

VERENIGING MILIEUZORG EPE

Veenweg 2 8171 NJ Vaassen

tel: 0578 -575900

giro 1963127

Aan: Gemeenteraad Epe

Afschrift naar: De Stentor (krant),
B&W Epe
Provinciale Staten van Gelderland

Onderwerp: Protestbrief tegen het kappen van de bomen langs de N794

Datum: 31 augustus 2015

Geachte raad,

Vereniging Milieuzorg Epe (VME) laat in deze brief een krachtig protest horen tegen het voornemen van de provincie Gelderland om tussen Epe en Heerde langs de Heerderweg (N794) honderden bomen te kappen. Langs deze weg staan monumentale laanbomen die sfeerbepalend zijn voor de mooie, lommerrijke entree van Noord-Epe. Deze oude bomen hebben een grote natuurwaarde en vertegenwoordigen een waardevol groen cultuurhistorisch erfgoed. Het kappen van deze bomen is onherroepelijk en zal een grote historische vergissing blijken te zijn. Aanplant van nieuwe bomen zal de weg in het gunstigste geval pas over een eeuw hetzelfde aanzicht teruggeven. De VME is daarom tegen het verlenen van een kapvergunning aan de provincie Gelderland.

We vragen u, leden van de gemeenteraad van Epe, met klem om de aanvraag van de kapvergunning en het wel of niet verstrekken ervan tijdens een raadsvergadering te bespreken en als gemeenteraad hierover een besluit te nemen, zodat Epe niet kan zeggen dat de verstrekking van de kapvergunning er als hamerstuk tussendoor is geglipt.

De provincie wil de bomen kappen om een vrijliggend fietspad aan te leggen aan weerszijden van de weg. De provincie voert als argument aan dat de weg gevaarlijk voor fietsers is. Over de periode 2008-2011 hebben er in totaal 29 ongevallen plaatsgevonden, waarvan 9 met letsel en 1 dodelijk. Bij 7 ongevallen was een bromfietser of fietser betrokken. De meeste ongelukken werden veroorzaakt door in- of uitvoegend verkeer (flankongevallen) of door aanrijdingen met de 'varkensruggen'. (Op de vraag om de ongelukken met letsel en dodelijk afloop verder toe te lichten antwoordt het Provincieloket dat zij deze vraag niet kunnen beantwoorden.) Om deze ongelukken in perspectief te plaatsen: over de weg reden in dezelfde periode ca 15 miljoen voertuigen en 1 miljoen (brom)fietsers.

VME betreurt de ongelukken die op de weg zijn voorgevallen en is groot voorstander van veilige fietspaden, maar ziet niet in hoe een vrijliggend fietspad hier de verkeersveiligheid wezenlijk zal verbeteren. De flankongelukken worden veroorzaakt doordat men op de Heerderweg tussen Epe en Heerde te hard rijdt, terwijl dit stuk weg van 2,5 km daar helemaal niet geschikt voor is, gezien het grote aantal zijwegen (19) en de vele huizen die direct aan de weg liggen (29 erftoegangen). Het is duidelijk dat deze weg een erftoegangsweg is waarvoor een maximum snelheid van 60 km zou moeten gelden en niet, zoals de provincie ons wil doen geloven, een gebiedsontsluitingsweg waar (harder dan) 80 km gereden wordt.

De VME heeft de indruk dat de reconstructie van de weg niet alleen is bedoeld om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar ook om het regionale verkeersnetwerk van de provincie te verwezenlijken en het peperdure prestigeproject 'Veluwelijn' niet verder te doen laten mislukken. Voor de veiligheid zouden een lagere maximum snelheid en snelheidsremmende maatregelen veel doeltreffender zijn.

De aanleg van een vrijliggend fietspad rechtvaardigt niet een zo'n draconische maatregel als het massaal kappen van de laanbomen langs de weg, waaronder minstens 12 monumentale bomen met een diameter van één meter of meer. Vooral de gevolgen van de kaalslag rond de Norelbocht (tussen de Vijfpotenweg en de Bijsterbosweg) en het kappen van de monumentale beuken ter hoogte van de Bijsterbosweg zijn rampzalig en zullen het mooie, groen karakter van de weg voor de komende decennia volledig bederven. De maatregel is bovendien niet nodig indien minder hard gereden wordt en een *echt* vrijliggend fietspad aangelegd wordt: een fietspad dat niet direct aansluit op de rijbaan voor de auto's en dat aangelegd kan worden zonder dat dit ten koste gaat van de bomen.

Voor de aanleg van het fietspad zonder daarvoor bomen te kappen bestaan tal van mogelijkheden, zoals:

1. Leg het fietspad om de grote bomen heen, achter de laanbomen langs.
2. Leg een deel van het fietspad als dubbel fietspad boven de greppel tussen de Adelaarsweg en de Norelbocht aan de westzijde van de weg.
3. Leg een deel van het fietspad als dubbel fietspad ten oosten van de weg, langs het traject Dophoeveweg - Vemderweg,. Een traject dat maximaal 300 m van de weg verwijderd is.
4. Pas een dubbel fietspad in het huidige profiel van de weg, waarbij een versmald wegdeel voor autoverkeer als erftoegangsweg een maximum snelheid van 60 km krijgt.
5. Leg een fietspad aan door bovenstaande alternatieven te combineren.

