



# Reactienota voorgenomen aanpassingen op N782 tussen de rotonde Bennekomseweg in Heelsum en kruispunt Kievitsdel (N225) in Doorwerth.

**Datum**

10 november 2021

**Zaaknummer**

2017-014762

**Blad**

1 van 17

**Onderwerp**

Reactienota maatregelenpakket N782

**Aan**

Respondenten

**Van**

UW

Ben van Ginkel



Markt 11 | 6811 CG Arnhem  
Postbus 9090 | 6800 GX Arnhem

026 359 99 99  
post@gelderland.nl  
www.gelderland.nl

BNG Bank Den Haag  
NL74BNGH0285010824  
BIC-code BNG Bank: BNGHNL2G

Btw-nummer: NL001825100.B03  
KvK-nummer: 51468751



provincie  
**Gelderland**

## Inhoud

|       |                                                                                |    |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1     | Inleiding.....                                                                 | 3  |
| 1.1   | Aanleiding.....                                                                | 3  |
| 1.2   | Proces.....                                                                    | 3  |
| 1.3   | Communicatie .....                                                             | 4  |
| 1.4   | Bezwaren .....                                                                 | 5  |
| 1.5   | Leeswijzer .....                                                               | 6  |
| 2     | Reactie en Antwoorden.....                                                     | 7  |
| 2.1   | Snelheid .....                                                                 | 7  |
| 2.1.1 | Reactie 1. Verlaging snelheid op de N782.....                                  | 7  |
| 2.1.2 | Reactie 2. Maatregel voor het afdwingen van de maximum snelheid.....           | 7  |
| 2.2   | Fietspaden .....                                                               | 8  |
| 2.2.1 | Reactie 3. Wat is de breedte van het 2-richtingen fietspad en CROW eisen. .... | 8  |
| 2.2.2 | Reactie 4. Zichtbaarheid fietspad voor aanwonenden. ....                       | 9  |
| 2.2.3 | Reactie 5 Veiligheid fietsers op 2 richtingen fietspad .....                   | 9  |
| 2.3   | Geluid.....                                                                    | 10 |
| 2.3.1 | Reactie 6 Wordt de N782 van geluidsarm asfalt voorzien? .....                  | 10 |
| 2.4   | Voetpaden.....                                                                 | 10 |
| 2.4.1 | Reactie 7 Voetpad aan de zuidzijde naar Bushalte .....                         | 10 |
| 2.5   | Kruispunten.....                                                               | 11 |
| 2.5.1 | Reactie 8. Ronde Bennekomseweg .....                                           | 11 |
| 2.5.2 | Reactie 9. Kruispunt Doorwerthsestraat / Utrechtseweg .....                    | 12 |
| 2.5.3 | Reactie 10, Fietsvoorzienigen Doorwerthsestraat.....                           | 12 |
| 2.6   | Situatie Kievitsdel en Kabeljauw .....                                         | 13 |
| 2.6.1 | Reactie 11 soort haag en onderhoud .....                                       | 13 |
| 2.6.2 | Reactie 12 Materiaal en kleur voetpad.....                                     | 14 |
| 2.6.3 | Reactie 13 Gebruik voetpad.....                                                | 14 |
| 2.6.4 | Parkeren in berm .....                                                         | 15 |
| 2.6.5 | Reactie 14 Verlichting.....                                                    | 16 |
| 2.6.6 | Reactie 15 Oversteek Kabeljauw.....                                            | 16 |
| 2.6.7 | Reactie 16 Voetpad versus fietspad.....                                        | 16 |
| 2.6.8 | Reactie 17 Snelheid op de N225 (Utrechtseweg).....                             | 17 |

## **1 Inleiding**

### **1.1 Aanleiding**

De provincie Gelderland heeft haar Wegennet ingedeeld in zogenaamde trajecten. Deze trajecten lopen van een duidelijk gemarkeerd beginpunt naar een herkenbaar eindpunt. Het traject van de N782 loopt van de aansluiting Bennekom via Heelsum naar het kruispunt met de N225 bij Doorwerth. Iedere 9 jaar wordt er in meer en mindere mate groot onderhoud uitgevoerd aan elke provinciale weg. Dan is ook het moment om te kijken óf en hoe we extra maatregelen naast dit onderhoud mee kunnen nemen. Bijvoorbeeld maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Op die manier beperken we de hinder voor omwonenden en weggebruikers zoveel mogelijk. Dit proces noemen we trajectverkenning. Voor 2022 hebben we 15 trajecten verkend, waaronder ook de N782.

De laatste aanpassing van de N782 vond plaats in 2016. Destijds zijn er kleine aanpassingen uitgevoerd in het kader van het herinrichtingsplan van de Heelsumsebeek. De wens om de weg af te waarderen naar 60 km/uur was toen niet mogelijk en daardoor waren er ook geen mogelijkheden om de inrichting van de N782 te verbeteren.

