

REACTIE OP VOORTGANGSNOTITIE VAN DE DORPENCOALITIE.

Op dinsdag 14 februari hebben wij gesproken over de voortgangsnotitie Koersnotitie wegnennet Eerbeek-Loenen, met vertegenwoordigers van de Provincie Gelderland, de gemeente Apeldoorn en van de gemeente Brummen. De gemeente Rheden was afwezig.

Wij willen onze eerste bevindingen op de voortgangsrapportage ook graag schriftelijk met u delen. Het is geen verslag van de bijeenkomst. Hiervoor verwijzen wij naar het stuk gemaakt door de provincie.

1. Resultaten van onderzoek en gesprek.

Wij staan op het punt van minimaal 15 jaar gesprekken en allerlei (verkeers)onderzoeken. Dit is het moment om voor ons de balans op te maken. Wat kan er beter om voor de burgers de leefbaarheid en gezondheid te verbeteren en het verkeer daarbij ook veiliger te maken.

Wij onderkennen dat het lastig is een afdoende oplossing te vinden voor huidige en voorzienbare toekomstige knelpunten. Na tientallen jaren discussie en onderzoek is het echter nu wel het moment voor structurele en integrale keuzes. In dit opzicht stelt de voortgangsnotitie ons teleur. We missen een omvattend perspectief, hoe deze regio de komende tientallen jaren verder geholpen wordt wat betreft de verkeersmobiliteit en afwikkeling ervan. Hierbij gaat het om ontwikkelingen die nu al zijn te voorzien of nog gaan komen. Dit kunnen ontwikkelingen zijn in de papierindustrie, maar ook het toenemend belang van natuur, toerisme, recreatie, woningbouw, etc. Wij erkennen dat het maken van een perspectief complex is. We vinden het echter hachelijk een *koersnota* te ontwikkelen waarin zo'n perspectief ontbreekt of slechts op hoofdlijnen is geformuleerd. Wat *is* de koers voor de gebiedsontwikkeling in de komende decennia? De complexiteit van het vraagstuk brengt de noodzaak met zich mee een doorkijk te formuleren met welke keuzes en maatregelen de regio op lange termijn het beste geholpen is.

Het ontbreken van een omvattend perspectief leidt er toe dat de keuzes die zich in de voortgangsnotitie aftekenen, fragmentarisch en inconsistent overkomen. In het ene geval is veiligheid een doorslaggevend argument (wisselend van omwonenden in het ene geval tot in andere gevallen de weggebruikers). In een andere situatie is leefbaarheid of juist doorstroming leidend. Veelvuldig blijkt de bestaande weginrichting of de ruimtelijke beperking om deze te wijzigen een (doorslaggevend) argument om wel of geen maatregel te treffen. In enkele situaties geven zelfs kostenoverwegingen de doorslag. Kortom, geprobeerd wordt huidige knelpunten pragmatisch op te lossen, maar of hiermee ook een oplossing voor de lange termijn wordt geboden, blijft een vraag.

Dit ontbreken van een omvattend realistisch perspectief heeft ook effect op het huidige proces van menings- en besluitvorming met betrekking tot het regionale wegnennet. Het ontbreken ervan impliceert dat er geen gemeenschappelijke noemer bestaat waarop keuzes worden gebaseerd. Voor het draagvlak is het uitermate belangrijk in de Koersnota een zo goed mogelijke consensus wordt gevonden, waar betrokken partijen zich in kunnen vinden.

