



Gemeente Epe

Zienswijzennota

ontwerp bestemmingsplan “N794 (Heerderweg)”



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
1. Inleiding	2
2. Zienswijzen	3
3. Ambtshalve wijzigingen.....	35

1. Inleiding

De voorliggende “Zienswijzennota” bevat de verantwoording van de binnengekomen zienswijzen en overlegreacties op het ontwerp bestemmingsplan “N794 (Heerderweg)”.

Het ontwerp bestemmingsplan “N794 (Heerderweg)” voorziet in de juridisch-planologische regeling voor de aanpassing van de N794 (van net binnen de komgrens van Epe tot de gemeentegrens met Heerde), waarbij o.a. vrijliggende fietspaden worden gerealiseerd.

Met ingang van 5 februari 2014 heeft het plan gedurende zes weken als ontwerp ter inzage gelegen bij de Publiekswinkel in het gemeentehuis te Epe. Ook is het plan vanaf 5 februari 2014 via www.ruimtelijkeplannen.nl in te zien geweest. Tevens is het ontwerp bestemmingsplan in het kader van het zogenoemde “artikel 3.1.1 Bro – overleg” verstuurd naar provincie Gelderland, waterschap Vallei en Veluwe, Monumentencommissie Gemeente Epe, Rijkswaterstaat, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, het ministerie van Economische Zaken en het ministerie van Defensie.

Gedurende de bovengenoemde periode zijn er 23 zienswijzen ingediend. Alle reacties zijn binnen de gestelde termijn ingediend. Verder dienen zienswijzen aan enkele eisen te voldoen: ondertekening, naam en adres van de indiener, dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen de zienswijze is gericht, en de gronden van de zienswijze. De zienswijzen, met uitzondering van zienswijze 8, voldoen aan deze eisen en zijn daarom ontvankelijk. Van de binnengekomen reacties wordt in hoofdstuk 2 een samenvatting weergegeven, voorzien van een gemeentelijke reactie.

Wethouder J.N. van Nuijs (portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening) heeft alle indieners van een zienswijze uitgenodigd de zienswijzen mondeling te komen toelichten bij hem. 12 Indieners van een zienswijze hebben van die gelegenheid gebruik gemaakt. Mevrouw Olieman van de afdeling Strategie en Ontwikkeling was daarbij aanwezig als secretaris. Een verslag van de hoorzittingen is als bijlage bij de beslisnota omtrent de vaststelling toegevoegd. De zienswijzen zijn waar nodig aangevuld met tijdens de hoorzittingen aangedragen punten. Ook deze punten zijn voorzien van een gemeentelijke reactie.

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro zijn er geen overlegreacties ingediend door de aangeschreven overlegpartners. Er wordt vanuit gegaan dat zij kunnen instemmen met het ontwerp bestemmingsplan N794 (Heerderweg).

De gemeente heeft de mogelijkheid om na de inspraakperiode zogenoemde ambtshalve wijzigingen door te voeren in het bestemmingsplan. Dit betreft ondergeschikte wijzigingen ter verbetering van het plan, die geen directe invloed hebben op de aard van het plan. In hoofdstuk 3 is voor de volledigheid een overzicht gegeven van de ambtshalve wijzigingen die worden doorgevoerd, voorzien van een korte uitleg over de noodzaak van de wijziging.

2. Zienswijzen

1. zienswijze van familie J.W. Koek, Dennenheuvelweg 6, 8161 BK te Epe, 2014-05354 & 2014-11307

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamanten pleiten ter bevordering van de veiligheid voor een snelheidsvermindering en het verwijderen van de varkensruggen. Daarbij wordt verwezen naar uitspraken van de politie.
- b. Reclamanten zijn tegen de wijziging van de bosbestemming rond hotel restaurant Dennenheuvel in horeca en het kappen van bomen.

Reactie gemeente

Ad a. De optie om de toegestane snelheid te verlagen op de N794 is tijdens het voorontwerp bekeken. Geconcludeerd is dat onder andere vanwege de functie als gebiedsontsluitingsweg de huidige snelheidslimiet van 80 km/u gehandhaafd wordt. Voor een snelheidsverlaging over de hele N794 of trajectdelen is geen inhoudelijke grond, noch vanuit de politie noch vanuit de gemeente. De verkeersveiligheid is ook bij deze snelheidslimiet geborgd. De verkeersveiligheid is ook uitgangspunt voor de aanpassing van de N794. Voor een uitgebreide toelichting hierop verwijzen wij u naar de Inspraaknota en Reactienota die als bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan zijn gevoegd.

Dat wil niet zeggen dat de verkeerssnelheid geen aandachtspunt is. In overleg met gemeente Epe en de politie neemt de provincie snelheidsremmende maatregelen op een aantal drukke kruisingen, en is dit aspect in het hele ontwerp van de weg meegenomen. Daarmee verbetert de verkeersveiligheid voor de omwonenden en de gebruikers van de N794, zowel het gemotoriseerd verkeer als de fietsers.

Daarnaast worden conform uw suggestie de varkensruggen verwijderd.

Ad b. De bestemming Bos fungeert als buffer tussen de horecabestemming en de omliggende woonbestemmingen. Tevens is de bestemming bedoeld ter behoud van het bosrijke karakter van de wijk Epe Noord. Vanwege deze uitgangspunten dienen wijzigingen van de bestemming Bos weloverwogen genomen te worden, en is de bestemming Bos ook teruggebracht in het ontwerp bestemmingsplan na te zijn vervallen in het voorontwerp bestemmingsplan.

De in het ontwerp bestemmingsplan voorgestelde bestemming Bos handhaaft de huidige bestemmingsomvang aan de achterzijde van hotel restaurant Dennenheuvel. Aan de zijkanten van hotel restaurant is de bestemming vervallen (zuidzijde) respectievelijk verdund (noordzijde). Hiermee is de bufferfunctie van de bestemming richting de dichtstbijzijnde woonbestemmingen geborgd.

De verplaatsing van parkeerplaatsen van de voorzijde van hotel restaurant Dennenheuvel naar de zijkanten is de reden van het verkleinen van de bestemming Bos. Uit het overleg van de provincie hierover met hotel restaurant Dennenheuvel is duidelijk geworden dat de huidige verkleining van de bestemming Bos voldoende ruimte biedt voor het parkeren aan de zijkanten. Indien de bestaande bestemming Bos wordt gehandhaafd, is er onvoldoende ruimte voor het parkeren aan de zijkanten.

De verplaatsing van de parkeerplaatsen gebeurt om de verkeersveiligheid te verbeteren. De verkleining van de bestemming Bos is daarom verantwoord. Om de bufferfunctie die aan de zijkanten verloren gaat te compenseren, wordt de verplichting opgenomen de visuele afscherming van de zijkanten te behouden.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. In de regels wordt bij de bestemming Horeca een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten behoeve van de visuele afscherming van de zijdelingse perceelgrenzen.

2. zienswijze van E.J. Tärre, Heerderweg 52, 8161 BN te Epe, 2014-05354

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant geeft aan dat het ontwerp op veel onderdelen verbeterd is.
- b. Reclamant pleit voor de verlaging van de snelheid tot 60 km/u op de N794.
- c. Reclamant pleit voor een inhaalverbod op de N794, dit i.v.m. verkeersonveilige situaties bij inhalen ter hoogte van zijwegen.
- d. Reclamant stelt als voorwaarde het gebruik van fluisterasfalt, dit i.v.m. de geluidsoverlast en de overschrijding van de voorkeurs grenswaarde.
- e. Reclamant geeft aan door grondverlies ten gevolge van het plan enkele negatieve effecten te verwachten, te weten perceelsverkleining, woning dicht bij de weg, verdwijnen huidige haag, negatieve wijziging van tuinarchitectuur, verlies vrijstaande bomen, eventuele gevolgen toegangshek en eventuele andere gevolgen. Dit heeft ook financiële gevolgen.

Reactie gemeente

- Ad a. Het is goed te constateren dat de aanpassingen van het voorontwerp tot deze reactie hebben geleid. De opmerking wordt verder ter kennisgeving aangenomen.
- Ad b. Zie de beantwoording van zienswijze 1, onder ad a.
- Ad c. De verkeersonveiligheid bij zijwegen wordt verbeterd doordat de fietspaden met uitbuigingen worden aangelegd bij kruisingen met zijwegen. Daardoor is er opstelplek tussen de rijbaan en de fietspaden. Hierdoor kunnen auto's sneller van de rijbaan af. Inhalen is daardoor minder vaak noodzakelijk. Daarnaast worden bij kruisingen met zijwegen ook uitbuigingen in de weg (fysieke geleiders in de vorm van druppels) aangelegd. Deze uitbuigingen hebben een snelheidsremmende werking en maken inhalen ook deels onmogelijk. Gezien deze verbeteringen in de verkeersveiligheid is een inhaalverbod niet nodig.
- Daarnaast is het niet mogelijk een inhaalverbod op de N794 in te stellen, omdat er bij kruisingen en inritten logischerwijs altijd overstekend verkeer is van en naar zijwegen of inritten. Inhalen is weliswaar niet wenselijk, maar kan gezien de vele inritten en zijwegen niet worden verboden.
- Ad d. De aanpassing van de N794 leidt niet tot meer verkeer, dus ook niet tot meer geluid vanaf de weg. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er ook geen sprake is van overschrijding van voorkeursgrenswaarden of van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er zijn dus wettelijk gezien geen geluidsmaatregelen, zoals stil asfalt, nodig aan de N794.
- De provincie heeft wel onderzoek gedaan naar de opbouw van het wegdek van traject 1 om na te gaan of er in de opbouw van de weg een aanleiding kan worden gevonden voor meer geluidsoverlast. Dit is niet het geval. Lokaal kan het vernieuwen van de asfaltbovenlaag (met 'standaard' asfalt) wel een verbetering betekenen ten aanzien van de geluidsproductie van het verkeer (o.a. doordat deze vlakker is).
- Stil asfalt is dus niet noodzakelijk. De provincie zal in aanloop naar de uitvoering besluiten of zij stil asfalt zal toepassen.
- Ad e. De provincie heeft afgelopen maanden geïnventariseerd wat de gevolgen van de aanpassing van de N794 zijn voor de particuliere percelen, zowel qua grondaankopen, inrichting van inritten en tuin en andere gevolgen. Deze zaken worden door de provincie ook op individuele basis met de betrokken grondeigenaren of bewoners besproken. De financiële afhandeling hiervan verloopt conform de wettelijke eisen van grondverwerving en planschade.
- Dat er gevolgen voor particuliere percelen zijn wordt erkend. Gezien de verkleining van het plangebied ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan en de voormelde zorgvuldige afhandeling van de gevolgen voor particuliere percelen, en afgewogen tegen het algemeen belang van een verkeersveiliger N794, zijn deze gevolgen niet onverantwoord.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

3. zienswijze van Stichting Achmea Rechtsbijstand, Postbus 10100, 5000 JC te Tilburg namens H. Kielstra, Dennenheuvelweg 4, 8161 BK te Epe, 2014-05914

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant acht de toelichting onjuist, aangezien de toelichting in paragraaf 2.2.3 aangeeft dat er voldoende parkeermogelijkheden aan de zijkant van hotel restaurant Dennenheuvel zijn. Tegelijk wordt in figuur 7 een toevoeging aan parkeerplaatsen voorgesteld. Reclamant acht figuur 7 onjuist.
- b. Reclamant wenst de terugkeer van de bestemming Bos uit het bestemmingsplan Epe Noord.

Aanvulling vanuit de hoorzitting

- c. Reclamant vreest door het plan zicht te krijgen op de N794.
- d. Reclamant vreest dat de wal tussen diens tuin en hotel restaurant Dennenheuvel zal verdwijnen.
- e. Reclamant pleit voor het behoud van de aanwezige bomen.