De volgende twee bijlagen geven een toelichting op de onderwerpen “Bomen en natuurwaarde” en “Veiligheid en wegcatégorisering.”

Hoogachtend,

Jan Polman
(voorzitter Vereniging Milieuzorg Epe)
Veenweg 2
8171 NJ Vaassen

Deze brief wordt mede ingediend door KNNV Epe-Heerde die dezelfde bezwaren heeft tegen het kappen van de bomen en de alternatieve mogelijkheden voor de Heerderweg (N794) ondersteunt.

Herman Snoek
(Secretaris KNNV Epe-Heerde)
Struikstuk 58
8162 JN Epe

Bijlagen

Bomen en natuurwaarde

Oude, dikke bomen met holtes hebben grote betekenis voor allerlei beschermde dieren die ervan afhankelijk zijn, zoals vleermuizen, grauwe vliegenvangers, gekraagde roodstaarten en bosuilen. Zo zaten er in de vijfde boom vanaf de Bijsterbosweg richting Heerde aan de westkant van de weg vorig jaar 15 rosse vleermuizen. De bomen hebben ook zelf grote natuurwaarde omdat ze het fundament vormen voor de structuur van het bos.

Uit de aanvraag van de kapvergunning blijkt dat de boom met de rosse vleermuis gelukkig gespaard wordt. Bij navraag blijkt dat in twee te kappen bomen mogelijk ook vleermuizen zitten. Het Provincieloket meldt hierover: "Slechts bij 2 (te kappen bomen) speelde het mogelijk voorkomen van vleermuizen. We laten momenteel een werkprotocol opstellen hoe om te gaan met welke fauna en proactief laten we binnenkort al vleermuiskasten ophangen. Of de roze vleermuis daadwerkelijk huist in te kappen bomen is twijfelachtig, maar loopt dus nog een nadere uitwerking." Het is in dit geval dus niet duidelijk of de Flora- en faunawet wordt overtreden. Zolang dit niet duidelijk is, kan er geen kapvergunning worden verstrekt.

Het alleen sparen van de bomen waarin momenteel beschermde diersoorten zitten en het kappen van alternatieve 'woonplekken' is echter een kortzichtig beleid, omdat gelijksoortige bomen waarin nu toevallig geen beschermd dier zit, de potentiële huisvesting voor dat dier in de toekomst vormen. Dit betekent een groot risico voor het voortbestaan van het betreffende dier. Bij het wegvallen van de boom is er dan geen geschikte andere boom te vinden. Om een soort te behouden moet zijn biotoop in voldoende mate aanwezig zijn.

De VME vreest dat het niet bij de gekapte bomen zal blijven, omdat bij storm de wind meer vat heeft op de overblijvende bomen en het van beuken bekend is dat ze doodgaan als ze opeens het volle zonlicht op hun stam krijgen. Het kappen van één boom in een beukenlaan kan ervoor zorgen dat een hele rij beuken doodgaat. Door de omgewaaide en dode bomen zal de wegreconstructie dus mogelijk de verkeersveiligheid verslechteren in plaats van verbeteren.

De VME heeft bij het bestuderen van de aanvraag van de kapvergunning gemerkt dat van de te kappen bomen met nr. 2907, 2908 en 2909 (zomereiken) geen diameter is opgegeven. Van de bomen vanaf nr. 2949 (30 bomen) ontbreekt niet alleen de diameter maar ook de boomsoort. Hiermee is de aanvraag onvolledig en niet goed te beoordelen.

Verder valt het de VME op dat de provincie bij de wegreconstructie geen moeite heeft gedaan het traject van het fietspad af te laten buigen van de rijstrook voor het snelverkeer om zo waardevolle bomen te ontwijken.

Veiligheid en wegcategorysering

De VME is van mening dat de verkeersveiligheid zal verbeteren door de maximum snelheid te verlagen en de scheiding tussen de weg en het fietspad beter zichtbaar te maken. In de huidige situatie zijn de varkensruggen langs het fietspad slecht te zien omdat ze betongrijs zijn en verder niet gemarkeerd zijn. Als de provincie de scheiding tussen weg en fietspad fluorescerend wit verft en van led-verlichting voorziet, zal de zichtbaarheid heel veel beter zijn. Hierdoor zal het invoegen en uitvoegen immers veel makkelijker verlopen en met minder risico's gepaard gaan. Het zou nog beter zijn om een extra vrijliggend fietspad aan te leggen, maar dan niet ten koste van de bomen (zie wat daarover eerder is gezegd).