De hoofdconclusie is dat er een lappendeken is van maatregelen die minimaal genomen moet worden, maar die nog weinig tot geen invulling geven aan mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

2. Zuidelijke ontsluiting.

In de plannen zit geen echte oplossing om het verkeer efficiënt uit het gebied te krijgen en de dorpenroute en Kanaal Zuid te ontzien. In de trechter van wegen geeft de zuidelijke ontsluiting hierbij de meeste potentie. Inwoners vanuit de richting Zutphen en Dieren kunnen dan voor hun woon-werkverkeer naar het westen kiezen voor de A348 en het Velperbroek. Dat doen ze nu niet

omdat ze bang zijn langdurig vast te lopen bij het Velperbroek en kiezen voor de dorpenroute naar de A50. Langzaam doorrijden is altijd beter dan stilstaan. Dat geldt niet voor zwaar verkeer. Dat kan het gebied inrijden en heeft geen last van verkeersophoping bij het Velperbroek in de morgen.

Om de zuidelijke ontsluiting aantrekkelijk te maken, moet er voor gezorgd worden dat de Lageweg - Brummenseweg - Dierenseweg richting N786 Kanaalweg (gebiedsontsluitingsweg) meer uitnodigend wordt voor (zwaar) verkeer. Goede en ruime rijbanen die het rijden makkelijk en veilig maken. De kruising tussen de Dierense weg en Brummenseweg bij restaurant De Brugkabouter kan worden vormgegeven met andere indeling om hiermee de verkeersafwikkeling van en naar Eerbeek zo efficiënt mogelijk en veilig af te wikkelen. Dit alles zal grotere ruimtelijke ingrepen geven. Voor enkele aanliggende woningen zullen extra voorzieningen gemaakt moeten worden. Wij spreken ons niet uit over de snelheid. Ook bij 60 km zal dit met een goede en uitnodigende weginrichting al een enorme vooruitgang zijn. Hiervoor wordt in de voortgangsnotitie niet gekozen. Het voorstel is het smalle wegprofiel te behouden en de snelheid terug te brengen van 80 naar 60 km. Zonder aanpassing wordt dit weggedeelte een 'flessenhals'. Mocht het LCE op de Kollergang komen dan zullen de verkeersbewegingen niet tot zeer moeilijk gereguleerd kunnen worden. Op basis van ervaringen vanuit het verleden is het gebleken dat met de industrie/vervoersector zeer lastig afspraken te maken zijn over routekeuzes en afwikkeling van zwaar verkeer. Het wegvak is niet geschikt voor aanvullend verkeer. Dit terwijl in de gemeente Rheden de Traverse Dieren is ontwikkeld voor veel geld. Wij vragen dan ook dit deel van de oplossing te heroverwegen. Dit zeker in relatie met de mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

3. Harderwijkerweg Eerbeek en Laag-Soeren.

Verder vinden wij de volgende punten van belang. De Harderwijkerweg in Eerbeek zal een 80 km weg blijven, terwijl aanwonenden dit graag op 60 km gesteld zien. Als opmerking wordt gegeven dat deze weg als een soort ringweg om het dorp wordt gezien. Bij 60 km kiezen de gebruikers van de weg echt niet voor de weg door het centrum. Dit heeft te veel obstakels om daar tijdswinst te behalen. Het sluit eerder goed aan bij de voorstellen N786 Loenen - A50 en traverse Loenen. Enige samenhang van beleid is gewenst.

Gesteld is dat voor de Harderwijkerweg in Laag-Soeren de snelheidsverlaging naar 30 km al is ingezet. Hierbij wordt vermeld dat er nog gemonitord moet worden of de snelheidsverlagingen en bijbehorende maatregelen in de praktijk ook daadwerkelijk leiden tot het gewenste verkeersbeeld dat past bij de snelheidsverlaging. Deze opmerking verbaast ons in combinatie met alle andere voorstellen in de voortgangsnotitie. Dit lijkt geen consistentie te hebben met andere vraagstukken. Als in Laag-Soeren de snelheid niet gelijk als in Loenen wordt verlaagd naar 30 km dan wordt deze route alleen maar meer aantrekkelijk. Zeker als de snelheid op de Brummenseweg en Dierenseweg wordt terug gebracht naar 60 km per uur. Er is geen enkele noodzaak dat zwaar verkeer door Laag-soeren komt. Er is een prachtig alternatief, waarbij het belangrijk is dat dit in de praktijk voor verkeersafwikkeling ook werkt.