Reactie gemeente

- Ad a. De constatering van reclamant dat de toelichting onjuist is, klopt. De zinsnede “Daar is nu al voldoende [parkeer]gelegenheid” in paragraaf 2.2.3 is onjuist. Aan de zuidzijde van hotel restaurant Dennenheuvel is inderdaad al een bestaande parkeergelegenheid. Aan de noordzijde echter nog niet. Het totaal aan parkeerplaatsen zou ook dalen indien de huidige parkeerplaatsen aan de voorzijde zou verdwijnen en volstaan zou worden met de huidige resterende parkeergelegenheid. Daarom is extra parkeergelegenheid nodig, en dit wordt in figuur 7 verbeeld.
Naar aanleiding van de constatering van reclamant wordt daarom de toelichting in paragraaf 2.2.3 verbeterd. Figuur 7 wordt vervangen met een actuele weergave.
- Ad b. Zie de beantwoording van zienswijze 1 onder ad b.
- Ad c. Door de uitbreiding van de parkeerplaats langs de Dennenheuvelweg zullen bomen verdwijnen. Er blijft echter een groenstrook tussen het perceel van reclamant en de parkeerplaats, waar momenteel ook een grondwal ligt. Deze groenstrook biedt nu ook afscherming tussen de bebouwing van hotel restaurant Dennenheuvel en het perceel van reclamant. Deze groenstrook, met grondwal, die in het voorliggende bestemmingsplan als Bos is bestemd, zal in de nieuwe situatie ook voldoende afscherming bieden tussen de parkeerplaats en het perceel van reclamant. Dit wordt als een voldoende brede afscherming beschouwd, waardoor ook zicht op de N794 onwaarschijnlijk is.
- Ad d. De grondwal wordt niet geraakt door de aanpassing van de N794, noch wordt de grondwal geraakt door de herinrichting van het terrein van hotel restaurant Dennenheuvel. Het verdwijnen van de grondwal in relatie met dit plan is niet aan de orde.
- Ad e. Door de uitbreiding van de parkeerplaats zullen inderdaad bomen verdwijnen. In het inrichtingsplan worden daarom ook nieuwe bomen aangeplant, om het groene karakter van de buurt zo veel mogelijk te behouden.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. Naast de wijziging als genoemd onder zienswijze 1, wordt de toelichting van paragraaf 2.2.3 aangepast.

4. zienswijze van J. den Houdijker, Adelaarsweg 7, 8161 NH te Epe, 2014-06696, 2014-07488 & 2014-07497

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant verzoekt de afsluiting van de Adelaarsweg achter diens privé inrit en inrit naar diens land te verplaatsen. Dit i.v.m. de onderlinge bereikbaarheid van Adelaarsweg 7 en Adelaarsdwarsweg 11, de bereikbaarheid van de Heerderweg vanaf Adelaarsweg 7, en de bereikbaarheid voor hulpdiensten.

Uit de hoorzitting kwamen geen aanvullende punten naar voren.

Reactie gemeente

- Ad a. De mogelijke afsluiting van de Adelaarsweg is geen onderdeel van dit bestemmingsplan. De gemeente zal na de zomervakantie de ontwikkeling van een verkeersplan over de toegankelijkheid van de zijwegen van de N794 opstarten. Hierin wordt het verzoek van reclamant meegenomen.

Vanaf september wordt onderzoek gedaan naar het gebruik van de zijwegen op de N794. Doel is het aantal aansluitingen op de N794, en daarmee de kans op kop/staartbotsingen, op deze weg te beperken. Hierdoor wordt de doorstroming van het verkeer op de N794 tevens bevorderd.

Op basis van verkeerstellingen wordt de hoeveelheid verkeersbewegingen op de zijwegen in beeld gebracht. Per zijweg wordt bepaald of de weg toegankelijk blijft voor doorgaand verkeer of dat het afgesloten wordt voor gemotoriseerd verkeer. Ook het instellen van een eenrichtingsregime is mogelijk.

Opgemerkt wordt dat er op dit moment nog geen besluiten zijn genomen over welke maatregel op welke zijweg wordt genomen. De meest optimale maatregel wordt in samenspraak met de bewoners en belanghebbenden ontwikkeld. Reclamant zal als aanwonende schriftelijk worden uitgenodigd voor een informatiebijeenkomst hierover. De opmerking wordt verder voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

5. zienswijze van Kuiper Agrarische Makelaardij, Eschhoek 13, 9642 RA Veendam namens G.J. van Norel, Heerderweg 65, 8161 BL te Epe, 2014-07700

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant stelt dat diens tuin ernstig wordt verkleind, er meer verkeersoverlast en minder privacy zal zijn, waardoor het woongenot daalt en er waardevermindering optreedt. Ook moeten er investeringen in herstel van de tuin gedaan worden.
- b. Reclamant stelt een alternatief voor, namelijk het fietspad dicht tegen de rijbaan aan te leggen, waardoor minder grondaankoop nodig is en minder schade is voor reclamant.
- c. Reclamant stelt een tweede alternatief voor, namelijk het verschuiven van een geplande bocht en een boom te kappen. Dit om het zicht op het verkeer bij het uitrijden van het perceel te verbeteren.
- d. Reclamant wijst op de aanwezigheid van een hogedrukgasleiding naast de N794 waarop een fietspad is gepland.
- e. Reclamant geeft aan wateroverlast vanaf de N794 te ervaren.
- f. Reclamant verzoekt de varkensruggen te verwijderen en overrijdbare hindernissen te gebruiken.

Reactie gemeente

- Ad a. Zie de beantwoording van zienswijze 2, onder ad e.
- Ad b. Ter hoogte van de reclamant wordt al afgeweken van de standaard afstand in trajectdeel 3 van 4,5 m tussen rijbaan en vrijliggend fietspad, door terug te gaan naar 2,5 m tussenberm. Er is geen sprake van extra argumenten om de afstand verder te versmallen.
- Ad c. Vanuit verkeersveiligheid van zowel de fietser als de reclamant (bij het in- en uitrijden) is het inderdaad wenselijk de bocht bij de inrit te verwijderen en het fietspad rechtdoor te trekken. Boom 2797 zal hierdoor gekapt worden.
- Ad d. De aanwezigheid van de hogedrukgasleiding is bekend. De exacte ligging van de leiding is nader onderzocht zodat hiermee rekening gehouden kan worden. Hierover is overleg gevoerd met het nutsbedrijf. Boven een hogedruk gasleiding mag geen verhard oppervlakte aangelegd worden, dus geen fietspad neergelegd worden. Door de voorgestelde wijziging van het fietspad bij de inrit komt het fietspad ook nog verder van de hogedrukgasleiding te liggen.
- Ad e. De aanpassing van de N794 heeft mede tot doel om de afvoer van water van de N794 naar naastgelegen percelen te verminderen. Daarvoor komen goten langs de weg, en de bermen tussen rijbaan en fietspad en aan de buitenzijde van het fietspad zullen ook water opvangen. Hiermee is de kans op wateroverlast zeer klein. Ter hoogte van reclamant zullen de bermen tussen de rijbaan en het fietspad het hemelwater afvangen.
- Ad f. De varkensruggen worden verwijderd voor de verkeersveiligheid van gemotoriseerd verkeer en fietsers. De voorgeschreven en meeste veilige oplossing zijn vrijliggende fietspaden. Deze worden ter plaatse van reclamant aangelegd, omdat hiervoor ruimte aanwezig is. Alleen op locaties langs de N794 waar bebouwing dicht tegen de weg aanligt, wordt gekozen voor een verharde tussenberm. Overrijdbare hindernissen zijn vanuit verkeersveiligheid onwenselijk als scheiding tussen fietspad en rijbaan.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. Door de voorgestelde verlegging van het fietspad bij de inrit van Heerderweg 65 wordt het bestemmingsplan aangepast.

6. zienswijze van familie G.W.M. ten Teije, Adelaarsweg 4, 8161 NH te Epe, 2014-08868

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant is tegen de afsluiting halverwege van de Adelaarsweg, aangezien dit het woongenot beperkt, het weiland van reclamant dan achter de afsluiting komt te liggen, de kinderen van reclamant te paard de Adelaarsweg gebruiken en reclamant hier met een auto achteraan rijdt, reclamant beide kanten van de Adelaarsweg op wil kunnen, en aangespannen paarden niet meer gebruik kunnen maken van de Adelaarsweg.
- b. Reclamant acht de verplaatsing van de inrit van Heerderweg 61-63 naar de Adelaarsweg onnodig en stelt dat de verkeersdruk hierdoor toeneemt.
- c. Reclamant is tegen de verharding van de Adelaarsweg en stelt dat dit de Adelaarsweg in een racebaan zal veranderen, dat dit een route voor paarden zonder ijzers wegneemt, en dat een zandweg in landelijk gebied op zijn plaats is.
- d. Reclamant stelt een alternatief voor, waarbij de Adelaarsweg alleen voor aanwonenden wordt aangewezen, onverhard te laten en de inrit van Heerderweg 61-63 te behouden, hetgeen goedkoop is, de buurt tevreden houdt en het woongenot van reclamant niet beperkt.
- e. Reclamant stelt dat het plan De Adelaar en het plan voor de N794 nog onzeker zijn, en dat er daarom kans is dat zaken gebeuren die onnodig blijken te zijn.
- f. Reclamant stelt een alternatief voor, namelijk het verlagen van de snelheid tot 60 km/u tezamen met eventueel enkele drempels zoals tussen Emst en Vaassen.

Aanvulling vanuit de hoorzitting

- g. Reclamant stelt een alternatief voor, waarbij de Adelaarsweg met een houten slagboom wordt afgesloten.

Reactie gemeente

- Ad a. Zie de beantwoording van zienswijze 4, onder ad a.
- Ad b. De verplaatsing van de inrit is onderdeel van het bestemmingsplan De Adelaar. Dit punt wordt dan ook niet in deze procedure behandeld.
- Ad c. De woningen welke mogelijk gemaakt worden in het bestemmingsplan De Adelaar zullen tot een toename van het aantal verkeersbewegingen op de Adelaarsweg leiden. De nu onverharde Adelaarsweg zal als gevolg van de wringende verkeersbewegingen ter hoogte van de zijweg vaker verzakken en om het nodige onderhoud vragen. Vanuit onderhoudsoverweging is daarom gekozen om het eerste deel van de Adelaarsweg te verharden. Omdat een overgang van verhard naar onverhard midden op een wegvak eveneens tot verzakkingen leidt, is gekozen voor het verharden van de Adelaarsweg tot de Adelaarsdwarsweg. Het dwarsprofiel van de weg blijft smal. Daarom leidt deze maatregel niet tot een 'racebaan'.
Naar aanleiding van de opmerking van reclamant zal bij de verdere uitwerking van de inrichting van de Adelaarsweg onderzocht worden in hoeverre de berm breed genoeg kan worden gehouden voor het berijden van een paard.
Verder wordt opgemerkt dat de inrichting van de Adelaarsweg en de ontwerpsnelheid in overeenstemming blijven met het landelijk karakter van de weg.
- Ad d. De ontsluiting van het plan De Adelaar is in het bestemmingsplan De Adelaar afgewogen. Dit punt wordt dan ook niet in deze procedure behandeld.
Verder wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4, onder ad a.
- Ad e. Bij procedures voor bestemmingsplannen is altijd een zekere mate van onzekerheid over de uitvoering. In dit geval is van belang dat het plan De Adelaar inmiddels is vastgesteld door de gemeenteraad van Epe, waaruit blijkt dat het plan (economisch) uitvoerbaar is, en dat voorliggend plan voor de N794 een door de provincie Gelderland gedragen plan met gereserveerd budget is, waaruit blijkt dat het plan (economisch) uitvoerbaar is. De kans dat er zaken gebeuren die onnodig blijken te zijn is dan ook klein, en bovendien is er tijd om bij procedurele problemen de uitvoering van dergelijke zaken tussen de beide plannen af te stemmen.
- Ad f. Zie de beantwoording van zienswijze 1, onder ad a. Daarbij wordt opgemerkt dat er in een provinciale weg met een snelheidslimiet van 80 km/u geen drempels zijn toegestaan.
- Ad g. Zie de beantwoording van zienswijze 4, onder ad a.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

7. zienswijze van Makelaarskantoor Buitenkamp, Stationsstraat 9, 8161 CP te Epe namens J. Gosschalk, Heerderweg 66, 8161 BK te Epe, 2014-09047

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant herhaalt diens inspraakreactie.
- b. Reclamant stelt dat ter plaatse van Heerderweg 66 de N794 niet in zuidelijke richting moet worden verbreed, maar in noordelijke richting. In de hoorzitting is aangedragen dat dit beter is voor de natuur en de veiligheid, en dat dit aan de noordzijde alleen ten koste gaat van een niet-onderhouden bosperceel en een bomenrij bij Huize Norel waarachter het fietspad langs kan.
- c. Reclamant stelt dat de poort van Heerderweg 66 op ruime afstand van de erfafscheiding staat, waardoor auto's voor de poort op eigen erf kunnen stoppen. Door de verbreding kunnen de auto's niet meer op eigen erf stoppen. De poort zal derhalve moeten worden verplaatst, waardoor extra bomen gekapt moeten worden.
- d. Reclamant stelt dat bij verlegging en verbreding van het wegprofiel ter hoogte van de inrit van Heerderweg 66 een onveilige situatie ontstaat.
- e. Reclamant stelt dat er vele eiken en beuken op het perceel van Heerderweg 66 door een verbreding moeten verdwijnen, en stelt dat aan de overzijde er minder kosten gemaakt hoeven te worden.
- f. Reclamant stelt dat door het verplaatsen van de weg en het kappen van bomen een grotere geluidsbelasting op het perceel van Heerderweg 66 ontstaat.

Aanvulling vanuit de hoorzitting

- g. Reclamant stelt dat er een flora- en faunaonderzoek moet worden gedaan, omdat er door de plannen veel natuur verdwijnt; zowel bomen als ook de leefomgeving voor vogels en andere dieren.