### **1.2 Proces**

Provincie Gelderland startte in mei 2019 met de verkenning van de N782 tussen de rotonde op de Bennekomseweg en het kruispunt Kievitsdel. In de verkenning kijken we naast het noodzakelijk onderhoud ook naar knelpunten vanuit verkeersveiligheid, doorstroming, duurzaamheid, omgeving en geluid en wensen vanuit de gemeente Renkum.

Naar aanleiding van de brief van de bewonersvereniging met het verzoek om de N782 af te waarderen naar een 60 km weg en ook te kijken naar het verbeteren van de situatie bij de Annaweg en de verwachte doorstromingsproblemen op het kruispunt Kievitsdel, hebben we onderzocht hoe de N782 er het beste uit kan komen te zien.

Uit de berekeningen over de werking van de verkeerslichten in 2032 blijkt dat met name de fietsbeweging vanuit Heelsum via dit kruispunt richting Oosterbeek voor het grootste tijdverlies zorgt. Het bundelen van de fietsoversteek aan één zijde zorgt voor een sterke verbetering, waardoor er geen grote aanpassingen hoeven plaats te vinden aan het kruispunt.

Het gevolg hiervan is dat er langs de N782 aan de zijde van de woningen een tweerichtingen fietspad nodig is. Doordat de N782 afgewaardeerd wordt naar 60 km/u en het fietspad aan de zuidzijde komt te vervallen wordt ruimte gecreëerd voor een goede inrichting. Dit wordt gerealiseerd zonder grondaankoop en ook het bestaande fietspad hoeft niet dicht op de bestaande erfscheidingsgrens van de woningen te liggen.

**Datum**

10 november 2021

**Zaaknummer**

2017-014762

**Blad**

4 van 17

Samen met verkeerskundigen van de gemeente Renkum en politie Gelderland Midden hebben we -tijdens de verkenning- wegontwerpen gemaakt. De fietsersbond en Vijf dorpen in het Groen zijn tijdens deze fase betrokken geweest bij de totstandkoming van het ontwerp.

In april 2020 is het onderzoek afgerond. Juli 2021 was het ontwerp van de N225 klaar en hebben we voorgelegd aan de bewoners en belangstellenden.

De aanpassingen aan de weg en het fietspad worden in 2022 uitgevoerd.

### 1.3 Communicatie

In de verkenningfase is er geen afstemming geweest met de omgeving om deze actief bij het ontwerpproces te betrekken. Na uitwerking van het schetsontwerp in een maakbaar definitief ontwerp is er van het ontwerp een animatiefilm gemaakt.



Direct betrokkenen hebben op 6 augustus 2021 een brief ontvangen met daarin de verwijzing naar de film. De brieven zijn huis aan huis bezorgd in onderstaande verspreidingsgebied.

Belanghebbenden konden kenbaar maken op welke wijze zij de planning toegelicht wilden krijgen. Tot 1 september 2021 kregen bewoners de mogelijkheid om te reageren op de brief voor het maken van een afspraak.

Er zijn in totaal 9 reacties ontvangen.

De bewoners zijn in de periode van 26 augustus tot en met 20 september 2021 persoonlijk benaderd voor het maken van een afspraak op locatie, een digitale afspraak

**Datum**

10 november 2021

**Zaaknummer**

2017-014762

**Blad**

5 van 17

of via de mail antwoord te krijgen. De persoonlijke en digitale gesprekken zijn gevoerd met de projectmanager van de Provincie en de verkeerskundige van de gemeente Renkum.

Dit heeft geleid tot de volgende gespreksacties.

- In reactie op de brief van de bewonersvereniging Doorwerthsestraat en omgeving Heelsum heeft er op 31 augustus 2021 een overleg plaatsgevonden waarin uitleg is gegeven op de plannen en antwoord is gegeven op vragen.

Bij dit overleg waren deskundigen van gemeente Renkum en provincie Gelderland aanwezig. De vragen en antwoorden staan volledigheidshalve ook in deze reactienota vermeld.

- Enkele bewoners hebben schriftelijke vragen gesteld die in deze reactienota zijn verwerkt en hebben te kennen gegeven dat een persoonlijk gesprek niet noodzakelijk is.  
De vragen en het antwoord daarop zijn in deze reactienota verwoord.
- Een groot aantal bewoners heeft de voorkeur gegeven aan een persoonlijke gesprek met een vertegenwoordiger van de provincie Gelderland en gemeente Renkum. Op maandag 20 september 2021 en op 4 oktober 2021 hebben deze gesprekken plaatsgevonden. Van deze gesprekken is een gespreksverslag gemaakt en de bewoners hebben deze verslagen reeds ontvangen. De gespreksverslagen zelf zijn om privacy redenen niet opgenomen in de reactienota. Wel zijn relevante vragen en antwoorden van die gesprekken verwoord in deze reactienota, zodat er een compleet overzicht is van alle reacties en antwoorden.

