



Bezoekadres Postadres
Gebouw Marktstate Postbus 9090
Eusebiusplein 1a 6800 GX
6811 HE Arnhem Arnhem
telefoonnummer (026) 359 91 11
telefaxnummer (026) 359 94 80 e-
mailadres post@gelderland.nl
internetsite www.gelderland.nl

Vereniging Ons Mooi Epe

Postbus 250
8160 AG EPE

datum 30 januari 2017
zaaknummer 2016-012398
onderwerp N794; zienswijze op ontwerp-verkeersbesluit

Geacht bestuur,

U heeft een zienswijze ingediend naar aanleiding van het ontwerp-verkeersbesluit N794 - herinrichting Heerderweg en Eperweg. Het ontwerp-verkeersbesluit heeft ter inzage gelegen van 30 november 2016 tot en met 10 januari 2017.

Met dit schrijven reageren wij op uw zienswijze.

In uw zienswijze gaat u in op twee aspecten van het ontwerp, te weten de maatvoering van de (brom-) fietsvoorzieningen in de Norelbocht en de locatie van de overgang in maximumsnelheid van 80 naar 60 km/h.

1. De breedte van het (brom-)fietspad in de Norelbocht

U geeft aan dat de breedte van het (brom-)fietspad leidt tot het onnodig kappen van bomen in de Norelbocht. De breedte van het (brom-)fietspad in de Norelbocht maakt echter geen onderdeel uit van het verkeersbesluit.

In principe kunnen enkel zienswijzen worden ingediend tegen de genoemde besluitpunten. Het verkeersbesluit beperkt zich tot de constatering dat er nieuwe vrijliggende (brom-)fietspaden langs de Heerderweg worden gerealiseerd. Voor de volledigheid lichten wij onze keuze aansluitend toe.

De gekozen breedte voor het (brom-)fietspad in de Norelbocht is gelijk aan de voorkeursbreedte zoals aangegeven in de voor dit project uitgevoerde verkeersveiligheidsaudit. De voorkeursbreedte van 3,00 meter, zoals gesteld in de audit ("het toepassen van 3,00 meter als het kan), is door de auditor gebaseerd op het gebruik en functie (de intensiteit) van de (brom-)fietsvoorziening.

Kunt u toelichten wat de auditors met de toevoeging "als het kan" hebben bedoeld. Wij wel. De auditors bedoelen daarmee "wanneer het niet onnodig veel bomen kost". Wij hebben dat bij de auditors nagevraagd. Wat zou het anders moeten betekenen? Kunt u dat aangeven? Het mag dus duidelijk zijn dat het hier nu juist NIET kan en uw argumentatie dus onjuist is.

In de notitie "Uitgangspunten en stappen naar een aangepast plan Heerderweg 2016" hebben Gedeputeerde Staten op 31 mei 2016 besloten hoe het plan voor de (brom-)fietspaden wordt uitgewerkt. Voor het betreffende deel in de Norelbocht is gekeken of het toepassen van een breedte van 2,5 meter voor het (brom-)fietspad een significant effect heeft op het aantal te kappen bomen op dit trajectdeel. Dit blijkt niet het geval en is ook in een eerder stadium aan u toegelicht. Vanuit de gedachte als geformuleerd in de audit voor de breedte van een (brom-)fietspad en de geformuleerde uitgangspunten is gekozen voor de voorkeursbreedte van 3 meter. **Zo Gedeputeerde Staten zich al zouden bezighouden met de maatvoering van fietspaden en als zij bovendien al zouden hebben begrepen dat zij hebben gekozen voor een 3,00 meter breed fietspad aan beide zijden van de Norelbocht (wat natuurlijk geen enkele gedeputeerde of provinciaal statenlid zo heeft begrepen) heeft de rechter onlangs laten weten dat dit geen enkele juridische status heeft en derhalve voor een juridische uitspraak niet van belang is. Ook dit argument is dus feitelijk onjuist.**

2. De begrenzing van het 60 km/h-regime

U geeft aan dat de provincie afwijkt van de begrenzing van het 60 km/h-regime als opgenomen in de uitgevoerde audit. Deze constatering klopt, maar is een bewuste keuze. **U weet toch dat de provincie talloze malen heeft aangedrongen op het VOORAF afspreken dat de verkeersveiligheidsaudit ONVERKORT zou worden gevolgd en daarop geen uitzonderingen zouden worden gemaakt? OME heeft zich bij die afspraak neergelegd. Hoe kan het dan dat het uiteindelijke auditvoorstel toch NIET door de provincie wordt gevolgd. Kunt u begrijpen dat dit zo niet kan en het vertrouwen in de provincie geschaad wordt?**