Reactie gemeente

- Ad a. Verwezen wordt naar de beantwoording in de Inspraaknota, die als bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan is toegevoegd.
- Ad b. De Norelbocht blijft in het voorliggende ontwerp op zijn plaats. Dit betekent dat de huidige 'natuurlijke' remmende werking van de bocht wordt behouden. Verkeers technisch en kostentechnisch is verschuiving van de Norelbocht dan ook niet meer aan de orde. Opgemerkt wordt dat juist het handhaven van de natuurlijke remmende werking van de bocht en het behoud van de bocht door inspreker was ingebracht op het voorontwerp. Dit is in het ontwerp overgenomen.
- Ad c. De huidige afstand tussen de poort en het fietspad is ca. 5 m. Het aan te leggen vrijliggende fietspad heeft als doel het verhogen van de verkeersveiligheid van het gemotoriseerd verkeer en de fietsers over de N794. Het nieuwe fietspad komt dicht bij de huidige poort te liggen, maar er blijft nog ca. 2,5 m opstelruimte over. Tevens komt er een extra opstelplaats tussen het vrijliggende fietspad en de Heerderweg van ca. 3 m. Daarmee is de inrit vergelijkbaar met andere inritten langs de Heerderweg en voldoende veilig. Het is aan reclamant zelf om – zo mogelijk in samenspraak met de provincie – de poort al dan niet te verplaatsen. Daarbij wordt opgemerkt dat het verkeersveilig in- en uitrijden van de eigen uitrit een eigen verantwoordelijkheid is. Particulieren zullen, indien zij vanwege bijvoorbeeld beplanting op het eigen perceel geen goed zicht hebben op het fietspad, hiervoor maatregelen moeten nemen. In het openbaar gebied (het grondgebied van de provincie) zal door middel van kap bij de uitvoering van de aanpassing van de N794 en door onderhoud daarna, goed zicht zijn op de fietspaden.
- Ad d. Zie de beantwoording ad b en ad c.
- Ad e. De belangen aan beide zijden van de weg zijn gelijkwaardig. Het aantal te kappen of te herplanten bomen aan de noord- en zuidzijde van de N794 in de Norelbocht is daardoor geen kostenbepalende factor. De EHS strekt aan de noordzijde wel verder dan aan de zuidzijde. Vanuit een integrale visie op de aanpassing van de N794 is een ontwerp waarbij er ook gevolgen voor het perceel van reclamant zijn, verantwoord. Zie verder de beantwoording ad a en ad b.

- Ad f. Het geluidsonderzoek geeft aan dat er geen grotere geluidsbelasting ontstaat. Daarbij wordt opgemerkt dat de N794 niet wordt verplaatst, en dat de aanpassing van de N794 geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder is. Verder is van belang dat het geluidsonderzoek uitgaat van een situatie zonder bomen, omdat bomen (met blad) een slechts beperkte geluidsbeperkende invloed hebben.
Zie verder de beantwoording van zienswijze 2, onder ad d.
- Ad g. Een onderzoek naar de gevolgen van het plan voor flora en fauna is gedaan. Dit onderzoek is als bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan toegevoegd. Uit het onderzoek blijkt dat het Natura2000-gebied geen gevolgen van het plan ondervindt, en dat de schade aan de EHS wordt gecompenseerd. Ook de conform de Flora- en faunawet beschermde soorten ondervinden geen significante gevolgen van het plan. Het onderzoek adviseert verder tijdens de uitvoering van het plan volgens een ecologisch werkprotocol te werken.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, aangezien de wijzigingen van het civieltechnische ontwerp binnen het plangebied vallen.

8. zienswijze van A. Bultsma en O.L.A. Bultsma-Sauerbier, Heerderweg 45, 8161 BL te Epe, 2014-09060

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt niet gemotiveerd met ruimtelijke argumenten of feiten, maar met gevoelens.

Reactie gemeente

Een zienswijze dient voorzien te zijn van een deugdelijke motivering. Aangezien de zienswijze deze ontbeert, is de zienswijze ongegrond.

Conclusie

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

9. zienswijze van E.J.A. van der Woude-Ottow, Heerderweg 62, 8161 BN te Epe, 2014-09431

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant stelt dat door de toename van het wegverkeer ten aanzien van geluid en fijnstof aanvullende maatregelen, zoals stil asfalt en snelheidsbeperking nodig zijn.
- b. Reclamant stelt dat de aansluiting van de Hoefijzerweg op de N794 verkeersonveilig is, doordat vanuit de Hoefijzerweg onvoldoende vrij zicht is op het fiets- en autoverkeer op de N794.
- c. Reclamant verzoekt een nieuwe tuinafscheiding en poort.

Aanvulling vanuit de hoorzitting

- d. Reclamant vreest wateroverlast van de hoger gelegen weg die dan direct aansluitend aan diens tuin zou komen te liggen.

Reactie gemeente

- Ad a. De aanpassing van de N794 leidt niet tot meer verkeer, dus ook niet tot meer geluid en fijnstof. Stil asfalt en snelheidsbeperking is dan ook niet nodig.
Dat wil niet zeggen dat geluid en de verkeerssnelheid geen aandachtspunten zijn. Beide punten krijgen de aandacht die zij verdienen. Zie daarvoor de beantwoording bij zienswijze 1, onder ad a, en bij zienswijze 2 onder ad d.
- Ad b. In het plan voor de aanpassing van de N794 zitten een aantal maatregelen die de aansluiting van de Hoefijzerweg op de N794 veiliger maken. Er wordt een aantal bomen gekapt die het uitzicht nu belemmeren. Ook wordt het fietspad vrijliggend en met een uitbuiging aangelegd, waardoor auto's en fietsers beter gescheiden zijn. De auto's van en naar de Hoefijzerweg kunnen daardoor tussen het fietspad en de N794 opstellen, voordat ze het fietspad oversteken of de N794 oprijden.
- Ad c. Zie de beantwoording van zienswijze 2, onder ad e.
- Ad d. De aanpassing van de N794 heeft mede tot doel om de afvoer van water van de N794 naar naastgelegen percelen te verminderen. Daarvoor komen goten langs de weg, en de bermen tussen rijbaan en fietspad en aan de buitenzijde van het fietspad zullen ook water opvangen. Hiermee is de kans op wateroverlast zeer klein. Daarbij wordt wel opgemerkt dat het onvermijdelijk is dat bij inritten enig water naar de percelen stroomt.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

10. zienswijze van Hotel Restaurant Dennenheuvel, J.W.R. en M.L. van Uden, Heerderweg 27, 8161 BK te Epe, 2014-09432

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant verzoekt de bosbestemming tussen hotel restaurant Dennenheuvel en omliggende percelen maximaal 4 m breed te laten, zodat ter compensatie van de vervallen parkeerplaatsen aan de voorzijde er voldoende parkeergelegenheid is.
- b. Reclamant verzoekt een deel van het perceel van hotel restaurant Dennenheuvel te bestemmen als Horeca of als Tuin, aangezien aldaar terrassen zijn aangelegd.
- c. Reclamant verzoekt een deel van het perceel niet als Bos maar als Horeca te bestemmen, aangezien dit geen particuliere percelen zijn – en privacy derhalve geen rol speelt – en dit mogelijk ten behoeve van parkeren nodig is.
- d. Reclamant verzoekt een deel van het perceel niet als Verkeer maar als Horeca (met parkeren) te bestemmen, aangezien er nog geen overeenstemming is over de eventuele alternatieve parkeervoorziening.
- e. Reclamant maakt bezwaar in het algemeen, omdat afname van geluidsoverlast door toepassing van stil asfalt niet is gegarandeerd, er niet voldoende maatregelen zijn tegen de overtreding van de maximaal toegestane snelheid, en fietspaden te dicht op toegangshekken van in- en uitritten liggen en dit in- en uitrijden onnodig gevaarlijk maakt.

Aanvulling vanuit de hoorzitting

- f. Reclamant geeft aan van ca. 75 parkeerplaatsen naar ca. 45 parkeerplaatsen te gaan, hetgeen te krap is. Bij compenserende parkeerplaatsen wil reclamant graag de bomen op het perceel behouden en geeft daarom de voorkeur aan parkachtig parkeren zonder verharding, met behoud van uitzicht op groen voor de hotelkamers, met twee toegangen en met afscherming voor de buurpercelen.
- g. Reclamant maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van diens terrein voor nooddiensten.
- h. Reclamant ontvangt bezoekers per bus en vraagt naar een opstelplek hiervoor.
- i. Reclamant stelt dat er een hoogteverschil van 1,5 m is tussen het hotel restaurant en de weg en geeft aan dat dit opgevangen dient te worden.
- j. Reclamant verzoekt het eigendom van het huidige parkeerterrein aan de voorzijde zo lang mogelijk te behouden.
- k. Reclamant geeft aan dat het handiger is de schuur en paardenboxen te verplaatsen, en vraagt of dit mogelijk is dan wel gemaakt kan worden.

Reactie gemeente

- Ad a. De bestemming Bos fungeert als buffer tussen de horecabestemming en de omliggende woonbestemmingen. Tevens is de bestemming bedoeld ter behoud van het bosrijke karakter van de wijk Epe Noord. Vanwege deze uitgangspunten dienen wijzigingen van de bestemming Bos weloverwogen genomen te worden, en is de bestemming Bos ook teruggebracht in het ontwerp bestemmingsplan na te zijn vervallen in het voorontwerp bestemmingsplan.

De in het ontwerp bestemmingsplan voorgestelde bestemming Bos handhaaft de huidige bestemmingsomvang aan de achterzijde van hotel restaurant Dennenheuvel. Aan de zijkanten van hotel restaurant is de bestemming vervallen (zuidzijde) respectievelijk verdund (noordzijde). Hiermee is de bufferfunctie van de bestemming richting de dichtstbijzijnde woonbestemmingen geborgd.

De breedte van de in het ontwerp bestemmingsplan voorgestelde bestemming Bos is slechts op één plek minder dan 4 m. Elders is de breedte 5 à 7 m, met één plek van 17 m.

De verplaatsing van parkeerplaatsen van de voorzijde van hotel restaurant Dennenheuvel naar de zijkanten is de reden van het verkleinen van de bestemming Bos. Uit het overleg van de provincie hierover met reclamant is duidelijk geworden dat de huidige verkleining van de bestemming Bos voldoende ruimte biedt voor het parkeren aan de zijkanten. Nu hier aan voldaan wordt, is er geen reden de bestemming Bos verder te verkleinen, gezien diens bufferfunctie. Een verdere versmalling is dan ook onwenselijk.

- Ad b. Gezien de overwegingen onder ad a, is deze omzetting van de bestemming Bos in de bestemming Horeca of Tuin onwenselijk. De huidige situatie levert verder, voor zo ver bekend bij de gemeente, geen overlast op. Derhalve is het handhaven van de huidige situatie verantwoord.