#### **1.4 Bezwaren**

De gesprekken met bewoners en de reacties die zijn ontvangen hebben niet geleid tot aanpassingen van het ontwerp.

Een uitzondering hierop is de doorsteek in de berm van de Doorwerthsestraat 20.

Indien bewoners/bedrijven niet eens zijn met de plannen dan kunnen ze bezwaar maken op het te nemen verkeersbesluit.

Het verkeersbesluit gaat over de verandering van de situatie zoals het opheffen van fietspaden, aanleg van een twee-richtingen fietspad, het verlagen van de snelheid op de N782 en de aanleg van een voetpad. Het verkeersbesluit gaat niet over aanpassingen aan de bestaande situatie zoals het planten van hagen en het gebruik van materialen en kleuren.

## **1.5 Leeswijzer**

De binnengekomen reacties en de gestelde vragen tijdens de locatiebezoeken zijn in deze reactienota meegenomen.

Het kan zijn dat sommige reacties dezelfde strekking hadden waardoor het mogelijk is dat uw vraag of reactie niet letterlijk terugkomt in de reactienota. Overige vragen worden puntsgewijs behandeld omdat veelal de vragen dezelfde strekking hadden.

## 2 Reactie en Antwoorden.

### 2.1 Snelheid

#### 2.1.1 Reactie 1. Verlaging snelheid op de N782

De vereniging en vele van haar (direct betrokken) leden hebben al enkele jaren geleden de Provincie verzocht de maximumsnelheid op de Utrechtseweg van 80 kilometer te verlagen naar 60 kilometer. Laatstelijk in onze brief van 16 mei 2019. Dat nu tot deze maatregel door de Provincie is besloten, stellen de vereniging en haar direct betrokken leden ten eerste op prijs. Ook de beoogde veiligheidsbevorderende maatregelen bij de kruising Utrechtseweg/Annaweg worden zeer gewaardeerd.

##### **Antwoord**

Het afwaarderen van de N782 was in het verleden niet mogelijk omdat de Utrechtseweg een belangrijk onderdeel is van de busverbinding tussen Arnhem en Wageningen. Uit metingen van de snelheid op de Utrechtseweg blijkt dat de bussen niet harder kunnen rijden dan 60 km/uur en omdat de V85, dit is de snelheid die 85% van het verkeer niet overschrijdt, 76 km/uur bedraagt. Zowel de busvervoerder als de concessieverlener hebben aangegeven in te stemmen met het verlagen van de snelheid naar 60 km/uur.

#### 2.1.2 Reactie 2. Maatregel voor het afdwingen van de maximum snelheid

In de voorgelegde plannen zijn geen verkeersdrempels opgenomen, die ertoe bij zouden moeten dragen dat de 60 kilometerlimiet niet zal worden overschreden.

##### **Antwoord**

De aanleg van drempels is ongewenst met name voor het busvervoer. Verder blijkt dat in de huidige situatie de maximum snelheid van het openbaar vervoer 60 km/uur bedraagt en het overgrote deel van het verkeer al langzamer rijdt dan 80 km/uur. Het versmallen van de N782 naar een breedte van 6,50m zal ook in belangrijke mate bijdragen aan het verder afnemen van de snelheid. Naast de aanpassingen van de weg en de fietsstructuur wordt er ook gewerkt aan een inrichtingsplan met “groen”. Hiervoor is “Vijf dorpen in het Groen” benaderd. De provincie stelt voor om samen met de bewoners en bewonersvereniging deze plannen gezamenlijk verder uit te werken. De aanleg van hagen, mits deze niet zorgt voor verslechtering van het uitzicht, is daarbij een optie.

Het toepassen van “flitspalen” is ook genoemd als een mogelijke optie. Uit het onderzoek naar de snelheid blijkt dat op de huidige Utrechtseweg de V85 76 bedraagt en dat bussen al niet harder rijden dan 60 km/uur. De noodzaak om “flitspalen” te plaatsen is niet aanwezig. Er kan beter gezocht worden naar maatregelen die bijdragen aan het langzamer rijden van het verkeer, zoals een versmalling van de weg en het plaatsen van ondersteunende beplanting.

## **2.2 Fietspaden**

### **2.2.1 Reactie 3. Wat is de breedte van het 2-richtingen fietspad en CROW eisen.**

Passen de plannen van de Provincie voor wat betreft de breedte van het beoogde fietspad Utrechtseweg Noord binnen de richtlijnen van het CROW(het platform, dat ertoe bijdraagt dat in Nederland de infrastructuur, de openbare ruimte en het verkeer en vervoer goed geregeld is )?

#### **Antwoord**

De breedte van het fietspad is afhankelijk van gebruik van het fietspad en de samenstelling van het verkeer op het fietspad.

