

Reactienota

Beantwoording zienswijzen (ontwerp)verkeersbesluiten
landbouwsluizen N814 en Barlhammerweg

Oktober 2022



1 Inleiding

1.1 De verkeersbesluiten

In september en oktober 2022 hebben twee (ontwerp) verkeersbesluiten ter inzage gelegen. Het gaat om een gemeentelijk verkeersbesluit voor het realiseren van een landbouwsluis op de Barlhammerweg en een provinciaal ontwerpverkeersbesluit voor het realiseren van een tijdelijke landbouwsluis op de N814 ten zuiden van Laag-Keppel op twee testlocaties.

Beide maatregelen vinden hun grondslag in de gebiedsgerichte aanpak voor Keppel en omstreken, waarbij een klankbordgroep in samenwerking met provincie en gemeente maatregelen heeft voorgesteld om de verkeerscirculatie in het gebied te beïnvloeden met als doel de verkeersdrukke op de Dorpsstraat en Hummeloseweg in Laag-Keppel te verminderen en zo de leefbaarheid en verkeersveiligheid daar te verbeteren.

1.2 Zienswijzen

Iedereen heeft de mogelijkheid gehad om een zienswijze in te dienen op de (ontwerp)verkeersbesluiten. De provincie en de gemeente hebben meerdere zienswijzen ontvangen, waarvan het merendeel zowel naar de provincie als gemeente is gestuurd. In totaal zijn 26 unieke zienswijzen binnengekomen, waarbij één zienswijze meerdere malen (44x) is ondertekend. In deze reactienota zijn de zienswijzen beantwoord.

1.3 Leeswijzer

De zienswijzen zijn geanonimiseerd en samengevat, zodat iedereen de mogelijkheid heeft om hier (openbaar en transparant) kennis van te nemen.

Om dit op een overzichtelijke manier te doen zijn de volgende categorieën gehanteerd:

- Bereikbaarheid
- Sluipverkeer
- Belangen ondernemers
- Natuur en Milieu
- Sociale effecten
- Participatie
- Methode van onderzoek
- Onderbouwing
- Vormgeving
- Informatie

In het volgende hoofdstuk zijn de zienswijzen voor elk van deze categorieën samengevat en beantwoord. In hoofdstuk drie wordt kort stilgestaan bij het vervolgproces.

2 Beantwoording zienswijzen

2.1.1 Bereikbaarheid

Samenvatting van de zienswijzen

Meerdere zienswijzen gaan in op de bereikbaarheid. Er zijn zorgen over de extra tijd en de extra kosten die veroorzaakt worden door de omrijdafstanden. De zorgen (zienswijzen) betreffen voornamelijk het lokale doorgaande verkeer. De alternatieve routes worden als onvoldoende gezien, waarbij ook zorg is of de N317 de verkeerstoename wel aan kan. Naast de bereikbaarheid voor het personenverkeer zijn er ook zorgen over de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Als alternatief voor de landbouwsluizen is een aantal maal het doortrekken van de Slikstraat (nieuwe weg tussen de N314 en de N815) genoemd. Ook is geopperd om een systeem van ontheffingen, eenrichtingsverkeer of een spitsafsluiting in te stellen.

Beantwoording van de zienswijzen

We beseffen dat het afsluiten van de N814 en de Barlhammerweg voor gemotoriseerd verkeer leidt tot andere routes die langer zijn en dat daarmee extra reistijd en kosten met zich mee brengen. Voor het merendeel raakt dit doorgaand verkeer over langere afstand, bijvoorbeeld tussen A18 en Zutphen. Uit kentekenonderzoek blijkt dat van de 5.750 motorvoertuigen die dagelijks door de Dorpsstraat rijden ongeveer 4.150 motorvoertuigen doorgaand verkeer over langere afstand is. De rest, ongeveer 1.600 motorvoertuigen, betreft lokaal doorgaand verkeer (bijvoorbeeld Hummelo-Wehl) of bestemmingsverkeer.

Voor het meeste lokale doorgaand verkeer is een omrijdroute via Doetinchem het gunstigste alternatief. Het gaat om een omrijdafstand van gemiddeld 5 km en 6 min reistijd. Voor bijvoorbeeld de relatie Hummelo-Wehl betekent dat een verdubbeling van de afstand en bijna een verdubbeling van de reistijd (van gemiddeld 8 naar 14 minuten). Hoewel zowel wij als de klankbordgroep ons hiervan bewust zijn, hebben we dit nadeel afgewogen tegen de voordelen op het vlak van leefbaarheid en verkeersveiligheid voor de Dorpsstraat en zijn wij van oordeel dat de voordelen zwaarder wegen dan de nadelen.

Ook is door de klankbordgroep gedurende het proces het alternatief van het doortrekken van de Slikstraat genoemd. De provincie en gemeente hebben daarbij duidelijk aangegeven dat een dergelijke grootschalige maatregel buiten de kaders van het project vallen. Enerzijds vanwege de financiën, anderzijds vanwege de procedurele onhaalbaarheid (natuur, stikstof etc.) van het alternatief. Alternatieven als spitssluitingen en éénrichtingsverkeer zijn in het verleden geopperd en in gang gezet, maar stuitten op een zodanige weerstand dat deze maatschappelijk en politiek niet meer haalbaar zijn. Een ontheffingssysteem met bijvoorbeeld een verzinkbare paal is niet uitvoerbaar, vanwege het zeer grote aantal ontheffingshouders dat men wenst (Keppel, Hummelo, Drempt, Wehl).

