

Aan: College van Burgemeester en Wethouders van Epe  
Postbus 600, 8160 AP Epe

Onderwerp: Bezwaarschrift omgevingsvergunning kappen bomen Heerderweg  
(omgevingsvergunningen 6675, 6682 en 6691)

Datum: 2 december 2015

Geacht college,

De Vereniging Milieuzorg Epe (VME) en KNNV Epe-Heerde dienen in deze brief een bezwaarschrift in tegen het besluit van de Gemeente Epe om een vergunning te verlenen voor het kappen van 310 bomen langs de Heerderweg (omgevingsvergunningen 6675, 6682 en 6691). Ons bezwaar geldt vooral de beeldbepalende laanbomen langs de Heerderweg.

Zowel de VME als de KNNV Epe-Heerde zijn in zake dit besluit belanghebbenden omdat in hun statuten staat dat het bevorderen en beschermen van de natuur in Epe een van hun belangrijkste doelstellingen is (zie statuten in bijlage). Beide verenigingen zijn ook gerechtigd om niet alleen bezwaar te maken tegen de verleende omgevingsvergunning, maar ook tegen de reconstructie van de provinciale weg (N794) tussen Epe en Heerde, omdat uit het bestemmingsplan voor de reconstructie, bestemmingsplan N794 (Heerderweg) van de Gemeente Epe, niet blijkt hoeveel bomen er gekapt gaan worden en welke bomen dat zullen zijn. Het geeft niet aan dat de kap zo grootschalig is en dat de kap ook een groot aantal laanbomen betreft. Integendeel, het bestemmingsplan belooft dat er zo min mogelijk bomen gekapt zullen worden en dat de laanbomen gespaard zullen blijven (zie bijlage). Ook de publicaties van de provincie en de gemeente waarin ze de reconstructieplannen bekend maken geven een verkeerde voorstelling van zaken. De ernst van de ingreep werd erin verdoezeld waardoor bezwaar aantekenen tegen het bestemmingsplan toentertijd niet noodzakelijk leek (wie is er immers tegen een veilige weg?).

In het kort komen de bezwaren van de VME en de KNNV Epe-Heerde erop neer dat het huidige reconstructieontwerp van de Heerderweg gebaseerd is op onjuiste veronderstellingen, de verkeersveiligheid niet zal bevorderen en geen concessies wenst te doen om de laanbomen te sparen. Bovendien zijn er goede alternatieven voor het realiseren van een veilige weg en het aanleggen van een vrijliggend fietspad zonder daarvoor bomen te hoeven kappen. De bomen langs de Heerderweg worden dus zonder goede reden gekapt, terwijl ze juist zo waardevol zijn voor de natuur en het milieu in Epe en het cultureel erfgoed van deze gemeente.

De bomen kunnen om de volgende redenen niet gekapt worden:

1. Van de bomen vanaf nr. 2949 (30 bomen) ontbreekt in de vergunningaanvraag niet alleen de diameter maar ook de boomsoort. Hiermee is de aanvraag onvolledig en niet goed te beoordelen.
2. De monumentale laanbomen waarvoor onder meer een kapvergunning is verstrekt zijn sfeerbepalend 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 de aanplant van nieuwe bomen zal de weg in het gunstigste geval pas over een eeuw hetzelfde aanzicht teruggeven.
3. Het kappen van de bomen vermindert niet alleen de natuur- en cultuurwaarde van de gemeente, maar heeft ook een sterk negatief effect op de luchtkwaliteit, waardoor het aantal slachtoffers van longziekten door fijnstof zal toenemen.
4. De grote eiken en beuken bieden een (potentiële) habitat voor beschermde soorten, zoals vleermuizen, boommarters, grauwe vliegenvangers, gekraagde roodstaarten en bosuilen. Met het verdwijnen van een grote boom verdwijnt de biotoop van een groot aantal dieren.