De keuze is, zoals bij u bekend, toegelicht in het stappenplan met betrekking tot de uitgangspunten voor het ontwerp en stappen naar de uitwerking als vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 31 mei 2016 (hierop wordt later in deze brief uitgebreider ingegaan). Voor de volledigheid wordt aansluitend de keuze van de begrenzing van het 60 km/h-regime toegelicht.

Zoals gesteld, ligt een bewuste keuze ten grondslag aan de genoemde locatie. (?) Ten noorden van de Norelbocht ligt de overgang van trajectdeel 2 (60 km/h) naar trajectdeel 3 (80 km/h). Het advies uit de verkeersveiligheidsaudit is duidelijk: trajectdeel 1, 2 en 4 afwaarderen naar 60 km/h, trajectdeel 3 blijft 80 km/h. De provincie heeft dit advies overgenomen. **Ook dit is pertinent onjuist zoals wij in onze eerste zienswijze uitvoerig hebben toegelicht. De auditors hebben nadrukkelijk en heel bewust de grens van het 60-80 km- regime nabij de huisnummers 51 en 70 gelegd en dit ook EXPLICIET benoemd. (zie de audit blz 27, 3^e alinea.)**

Voor wat betreft de overgang van trajectdeel 2 naar 3 heeft de provincie vervolgens gezocht naar de beste locatie om de overgang van 80 naar 60 km/h vorm te geven. **Dat hadden de auditors dus al heel bewust in hun rapport gedaan dus dat hoeft de provincie niet nogmaals te doen.**

De overgang moet geloofwaardig, snelheidsremmend en attentieverhogend zijn en bovendien bij voorkeur plaatsvinden op een punt waar meer verkeersuitwisselingen plaatsvinden. **Dit is ridicuul en werkelijk nergens op gebaseerd. Er is hierover geen enkele richtlijn o.d. te vinden. Zie ook onze eerdere zienswijze. Als de provincie zich dan toch aan deze door hen zelf bedachte "randvoorwaarden" wil houden ligt een keuze voor de kruising met de Bijsterbosweg veel meer voor de hand. Dit punt ligt namelijk veel dichterbij het door de auditors aangegeven punt, bij huisnummers 51-70, dan de kruising met de Vemderweg. Bovendien wordt dan ook voldaan aan de opmerking van gedeputeerde Bieze dat de overgang het liefst bij een drukke kruising moet plaatsvinden (?) De kruising met de Bijsterbosweg is aanzienlijk drukker dan die bij de Vemderweg. Het is opmerkelijk dat u daarop niet in gaat terwijl dit ook al in onze zienswijze stond.**

Op basis van het weg- en verkeersbeeld is enigszins afgeweken van de locatie uit de audit. **Enigszins! De afwijking bedraagt méér dan 235 meter!** Deze afwijking is mondeling besproken met de auditor, die zich kan vinden in de keuze van de provincie. **Ook wij hebben met de auditor gesproken en hebben niet anders gehoord dan dat de auditors zeer bewust voor de locatie bij huisnummers 51 -70 hebben gekozen. Als argument daarvoor werd opgegeven dat de snelheidsaanpassing bewust juist ruim vóór de Norelbocht diende plaats te vinden en niet direct voor de scherpe bocht naar rechts. En bovendien is deze plek heel bewust gekozen precies op een locatie waar de weg duidelijk verandert van een open landelijk in een bosrijk karakter dit in flagrante tegenstelling tot de overgang die de provincie voorstelt waar dit geenszins het geval is.**

Het is bovendien strijdig met wat de verantwoordelijke gedeputeerde mevrouw C. Bieze, daarover tijdens de BOC-vergadering op 15 juni verkondigde. Zij was met de lokale situatie overduidelijk niet bekend toen zij zei dat de overgang bij een "druk" kruispunt zou moeten plaatsvinden. Het mag dan ook duidelijk zijn dat ook deze "argumenten" gezocht zijn en volstrekt afwijken van afspraken die met de provincie waren gemaakt.