- Ad c. Gezien de overwegingen onder ad a, is deze omzetting van de bestemming Bos naar Horeca onwenselijk. De bestemming Bos is hier reeds verkleind ten opzichte van de huidige bestemming Bos. Verdere verkleining is, gezien de aanwezigheid van een woonbestemming (Burg. Diepenhorstlaan 3) aan de overzijde van de weg, onwenselijk. De bufferfunctie van de bestemming Bos dient hier gehandhaafd te worden.
- Ad d. De betreffende delen van het perceel van reclamant zijn nodig voor de realisatie van uitbuigingen van het fietspad bij de kruisingen van de zijwegen met de N794. Dit om de verkeersveiligheid te verbeteren. In het kader van dit algemene belang is het verantwoord deze bestemmingswijziging van Horeca naar Verkeer nu mee te nemen. Ook nu er nog geen overeenstemming is bereikt tussen reclamant en de provincie over de herinrichting van diens perceel, blijft dit belang namelijk gelden. Bovendien biedt het overleg tussen reclamant en de provincie uitzicht op overeenstemming hierover. Daarnaast zal de bestemmingswijziging geen directe gevolgen hebben voor het huidige gebruik als horeca. De betreffende delen van het perceel zijn namelijk in gebruik als parkeervoorziening, en dit gebruik kan worden voortgezet onder de bestemming Verkeer. Gezien de wenselijkheid vanuit verkeersveiligheid en de geringe gevolgen mochten deze delen van het perceel van reclamant voor horeca blijvend worden gebruikt, is wijziging van de bestemming in Verkeer verantwoord. Wel wordt geconstateerd dat in de overleggen met reclamant en omwonenden het afsluiten van de Dennenheuvelweg voor gemotoriseerd verkeer is besproken. Dit is een realistisch toekomstscenario. De uitbuigingen van het fietspad zijn dan niet meer nodig. Om de gebruiksmogelijkheden van het perceel niet te beperken zal daarom een wijzigingsbevoegdheid voor het betreffende deel van het perceel worden opgenomen. Deze kan de bestemming van Verkeer omzetten in Horeca. Aan het verzoek wordt dus niet tegemoet gekomen, maar wordt anderszins een voorziening getroffen.
- Ad e. De aanpassing van de N794 leidt niet tot meer verkeer, dus ook niet tot meer geluid. Stil asfalt is dan ook niet nodig. De afweging of de maximum snelheid van 80 km/u aanpassing behoeft is naar aanleiding van de reacties op het voorontwerp gemaakt. De huidige maximum snelheid van 80 km/u wordt behouden. Dat wil niet zeggen dat geluid en de verkeerssnelheid geen aandachtspunten zijn. Beide punten krijgen de aandacht die zij verdienen. Zie daarvoor de beantwoording bij zienswijze 1, onder ad a, en bij zienswijze 2 onder ad d. Er komen inderdaad veel in- en uitritten van percelen uit op de N794. Deze kruisen de fietspaden. Dit is ook de huidige situatie. De aanpassing van de N794 leidt waar mogelijk tot meer ruimte tussen rijbaan en perceelgrenzen, zodat auto's die in- en uitrijden meer opstelruimte hebben om de N794 op te rijden of te verlaten. Daarbij is het verkeersveilig in- en uitrijden van de eigen uitrit een eigen verantwoordelijkheid. Particulieren zullen, indien zij vanwege bijvoorbeeld beplanting op het eigen perceel geen goed zicht hebben op het fietspad, hiervoor maatregelen moeten nemen. In het openbaar gebied (het grondgebied van de provincie) zal door middel van kap bij de uitvoering van de aanpassing van de N794 en door onderhoud daarna, goed zicht zijn op de fietspaden.
- Ad f. De provincie voert overleg met reclamant over de herinrichting. Uitgangspunt is de huidige 75 parkeerplaatsen, welke (grotendeels) op eigen terrein van hotel restaurant Dennenheuvel staan, van de voorzijde naar de zijkanten te verplaatsen. Het gezamenlijk met de provincie opgestelde herinrichtingsplan voor het perceel van Dennenheuvel voorziet in het kader om dit te realiseren. Daarbij biedt het kader de ruimte aan reclamant om het terrein in te richten conform de wensen van parkachtig parkeren, met behoud van uitzicht op groen, en met afscherming voor de buurpercelen. De afscherming voor de buurpercelen is in de regels geborgd. De gevraagde twee ingangen aan de voorzijde van het perceel zijn verkeerskundig minder gewenst, omdat inrijden via de zijwegen verkeersveiliger zijn. De provincie heeft voorwaarden aan reclamant aangegeven waarop een twee inritten-oplossing toch mogelijk is. Gezien deze overwegingen, kan reclamant de geuite wensen realiseren.
- Ad g. De bereikbaarheid van hulpdiensten is met het huidige wegontwerp en de herinrichting van het perceel voldoende gegarandeerd.
- Ad h. De provincie heeft aangegeven dat dit, binnen het kader, mogelijk is. Zie verder de beantwoording onder ad f.

- Ad i. Recentelijk heeft de provincie hoogtemetingen op het terrein uitgevoerd, die gebruikt zijn om het gezamenlijke herinrichtingsplan ook qua hoogte te optimaliseren.
- Ad j. De provincie tracht bij de uitvoering van de werkzaamheden de hinder voor omwonenden te beperken. De wens van hotel restaurant Dennenheuvel wordt aan de provincie doorgegeven.
- Ad k. De schuur en paardenboxen staan binnen het huidige bouwvlak. Binnen dit bouwvlak is verplaatsing mogelijk.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. In de regels wordt bij de bestemming Horeca een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten behoeve van de landschappelijke inpassing en de visuele afscherming van de zijdelingse perceelgrenzen. Ook wordt een wijzigingsbevoegdheid naar de bestemming Horeca opgenomen voor een deel van het perceel dat de bestemming Verkeer krijgt.

11. zienswijze van J.W.R. en M.L. van Uden, Heerderweg 54, 8161 BN te Epe, 2014-09433

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant geeft aan momenteel tussen het huidige fietspad en het hek van diens perceel stil te staan met diens auto alvorens diens perceel op te rijden. Door de voorgenomen verplaatsing van het fietspad is deze ruimte er niet meer. Reclamant verwacht dat dit leidt tot gevaarlijke situaties en verzoekt een oplossing. Vanuit de hoorzitting is dit aangevuld met de opmerking dat er een knik in het fietspad zit en fietsers en bromfietzers hierdoor niet ver vooruit kunnen kijken.
 - b. Reclamant acht een oplossing nodig ten aanzien van geluidsoverlast.
- Uit de hoorzitting kwamen geen aanvullende punten naar voren.

Reactie gemeente

- Ad a. De huidige afstand tussen de poort en het fietspad is ca. 4 m. Het aan te leggen vrijliggende fietspad heeft als doel het verhogen van de verkeersveiligheid van het gemotoriseerde verkeer en de fietsers over de N794. Het nieuwe fietspad komt dicht bij de huidige poort te liggen, maar er blijft nog ca. 2,5 m opstelruimte over. Daarmee is de inrit goed vergelijkbaar met andere inritten langs de Heerderweg en voldoende veilig. Het is aan reclamant zelf om – zo mogelijk in samenspraak met de provincie – de poort al dan niet te verplaatsen.
- Daarbij wordt opgemerkt dat het verkeersveilig in- en uitrijden van de eigen uitrit een eigen verantwoordelijkheid is. Particulieren zullen, indien zij vanwege bijvoorbeeld beplanting op het eigen perceel geen goed zicht hebben op het fietspad, hiervoor maatregelen moeten nemen. In het openbaar gebied (het grondgebied van de provincie) zal door middel van kap bij de uitvoering van de aanpassing van de N794 en door onderhoud daarna, goed zicht zijn op de fietspaden.
- Ad b. Zie de beantwoording bij zienswijze 2 onder ad d.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

12. zienswijze van J.W. Peppelenbos, Heerderweg 80, 8161 BN te Epe, 2014-09579

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant maakt diens zorgen kenbaar omtrent graafwerkzaamheden nabij bomen in het kader van dit plan, waardoor bomen zullen sneuvelen.
- b. Reclamant stelt dat de provincie Gelderland als doel heeft zo min mogelijk bomen langs de N794 te houden, en geeft aan dat door het fietspad achter de bomen te leggen er door het oprijden tot de N794 vanuit zijwegen en inritten het fietspad wordt geblokkeerd, hetgeen tot slachtoffers leidt en daardoor tot kap van bomen om een beter zicht te bieden.
- c. Reclamant verzoekt de EHS te handhaven.
- d. Reclamant verzoekt 5 tot 10 jaar vooruit te kijken.
- e. Reclamant stelt dat het groene visitekaartje van de groene N794 zal verdwijnen.
- f. Reclamant stelt dat de verbreding van de weg bij restaurant Diamant leidt tot een levensgevaarlijke situatie, aangezien gasten van het restaurant direct op het fietspad staan. Reclamant stelt voor het fietspad op de huidige locatie te behouden.
- g. Reclamant stelt dat de provincie op een andere wijze de N794 moet aanpassen om de schade aan flora, fauna en motorrijtuigen te verminderen.
- h. Reclamant verzoekt niet in te stemmen met het bestemmingsplan, om zo de monumentale beuken te behouden en de veiligheid van alle deelnemers van de openbare weg beter te waarborgen.

Aanvulling vanuit de hoorzitting

- i. Reclamant stelt dat een racebaan met het fietspad achter de bomen wordt gecreëerd.
- j. Reclamant verzoekt het fietspad in plaats van met een slinger rond de boom voor Heerderweg 80 door te trekken langs de weg.
- k. Reclamant stelt dat door de verlegging van het fietspad reclamant met de auto op het fietspad zal staan bij het in- en uitrijden van diens perceel, hetgeen verkeersonveilige situaties oplevert.
- l. Reclamant stelt dat de provincie het groen niet goed onderhoudt, waardoor het verkeer slecht uitzicht zal krijgen.
- m. Reclamant stelt dat er geen ongelukken zijn geweest waarbij fietsers betrokken waren. Het plan is daarom onnodig en maakt het voor fietsers juist onveiliger.
- n. Reclamant geeft aan dat de varkensruggen veel schade aan auto's veroorzaken.

Reactie gemeente

- Ad a. De provincie houdt in het ontwerp van de weg en de fietspaden rekening met de boomwortels. Daartoe heeft de provincie recent proefsleuven gegraven om beter zicht te hebben op de wortelomvang van bomen. Aan de hand van dit onderzoek is afgewogen of bomen levensvatbaar zijn, en of dit gevolgen voor het plan heeft. Daarbij is ook de grote beuk ter hoogte van het perceel van reclamant onderzocht.
- Ad b. Het vrijliggend maken van het fietspad draagt bij aan de verkeersveiligheid van de N794. Dit is ook het geval bij de in- en opritten, omdat hier meer opstelruimte tussen de rijbaan en het fietspad ontstaat, en er daardoor betere zichtlijnen voor het gemotoriseerd verkeer en fietsers zijn. Bij in- en opritten waar bomen het zicht beperken, worden deze bomen gekapt, in overleg tussen provincie en perceeleigenaren. Verder wordt opgemerkt dat er bij de gemeente geen provinciaal beleid bekend is waarin de kap van bomen de doelstelling is.
- Ad c. Uitgangspunt is de handhaving van de EHS. De aanpassing van de N794 om de verkeersveiligheid te vergroten zorgt wel voor aantasting van de EHS. Deze aantasting is tot een minimum beperkt. Waar de verkeersbestemming de EHS raakt, zal de EHS verdwijnen. Het oppervlakte EHS wordt elders gecompenseerd, conform het compensatieplan N794 dat de provincie recent heeft opgesteld. Zie verder de beantwoording bij zienswijze 7, onder ad g.
- Ad d. De plannen zijn zeker gericht op de komende 5 tot 10 jaar, zowel qua wegontwerp als qua groene inrichting. Concreet realiseert de provincie een weg die voor de afzienbare tijd een goede, verkeersveilige afwikkeling van het verkeer biedt, en realiseert de provincie een zo optimaal mogelijke groene inrichting waarbij bomen waar mogelijk gespaard worden of nieuwe bomen worden aangeplant, conform het groenplan (zie bijlage vastgestelde bestemmingsplan).

- Ad e. De provincie heeft een groenplan bij de aanpassing van de N794 opgesteld (zie bijlage vastgestelde bestemmingsplan). Hierin wordt aangegeven hoe de N794 een groene uitstraling behoudt. De gemeente verwacht daardoor dat op termijn, met behulp van de aanplant van nieuwe bomen ter (gedeeltelijke) vervanging van de nu te kappen bomen, het aanzien zoals deze er nu is grotendeels dan wel geheel terugkeert.
- Ad f. Het vrijliggend maken van het fietspad draagt bij aan de verkeersveiligheid van de N794. Daarom wordt ook bij restaurant Diamant het fietspad vrijliggend aangelegd. Het vrijliggende fietspad komt geheel op gronden van de provincie Gelderland te liggen. Er blijft daardoor nog ca. 2 m ruimte tussen het fietspad en de ingang aan de N794 van restaurant Diamant. Dit is minder dan nu, maar nog steeds voldoende voor gasten van het restaurant om zonder risico op aanrijdingen met fietsers deze ingang te gebruiken. Daarbij wordt opgemerkt dat het restaurant ook een ingang aan de zijkant heeft.
- Ad g. Het voorgestelde plan van de provincie voorziet in een minimale schade aan flora en fauna en een verminderde kans op schade voor motorrijtuigen, binnen de randvoorwaarden van verkeersveiligheid en andere wettelijke eisen. Voor wat betreft de flora en fauna wordt verwezen naar het natuuronderzoek dat als bijlage bij het bestemmingsplan is toegevoegd. Voor wat betreft de schade aan motorrijtuigen wordt opgemerkt dat de varkensruggen worden verwijderd, en wordt verder verwezen naar de toelichting en relevante bijlages van het ontwerp bestemmingsplan en de nu voorgestelde aanpassingen.
- Ad h. Uitgangspunt voor voorliggend plan is een verbetering van de verkeersveiligheid van de N794. Hiertoe worden onder andere vrijliggende fietspaden aangelegd. Hiervoor, en voor andere maatregelen in het plan, zullen bomen gekapt moeten worden. De gemeente acht de verbetering van de verkeersveiligheid bewezen. Afgewogen tegen dit belang, is de kap van deze bomen verantwoord. Daarbij wordt overwogen dat de provincie een groenplan bij de aanpassing van de N794 heeft opgesteld (zie bijlage vastgestelde bestemmingsplan). Hierin wordt aangegeven hoe de N794 een groene uitstraling behoudt. De gemeente verwacht daardoor dat op termijn, met behulp van de aanplant van nieuwe bomen ter (gedeeltelijke) vervanging van de nu te kappen bomen, het aanzien zoals deze er nu is grotendeels dan wel geheel terugkeert. Aan het verzoek wordt daarom niet tegemoet gekomen.
- Ad i. Het wegontwerp voorziet in snelheidsremmende maatregelen door (optische) versmalling van de weg, omdat de fietspaden vrijliggend worden. Tevens zijn middenbermen voorzien bij meerdere zijwegen. Er wordt met dit plan dan ook geen 'racebaan' gerealiseerd. Zie verder de beantwoording bij zienswijze 1, onder ad a.
- Ad j. De provincie heeft dit verzoek beoordeeld. Het huidige fietspad loopt al strak langs de boom. Het huidige fietspad moet echter aangepast worden (o.a. verbreding naar 2,5 m). Het realiseren van de minimale variant van een vrijliggend fietspad met een smalle tussenberm betekent dat de boom gekapt moet worden. Wortelonderzoek van de boom bevestigt dat de levensvatbaarheid van de boom "bij mogelijk inpakken" achteruit zal gaan. Daardoor betekent het verzoek van reclamant dat de boom gekapt zal moeten worden. Het enige alternatief om de boom te sparen is het fietspad achter de boom te leggen. Hier is reclamant tegen, vandaar ook diens verzoek. Het aanleggen van het fietspad achter de boom is niet vanuit het uitgangspunt van verkeersveiligheid, maar vanuit het behoud van het karakter van de N794 gedaan. Reclamant geeft aan diens perceel hier niet voor beschikbaar te stellen. Aangezien onteigenen vanuit het uitgangspunt van het behoud van het karakter van de N794 in dit geval niet wenselijk wordt geacht, is behoud van de boom niet mogelijk. De provincie heeft daarom besloten het vrijliggende fietspad ter hoogte van het perceel van reclamant door te trekken op 2,5 m van de rijbaan tot en met het kunstwerk over de Molenbeek. Het bestemmingsplan wordt hiertoe aangepast, met minder ruimtebeslag op het perceel van reclamant, maar met kap van de boom. Dit is een verantwoorde afweging. Ter compensatie van het kappen van de boom heeft de provincie het planten van bomen langs de beek voorgesteld, maar reclamant heeft tot op heden dit aanbod afgewezen.