Daarnaast is ook gekeken naar de toekomstige ligging van het 2 richtingen fietspad en de ruimtelijke inpassing.

Het fietspad langs de N782 wordt 4 meter breed, dezelfde breedte dat aangehouden wordt voor snelle fietsroutes en is in overeenstemming met de CROW richtlijnen.



### 2.2.2 Reactie 4. Zichtbaarheid fietspad voor aanwonenden.

Voor de aanwonenden aan de Noordkant van de N782 wordt met de komst van het twee-richtingen fietspad de verkeersveiligheidssituatie verslechterd. In de huidige situatie bestaat er al een onveilige situatie met name door de komst van elektrische fietsen en bromfietsen en het gedrag van scholieren die naast elkaar fietsen. Bij een twee-richtingen fietspad moet nog eens extra rekening gehouden worden met het fietsverkeer vanuit Heelsum.

#### **Antwoord**

Bij het ontwerpen van het fietspad is ervan uitgegaan dat de zijkant van het huidige fietspad niet verandert en dat daarmee het uitzicht vanuit de uitrit op het fietsverkeer vanuit Doorwerth gelijk blijft en niet wordt verslechterd.

- Het uitzicht op het fietsverkeer vanuit Heelsum wordt overzichtelijker doordat dit fietsverkeer 2 meter verder van de uitrit af rijdt dan het fietsverkeer uit Doorwerth. Daarnaast is de snelheid van het merendeel van het fietsverkeer ook lager omdat dit fietsverkeer tegen de heuvel op moet rijden.
- Uit de locatiebezoeken en tijdens het overleg met de bewoners blijkt bij de meeste inritten er voldoende uitzicht is, omdat het trottoir blijft bestaan en het fietspad en de weg verder van de woningen af komt te liggen. Een uitzondering hierop is de uitrit bij huisnummers 1a, 3 en 5. Hier ligt geen trottoir maar een asfaltberm tegen het fietspad aan en zorgt de aanwezige beplanting dat er onvoldoende zicht is op het fietspad. Uit het ontwerp blijkt dat de huidige asfaltberm verdwijnt, er een molgoot komt om het regenwater op te vangen en dat de resterende ruimte een grasberm wordt. De bewoners hebben aangegeven dat zij zelf de beplanting die het uitzicht op dit moment al belemmert te zullen snoeien.  
De huidige afstand van de uitrit tot het fietspad blijft in alle gevallen gelijk aan de huidige situatie.
- De tussenberm tussen het fietspad en de rijbaan wordt door de herinrichting van de N782 ook ruimer, zodat voor de bewoners een mogelijkheid ontstaat om zich in de berm goed op te kunnen stellen en goed zicht te hebben op het autoverkeer. De minimale bermbreedte bedraagt 2,50 m.

### 2.2.3 Reactie 5 Veiligheid fietsers op 2 richtingen fietspad

Wij zien op het fietspad aan de zuidzijde regelmatig dat bromfietsers en scooters de fietsers inhalen omdat die tegen de heuvel op vaak veel langzamer gaan. Dat zal aan de noordzijde dus ook gaan gebeuren. Dit zorgt er daar dus voor dat ze de inhaalruimte zullen gaan zoeken die op het tegemoetkomende deel van het fietspad ligt. Ze zullen daardoor dus in volle snelheid veel dichterbij de uitritten komen die aan deze zijde van de weg liggen.

**Antwoord**

De breedte van het nieuw aan te leggen twee-richtingen fietspad bedraagt 4 meter. Wij zien in het huidige gebruik van het fietspad dat er duidelijke overheersende verkeersstromen zijn. De (brom-) fietsers rijden in blokken of in de richting van Heelsum of in de richting van Doorwerth. Er is dan hoofdzakelijk sprake van fietsverkeer in één richting. Het nieuwe fietspad biedt voldoende ruimte voor bromfietsers en fietsers om elkaar in te halen zonder dat het gevaar oplevert voor het tegemoetkomende (brom-)fietsverkeer. Het fietspad komt ook niet dicht bij de uitritten te liggen.

**2.3 Geluid****2.3.1 Reactie 6** Wordt de N782 van geluidsarm asfalt voorzien?**Antwoord**

Tussen de rotonde met de Bennekomseweg en het kruispunt Kievitsdel wordt geluidsarm asfalt aangebracht.

Een uitzondering hierop is het wegvak ter hoogte van de opstelvakken voor de verkeerslichten en op de rotonde omdat geluidsarm asfalt geen wringende krachten van banden aankan.

**2.4 Voetpaden****2.4.1 Reactie 7** Voetpad aan de zuidzijde naar Bushalte

In het ontwerp ontbreekt een voetpad vanaf de uitrit van huisnr. 20 naar de bushalte Doorwerthsestraat.