Het Provincieloket meldde hierover in een e-mail op 27 augustus het volgende:

*“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.”*

Over de nadere uitwerking hebben we daarna niets vernomen en het is dus niet duidelijk of de Flora- en faunawet wordt overtreden. Zolang dit niet duidelijk is, kan er geen kapvergunning worden verstrekt.

5. De laanbomen langs de Heerderweg vormen onderdeel van de laanbomen langs de eeuwenoude weg tussen Het Loo en Hattem, een waardevolle landschappelijke structuur op de Veluwe. De bomen vertegenwoordigen daarmee een belangrijk groen cultuurhistorisch element.

De waardevolle bomen kunnen niet gekapt worden, tenzij hiervoor zeer dringende en urgente redenen bestaan, zoals direct levensgevaar voor aanwonenden of weggebruikers. De wegreconstructie zou een reden kunnen zijn om bomen te kappen als deze echt noodzakelijk is om een einde te maken aan een onverantwoord onveilige situatie.

De provincie gebruikt de verkeersonveiligheid als argument om de bomen te kappen. De weg zou namelijk erg onveilig zijn voor fietsers en de provincie wil de weg veiliger maken door een vrijliggend fietspad aan te leggen aan weerszijden van de weg. Voor de realisatie van het fietspad moeten honderden bomen wijken.

Het uitvoeren van de reconstructie en het kappen van de bomen zal de weg echter niet veiliger maken. De volgende punten geven aan waarom de weg niet veiliger wordt:

6. De meeste ongelukken op de weg werden veroorzaakt door in- of uitvoegend verkeer (flankongevallen) of door aanrijdingen met de 'varkensruggen'.

We betreuren de ongelukken die op de weg zijn voorgevallen en zijn groot voorstander van veilige fietspaden, maar zien niet in hoe een vrijliggend fietspad vlak langs de weg 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 en de vele huizen die direct aan de weg liggen. Het is duidelijk dat gezien deze situatie voor de weg een maximum snelheid van 60 km/uur zou moeten gelden.

7. Na de wegreconstructie blijft de maximum snelheid van 80 km/uur niet alleen gehandhaafd, maar krijgt de weg bovendien het open en gestroomlijnde karakter van een polderweg die uitnodigt om hard te rijden. De weg wordt hierdoor juist gevaarlijker.
8. Doordat de fietspaden vlak langs de huizen gaan lopen ontstaat er een nieuw risico dat bij het verlaten van de huizen er mensen aangereden worden door een fiets of een brommer.
9. Ten slotte zijn in het reconstructieplan de volgende risico's niet meegewogen:
  - a. de kans op ongelukken tijdens de werkzaamheden,
  - b. het vergrote risico op stress en longziekten door fijnstof en geluidsoverlast
  - c. het toenemende gevaar op schade door het omwaaien of doodgaan van bomen (de bomen vangen meer wind door de kap, de wortels van aangrenzende bomen raken beschadigd en door de plotselinge blootstelling van de beuken aan de zon zullen deze bomen sterven).

De provincie weigert om de meest eenvoudige en de meest efficiënte maatregel te nemen om de verkeersveiligheid van de Heerderweg te verbeteren, namelijk het terugbrengen van de rijnsnelheid door de maximum snelheid te verlagen van 80 naar 60 km/uur en het aanbrengen van snelheidsremmende constructies.

De provincie wil de maximum snelheid niet verlagen omdat zij bij het ontwerp van de wegreconstructie uitgaat van de volgende onjuiste veronderstellingen die voortvloeien uit het abusievelijk categoriseren van de Heerderweg als Gebiedsontsluitingsweg:

10. De onjuiste veronderstelling dat de Heerderweg geclassificeerd moet worden als *Gebiedsontsluitingsweg* waar een snelle doorstroming van verkeer, het ontbreken van snelheidsremmende constructies en een snelheidslimiet van 80 km/uur van toepassing zijn. De weg is namelijk voor deze classificatie totaal ongeschikt vanwege:
  - a. het grote aantal zijwegen (19),
  - b. de vele huizen die direct aan de weg liggen (29 erftoegangen)
  - c. het langzame (landbouwverkeer) dat van de weg gebruik maakt
  - d. de snelheidsbeperking van 60 km/uur in de Norelbocht

De weg is een zogenaamde 'grijze' weg omdat hij niet is in te delen in een van de categorieën van Duurzaam Veilig: Stroomwegen, Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen.

