



HEERDERWEG N794 EPE

Aan: Leden van de Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland
Van: Belangenvereniging 'Ons Mooi Epe' (OME)
Betreft: Gevolgen van de verkeersveiligheidsaudit voor de reconstructie van de Heerderweg.
Datum: 30-05-2016
Subtitel van deze notitie:

Het ontwerp van OME kwam als beste en veiligste van de door Goudappel Coffeng beoordeelde ontwerpplannen uit de bus en er waren het minste aantal aanbevelingen op van toepassing!

AANLEIDING

Provinciale Staten (PS) hebben tijdens de vergadering op 2 december 2015 van de commissie BOC mevrouw C. Bieze de opdracht gegeven opnieuw in gesprek te gaan met de verschillende belangengroepen in de gemeente Epe.

Vanaf december 2015 is door OME op een prettige wijze samengewerkt met medewerkers van de provincie Gelderland.

Door de provincie is in de maanden daarop volgend het ontwerp van OME op dezelfde wijze uitgewerkt als het oorspronkelijke provinciale plan.

Vanaf het eerste begin is door de projectleider gesteld dat het provinciale reconstructieplan voor de N794-Heerderweg reeds was goedgekeurd en dat het alternatieve plan van OME separaat beoordeeld zou gaan worden. Er kon geen sprake zijn van een gezamenlijke ontwikkeling waarin beide partijen zich zouden kunnen vinden.

Tevens stelde de projectleider dat er voor beide plannen een onafhankelijke toets op het gebied van verkeersveiligheid zou plaatsvinden, een zogenaamde 'verkeersveiligheidsaudit'.

Deze audit zou maatgevend zijn en beide partijen zouden zich neerleggen bij de uitkomsten hiervan. Bestuurlijk werd en wordt hieraan nog steeds grote waarde gehecht .

VERKEERSVEILIGHEIDSAUDIT

Beide plannen zijn vervolgens in april 2016 ter beoordeling voorgelegd aan het onafhankelijke bureau Goudappel Coffeng (GC). De bevindingen van GC zijn inmiddels in uw bezit. De resultaten zijn zowel gezamenlijk (op 26 april 2016) als afzonderlijk (op 9 mei 2016) door beide partijen met het bureau GC doorgenomen. OME constateerde op 12 mei 2016 na het overleg met de provincie en GC dat het aangepaste provinciale ontwerp op essentiële punten toch afweek van de verkeersveiligheidsaudit. OME is slechts bekend met de inhoud van een concept nota van de provincie en baseert zich op hetgeen door de projectleider mevrouw G. van Leeuwen tijdens het overleg op 12 mei jongstleden is gepresenteerd over het aangepaste ontwerp van de provincie.

GEEN CONSENSUS

De verschillende wijzen van interpretatie van de aanbevelingen van de veiligheidsaudit maakte dat er geen overeenstemming kon worden gevonden over de te hanteren uitgangspunten voor een gezamenlijk aangepast ontwerp. In het aangepaste plan van de provincie moeten er naar onze mening nog veel te veel bomen, al of niet preventief worden gekapt.

Om die reden was het voor OME helaas niet mogelijk om in te stemmen met het ambtelijke voorstel van de provincie om het aangepaste provinciale plan te volgen.

In overleg is er daarom voor gekozen om elk een eigen notitie met bevindingen aan Gedeputeerde Staten (GS) te sturen.

De inspanningen en doelstelling van OME worden gemarginaliseerd alsof het OME enkel om het behoud van zoveel mogelijk bomen gaat en dat de provincie met het sparen van een aantal bomen tegemoet komt aan die wens. De constructieve en professionele inbreng van OME is véél verder gegaan dat enkel het sparen van bomen.

Om die reden stemt OME uitdrukkelijk niet in om met een provinciaal plan “op hoofdlijnen waarbij de uitwerking aan de provincie is”, accoord te gaan.

Dit doet n.l. geen recht aan de inspanningen van OME om de dreigende onomkeerbare schade van het - inmiddels bewezen - slecht gecommuniceerde reconstructieontwerp van een provinciale weg te voorkomen én alsnog tegemoet te komen aan de wens van de provincie deze weg óók voor de toekomst, veiliger te maken.

VERSCHIL VAN INZICHT MET DE PROVINCIE

OME noemt enkele voorbeelden:

Hoewel GC in hoofdstuk 6 (*blz. 28*) expliciet opschrijft dat voor de *veiligheid* van het autoverkeer het kappen van bomen niet nodig of wenselijk is op de wijze waarop dit in het oorspronkelijke provinciale plan wordt voorgesteld, lijkt de projectleider ook in het aangepaste ontwerp vast te willen houden aan de kap van honderden bomen.

Het juiste aantal na verwerking van de aanbevelingen in het provinciale plan is ons niet bekend.

Ter vergelijking: in het oorspronkelijke OME-plan sneuvelen 57 bomen, exclusief de 63 bomen op particuliere grond van Hotel Dennenheuvel .

Omdat OME zich vrijwel geheel wenst te conformeren aan de aanbevelingen van het verkeersveiligheidsrapport, houden wij er vanzelfsprekend rekening mee dat er ook in ons aangepaste plan nog een tiental bomen extra gekapt zullen moeten worden.