**Antwoord**

Door de aanpassingen van de N782, waaronder de aanleg van het 2-richtingen fietspad aan de noordzijde en het verwijderen van het fietspad aan de zuidzijde, is het inderdaad juist dat de huidige route naar de bushalte komt te vervallen.

Door de beperkte ruimte van 1,50 m tussen de weg en de uitrit is het ook niet mogelijk om een voetpad aan te leggen vanaf de trap naar de bushalte bij de Doorwerthsestraat.

Wij zullen op dit punt een kleine ontwerpaanpassing doorvoeren voor het aanbrengen van verharding in de berm zodat de bewoners van het perceel wel de Utrechtseweg kunnen oversteken naar het voetpad aan de noordzijde. Dat voetpad blijft wel behouden.

De bewoners dienen dan nog wel twee keer de Utrechtseweg over te steken om bij de zuidelijke bushalte Doorwerthsestraat te komen. Daarnaast hebben zij ook de mogelijkheid om aan de voorkant van uw woning via de Doorwerthsestraat bij de bushalte te komen.

## **2.5 Kruispunten**

### **2.5.1 Reactie 8. Ronde Bennekomseweg**

Deze is nog niet zo heel lang geleden ingrijpend veranderd. Dat gaat nu weer gebeuren. Het is natuurlijk verspilling van gemeenschapsgeld nu deze rotonde weer zo ingrijpend te veranderen. Destijds zijn er door de bewoners aanbevelingen gedaan voor wat betreft de onveilige situatie rondom deze rotonde en de weg ernaar toe vanuit Kievitsdel. Hiernaar is niet geluisterd, althans, de Provincie beoordeelt de situatie vanachter een bureau, terwijl de bewoners te maken hebben met de dagelijkse feitelijke situatie. Al jaar en dag roepen de bewoners – niet alleen vanuit het oogpunt van veiligheid, maar ook voor wat betreft geluidsoverlast – de snelheid lokaal aan te passen naar 50 km/h.

#### **Antwoord.**

In 2016 heeft de provincie Gelderland de situatie op het kruispunt met de Bennekomseweg ingrijpend veranderd, is de rotonde aangelegd en is het gebied rondom het Heelsumsebeek heringericht. Destijds was het niet mogelijk om de N782 aan te passen en te verbeteren omdat de weg 80 km/u moest blijven. Doordat deze eis is komen te vervallen, zijn er mogelijkheden ontstaan om wel verbeteringen op de N782 door te voeren.

Voor het uitwerken van de plannen is er ook naar de situatie op locatie gekeken. Ook is er lokale kennis gebruikt voor wat betreft afwatering en verkeerssituaties. De rotonde wordt ook niet ingrijpend gewijzigd. Er wordt alleen een dubbelzijdig fietspad aangelegd aan de kant van Heelsum, waardoor een klein stukje middengeleider veranderd wordt. De grootste veranderingen zijn het verdwijnen van het zuidelijke fietspad tussen de rotonde en het kruispunt Kievitsdel en het weghalen van de betonnen middengeleider voor groene bermen. In verband met klimaatadaptatie streeft de provincie Gelderland naar het verminderen van het verhard oppervlak waar dit mogelijk is om wateroverlast te beperken en meer ruimte te maken voor het infiltreren van het regenwater in de bodem.

Het verlagen van de snelheid van 80 km/uur naar 50 km/uur is alleen mogelijk als er sprake is van een bebouwde kom en wanneer de omgeving past bij de snelheid. Dit geldt niet voor de situatie op de N782. Het besluit voor het instellen van een bebouwde kom kan alleen door de gemeente Renkum genomen worden door middel van een advies van de politie en de wegbeheerder de Provincie Gelderland. De gemeente heeft aangegeven geen komcorrectie uit te voeren. Toch wordt er aan het verzoek van de bewoners en bewonersvereniging tegemoet gekomen door de snelheid op de Utrechtseweg te verlagen naar 60 km/uur. Wij menen dat wij hierdoor voldoende gehoor hebben gegeven aan deze signalen.

Ten aanzien van geluid wordt er op de N782 geluidsarm asfalt aangelegd. In reactie 6 is hier verder op ingegaan.

### 2.5.2 Reactie 9. Kruispunt Doorwerthsestraat / Utrechtseweg

De afslag vanuit de rotonde Bennekomseweg naar de Doorwerthsestraat is een gevaarlijke situatie, omdat er geen uitrijdstrook is voorzien. Het is iedere keer boffen, dat wanneer een auto rechtsaf de Doorwerthsestraat in rijdt, geen achterliggende auto's die rechtdoor rijden, in de koffer van hun voorganger rijden. Nu dan toch aanpassingen van de Utrechtseweg worden voorzien, zou hier – het is al herhaalde malen door de bewoners aangegeven – een uitrijdstrook moeten komen. Zelf heb ik tientallen malen achter mij gierende remmen gehoord, van auto's die met volle snelheid komen aangereden, niet in de gaten hebben, dat de auto voor hen, rechtsaf slaat. Reden dan ook dat de bewoners hier altijd gepleit hebben voor de 50 km/h grens.