Ad k. Het vrijliggende fietspad ligt op 2,5 m uit de weg. Een automobilist kan kiezen stil te staan in deze zone van 2,5 m of voor het fietspad. Het uitzicht wordt ter plaatse niet belemmerd door bomen, waardoor deze keuze kan worden gebaseerd op de eventuele aanwezigheid van fietsers op dat moment. Deze situatie is veilig en vergelijkbaar met andere inritten.

Daarbij wordt opgemerkt dat het verkeersveilig in- en uitrijden van de eigen uitrit een eigen verantwoordelijkheid is. Particulieren zullen, indien zij vanwege bijvoorbeeld beplanting op het eigen perceel geen goed zicht hebben op het fietspad, hiervoor maatregelen moeten nemen. In het openbaar gebied (het grondgebied van de provincie) zal door middel van kap bij de uitvoering van de aanpassing van de N794 en door onderhoud daarna, goed zicht zijn op de fietspaden.

Ad l. De aanpassing van de N794 is onderdeel van groot onderhoud aan de N794 door de provincie en voorziet ook in groot onderhoud van het groen. Slechte bomen zullen bij het groot onderhoud gelijktijdig vervangen worden. Hierdoor zal ook een structurele verbetering van de huidige groenstructuur langs de weg worden gerealiseerd. Er is dan ook geen reden te verwachten dat het onderhoud van de N794 een negatief effect heeft op het uitzicht voor het verkeer.

Ad m. Zowel de gemeenteraad, provinciale staten als de bewoners langs de N794 geven aan dat de N794 onveilig is voor fietsers en het gemotoriseerde verkeer. Vrijliggende fietspaden zijn een algemeen erkende verbetering van de fietsveiligheid. Zie verder de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan en diens bijlagen.

Ad n. De varkensruggen worden bij de uitvoering van het plan verwijderd.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. Het fietspad zal ter hoogte van Heerderweg 80 niet meer om de daar aanwezige boom heen gaan, maar rechtdoor lopen. Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast, waardoor het plangebied minder grond van reclamant beslaat.

13. zienswijze van A. Tuitert en H.E. Tuitert-Krijt, Heerderweg 70, 8161 BN te Epe, 2014-09784

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant stelt met de provincie overeen gekomen te zijn dat voor de percelen B2349/B1900 i.v.m. de aanwezige grondwal het fietspad met een smallere berm wordt aangelegd. Ook is overeengekomen dat voor de percelen B1847/B2559 de gasleiding exact wordt uitgepeild en de situatie opnieuw wordt bekeken.

Reactie gemeente

- Ad a. De provincie heeft deze afspraak bevestigd. Uit het toegezegde onderzoek is de exacte ligging van de kabels en leidingen op het terrein van reclamant komen vast te staan. Het fietspad wordt nu strak naast de hogedrukgasleiding en de grondwal gelegd. Hierdoor kan het ruimtebeslag op het terrein van reclamant teruggebracht worden.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. Het plangebied van het bestemmingsplan wordt aangepast, waarbij het ruimtebeslag op de gronden van reclamant wordt verminderd.

14. zienswijze van H. ten Teije, Pelzerpark 8, 8162 GA te Epe, 2014-09897

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant stelt dat iedere betrokkene tegen het verleggen van fietspaden is.
- b. Reclamant stelt een alternatief voor, waarbij de fietspaden slechts bij de opritten van de zijwegen worden verlegd.
- c. Reclamant stelt een alternatief voor, waarbij de varkensruggen worden vervangen met ribbelstroken die ook een corrigerend effect hebben en het midden van de weg duidelijk gemarkeerd wordt.
- d. Reclamant verzoekt de snelheid te verlagen tot 60 km/u.
- e. Reclamant is tegen de afsluiting en verharding van de Adelaarsweg, en stelt als alternatief voor hier 30 km/u in te stellen of alleen toegankelijk te maken voor aanwonenden.
- f. Reclamant is tegen een tweede uitrit op de Adelaarsweg ten behoeve van het nieuwe bouwplan.
- g. Reclamant stelt dat het plan geldverkwisting is.

Reactie gemeente

- Ad a. De gemeente constateert dat er 23 zienswijzen tegen het ontwerp bestemmingsplan zijn ingediend, en dat er 62 inspraakreacties tegen het voorontwerp bestemmingsplan waren ingediend. De opmerking wordt verder voor kennisgeving aangenomen.
- Ad b. Zie de beantwoording van zienswijze 12 onder ad m.
- Ad c. Deze oplossing draagt niet bij aan de verkeersveiligheid voor het gemotoriseerde verkeer en fietsers. Deze oplossing is daarmee in strijd met het uitgangspunt van het voorliggende plan. Aan de oplossing van reclamant kan derhalve niet worden meegewerkt.
- Ad d. Zie de beantwoording van zienswijze 1 onder ad a.
- Ad e. Zie de beantwoording van zienswijze 4 onder ad a en zienswijze 6 onder ad c.
- Ad f. Het nieuwe bouwplan is onderdeel van het bestemmingsplan De Adelaar. Dit punt wordt dan ook niet in deze procedure behandeld.
- Ad g. Volstaan wordt met de opmerking dat het democratisch gekozen orgaan van de provinciale Staten het budgetrecht heeft over dit plan. De opmerking van insprekers wordt verder ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

15. zienswijze van G.F. Pan, Heerderweg 78, 8161 BN te Epe, 2014-10299

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant stelt dat de verlegging van het fietspad leidt tot een levensgevaarlijke situatie bij restaurant Diamant, aangezien gasten van het restaurant direct op het fietspad staan. Ook kunnen er geen (gehandicapte) gasten voor de ingang worden afgezet door een auto, hetgeen klanten kost. Reclamant stelt voor het fietspad op de huidige locatie te behouden, net als iets verderop zal gebeuren nabij restaurant De Keet van Heerde.
- b. Reclamant stelt dat het terugbrengen van de twee inritten van restaurant Diamant tot één inrit leidt tot gevaarlijke situaties. Dit omdat arriverende auto's worden gehinderd door vertrekkende auto's. De huidige situatie met twee inritten werkt zonder problemen. Reclamant stelt voor de huidige situatie te behouden.

Aanvulling vanuit de hoorzitting

- c. Reclamant verzoekt de haag op de groenstrook te verwijderen, omdat deze het zicht op het restaurant van reclamant ontnemt.
- d. Reclamant heeft samen met reclamant 12 tijdens de hoorzitting nadere argumenten aangedragen.

Reactie gemeente

- Ad a. Zie de beantwoording van zienswijze 12 onder ad f. Verder is de reclamant aangeboden door de provincie om over een nieuwe inrichting van het terrein na te denken. Hiervan is geen gebruik gemaakt.
- Ad b. De twee inritten van restaurant Diamant blijven behouden. Vanuit de verkeersveiligheid voor fietsers zijn de inritten in omvang beperkt. De omvang leidt niet tot conflicten tussen arriverende en vertrekkende auto's.
- Ad c. Tussen de rijbaan en het fietspad zal een afscheiding naar het fietspad worden aangebracht. Op dit moment wordt dit vormgegeven door het aanbrengen van een lage haag, mogelijk is een meer robuuste voorziening noodzakelijk. De haag zal het zicht op het restaurant niet belemmeren.
- Ad d. Zie de beantwoording van zienswijze 12.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

16. zienswijze van C.P. 't Hart, Adelaarsweg 10, 8161 NH te Epe, 2014-10519

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant is tegen de afsluiting van de Adelaarsweg, i.v.m. de daaruit voortvloeiende omweg, verminderde bereikbaarheid voor hulpdiensten en gebruik van diens oprit als draaiplaats.

Aanvulling vanuit de hoorzitting

- b. Reclamant geeft aan een afsluiting aan het eind van de Adelaarsweg minder erg te vinden.
- c. Reclamant stelt dat er geen noodzaak is voor een afsluiting, aangezien er weinig verkeer langs komt.

Reactie gemeente

- Ad a. Het standpunt wordt ter kennisgeving aangenomen. Zie de beantwoording van zienswijze 4 onder ad a.
- Ad b. Zie de beantwoording van zienswijze 4 onder ad a.
- Ad c. Zie de beantwoording van zienswijze 4 onder ad a.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

17. zienswijze van L.H. Pekel, Heerderweg 29, 8161 BK te Epe, 2014-10530 & 2014-10554

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant verzoekt de snelheid te verlagen tot 60 km/u, waardoor het advies (ook namens Veilig Verkeer) van de belangengroep N794stop.nl wordt gehoord, de veiligheid snel en goedkoop wordt verhoogd, de geluidsoverlast wordt verminderd, groen wordt behouden en de doorstroming gewaarborgd blijft.
- b. Reclamant stelt dat het voorontwerp drastisch is aangepast getuige de paaltjes die overal staan, en dat deze situaties niet in het ontwerp opgenomen zijn en dat hier daardoor geen reactie op mogelijk is.
- c. Reclamant stelt dat er niet ingegaan is op dringende vragen van omwonenden inzake maatregelen voor geluidsoverlast, waardoor bij grondverkopen hier geen duidelijkheid over is.
- d. Reclamant stelt dat elke wijziging ten voordele van de provincie Gelderland en de veiligheid wordt uitgelegd door de provincie, hetgeen vreemd staat en regelrecht tegenover vorige ontwerpen staat.
- e. Reclamant stelt dat geluidsoverlast te kort wordt gedaan door te verwijzen naar de bestaande situatie. Nabij 'druppels' bij kruisingen verschuift het verkeer wel.
- f. Reclamant stelt aan de zijde van de N794 meer hinder te ondervinden en 40 m2 af te moeten staan, en aan de zijde van hotel restaurant Dennenheuvel vanwege bomenkap en parkeren meer geluidshinder en een verslechtering van diens uitzicht te ondervinden. Reclamant stelt hierdoor een waardevermindering te verwachten.
- g. Reclamant stelt dat hotel restaurant Dennenheuvel diens groene, gezichtsbepalende uitstraling zal verliezen, terwijl in het bestemmingsplan Epe Noord grote waarde aan het groen wordt gehecht.
- h. Reclamant stelt dat door de uitbreiding van de bestemming Horeca het hele terrein beschikbaar is voor horeca-activiteiten anders dan parkeren (zoals buitenmarkten).
- i. Reclamant verzoekt groen voor het te verliezen groen terug te laten keren.
- j. Reclamant stelt dat door de eventuele afsluiting van de Dennenheuvelweg de Burgemeester Diepenhorstlaan een nog grotere sluiproute zal worden.