Ook voor de oplossing van de veronderstelde afwateringsproblemen zullen mogelijk een aantal bomen extra moeten sneuvelen.

AFWATERING

Maar met nadruk willen wij stellen dat het geasfalteerde oppervlak in het ontwerp van OME aanzienlijk minder is dan in het provinciale plan en tezamen het door ons voorgestelde behoud van veel bomen zorgt dat er voor dat de afwateringsproblematiek in het OME-ontwerp véél minder groot zal zijn dan in het provinciale plan.

Ook heeft OME een voorstel om de waterafvoer bij het eerste deel van traject 3 ná de Norelbocht, tot aan de huisnummers 51 en 70, waar GC een maximum van 60 km/uur heeft aanbevolen, op een andere wijze te regelen.

De fietspaden kunnen aan beide zijden óp de huidige (zak)sloten worden gelegd waarbij, gebruik makend van bestaande technieken, de ruimte onder de fietspaden als waterberging kan fungeren. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om ter plaatse van de huidige (zak)sloten infiltratiekratten in te graven, waarop het fietspad kan worden aangelegd.

Het graven van nieuwe sloten naast het fietspad in dit gedeelte, zoals door de projectleider wordt voorgesteld zou alweer het onnodig kappen van veel bomen betekenen.

BREEDTE WEGPROFIEL

GC acht op de trajecten 1,2 en 4 met een maximale snelheid van 60km per uur een wegbreedte van 6,50m toepasbaar, mits de berm van 1,50m aan beide zijden van de rijbaan voldoende draagkrachtig (halfverharding) wordt uitgevoerd (zie *bijlage 4 GC*).

Waarom de projectleider desondanks toch kiest voor een wegbreedte van 6,80m voor alle trajecten is OME niet duidelijk geworden. Het verkeersveiligheidsrapport geeft immers duidelijk aan dat een wegprofiel van 6,50m uit het oogpunt van verkeersveiligheid zeer wel mogelijk is (*Hoofdstuk 6, blz. 28 en Bijlage 4 GC*). De veiligheid wordt met een bredere weg dus níet extra vergroot en maakt enkel het nodeloos kappen van bomen noodzakelijk.

Dat geldt ook voor de keuze om in de Norelbocht, traject 2 (60 km), te kiezen voor een bermbreedte van 2,50m, terwijl in de rechte stukken van dit traject volgens de audit een berm van 1,50m kan volstaan (*bijlage 4 GC*). Daarmee kunnen zeer veel bomen worden gespaard. Bovendien blijft daarmee de Ecologische Hoofd Structuur op dat traject geheel intact.

BEREIDHEID TOT HET BEHOUD VAN BOMEN

Tot teleurstelling en verbazing van OME is er tot nu toe niets dat wijst op toegenomen bereidheid van provinciezijde om bomen, landschap en verdere milieuaspecten te beschermen.

De projectleider heeft gezegd, waar mogelijk, specifiek maatwerk toe te passen bij enkele bijzondere bomen. Maar b.v. voor het behouden van twee bijzondere (en zeer markante) bomen in traject 3 en op de scheiding van traject 3 en 4 is geen beweging in het standpunt van de provincie te ontdekken. Beide bomen hebben een omtrek van meer dan 3,50m, zijn vitaal en kunnen worden gespaard door simpele aanpassingen van het tracé, b.v. door ter plekke de bermbreedte over een korte afstand terug te brengen naar 1,00m, zoals dat ook in traject 4 bij Restaurant 'De Keet' gebeurt.

OME mist aan de kant van de provincie ten enenmale het besef van de onvervangbare waarde van dit geheel, zoals dat leeft bij de aanwonenden van de Heerderweg en andere belanghebbenden.

We hebben niet echt de indruk dat er wordt geluisterd of dat er iets gedaan wordt met de aanbevelingen van OME en de door ons ingebrachte expertise (bomenconsulent) ten aanzien van behoud van bomen en ten aanzien van onze ideeën rond de waterberging en andere alternatieven die door ons zijn aangedragen.

SOEPEL OMGAAN MET RICHTLIJNEN

In de verkeersveiligheidsaudit worden voorstellen gedaan om door een ruime interpretatie van de van de richtlijnen en door aangepaste maatregelen veel meer bomen te sparen dan in het oorspronkelijk provinciale plan (*blz. 28 GC*).

Precies zoals ook de commissie voor de bezwaarschriften in het advies d.d. 28 januari jl. aan het College van B&W te Epe de wens heeft uitgesproken, om

“serieus te zoeken naar een (meer) bevredigende (alternatieve) oplossing voor de herinrichting waarbij, zoals kennelijk ook is toegezegd tijdens de bestemmingsplanprocedure, inderdaad maar een beperkt aantal bomen gekapt hoeft te worden. Mogelijk kan in dit kader het handboek wegontwerp ook soepel worden toegepast om de bestaande structuur zoveel mogelijk te ontzien”.