#### **Antwoord**

De huidige N782 is een 80 kilometerweg waarop de inrichting van het kruispunt is afgestemd. Op dit moment bestaat de kruising uit 2 linksaf vakken en 2 recht doorgaande banen. Uitvoegers waarover gesproken wordt worden in verkeerskundige termen rechts-af-af genoemd. Rechts-af-afers lijken met name voor het afslaan de autoverkeer een veilige en goede oplossing, maar zijn dit zeker niet. Rechts-af-afers zorgen voor de meest gevaarlijke ongelukken op 80 km wegen, namelijk flankbotsingen. Deze flankbotsingen ontstaan wanneer een voertuig dat de weg op wil rijden alleen de auto ziet die rechts afslaat, maar niet het voertuig dat ernaast of erachter rijdt. Het gevolg is een aanrijding in de flank. Dit soort ongelukken zijn gevaarlijker dan kop- staartbotsingen door onoplettendheid van het achteroprijdende verkeer. Het tijdig aangeven dat een voertuig rechtsaf slaat kan de attentiewaarde voor het achteroprijdende verkeer verhogen. De provincie Gelderland past daarom alleen uitvoegers toe op auto(snel-)wegen of op kruispunten met verkeerslichten.

De snelheid op de N782 wordt in de toekomst 60 km/uur en dit past bij de wens van de bewoners en bewonersvereniging.

### 2.5.3 Reactie 10, Fietsvoorzieningen Doorwerthsestraat

Als fietsers en brommers van en naar de Utrechtseweg Noord moeten oversteken ter hoogte van de Doorwerthsestraat, zonder dat een deugdelijke veiligheid wordt ingebouwd, is het wachten op ernstige ongelukken.

#### **Antwoord**

Het kan zijn dat de film het niet duidelijk laat zien, maar de aanpassing van het kruispunt Doorwerthsestraat is juist geënt op het verbeteren van de voorzieningen voor overstekende (brom)fietsers.

**Datum**

10 november 2021

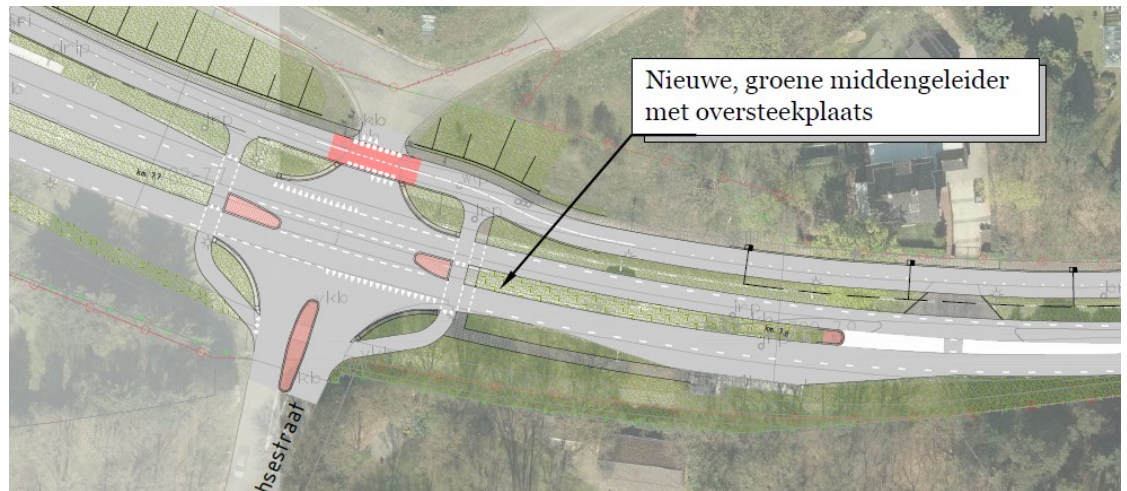
**Zaaknummer**

2017-014762

**Blad**

13 van 17

Door het opheffen van beide linksafvakken en de aanleg van opvangfietspaden hebben fietsers hun eigen opstelruimte en kunnen ze in 2 fases één rijstrook oversteken. Zie onderstaand figuur.



## 2.6 Situatie Kievitsdel en Kabeljauw

### 2.6.1 Reactie 11 soort haag en onderhoud

- Beoogd wordt om een haag te planten voor onze woning langs de Utrechtseweg en dat is nogal bepalend voor het aanzicht van onze woning. We zouden graag een haag zien die het hele jaar groen blijft, wat voor haag wordt beoogd?
- Wordt beoogd om tussen de haag en het nieuw aan te leggen voetpad een grasstrook aan te leggen?
- Een strook gras en een haag is uitsluitend mooi als het in het groeiseizoen wekelijks en netjes wordt onderhouden, wordt dat beoogd om te gaan doen? Het onderhoud dat momenteel aan het groen tussen het pad en de Utrechtseweg wordt uitgevoerd is hooguit 1 a 2 keer per jaar en als het al gebeurt dan wordt het uiterst grof en slordig uitgevoerd. Als het onderhoud op de huidige manier qua werkwijze en frequentie gaat plaatsvinden dan wordt het gras en de haag niet om aan te zien, met een flinke negatieve impact voor het aanzicht van onze woning.