4. Prioritering.

Qua prioritering is momenteel Kanaal Zuid, de Eerbeekseweg door Loenen en het gedeelte van de N786 tot aan de A50 op nummer één geplaatst. Wij stellen wij voor Laag-Soeren en de Harderwijkerweg in Eerbeek hieraan toe te voegen. Dit om ook de verkeerskundige urgentie voor verkeersveiligheid en leefbaarheid langs deze wegen te verbeteren. Als dit gelijktijdig wordt gedaan is hiermee het gebied meer gebaat.

5. Route door het dorp Eerbeek.

De voornemens voor Coldenhovenseweg en Loubergweg hebben onze instemming. Dat zal nog een fors inpassingsplan vergen. Aan fietsers en voetgangers is in ieder geval goede invulling gegeven. Dit deel van het traject vinden wij ook verkeerskundig zeer urgent. Omdat het traject Coldenhovenseweg tot Laubergweg waarschijnlijk door haar complexiteit veel meer tijd zal vragen, geven wij als overweging mee om het traject Loubergweg tot Lageweg separaat en met

voortvarendheid aan te pakken, temeer daar hiermee al een goede ontsluiting van de toeristische fietsroute en fietsverkeer vanuit Laag-soeren/Eerbeek Zuid richting dorpskern Eerbeek gerealiseerd kan worden.

6. Routekaart.

Wij zouden bij de uitwerking van alle trajectonderdelen graag een routekaart van prioriteiten van start tot het moment van realiseren, zowel qua tijd als geld. Het benodigde geld moet ook voor dit doel bij overheden beschikbaar worden gesteld en gereserveerd. Tevens zien wij graag de volledige commitment vanuit de papierindustrie. Hier willen wij totale transparantie over.

7. Tot slot.

Als het bij de voorstellen uit de Voortgangsnotitie blijft dan zal door algehele verlaging van de snelheid de verkeersveiligheid in het gebied zeker toenemen. Dit zien wij als positief. Ook zal er orde komen op de Coldenhovenseweg en Loubergweg. Met de grote verkeersdruk die de komende jaren eerder zal groeien als afnemen, zal de leefbaarheid en gezondheid wel onder druk blijven staan. Het verkeer zal een in- of uitgang in het gebied moeten hebben. In Loenen zal het mogelijk iets aangenamer worden, maar dat zal elders opgevangen moeten worden. In de toekomst zullen de pijnpunten toenemen door een toename van het verkeer. Dat wordt door de plannen nu niet opgevangen, waarmee de kans bestaat dat wij over vijf jaar weer met elkaar om tafel zitten. In 1972 is een rapport uitgekomen van 'Grenzen aan de groei'. Gezien de enorme druk op de beschikbare ruimte in het gebied Eerbeek-Loenen zitten hier ook grenzen aan de groei die het gebied aankan.

Als Dorpencoalitie hebben wij uitgesproken dat wij graag in overleg willen met de industrie. Niet om elkaar dwars te zitten, maar te onderzoeken wat vanuit maatschappelijk belang oplossingen kunnen zijn voor het behoud van een leefbare omgeving.

Dorpencoalitie, 20 februari 2023

Wijkraad Eerbeek-Zuid (Gerard van Egmond)

Dorpsraad Eerbeek-Hall (Bob Pieters en Wim Blom)

Loenen Zonnedorp (Marian Zoet)

Dorpsraad Laag-Soeren (Mart van Tol)

Bewoners Harderwijkerweg Eerbeek (Henk Weinans en Guus van der Linde)

Bewoners Kanaal-Zuid (Rijk Gerritsen en Harry Averina)

Dorpsraad Beekbergen/Loenen (Jamone Wagner)

Hans van Sadelhoff

Voorzitter van de coalitie