11. De onjuiste veronderstelling dat de Heerderweg de verbinding tussen Epe en de A50 vormt. De gemeente Epe heeft een prima verbinding met de A50 via de N309 (afslag 27 Epe).

Om de verkeersdruk op de N792 te verminderen zou de bewegwijzering van Rijkswaterstaat het verkeer naar en van Epe niet meer via de Heerderweg moeten leiden (afslag 28 Heerde-Zuid). Dit verkeer moet via de N309 gaan.

12. De onjuiste veronderstelling dat voor de weg een vermenging van fietsen en snelverkeer vereist zou zijn bij een verlaging van de maximum snelheid naar 60 km/uur. De Heerderweg is een zogenaamde 'grijze' weg waarvoor deze vereiste niet geldt. Binnen de gemeentegrens zijn ook tal van voorbeelden van 60-km wegen met vrijliggende fietspaden, die aantonen dat dit het wel degelijk kan.

13. De onjuiste veronderstelling dat voor de Heerderweg geen snelheidslimiet van 60 km/uur kan worden ingevoerd vanwege de functionaliteit van de weg, daarbij halsstarrig vasthoudend aan de categorisering 'Gebiedsontsluitingsweg'. Deze veronderstelling blijkt nu al niet te kloppen omdat er voor de Norelbocht een maximum snelheid van 60 km/uur gaat gelden. Die situatie wordt nu zo dat je bij het verlaten van de kom van Epe 750 meter 80 km/uur mag rijden, dan bij de Norelbocht 60 km/uur en daarna weer naar 80 km/uur tot aan het Transferium (nog geen 1,5 km). Het zal voor de weggebruiker duidelijker als de hele Heerderweg een maximum snelheid van 60 km/uur krijgt.

De wegreconstructie leidt dus niet tot een veiliger weg. Een snelheidsbeperking doet dat wel. Bovendien zijn er andere mogelijkheden om veilige fietspaden aan te leggen zonder daarvoor bomen hoeven te kappen. Helaas heeft de Provincie verzuimd om deze alternatieven verder te onderzoeken.

De alternatieven voor veilige en boomvriendelijke fietspaden zijn onder meer:

14. Fietspaden binnen het huidige wegprofiel (voorstel verkeersdeskundige Ben van der Sman):
  - a. aanbrengen van verhoogde grasbermen tussen rijbaan en fietspad met schuine betonbanden aan beide zijden van de berm;
  - b. bermbreedte (minimaal) 1 meter;
  - c. rijbaanbreedte 6,50 m, inclusief rabatstrook van 30cm aan beide zijden van de rijbaan;
  - d. verbreden fietspad naar ongeveer 2,50 meter;
  - e. fietspaden op gelijk niveau met bovenkant grasbermen.
15. Een dubbel fietspad boven de greppel tussen de Adelaarsweg en de Norelbocht aan de westzijde van de weg.
16. Een dubbel fietspad ten oosten van de weg, langs het traject Dophoeveweg - Vemderweg.
17. Een dubbel fietspad ten noorden van de weg over het oude tracé van de spoorlijn Apeldoorn - Zwolle.
18. Fietspaden die wat dieper door de agrarische percelen lopen.
19. Een combinatie van bovenstaande alternatieven.

Punt 14 hoeft niet met een ander alternatief gecombineerd te worden. Bij een combinatie van 15 en 16 moet het fietspad via een fietstunnel de weg kruisen. Bij punt 17, een fietspad langs de voormalige spoorlijn, moet er een oplossing gevonden worden om de snelweg over te steken.