Reactie gemeente

- Ad a. Zie de beantwoording van zienswijze 1 onder ad a.
In aanvulling hierop betekent een snelheidsverlaging niet automatisch een goedkoop civieltechnisch ontwerp van de weg, is het ook geen garantie voor een verlaging van de geluidsproductie van het verkeer, kan ook dan het civieltechnisch ontwerp van de weg de kap van bomen noodzaken, en is de doorstroming naar verwachting minder.
- Ad b. De piketpaaltjes zijn op de plangrens van het ontwerp bestemmingsplan uitgezet. De piketpaaltjes geven daarmee een correct beeld van dit plan.
- Ad c. De aanpassing van de N794 leidt niet tot meer verkeer, dus ook niet tot meer geluid. Stil asfalt is dan ook niet nodig. Dat wil niet zeggen dat geluid geen aandachtspunt is. Dit punt krijgt de aandacht die het verdient. Zie daarvoor de beantwoording bij zienswijze 2 onder ad d.
Verder ziet de gemeente geen relatie tussen geluidsoverlast en grondverkopen, doch acht de gemeente bovenstaande informatie als voldoende duidelijkheid scheppend indien reclamant een dergelijke relatie legt.
- Ad d. Niet duidelijk is welke wijzigingen worden bedoeld. Geconstateerd wordt dat naar aanleiding van de reacties op het voorontwerp en op het ontwerp bestemmingsplan de provincie het civieltechnische ontwerp van de weg heeft aangepast. Daarbij zijn – rekening houdend met de verkeersveiligheid – ook andere belangen tegemoet gekomen, zoals die van particuliere grondeigenaren en nutsbedrijven. Geconcludeerd wordt dat een afgewogen plan is opgesteld, waarbij de verschillende belangen op een correcte wijze tegen elkaar zijn afgewogen.
- Ad e. Zie de beantwoording onder ad c.
- Ad f. De provincie heeft overleg gevoerd met de kabels- en leidingbeheerders. Daaruit is gebleken dat een berm van 1 m hier voldoet. Dit betekent een versmalling van het civieltechnische ontwerp van de weg. Hierdoor is de oppervlakte aan benodigde grond verminderd. Hierdoor kan het ruimtebeslag op het terrein van reclamant teruggebracht worden.

Ten aanzien van de inrichting van het naastgelegen terrein van hotel restaurant Dennenheuvel wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze borgt een groene uitstraling, waardoor een verslechtering van het uitzicht niet dan wel minimaal zal optreden. Een toename van geluidshinder door de verplaatsing van het parkeren van de voor- naar de zijkanen van het hotel restaurant zal niet dan wel minimaal optreden. Gezien de huidige locatie van de parkeerplaatsen aan de voorzijde in relatie tot het perceel van reclamant, betekent de verplaatsing naar de zijkant geen groot verschil in afstand. Op basis hiervan, en afgewogen tegen het algemene belang van de verhoging van de verkeersveiligheid aan de voorzijde van het hotel restaurant, is verplaatsing van de parkeerplaatsen verantwoord. Daarbij wordt ook overwogen dat de huidige bestemming dit hier reeds toestaat.

Verder wordt opgemerkt dat de vraag of er waardevermindering optreedt van omliggende percelen niet in de ruimtelijke procedure wordt behandeld. Indien er aantoonbare waardevermindering plaatsvindt, kan na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan zo nodig een verzoek om planschade worden ingediend.

- Ad g. Om de verkeersveiligheid op het fietspad langs de voorzijde van hotel restaurant Dennenheuvel te verhogen, verdwijnen de hier gelegen parkeerplaatsen. De nieuwe situatie zal, net als de huidige situatie, een groene uitstraling krijgen. Deze kan zelfs als groener worden ervaren door het verplaatsen van de parkeerplaatsen. De provincie heeft overleg gevoerd met het hotel restaurant en de omwonenden over de herinrichting die hiervan het gevolg is op het terrein van het hotel restaurant. In dit overleg zijn uitgangspunten besproken. De uiteindelijke herinrichting is een zaak van de eigenaar van het hotel restaurant. Deze herinrichting dient rekening te houden met het kader dat het bestemmingsplan oplegt. Dit kader is gebaseerd op de besproken uitgangspunten. In het bestemmingsplan is daarom de bestemming Bos langs de achterzijde van het hotel restaurant deels behouden, en is binnen de bestemming Horeca een voorwaardelijke verplichting omtrent de landschappelijke inpassing van het terrein van het hotel restaurant opgenomen. Hiermee wordt, afgewogen tegen het algemene belang van de verhoging van de verkeersveiligheid aan de voorzijde van het hotel restaurant, het groen optimaal behouden om zo het uitgangspunt van Epe Noord als bosrijke wijk recht te doen.
- Ad h. De bestemming Horeca is gericht op een horecagelegenheid, en daaraan gerelateerde buitenactiviteiten zoals een terras. Het hele bestemmingsvlak voor zulke gerelateerde buitenactiviteiten gebruiken is niet in overeenstemming met de bestemming.
- Ad i. De provincie compenseert waar mogelijk het groen, en heeft voor het totale plan een compensatieopgaaf (zie groenplan en compensatieplan in vastgestelde bestemmingsplan). Hieraan wordt voldaan. Erkend wordt dat het op locatie niet overal mogelijk is het groen één op één te compenseren. Voor de omgeving van reclamant wordt, getuige ook bovenstaande inzake hotel restaurant Dennenheuvel en het definitieve groenplan van juni 2014 – welke uitgaat van het herstel van beplanting op het perceel van reclamant, het groen op een zo optimaal mogelijke wijze gecompenseerd.
- Ad j. Het standpunt wordt ter kennisgeving aangenomen. Zie de beantwoording van zienswijze 4 onder ad a.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. Het plangebied van het bestemmingsplan wordt aangepast, waarbij het ruimtebeslag op de gronden van reclamant wordt verminderd. In de regels wordt bij de bestemming Horeca een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten behoeve van de visuele afscherming van de zijdelingse perceelgrenzen.

18. zienswijze van Keegstra Juridisch Adviesbureau, Middenweg 40, 8095 RB te 't Loo (Oldebroek) namens E.J.H. Hut en E.W.P. Hut-van Koningsveld, Dennenheuvelweg 1, 8161 BM te Epe, en namens N.R. Jonk, Heerderweg 25, 8161 BK te Epe, 2014-10578 & 2014-10581

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamanten zijn zich bewust van de voordelen van het plan, en willen daarom de nadelen van het plan ombuigen, zodat een win-win situatie ontstaat.
- b. Reclamanten verzoeken de huidige bestemming Bos aan de zuidzijde van hotel restaurant Dennenheuvel te respecteren. Daarbij stellen zij voor:
 - de huidige grens van de bestemming Bos te behouden;
 - de in het ontwerp bestemmingsplan voorgestelde bestemming Horeca derhalve om te zetten in de bestemming Bos;
 - in deze bestemming Bos tot de bouwgrens van hotel restaurant Dennenheuvel kleinschalig parkeren onder bomen toe te staan;
 - een aanlegvergunningsverplichting in de bestemming Bos op te leggen ter bescherming van natuur;
 - om de negatieve effecten van de parkeerplaats te minimaliseren, o.a. in verband met wachtende bussen, de Dennenheuvelweg evenwijdig aan het perceel van hotel restaurant Dennenheuvel af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

Aanvulling vanuit de hoorzitting

- c. Reclamanten vullen de voorwaarden onder ad b. aan met de voorwaarde dat parkeren onder bomen alleen als overloop gebeurt.
- d. Reclamanten stellen dat parkeren buiten het bouwblok wordt toegestaan, en verzoeken dit terug te draaien conform hun verzoek ad b en c.
- e. Reclamanten zijn bezorgd dat bij een nieuwe eigenaar de bomen alsnog verdwijnen.
- f. Reclamanten stellen dat het hotel restaurant Dennenheuvel door het plan hoger mag bouwen, en dat derhalve een hoge, forse en dichte beplanting nodig is.

Reactie gemeente

- Ad a. De grondhouding wordt gewaardeerd. De opmerking wordt verder ter kennisgeving aangenomen.
- Ad b. Zie de beantwoording van zienswijze 1 onder ad b.
Ten aanzien van een aanlegvergunningsverplichting in de bestemming Bos ter bescherming van natuur wordt opgemerkt dat er reeds een omgevingsvergunningsverplichting is opgenomen in de bestemming Bos voor o.a. het kappen van bomen. Hoewel bomen slechts onderdeel van de natuur zijn, is het beschermen van de bomen een effectieve methode om de natuur in de bestemming Bos te behouden. Dit wordt als afdoende beschouwd.
De suggestie de Dennenheuvelweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer is bekend. Dit wordt meegenomen in het verkeersplan voor de N794. Zie verder de beantwoording van zienswijze 4 onder ad a.
- Ad c. Zie de beantwoording onder ad b.
- Ad d. Zie de beantwoording onder ad b. Waarbij opgemerkt dat parkeren buiten het bouwblok ook in het huidige bestemmingsplan is toegestaan.
- Ad e. Het perceel van hotel restaurant Dennenheuvel valt onder een 'bosrijke wijk'. Hier is het kappen van bomen conform het Bomenbeleidsplan vergunningplichtig. Ook is binnen de bestemming Bos op het perceel een omgevingsvergunningsverplichting opgenomen ten aanzien van het kappen. De bomen verdwijnen dus niet bij een nieuwe eigenaar.
- Ad f. De bouwmogelijkheden zoals in het bestemmingsplan N794 (Heerderweg) zijn opgenomen, zijn één op één overgenomen uit het bestemmingsplan Epe-Noord. Er is dus geen sprake van extra bouwmogelijkheden, ook niet qua hoogte.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. In de regels wordt bij de bestemming Horeca een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten behoeve van de visuele afscherming van de zijdelingse perceelgrenzen. Ten aanzien van het perceel van Heerderweg 25 wordt een wijzigingsbevoegdheid naar de bestemming Tuin opgenomen voor een deel van het perceel dat de bestemming Verkeer krijgt (zie de beantwoording van zienswijze 10 onder ad d.

19. zienswijze van rentmeesterskantoor Noordanus & Partners, Postbus 69, 3770 AB te Barneveld namens familie M. Askamp, Heerderweg 20, 8161 BM te Epe, 2014-10729 & 2014-10767

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant stelt dat door het naderbij komen van de weg met 3 tot 6 m, de tuin wordt doorsneden. Daardoor wordt:
 - het tuinontwerp verwoest;
 - is achteruitrijden de enige manier het perceel te verlaten, hetgeen verkeersonveilig is;
 - gaan drie parkeerplaatsen op het erf verloren.
- b. Reclamant stelt dat de voor het erf geplande bushalte negatieve effecten heeft, zijnde:
 - het oversteken met de fiets voor Heerderweg 20 wordt (nog) gevaarlijker door de verkeersintensiteit en onoverzichtelijkheid;
 - halterende bussen sluiten de uitrit af;
 - de bushalte en matrixbord verpesten het uitzicht.
- c. Reclamant stelt dat de communicatie gebrekkig is geweest, en de verkoop van diens woning heeft belemmerd.
- d. Reclamant stelt dat niet duidelijk is waarom de bushalte voor Heerderweg 20 is geprojecteerd en ziet in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan geen deugdelijke motivatie hiervoor. De nadelen voor Heerderweg 20 doen voordelen van de verplaatsing bovendien teniet.
- e. Reclamant draagt twee alternatieven aan, te weten realisatie van de bushalte buiten de bebouwde kom aangezien hier bospercelen zijn waar ruimte voorhanden is, en realisatie van de bushalte volledig voor het politiebureau.

Aanvulling vanuit gesprek d.d. 24 maart 2014

- f. Reclamant draagt twee alternatieven aan, te weten het laten halteren van de bus op de rijbaan, waardoor geen privé-eigendom noodzakelijk is, en het laten vervallen van de bushalte.

Aanvulling vanuit de hoorzitting

- g. Reclamant draagt een alternatief aan, te weten het verplaatsen van de chicane met 3 m en het niet verplaatsen van de bushalte.
- h. Reclamant vraagt waarom de plangrens is verschoven tot voor Heerderweg 20.
- i. Reclamant vraagt of er vooraf duidelijkheid kan worden geboden door de provincie om de verkoop van Heerderweg 20 onder bijvoorbeeld voorwaarden mogelijk te kunnen maken.