#### Antwoord

- De haag dient als afscheiding tussen voetpad en rijbaan en moet passen bij de omgeving. Provincie Gelderland heeft een inrichtingsplan laten opstellen door Eelerwoude en heeft deze vervolgens besproken met Vijf dorpen in het Groen. Er is gekozen voor een beukenhaag. Deze blijft weliswaar niet het hele jaar groen, maar is zeker een verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

**Datum**

10 november 2021

**Zaaknummer**

2017-014762

**Blad**

14 van 17

- b. Op onderstaande impressie is de plaats van de haag inzichtelijk gemaakt. De haag wordt aangelegd tussen de rijbaan en het voetpad.



- c. Het onderhoud aan bermen langs de N225 zal niet veranderen ten opzichte van het huidige onderhoudsregime. Indien bewoners dit wensen kunnen ze in overleg met Beheer en Onderhoud wegen zelf de bermen tussen voetpad en erfscheidingsgrens frequenter bijhouden. Een beukenhaag heeft minimaal onderhoud nodig en wordt zorgvuldige bijgehouden. Zeker omdat deze haag niet te hoog mag worden in verband met het uitzicht vanuit de uitrit op het overige verkeer.

## 2.6.2 Reactie 12 Materiaal en kleur voetpad

Wordt beoogd om het asfalt van het pad te verwijderen en nieuwe verharding aan te leggen?

Zo ja, wat voor verharding en welke kleur verharding worden beoogd? We zouden graag een antracietkleurige verharding zien / houden vanwege de impact van kleur op het aanzicht van onze woning.

**Antwoord**

De verharding van het fietspad wordt verwijderd. De nieuwe verharding bestaat uit grijze trottoirtegels met opsluitbanden.

Wij zijn van mening dat deze kleur tegels past bij de omgeving en niet storend zijn voor het aanzicht van de woning.

## 2.6.3 Reactie 13 Gebruik voetpad

Alleen het plaatsen van hagen is onvoldoende om het gebruik van het pad door (brom)fietsers en pakketbezorgbussen (die het talud voortdurend kapot rijden) tegen te gaan. Het pad voor onze woning wordt veelvuldig door (brom)fietsers gebruikt om sneller, gemakkelijker, de kruising met de N782 te kunnen passeren en daarom ontstaan er (olifanten)paden in de groenstroken om de Utrechtseweg over te steken naar onze kant bij een opening die zich daarvoor leent. Elke toerit leent zich daarvoor, zo ook beide toeritten naar onze woning.

Hoe wordt de toegang naar het voetpad voor (brom)fietzers ter hoogte van toeritten geweerd? Zig-zag hekken? Dergelijke wering is ons inziens cruciaal om de beoogde veiligheidsverbetering te realiseren. Zeker ook vanwege post- en pakketbezorgvoertuigen die via het voetpad van woning naar woning rijden zodat ze niet hoeven in te voegen tussen het hardrijdende verkeer op de Utrechtseweg.

**Antwoord**

Wij delen uw mening niet dat fietsers en bromfietsers veelvuldig gebruik maken van het doodlopende fietspad voor uw woning. Dit is tijdens de persoonlijke gesprekken met de andere bewoners bevestigd.

Het weren van bromfietsers met zig-zag hekken is dan ook niet noodzakelijk en zal eerder verkeersonveiligheid in de hand werken. Het zijn obstakels in de berm en ze ontnemen het uitzicht vanuit de zijweg.

Daarnaast zullen door de aanpassingen aan het kruispunt Kievitsdel en daarmee het verkorten van de wachttijd voor fietsers die oversteken de noodzaak om gebruik te maken van het voetpad verminderen.

De olifantenpaden zijn door ons niet aangetroffen, maar wij verwachten dat fietsers door de verbeteringen van het kruispunt eerder zullen kiezen voor een veilige oversteek bij de verkeerslichten dan dat zij door de berm de weg oversteken op een onveilige plek. Wij kunnen fietsers niet dwingen om niet op die plaatsen over te steken en kunnen alleen veilige oversteekvoorzieningen aan leggen. Indien fietsers toch op de locaties blijven oversteken dan is en blijft dat een eigen verantwoordelijkheid.

Het voetpad kan dienen als veilige wandelroute met de fiets aan de hand voor de direct aanwonenden. Zij hoeven niet de Utrechtseweg over te steken bij de Kabeljauw, maar kunnen ook gebruik maken van de veilige oversteek bij de verkeerslichten.