Wij zien dan ook geen reden om terug te komen op de keuze voor wat betreft de begrenzing van de snelheidsregimes.

De keuze van een verkeersplateau op het kruispunt met de Vemderweg versterkt de overgang van een 80 naar 60 km/uur-regime. Overigens is ook door de auditor gesteld dat snelheidsremmende maatregelen bij voorkeur dienen te worden uitgevoerd op potentiële conflictpunten (zoals kruispunten). Deze maatregel zal aan het tijdig (voor de bocht) terugbrengen van de snelheid van 80 naar 60 km/h bijdragen. **Hierbij worden verschillende zaken door elkaar gehaald. Een verkeersplateau behoeft geenszins gecombineerd te worden met een overgang van 60 naar 80 km/uur. Hierover bestaat geen enkele richtlijn en geen enkel advies. Plateaus op een 80km/uur weg zijn sowieso niet aan de orde en een snelheidsovergang pal voor zo'n plateau is eerder levensgevaarlijk dan veiligheidsbevorderd. Wij vinden die keuze dan ook niet verantwoord. Een veel betere oplossing is het voorstel van de auditors te volgen (zoals afgesproken) waarna de kruising met de Vemderweg verhoogd kan worden d.m.v. een plateau omdat de snelheid dan al ruim is teruggebracht naar 60km/uur. Ook deze door u aangevoerde "argumenten" houden dus geen stand en bevorderen de verkeersveiligheid geenszins.**

Tot slot:

Zoals eerder gesteld, zijn de uitgangspunten voor het ontwerp en de stappen naar de uitwerking van een aangepast plan door Gedeputeerde Staten op 31 mei 2016 vastgesteld. In dit plan zijn de uitkomsten van de verkeersveiligheidsaudit meegenomen, evenals de resultaten van het contact met de auditor hierover. U heeft in de Statencommissie Bereikbaarheid, Openbaar vervoer en Cultuur gepleit om het ontwerp aan te passen voor de hiervoor genoemde punten 1 en 2. Na een debat en vervolgens ook na een motie in Provinciale Staten, zijn uw standpunten niet overgenomen door Gedeputeerde Staten en daarmee vormen de uitgangspunten uit de notitie met stappenplan de basis voor het ontwerp. Het verkeersbesluit gaat niet over de uitgangspunten van het ontwerp, maar gaat over de ge- en verbodsbepalingen — zoals die gelden voor het nieuwe ontwerp.

Voor een antwoord op deze door u voor de zoveelste maal genoemde "rol" van Provinciale- en Gedeputeerde Staten verwijs ik u wederom naar bovenstaande opmerkingen en naar de eerder ingediende zienswijze. Het heeft blijkbaar bij de provincie geen enkel nut om zaken duidelijk te maken omdat telkens weer wordt verwezen naar de mening van Gedeputeerde Staten. Wij gaan daar niet meer verder op in en verwijzen o.a. naar de opmerkingen van de rechter dd. 060217.

Met het bovenstaande hopen wij antwoord te hebben gegeven op uw zienswijze. Gelet op bovenstaande reacties geeft uw zienswijze geen aanleiding tot wijziging van het verkeersbesluit. Na vaststelling van het definitieve verkeersbesluit wordt hiervan een afschrift naar u verzonden.

Gezien het feit dat werkelijk geen enkele van uw genoemde argumenten in onze ogen stand kan houden blijven wij bij ons standpunt het snelheidsregime conform de afspraken die met de provincie zijn gemaakt over de aanbevelingen uit de verkeersveiligheidsaudit te respecteren. Het zou de provincie sieren om nu eens naar argumenten te luisteren en niet uit te gaan van het motto "OME heeft al zoveel gekregen dus zo is het wel genoeg". Dit bevordert geenszins de zo broodnodige burgerparticipatie in dit land. Om die reden aarzelen wij ook om nu in beroep te gaan tegen dit verkeersbesluit omdat ons dat inmiddels een zinloze actie lijkt daar argumenten er blijkbaar in deze fase toch niet meer toe doen. In elk geval zullen wij dit commentaar op uw brief met al onze leden delen om de wijze waarop de provincie met argumenten omgaat wederom onder de aandacht te brengen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. **Wij Ook.**

Hoogachtend, namens Gedeputeerde Staten van Gelderland,

Hoogachtend, namens Ons Mooi Epe.



M. Adriaanse