AANBEVELINGEN VAN DE AUDIT

OME heeft met instemming kennis genomen van de conclusies en aanbevelingen in de het verkeersveiligheidsrapport van GC. Vrijwel alle aanbevelingen in dit rapport zullen door OME worden overgenomen. Deze aanpassingen hebben slechts zeer geringe invloed op het aantal te kappen bomen, terwijl door het overnemen van deze aanbevelingen de verkeersveiligheid volgens GC nog beter wordt gewaarborgd.

- Zo heeft OME in *de trajecten 1 en 3* het wegontwerp geheel aangepast conform de aanbevelingen uit de verkeersveiligheidsaudit.
- In *traject 2* dient bochtverbreding te worden toegepast en moeten er bredere bermen komen in de bochten. OME heeft hiervoor inmiddels aanpassingen voorgesteld en gaat dus ook met deze aanbeveling van GC geheel akkoord.
- OME stelt in *traject 4*, geheel conform de aanbevelingen uit de audit, hetzelfde profiel voor als in *traject 1*; met een aantal geringe aanpassingen (ook conform de algemene opmerkingen in de audit) kunnen in dit traject twee monumentale bomen (nabij de panden 76a en 80) worden gespaard.

KAPPEN EN COMPENSEREN

De gedeputeerde mevrouw Bieze liet ons tijdens een gesprek op 13 mei jl. weten dat zorgvuldig beheer ook betekent dat er bomen gekapt moeten worden.

Daar is OME het helemaal mee eens als er tenminste bomen gekapt worden om andere bomen voorrang te geven (uitdunnen).

In de situatie van de Heerderweg gaat dat echter niet op.

Hier worden namelijk grote bomen gekapt om de reconstructie voorrang te geven.

Er worden vervolgens kleinere exemplaren (doorsnede slechts 0,115 m) voor teruggezet, terwijl iedereen weet dat deze nooit de omvang van de huidige bomen zullen kunnen bereiken.

De provincie noemt dit overigens: het terugplaatsen van 'forse' bomen.

Aanplant van bomen op andere locaties, bijvoorbeeld langs de A50, heeft in dit verband in het geheel geen compenserende waarde.

BIJLAGE 4 VAN HET AUDITRAPPORT

Hieronder volgt integraal de letterlijke tekst van Bijlage 4 van het verkeersveiligheidsrapport van het onafhankelijke ingenieursbureau Goudappel Coffeng:

"Onze audit leidt tot de aanbeveling voor het toepassen van een gebiedsontsluitingsweg met een maximum- en ontwerpsnelheid van 60 km/h. Het doen van aanbevelingen voor de exacte uitwerking van dit profiel valt buiten de scope van de audit. Op verzoek is hieronder, als advies, niet als resultaat van de audit, een nadere uitwerking van het profiel opgenomen.

De minimale maat voor een gebiedsontsluitingsweg met 60 km/h is in de handboeken niet gegeven. De minimale breedte, aansluitend bij de eisen voor bermshade (handboek erftoegangswegen), de minimale breedte voor een busbaan en de minimale breedte voor een gebiedsontsluitingsweg zonder redresseerstroken bedraagt 6,50 meter. Deze maat achten we hier toepasbaar, mits de berm aan de zijde van de rijbaan voldoende draagkrachtig (halfverharding) wordt uitgevoerd. Een geheel verharde berm is minder wenselijk vanwege de visuele breedte die dan ontstaat. Een bermbreedte van 1,50 meter is het minimum bij 60 km/h, conform Handboek Wegontwerp gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Op aandachtslokaties zoals krappe bogen is een grotere bermbreedte of afscherming gewenst. Bij de functie van de gebiedsontsluitingsweg past een dubbele asmarkering. Dit betekent wel dat de snelheid van 60 km/h op een andere manier in het wegbeeld duidelijk moet worden, bijvoorbeeld borden bij iedere aansluiting."

SAMENVATTING

Samenvattend komen wij tot de conclusie dat de provinciale ambtenaren nog steeds niet bereid zijn om de verkeersveiligheid én het behoud van zoveel mogelijk bomen op een juiste manier met elkaar in balans te brengen zoals dat - zowel in het advies van de bezwarencommissie, de verkeersveiligheidsaudit, als in het plan van OME - wél het geval is.

Wij verzoeken GS dan ook het plan van OME op basis van de bevindingen en aanbevelingen van de verkeersveiligheidsaudit van GC verder te laten uitwerken ten behoeve van de uitvoering van de reconstructie van de N794-Heerderweg.

Het ontwerp van OME kwam immers als beste en veiligste van de twee door Goudappel Coffeng beoordeelde ontwerpplannen uit de bus en er waren het minste aantal aanbevelingen op van toepassing!

OME verzoekt GS en PS met klem de ambtelijke werkgroep opdracht te geven OME bij de technische uitwerking van het plan te betrekken.

De aanbevelingen en conclusies van de **veiligheidsaudit** geven daar ook alle aanleiding toe.

Uiteraard dienen alle reële uitgangspunten van de provincie ten aanzien van kabels, leidingen, afwatering etc. daarin te worden verwerkt, ook als dat het kappen van een aantal bomen zal inhouden.