, een bedrijventerrein, mogelijk om een andere inrichting en oplossingen vraagt.

Daarnaast wordt onder de vlag van Eerbeek-Loenen 2030 een inhoudelijke koppeling gelegd tussen de planvorming rond het LCE (schil) en de N786.

Dit tracé-deel valt volledig onder de gebiedsontwikkeling Eerbeek Loenen 2030. Dit betekent dat de regie bij de stuurgroep ligt en de financiering van dit tracé-deel onderdeel is van de onderhandelingen over de financiering van Eerbeek Loenen 2030 (tussen provincie, gemeente Brummen, gemeente Apeldoorn, Industriekern Eerbeek Loenen en/of individuele bedrijven).

Datum

6 februari 2019

Zaaknummer

2017-015889

Blad

2 van 3

3. Tracé-deel 3: Vanaf de spoorlijn tot en met het kruispunt Harderwijkerweg-Boshoffweg ter hoogte van DS Smith.

Parallel aan het proces van tracé-deel 1 en 2 wordt gestart met tracé-deel 3. Dit tracé-deel bestaat uit twee onderdelen: Coldenhovenseweg en omgeving, en Harderwijkerweg ter hoogte van DS Smith (kruising met de Boshoffweg). Industrie, gemeente Brummen en provincie inventariseren samen met bewoners wat de vraagstukken zijn op, en in het gebied rondom dit traject (bezien vanuit de pijlers leefbaarheid en economie). Dit betekent dat vanuit een brede scope naar de problematiek wordt gekeken. Vervolgens kan worden gezien welke maatregelen gewenst zijn en worden mogelijke oplossingen (inclusief financieel plaatje) in beeld gebracht. Net als tracé-deel 2 valt dit tracé-deel volledig onder de gebiedsontwikkeling Eerbeek-Loenen 2030. De financiering van dit tracé-deel is onderdeel van de onderhandeling over de financiering van Eerbeek Loenen 2030 (tussen provincie, gemeente Brummen, gemeente Apeldoorn, Industriekern Eerbeek Loenen en/of individuele bedrijven).

4. Tracé-deel 4: Kruispunt bij restaurant de Brugkabouter (N787) tot aan de A1/Lange Amerikaweg in Apeldoorn

Dit tracé-deel omvat de huidige gemeentelijke weg langs het kanaal (Apeldoornse weg/Kanaalweg-zuid). De weg is deels in beheer bij de gemeente Brummen en deels bij de gemeente Apeldoorn. Deze weg heeft een relatief lage verkeersintensiteit. Het wegprofiel is krap. Bomen aan weerszijde van de weg, het Apeldoorns kanaal, onoverzichtelijke zijwegen en het deels ontbreken van bermafscheidingsbomen maken dat deze weg als onveilig wordt ervaren. Door de aanleg van de Zuidelijk Ontsluiting zal het verkeer op de Kanaalweg naar verwachting toenemen (45%). Hoewel de verkeersintensiteiten ook na aanleg van de Zuidelijke Ontsluiting relatief laag zijn, is door de gemeente Apeldoorn en Brummen en de provincie Gelderland onderkend dat enige verbeteringen aan deze weg gewenst zijn.

De drie partijen stellen, twee maatregelenpakketten op voor aanpassing van de weg. Het eerste pakket maatregelen wordt uitgevoerd tegelijkertijd met de aanpassingen aan de N786 (tracé-deel 1).

Indien na realisatie van alle maatregelen en na monitoring blijkt dat de situatie op de weg langs het kanaal nog niet aanvaardbaar is, zal het tweede pakket maatregelen worden uitgevoerd.

De gemeenten en de provincie maken met elkaar afspraken met betrekking tot de financiering van de maatregelen. Uitgangspunt daarbij is dat het gemeentelijke wegen zijn waar nu al maatregelen wenselijk zijn. De provinciale bijdrage zal gezien moeten worden in het licht van de toename van de verkeersintensiteiten.

5. Trajectverkenning

Er worden trajectverkenningen uitgevoerd in het kader van het negen jaarlijks regulier onderhoud.

Datum
6 februari 2019

Zaaknummer
2017-015889

Blad
3 van 3

Voorafgaand aan én na realisatie van de verkeersmaatregelen zullen de effecten op de verkeersstromen worden gemonitord.