Reactie gemeente

- Ad a. De provincie heeft naar aanleiding van de zienswijze het civieltechnisch ontwerp aangepast. Daarbij is de hier geplande bushalte verkleind. Daardoor komt het fietspad minder ver in het perceel van reclamant te liggen. Het ruimtebeslag op het perceel is daardoor ongeveer gehalveerd. Daardoor is ook het ruimtebeslag op de uitrit verkleind. Hiermee wordt de tuin, en daarmee ook het tuinontwerp, voor zo ver mogelijk gespaard. Ook zijn hiermee de parkeerplaatsen op het perceel behouden. Het gebruik van de uitrit zal verder verkeersveilig kunnen gebeuren.
- Ad b. Het positioneren van een bushalte tegenover de corresponderende bushalte is in principe een gerechtvaardigd uitgangspunt. De huidige bushalte ligt niet tegenover de corresponderende bushalte. De verplaatsing gebeurt omwille van het gebruik van de huidige bushalte voor de aanleg van een middengeleider. Deze middengeleider is een snelheidsremmende maatregel die de komgrens van Epe zal markeren. Dit zal de verkeersveiligheid vergroten. Ook de verplaatste bushalte is in overleg met de politie verkeersveilig (o.a. kruising met Plekweversweg) gepositioneerd. Hiertegen afgewogen is de verplaatsing van de bushalte naar deze locatie tegenover de corresponderende bushalte een verantwoorde keuze, waar de gemeente zich bij aansluit. Deze snelheidsremmende maatregel is genomen, omdat tijdens de bestemmingsplanprocedure duidelijk is geworden dat de verkeerssnelheid een belangrijk aandachtspunt is. Daarom zijn snelheidsremmende maatregelen genomen (zie de beantwoording van zienswijze 1 onder ad a), waaronder bij de overgang tussen de verschillende snelheidsregimes van de N794 en de bebouwde kom (80 km/u respectievelijk 50 km/u).

Het gevolg van deze snelheidsremmende maatregelen, in dit geval de positionering van de bushalte, verdient aandacht. De aandachtspunten zoals door reclamant aangedragen zijn bij de aanpassing van het civieltechnisch ontwerp (zie onder ad a) zo veel mogelijk meegenomen.

Recht oversteken als fietser vanuit de uitrit blijft lastig, omdat hier nu al de corresponderende bushalte ligt. Geadviseerd wordt over te steken naast de bushalte. Daarbij zal de aanleg van de nieuwe bushalte niet leiden tot een andere verkeerssituatie; de verkeersintensiteit blijft hetzelfde (de N794 blijft identiek qua functie en zal daarom geen verkeerstoename ervaren, en de bussen blijven volgens de huidige dienstregeling rijden) en de snelheidsremmende maatregelen in de N794 zullen naar verwachting leiden tot een lagere snelheid bij verkeer van en naar Heerde. Door de aanleg van de nieuwe bushalte wordt oversteken dus niet gemakkelijker, maar ook niet moeilijker.

Ook halteren de bussen op de nieuwe bushalte voorbij de inrit van reclamant. Het afsluiten van de uitrit van reclamant is dan ook niet aan de orde.

Ten slotte wordt de abri voor het politiebureau geplaatst, en ook het matrixbord wordt hier geplaatst. Momenteel is er beplanting die het zicht van reclamant op deze locatie afschermt. Het uitzicht van reclamant wordt zo voor zo ver mogelijk behouden.

De negatieve gevolgen voor het perceel van reclamant zijn dus onderkend, en voor zo ver mogelijk zijn deze weggenomen dan wel verkleind. Afgewogen tegen het algemeen belang van een verkeersveiligere N794, is dit verantwoord.

- Ad c. De provincie heeft voor de informatieavond contact opgenomen met reclamant en deze hiervoor uitgenodigd. De provincie heeft ook over mogelijke aanpassingen en nadere inpassing contact gehad met reclamant. De provincie heeft het uiteindelijke civieltechnische ontwerp voor de bushalte vooruitlopend op de vaststelling vrijgegeven aan reclamant.
- De communicatie is daarmee voldoende geweest om de betekenis van het bestemmingsplan te kunnen onderkennen. Dit hoeft een verkoop daardoor niet te belemmeren.
- Ad d. Zie de beantwoording onder ad b.
- Ad e. De alternatieven zijn meegenomen door de provincie. Zie verder de beantwoording onder ad b.
- Ad f. Het halteren van de bussen op de rijbaan is bij een gebiedsontsluitingsweg als de Heerderweg niet het uitgangspunt omwille van verkeersveiligheid (inhalen van stilstaande bussen) en doorstroming. Het laten vervallen van de bushalte is vanuit het belang van de openbaar vervoersverbinding en de reizigers die daarvan gebruik maken niet wenselijk. De gemeente sluit zich aan bij deze keuze.
- Ad g. De provincie heeft het alternatief beoordeeld. Een combinatie van middengeleider en bushalte is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk.
- Ad h. De uitbreiding van het plangebied is een gevolg van de gevraagde aandacht voor de verkeerssnelheid op de N794. Daardoor is de middengeleider, die in het voorontwerp bestemmingsplan slechts een enkelzijdige uitbuiging inhield, vergroot om een dubbelzijdige uitbuiging te realiseren (zie verder de beantwoording onder ad b). Door de daaruit voortvloeiende verplaatsing van de bushalte naar de locatie voor het politiebureau, is de plangrens van het ontwerp bestemmingsplan uitgebreid tot in de bebouwde kom.
- Ad i. Met het nu voorliggende civieltechnische wegontwerp en bijbehorend bestemmingsplan wordt duidelijkheid gegeven. Zie verder de beantwoording onder ad c.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. Het plangebied van het bestemmingsplan wordt aangepast, waarbij het ruimtebeslag op de gronden van reclamant wordt verminderd.

20. zienswijze van Bosselaar en Strengers Advocaten, Postbus 516, 3500 AM te Utrecht namens J.A. Heuving en E.J.M. Stoetman, Heerderweg 58a, 8161 BN te Epe, en M.R. Schroten en J.H. van de Poll, Heerderweg 58, 8161 BN te Epe, 2014-10730, 2014-10742 & 2014-13546

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant stelt dat door de situering van de haltekom van de bushalte voor Heerderweg 58 en 58a, het wegbeeld niet meer optisch wijzigt en er daardoor geen snelheidsreducerend effect optreedt. Dit zou wel bereikt worden indien de haltekom voor Heerderweg 60 wordt gepositioneerd, zoals in het voorontwerp voorgesteld.
- b. Reclamant stelt dat het bestemmingsplan opnieuw als ontwerp ter inzage gelegd dient te worden bij gewijzigde vaststelling, omdat dan alleen belanghebbenden beroep kunnen aantekenen en door griffierechten en het relativiteitsvereiste afhaken, en omdat het verdwijnen van een snelheidsremmende maatregel een cruciale wijziging is. Reclamant verzoekt de raad na besluit tot wijziging het bestemmingsplan als ontwerp ter inzage te leggen.
- c. Reclamant stelt dat het plan niet tot een verkeersveiliger ontwerp komt, omdat de snelheid niet wordt verlaagd, het advies van Veilig Verkeer aandringt op een oplossing voor de uitritten van percelen langs traject 1, en de fietspaden dicht bij de uitritten van percelen komt waardoor de veiligheid van fietsers en bromfietzers door uitrijdende auto's in gevaar komt.
- d. Reclamant stelt dat traject 1 niet voldoet aan de principes uit de beleidsrichtlijn Gelderse Essentiële Wegkenmerken, het handboek Wegontwerp van het CROW voor een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/u, en de SWOV-Factsheet 'Fietsvoorzieningen op gebiedsontsluitingswegen' waarin een afstand van 4,5 á 6 m tussen rijbaan en fietspad wordt aanbevolen. Reclamant stelt dat derhalve de maximumsnelheid moet worden verlaagd als alternatief.
- e. Reclamant verzoekt de grens van de bebouwde kom te verleggen, waardoor de snelheid wordt verlaagd en door de verplaatsing van bromfietzers naar de rijbaan er ook minder ongelukken door uitrijdende auto's ontstaan. Reclamanten willen dat daarbij voorbij gegaan wordt aan de voorwaarden voor een bebouwde kom. In aanvulling vanuit de hoorzitting wil reclamant het raadsbesluit over het niet opnemen in de bebouwde kom ontvangen.
- f. Reclamant draagt het alternatief aan om de weg ter hoogte van Heerderweg 58 en 58a te verleggen in westelijke richting, waardoor de rechtstand van de weg wordt gebroken, kan worden voldaan aan de uitgangspunten van een gebiedsontsluitingsweg, en worden er minder kosten gemaakt doordat minder kosten voor de percelen Heerderweg 58 en 58a hoeven te worden gemaakt.
- g. Reclamant stelt dat er sprake is van reconstructie en een akoestisch onderzoek dient te worden verricht. Daarbij draagt reclamant aan dat er reeds geluidsoverlast wordt ervaren, en dat de bushalte dicht bij de woningen van reclamant komt. Reclamant verzoekt daarom om stil asfalt, en dit te borgen in het bestemmingsplan.
- h. Reclamant stelt dat de kosten van de herinrichting van de tuinen van Heerderweg 58 en 58a hoger zijn dan voor Heerderweg 60, en dat dus de bushalte voor Heerderweg 60 gesitueerd moet worden.
- i. Reclamant stelt dat de motivatie om de haltekom niet nabij de Vijfpotenweg te situeren in verband met verkeersveiligheid ondeugdelijk is, gezien de situering van de haltekom voor het politiebureau naast de Kortenkampweg – reclamant acht inhalen over de haltekom daarbij onwaarschijnlijk, en gezien het verlies van een snelheidsremmende maatregel. Reclamant merkt in een aanvulling op de zienswijze en tijdens de hoorzitting op dat het hier niet de Vijfpotenweg maar een in- en uitrit betreft met enkel bestemmingsverkeer voor 3 percelen, dat er weinig fietsers oversteken, dat deze fietsers voldoende overzicht hebben, dat de afstand tot de haltekom gelijk is voor Heerderweg 58a ten opzichte van de afstand voor Heerderweg 60 indien de haltekom daar wordt gerealiseerd, en dat de gemeentelijke ambtenaren die de Vijfpotenweg als "heel druk kruispunt" betitelen ongelijk hebben.
- j. Reclamant stelt dat het bestemmingsplan onvoldoende zorgvuldig is voorbereid, ondeugdelijk is gemotiveerd en in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en verzoekt het bestemmingsplan niet vast te stellen.

Reactie gemeente

- Ad a. Door het laten verspringen van de bushaltes wordt de weggebruiker door de vormgeving geattendeerd op een wijzigend wegbeeld. Dit leidt normaal gezien tot minder snel willen rijden.
- Deze verspringing vervalt. De locatie van de bushalte voor Heerderweg 60 is ongunstiger dan voor Heerderweg 58 en 58a. De locatie voor Heerderweg 60 biedt de mogelijkheid aan het gemotoriseerde verkeer om afslaand verkeer naar links (richting Heerderweg 35) over de haltekom in te halen. Dat is onwenselijk.
- Daarnaast is de woning aan de Heerderweg 60 minder diep op het perceel gelegen dan de woningen aan de Heerderweg 58 en 58a. De impact van een bushalte is dan ook groter voor Heerderweg 60 dan voor Heerderweg 58 en 58a.
- Alles afwegend is gekozen voor de locatie voor Heerderweg 58 en 58a. Dit is ook de huidige locatie van de bushalte. De provincie heeft vervolgens in het civieltechnische ontwerp gepoogd het benodigde ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden. De gemeente vindt deze afweging verantwoord, omdat enerzijds de verkeersveiligheid in acht wordt genomen en anderzijds de impact op de omgeving.
- Ad b. De procedure voor voorliggend bestemmingsplan is conform de wet geschied, en het realiseren van de haltekom op de huidige locatie voor Heerderweg 58 en 58a is geen wezenlijke wijziging van het plan. Er is daarom geen noodzaak het bestemmingsplan opnieuw als ontwerp ter inzage te leggen. Aan het verzoek wordt niet tegemoet gekomen.
- Ad c. Zie de beantwoording van zienswijze 1 onder a.
- Het aan te leggen vrijliggende fietspad heeft als doel het verhogen van de verkeersveiligheid van het gemotoriseerde verkeer en de fietsers over de N794. Het nieuwe fietspad komt dicht bij de uitritten van aanliggende percelen te liggen, maar er blijft opstelruimte over door de zijberm ten behoeve van kabels en leidingen.
- Daarbij wordt opgemerkt dat het verkeersveilig in- en uitrijden van de eigen uitrit een eigen verantwoordelijkheid is. Particulieren zullen, indien zij vanwege bijvoorbeeld beplanting op het eigen perceel geen goed zicht hebben op het fietspad, hiervoor maatregelen moeten nemen. In het openbaar gebied (het grondgebied van de provincie) zal door middel van kap bij de uitvoering van de aanpassing van de N794 en door onderhoud daarna, goed zicht zijn op de fietspaden.
- Ad d. De door de provincie gehanteerde uitgangspunten zoals gehanteerd voor het civieltechnisch ontwerp van de weg voor traject 1 zijn verkeersveilig. Idealiter zou inderdaad een maximale maatvoering gehanteerd zijn tussen rijbaan en fietspad. Het gevolg hiervan, dat een groot ruimtebeslag noodzakelijk is waardoor de aanliggende woonpercelen fors geraakt zouden worden, zijn zodanig dat is afgeweken van de maximale maatvoering. Gekozen is voor een andere maatvoering die nog steeds verkeersveilig is. De conclusie dat de verkeerssnelheid aangepast moet worden volgt niet uit de aangehaalde documenten. De gemeente vindt dit een verantwoorde afweging.
- Zie verder de beantwoording van zienswijze 1 onder a.
- Ad e. Het nu buiten de bebouwde kom gelegen deel van de Heerderweg, de N794, voldoet niet aan de omgevingskenmerken voor het instellen van een bebouwde kom (zie hiervoor de uitvoeringsvoorschriften van het besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, BABW). De N794 zal ook niet als bebouwde kom worden herkend (de bebouwingsdichtheid is voor het grootste deel minder dan 30%, en de meerderheid van de woningen is op een afstand groter dan 25 m vanaf de rijbaan gesitueerd). Dit geldt voor alle trajecten van de N794. Een bebouwde kom die niet als zodanig wordt herkend, betekent dat het bijbehorende snelheidsmaximum ook niet wordt erkend. Mede op advies van de verkeersadviseur van de politie wordt daarom opname van de N794 in de bebouwde kom niet voorgesteld (aan het verzoek het raadsbesluit hierover te ontvangen kan niet worden voldaan, aangezien er hierover geen raadsbesluit is). Zie verder de beantwoording van zienswijze 1 onder ad a.
- De komgrens wordt wel iets verschoven, te weten tot de middengeleider ter hoogte van de huidige bushalte voor Heerderweg 30. Dit om de snelheidsremmende maatregel die de middengeleider is, optimaal te gebruiken als markering van de bebouwde kom en de daarmee samenhangende aanpassing van de snelheid.