Hoogachtend,

Jan Polman (voorzitter Vereniging Milieuzorg Epe)

Herman Snoek (secretaris KNNV Epe-Heerde)

## Bijlagen

### Statuten van de Vereniging Milieuzorg Epe

#### DOEL

#### Artikel 2

1. De vereniging heeft ten doel de bescherming en het beheer van natuur, landschap en milieu, alles in de ruimste zin.
2. Zij tracht dit doel te bereiken door:
  - a. kritische en constructieve begeleiding van het overheidsbeleid op het gebied van de bescherming en het beheer van natuur, landschap en milieu.
  - b. stimulering, coördinatie en ondersteuning van activiteiten op het terrein van de bescherming en het beheer van natuur, landschap en milieu werkzame groepen en personen;
  - c. mobilisatie van de publieke opinie ten aanzien van zaken welke op de bescherming en het beheer van natuur, landschap en milieu betrekking hebben;
  - d. milieubewust gedrag te bevorderen door middel van educatie, voorlichting en informatie.

De stichting kan in dit verband rechtsgedingen voeren.

### Statuten van de KNNV Epe-Heerde

De vereniging heeft als doel

- het vermeerderen van de kennis van de natuur in de ruimste zin en het verbreiden van deze kennis;
- het aankweken van de belangstelling voor en liefde tot de natuur, in de eerste plaats onder haar leden doch ook buiten de vereniging;
- het bijdragen aan de natuur- en landschapsbescherming in de ruimste zin.

### Bestemmingsplan N794 (Heerderweg)

Het volgende citaat is uit het hoofdstuk Randvoorwaarden van de toelichting op het Bestemmingsplan N794 (Heerderweg) van de Gemeente Epe (plangebied

NL.IMRO.0232.BG036N794-VBP1, gemaakt op 2014-11-17), paragraaf Cultuur Historie:

#### 4.5.2 Onderzoek

*De Heerderweg ligt aan de rand van het Veluwe bosgebied. Trajectdeel 1 en 2 liggen grotendeels in bosrijk gebied met woningen en een tweetal horecaondernemingen. Trajectdeel 3 en 4 liggen in weidegebied, waarbij de weg in trajectdeel 3 landschappelijk is ingepast door (oude) eiken en beukenbomen.*

*De aanleg van de vrijliggende fietspaden langs de weg kost onvermijdelijk ruimte met kappen van bomen als gevolg. Landschappelijk uitgangspunt van het plan is de huidige landschappelijke inpassing van de weg waar mogelijk te behouden. Dit wordt gerealiseerd door het aantal te kappen bomen te minimaliseren en de fietspaden zodanig te situeren dat kap van (oude) laanbeplanting van de weg wordt vermeden. Indien kap onvermijdelijk is, wordt getracht met nieuw aan te planten bomen langs de weg of in de wegberm (tussen weg en fietspad) het bestaande beeld zoveel mogelijk te behouden. De reconstructie kost onvermijdelijk ruimte, maar het huidige landschapsbeeld van de weg wordt zoveel mogelijk behouden, dan wel hersteld.*

#### 4.5.3 Conclusie

*Het gebied rondom de Heerderweg is belangrijk qua cultuurhistorie. Bij de aanpassing van de weg is hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden. Benadrukt wordt dat de weg er altijd al heeft gelegen en dat dit ook zo blijft. De enk wordt niet geraakt en de maatregelen hebben geen invloed op de cultuurhistorische waarde in het gebied. De bomenstructuur en de EHS blijven zoveel mogelijk gehandhaafd; kap van bomen is echter onvermijdelijk. Het verkeersveiligheidsaspect is voor de provincie en de gemeente belangrijker in de afweging die daarbij is gemaakt.*

Elders in de toelichting wordt wel gesproken over de kap van bomen maar nergens worden aantallen genoemd.