Het is mogelijk dat pakketbezorgingsdiensten en hulpvoertuigen soms gebruik willen maken van het voetpad. Ons inziens zal dit niet leiden tot gevaarlijke situaties voor de wandelaars. De verkeersveiligheid is niet in het geding omdat zij dan niet langs de drukke weg moeten in- en uitstappen. De haag zorgt dan voor de veiligheid.

**2.6.4 Parkeren in berm**

In de huidige situatie parkeren bezoekers/klanten van 443A (daar zit namelijk een administratiekantoor) en 445 (daar zit ook een administratiekantoor) hun auto's op het voetpad en op de groenstrook. In de beoogde situatie is dat niet meer mogelijk, hetgeen nieuwe veiligheidsproblemen met zich meebrengt. Het meest voor hand liggend is het dan om te parkeren aan de overkant op de gescheiden (parallel)straat en de Utrechtseweg te voet over te steken bij de bushalte schuin tegenover de oprit van 443A (die ook onze oprit aan de oostzijde van onze woning is).

**Antwoord**

Het parkeren in de berm is nu al niet toegestaan, het zorgt voor verkeersonveiligheid. De eigenaren van deze kantoren dienen zelf te zorgen voor parkeergelegenheden op eigen terrein en indien dit niet mogelijk is zullen bezoekers hun auto's elders moeten parkeren waar parkeren is toegestaan. In uw reactie geeft u zelf al het antwoord.

**2.6.5 Reactie 14 Verlichting**

Wat wordt er beoogd voor wat betreft verlichting van het voetpad? Wordt beoogd om de huidige straatverlichting van de Utrechtseweg aan te passen? De lantaarnpalen staan in ieder geval anders op de animatie dan in de huidige situatie.

**Antwoord**

Er komt geen aparte verlichting voor het voetpad. De verlichting langs de Utrechtseweg wordt enigszins aangepast omdat het kruispunt verandert. Wij zullen met de plaats van de lantaarnpalen rekening houden met het uitzicht en de plaats van de inritten.

**2.6.6 Reactie 15 Oversteek Kabeljauw**

Is het mogelijk om een middengeleider aan te brengen ter hoogte van de oversteek bij de Kabeljauw?

**Antwoord**

De aanleg van een middengeleider op die locatie is lastig in te passen omdat voor de bereikbaarheid van de Kabeljauw voor vrachtwagens etc. veel ruimte nodig is. De vraag is of dit de veiligheid verhoogt. Het uitkomende en inrijdende verkeer heeft geen ruimte om zich in de tussenruimte geheel op te stellen. Dit geldt ook voor de bewoners die gebruik moeten maken van de Kabeljauw. Door de aanleg van een voetpad tussen de Kabeljauw en Kievitsdel wordt fietsers en voetgangers de mogelijkheid geboden om veilig over te steken bij de verkeerslichten.

**2.6.7 Reactie 16 Voetpad versus fietspad**

Bewoner vraagt zich af waarom er gekozen is voor een voetpad en niet voor de aanleg van een fietspad tussen de Kabeljauw en Kievitsdel.

**Antwoord**

In overleg met de bewoners is destijds gekozen om een voetpad en niet om een fietspad aan te leggen. Het voetpad kan wel dienen als ontsluiting voor de bewoners. Verder zal dit voetpad onderdeel uitmaken van de bestaande wandelroute die er nu als is. Fietsers hebben goede voorzieningen aan de overzijde van de Utrechtseweg en kunnen bij de verkeerslichten oversteken. De oversteek van de Kabeljauw is aangelegd voor fietsers die van



en naar Doorwerth gaan, veelal met bestemming de uiterwaarden en het kasteel en niet voor fietsers die niet bij de verkeerslichten willen oversteken.

#### 2.6.8 Reactie 17 Snelheid op de N225 (Utrechtseweg)

Bewoners geven aan dat er op de N225 hard wordt gereden, met name door motorrijders en vragen of het niet mogelijk is om de snelheid te verlagen.

Het verlagen van de snelheid op de Utrechtseweg is gezien het gebruik en haar functie niet mogelijk.

De N225 maakt onderdeel uit van een belangrijke verbindingssader tussen de A50 en Oosterbeek en op de N225 rijdt hoogwaardig openbaar vervoer met krappe aanrijtijden. Het verlagen van de snelheid op de N225 zal dan daarop een negatief effect hebben en is niet gewenst. Verder zijn voor het verlagen van de snelheid ook andere factoren die meewegen.

De snelheid die gereden mag worden moet ook logisch zijn omdat borden alleen niet leiden tot verlaging van de snelheid en ook de politie zal daarop niet gaan handhaven. Denk hierbij aan de inrichting en breedte van de weg en de bebouwingsdichtheid.