- Ad f. Een verschuiving van de as van de weg is niet aan de orde. De belangen aan weerszijden van de weg zijn gelijkwaardig; beide zijden bestaan uit particuliere percelen alwaar een bushalte en een vrijliggend fietspad worden gerealiseerd. Verschuiving van de as van de weg zou de particuliere percelen verder treffen dan nu het geval is. Daarnaast is verschuiving van de as van de weg niet als snelheidsremmende maatregel gekozen. Ingezet is op andere maatregelen. Zie daarvoor de beantwoording van zienswijze 1 onder ad a.
- Ad g. Zie de beantwoording van zienswijze 2 onder ad d.
- Ad h. Het doel van dit plan is het verhogen van de verkeersveiligheid van het gemotoriseerde verkeer en de fietsers over de N794. Dit is de belangrijkste overweging, niet de kosten. Derhalve is gekozen voor de meest verkeersveilige situering van de bushalte, welke voor Heerderweg 58 en 58a is. De gemeente vindt dit een verantwoorde afweging.
- Ad i. Naar aanleiding van de opmerking van reclamant is door de provincie, gemeente en politie de situatie ter plekke van de twee mogelijke locaties voor de bushalte nader beschouwd. Inpassing van de bushalte vraagt maatwerk. De conclusie van de gezamenlijke schouw is dat de locatie voor Heerderweg 58 en 58a verkeersveiliger is dan de locatie voor Heerderweg 60. Dit is ook de huidige locatie van de bushalte, en sluit dus aan bij de destijds ook al genomen keuze voor deze locatie.
- Ad j. Gezien bovenstaande is er geen sprake van een onzorgvuldige voorbereiding, noch van een ondeugdelijke motivatie, noch van een slechte ruimtelijke ordening. Aan het verzoek wordt daarom niet tegemoet gekomen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. De provincie heeft naar aanleiding van overleg met de eigenaren van Heerderweg 60 de bushalte voor Heerderweg 58 en 58a gepland, waarvoor het plangebied van het bestemmingsplan wordt aangepast.

21. zienswijze van P.W. Braaksma, Heerderweg 42, 8161 BM te Epe, 2014-10786

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant stelt dat de wegverharding dichterbij diens woning komt, waardoor het uitzicht bij het oprijden van de weg door de beplanting in de tuin ernstig wordt bemoeilijkt. Derhalve moet de tuin heringericht worden, wat kosten met zich meebrengt, en onbruikbaar raakt, en het woongenot door dichterbij komende fietsers en bromfietsers wordt benadeeld.
- b. Reclamant stelt waardevermindering van diens perceel te ondervinden.

Reactie gemeente

- Ad a. Het fietspad komt dichterbij het perceel van reclamant te liggen, maar blijft op grond van de provincie. Er is derhalve geen grond van reclamant nodig. Ten behoeve van de aanleg van het vrijliggende fietspad zullen enkele bomen op provinciale grond gekapt worden. Dit heeft als neveneffect dat het uitzicht vanaf de oprit van reclamant verbetert. Daarbij wordt opgemerkt dat het verkeersveilig in- en uitrijden van de eigen uitrit een eigen verantwoordelijkheid is. Particulieren zullen, indien zij vanwege bijvoorbeeld beplanting op het eigen perceel geen goed zicht hebben op het fietspad, hiervoor maatregelen moeten nemen. In het openbaar gebied (het grondgebied van de provincie) zal door middel van kap bij de uitvoering van de aanpassing van de N794 en door onderhoud daarna, goed zicht zijn op de fietspaden.
- Ad b. Zie de beantwoording van zienswijze 2 onder ad e. Verder wordt opgemerkt dat de vraag of er waardevermindering optreedt van omliggende percelen niet in de ruimtelijke procedure wordt behandeld. Indien er aantoonbare waardevermindering plaatsvindt, kan na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan zo nodig een verzoek om planschade worden ingediend.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

22. zienswijze van J.B. en R. van Barneveld, Feithenhofweg 2, 8161 BS te Epe, 2014-10871

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant stelt dat door het verschuiven van het fietspad bij de rijbaan vandaan de veiligheid voor fietsers t.o.v. het verkeer op de rijbaan vergroot is, maar de veiligheid t.o.v. het uitrijdend verkeer van aanwonenden verslechtert, doordat aanwonenden minder goed zicht krijgen op fietsers.
- b. Reclamant stelt dat de opstelstroken bij zijwegen ook gevaarlijk zijn, doordat auto's met aanhangers, bestelauto's e.d. nog steeds over het fietspad heen staan.
- c. Reclamant stelt dat de kap van bomen, struiken en heesters door de provincie haaks staat op het speerpunt van de gemeente om kap van bomen tegen te gaan.
- d. Reclamant verzoekt om het gebruik van fluisterasfalt om het wegverkeer te reduceren en het woongenot daarmee te verhogen.
- e. Reclamant is verbaasd over veranderingen van het plan ten tijde van de ter inzage legging, waaronder de verplaatsing van bushaltes.

Reactie gemeente

- Ad a. De verschuiving van het fietspad betekent dat het fietspad inderdaad dichterbij de perceelgrenzen van omwonenden komt. Dit heeft vooral langs traject 1 het gevolg dat het fietspad op korte afstand van de perceelgrenzen komt. De verschuiving van het fietspad langs traject 1 heeft ook tot gevolg dat er veel van de bomen langs de weg gekapt moeten worden. Dit heeft als neveneffect dat het uitzicht vanaf de uitritten van de aanwonenden, waaronder van reclamant, verbetert. Daarbij wordt opgemerkt dat het verkeersveilig in- en uitrijden van de eigen uitrit een eigen verantwoordelijkheid is. Particulieren zullen, indien zij vanwege bijvoorbeeld beplanting op het eigen perceel geen goed zicht hebben op het fietspad, hiervoor maatregelen moeten nemen. In het openbaar gebied (het grondgebied van de provincie) zal door middel van kap bij de uitvoering van de aanpassing van de N794 en door onderhoud daarna, goed zicht zijn op de fietspaden.
- Ad b. De opstelstroken die bij kruisingen met zijwegen worden aangelegd, bieden ca. 5 m ruimte tussen de rijbaan van de N794 en het fietspad. Dat is voor de meeste auto's voldoende om de opstelstrook te gebruiken, zonder op de N794 of het fietspad te staan. Voor langere auto's, of gemotoriseerd verkeer als vrachtauto's of met aanhangers is 5 m onvoldoende. Dit verkeer zal, als zij op de opstelstrook staan, ook op het fietspad staan. Om ook dit verkeer te faciliteren, zou de opstelstrook kunnen worden verbreed. Een bredere opstelstrook gaat echter ten koste van particuliere gronden en wordt conform de richtlijnen onwenselijk geacht. Daarnaast is het percentage verkeer dat zo lang is dat het ook op het fietspad staat een minderheid van de totale hoeveelheid verkeer. Daarom wordt vastgehouden aan de voorgestelde afmeting van 5 m voor de opstelstroken. De gemeente vindt dit een verantwoorde afweging.
- Ad c. Uitgangspunt voor voorliggend plan is een verbetering van de verkeersveiligheid van de N794. Hiertoe worden onder andere vrijliggende fietspaden aangelegd. Hiervoor, en voor andere maatregelen in het plan, zullen bomen gekapt moeten worden. De gemeente acht de verbetering van de verkeersveiligheid bewezen. Afgewogen tegen dit belang, is de kap van deze bomen verantwoord. Daarbij wordt overwogen dat de provincie een groenplan bij de aanpassing van de N794 heeft opgesteld (zie bijlage vastgestelde bestemmingsplan). Hierin wordt aangegeven hoe de N794 een groene uitstraling behoudt. De gemeente verwacht daardoor dat op termijn, met behulp van de aanplant van nieuwe bomen ter (gedeeltelijke) vervanging van de nu te kappen bomen, het aanzien zoals deze er nu is grotendeels dan wel geheel terugkeert.
- Ad d. Zie de beantwoording van zienswijze 2 onder ad d.
- Ad e. De voorgenomen locatie van de bushaltes is in het ontwerp bestemmingsplan aangegeven. Naar aanleiding van reacties op het ontwerp bestemmingsplan is de provincie gesprekken aangegaan en heeft alternatieven bekeken. De weerslag daarvan kunt u in het vastgestelde bestemmingsplan terugvinden.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

23. zienswijze van R.A.F. van de Loo, Heerderweg 30, 8161 BM te Epe, 2014-13373

Samenvatting reactie

De zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

- a. Reclamant verzoekt een beuk tussen de uitrit van Heerderweg 30 en de huidige haltekom te behouden i.v.m. gebruik als hoge oversteek via de kruinen voor eekhoorns en boommarters.

Reactie gemeente

Ad a. De provincie heeft de beuk als te kappen aangemerkt. Dit vanwege het civieltechnische ontwerp van de weg; het fietspad is op de locatie van de beuk gepland.

Naar aanleiding van het verzoek is bekeken of het noodzakelijk is de beuk te behouden, en het civieltechnische ontwerp aan te passen. Uit het ecologisch onderzoek komt naar voren dat er geen extra maatregelen nodig zijn voor soorten als eekhoorns of boommarters. Handhaving van bomen voor deze soorten is dan ook niet aan de orde. Daarom is het civieltechnische ontwerp niet aangepast, en zal de beuk worden gekapt.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

3. Ambtshalve wijzigingen

Het vastgestelde bestemmingsplan is aangepast ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan. Dit vooral ter verwerking van de aanpassingen aan het civieltechnische ontwerp die mede naar aanleiding van de zienswijzen gemaakt zijn. Maar ook zijn in het civieltechnisch ontwerp zaken meegenomen als de verkleining van de zijberm van 1,5 m naar 1 m (op basis van overleg met de kabel- en leidingbeheerders) voor traject 1, en het verleggen van het fietspad op 2,5 m van de rijbaan in de tuin van Heerderweg 74 op verzoek van de eigenaar van Heerderweg 74.

In de toelichting zijn daarom tekstuele wijzigingen aangebracht die deze aanpassingen benoemen. Ook zijn in de toelichting de resultaten van de verschillende onderzoeken, zoals het compensatieplan en groenplan verwoord. Deze onderzoeken zijn, samen met de nieuwe civieltechnische ontwerpen en dwarsprofielen, als bijlage toegevoegd.

In de regels zijn enkele wijzigingen op grond van deze aanpassingen gedaan. Dit zijn:

- het opnemen van een voorwaardelijke verplichting omtrent landschappelijke inpassing voor de bestemming Horeca;
- het toevoegen van 'ecoduikers' aan artikel 6.1.b van de bestemming Verkeer;
- het toevoegen van een wijzigingsbevoegdheid naar Horeca en Tuin aan de bestemming Verkeer.

De plankaart is vervolgens gewijzigd op grond van deze aanpassingen. Daarbij is het plangebied verkleind in verband met het verminderde ruimtebeslag van het nieuwe civieltechnische ontwerp. Ook is het plangebied nauwkeuriger bepaald, zodat waar mogelijk precies de perceelgrenzen worden gebruikt. Verder is een aanduiding opgenomen op twee plaatsen nabij de Dennenheuvelweg, ten behoeve van de wijzigingsbevoegdheid van de bestemming Verkeer.

Voor een gedetailleerd inzicht in de wijzigingen wordt verwezen naar de Nota van Aanpassingen Ontwerp "N794 (Heerder-/Eperweg)", mei 2014 en het vastgestelde bestemmingsplan.