De VME vreest dat de reconstructie van de N794, zoals beoogd door de provincie Gelderland, de verkeersveiligheid zal verslechteren omdat de weg, geheel onterecht, meer het karakter van een verbindingsweg zonder erftoegangen zal krijgen (gebiedsontsluitingsweg). Het opener en strakkere karakter van de weg zal uitnodigen om harder te rijden terwijl het aantal erftoegangen niet zal verminderen, met alle gevolgen van dien.

De provincie beweert dat de N794 tussen Epe en Heerde een gebiedsontsluitingsweg is en dat daarom de maximum snelheid van 80 km niet verlaagd kan worden. De politie (OM) wil bovendien geen permanente snelheidscontrole aanbrengen omdat zij daarmee erg terughoudend is. Het is onduidelijk waarom de politie zo terughoudend is en zij geen maatregelen wil nemen om te hard rijden te voorkomen. Kortom, de N794 is en blijft een weg waar veel te hard gereden wordt. Men hoeft daarom niet verbaasd te zijn dat er op deze weg, met 19 zijwegen, 29 erftoegangen en druk verkeer, relatief meer ongelukken gebeuren dan op de gemiddelde weg in Gelderland.

Bij de wegcategorysering van de N794 als gebiedsontsluitingsweg beroept de provincie zich op de principes van Duurzaam Veilig, te weten: functionaliteit, homogeniteit en herkenbaarheid. Het principe van functionaliteit resulteert in volgende wegcategoryeën:

- **stroomwegen**
snelwegen en autowegen.
- **gebiedsontsluitingswegen**
verbinden het kleinere wegnet van erftoegangswegen met de stroomwegen.
- **erftoegangswegen**
bieden direct toegang tot de percelen op de plaats van herkomst en bestemming.

De provincie constateert dat de N794 weliswaar veel erftoegangen heeft, maar stelt dat de weg, uit oogpunt van herkenbaarheid en homogeniteit, desondanks tot de gebiedsontsluitingswegen moet worden gerekend, mede vanwege het traject van de Veluwelijn (bus) en de ligging van de N794 in het regionale netwerk. VME vermoedt dat deze twee laatste punten zwaar hebben meegewogen bij het ontwerp van de wegreconstructie.

De provincie vergeet hierbij te vermelden dat de wegen aan bepaalde eisen moeten voldoen voordat ze tot een van de bovenstaande categorieën gerekend mogen worden. Voor een gebiedsontsluitingsweg geldt niet alleen dat er vrijliggende fietspaden moeten zijn, maar geldt een totale scheiding van al het langzame verkeer, dus ook langzaam landbouwverkeer. Buiten de bebouwde kom moet het langzaam- en snelverkeer van elkaar gescheiden worden door parallelle fietspaden en, indien nodig, door *erftoegangswegen* (ventwegen). Op de gebiedsontsluitingswegen mogen namelijk geen uitritten van erven uitkomen. Het inhalen op de weg moet worden voorkomen door een dubbele asmarkering, eventueel gecombineerd met een moeilijk overrijdbare rijbaanscheiding. Aan deze eisen kan de N794 ook na de beoogde reconstructie niet voldoen.

De provincie kan daarom moeilijk volhouden dat de N794 een gebiedsontsluitingsweg is die Epe met de A50 verbindt waarvan de maximum snelheid niet verlaagd kan worden. Het stuk weg van ca 2,5 km tussen Epe en Heerde heeft namelijk 19 zijwegen en 29 uitritten van erven (huizen die direct aan de weg liggen) en de N794 is daarmee dus een erftoegangsweg waarvoor een maximum snelheid van 60 km van toepassing is. Bovendien vormt de weg niet de verbinding tussen Epe en de A50. Sinds jaar en dag heeft Epe een eigen oprit van de A50 (nr. 27), waar een goede verbindingsweg naar toegaat (de N309, een echte gebiedsontsluitingsweg zonder erftoegangen en waar geen langzaam verkeer is toegestaan). Sinds de aanleg van De Meent is deze verbindingsweg ook voor Noord-Epe goed toegankelijk.

De stelling van de provincie dat 60 km-wegen altijd een vermenging van langzaam verkeer en snelverkeer zouden moeten hebben, wordt gelogenstraft door tal van voorbeelden van 60-km wegen met gescheiden fietspaden in de gemeente Epe, zoals de Emsterweg, de Oranjeweg en de N792 (de Vaassenseweg naar Terwolde).

Het afwaarderen van de N794 tot erftoegangsweg heeft als bijkomend voordeel dat de bushaltes langs de weg, waaraan toch al zoveel geld is gespendeerd, niet verplaatst hoeven te worden. In de voorgenomen reconstructie moeten ze dat wel en moet naast de rijbaan bovendien een haltekom worden gerealiseerd om de haltes te conformeren aan de functie 'gebiedsontsluitingsweg'. Dit gaat ten koste van veel bomen en veel geld.