Hulpdiensten kunnen de landbouwsluizen passeren of kunnen in geval van nood via het fietspad rijden. De N317 heeft voldoende restcapaciteit om de verwachte verkeerstoename op te kunnen vangen. Tot slot dient te worden opgemerkt dat de landbouwsluizen geen belemmering vormen voor fietsers en bromfietzers, wat gezien de reisafstanden voor een deel van de betrokkenen een aantrekkelijk alternatief zou kunnen zijn.

2.1.2 Sluipverkeer elders

Samenvatting van de zienswijzen

Uit de zienswijzen komen zorgen naar voren over effecten die optreden op wegen en in gebieden waar het verkeer, dat niet meer via de Dorpsstraat kan rijden, naar uitwijkt. Specifiek genoemd zijn de Jonker Emilweg, de IJsselweg, Eldrikseweg, Hoog Keppel (inclusief kruispunt N317/Burgemeester Vrijlandweg) en de Hoefkensstraat in Drempt. Ook zijn maatregelen genoemd om de effecten van sluipverkeer tegen te gaan, zoals rotondes op kruispunten en vrijliggende fietspaden langs wegen waar deze momenteel ontbreken.

Beantwoording van de zienswijzen

De zorg om sluipverkeer is reëel. We verwachten dat een deel van het lokaal bekende verkeer sluiproutes gaat kiezen. Het is moeilijk te voorspellen wat de omvang en het effect van het sluipverkeer gaat zijn. Om die reden is gekozen voor de tijdelijke landbouwsluizen op twee locaties in combinatie met verkeersmetingen. De metingen worden uitgevoerd op diverse locaties in de omgeving, niet alleen in de directe omgeving van Laag-Keppel, maar ook bij Drempt, Hoog Keppel, Angerlo en Nieuw-Wehl. Op basis daarvan kunnen we vaststellen hoeveel verkeer gaat sluipen en wat de impact daarvan is op de (omgeving van) de sluiproutes.

Mogelijk zijn aanvullende, mitigerende, maatregelen nodig. Vooralsnog maken zulke maatregelen, zoals rotondes of vrijliggende fietspaden geen onderdeel uit van het maatregelpakket. Daarbij dient wel opgemerkt te worden dat maatregelen wel in verhouding moeten staan tot de problematiek.

Op de Hoefkensstraat in Drempt is naar verwachting geen sluipverkeer als gevolg van de maatregel aan de orde. Dit blijkt uit een theoretisch verkeersmodel dat gebouwd is om de gevolgen van deze maatregel te voorspellen. De proef met de landbouwsluizen en de daarbij behorende verkeerstellingen moeten uitwijzen of het gebouwde model klopt.

2.1.3 Belangen ondernemers

Samenvatting van de zienswijzen

Ondernemers maken zich zorgen over de bereikbaarheid. Deze zorgen hebben betrekking op de vrees voor een dalende omzet en hoeveelheid klanten. In mindere mate zijn er zorgen over de eigen reiskosten en reisafstanden of die van personeel. Het gaat hoofdzakelijk om ondernemers uit Hummelo, Wehl, Drempt en Laag-Keppel.

Beantwoording van de zienswijzen

We begrijpen de zorgen, ook omdat de meest gangbare alternatieve route via Doetinchem leidt, waar winkels en voorzieningen zijn. We beseffen ook dat door omrijdafstanden voor bedrijf en werknemers de kosten hoger zijn.

De situatie op de Dorpsstraat is niet wenselijk vanuit het aspect verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit was ook de insteek van de vraag aan Gedeputeerde Staten en het College van Bronckhorst om samen met een vertegenwoordiging van de omgeving -naar een kleinschalige oplossing te zoeken. Wij begrijpen dat het voor de gebruikers van de weg een negatieve invloed heeft op de reistijd en omrijdafstand. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat dit om een zeer beperkte groep gebruikers gaat, waarvoor ook goede alternatieve routes zijn. De omrijdafstanden zijn aanvaardbaar en de reistijd is in het slechtste geval maximaal 15 minuten.

Deze negatieve effecten wegen niet op tegen de dagelijks terugkerende verkeersonveiligheid en de overlast die de bewoners in de Dorpsstraat en Hummeloseweg ervaren.

Voor de lokale ondernemers van Laag-Keppel, (Dorpsstraat en op de TOP) geldt enerzijds een verminderde bereikbaarheid per auto, maar anderzijds biedt de verlaging van de verkeersintensiteit ook kansen voor een aantrekkelijker leefomgeving en een veiliger en aantrekkelijker situatie voor fietsverkeer en daarmee kansen voor ondernemers.

2.1.4 Natuur en Milieu

Samenvatting van de zienswijzen

Bij het thema natuur en milieu worden vooral zorgen aangestipt die te maken hebben met gevolgen van eventueel sluipverkeer. Daarnaast wordt gewezen op de toegenomen milieubelasting door het aantal extra kilometers dat gereden wordt.

De zorgen over gevolgen van sluipverkeer voor natuur en milieu hebben vooral betrekking op de mogelijke verkeerstoename op IJsselweg en de Jonker Emilweg die landgoed 't Mulra doorkruisen. Gevreesd wordt dat de verkeerstoename leidt tot een negatieve beïnvloeding van het leefgebied en migratieroutes van dassen, bevers en visotters en aantasting van natuurwaarden van het landgoed door uitstoot en verstoring.

Gevraagd wordt om een flora- en faunaonderzoek voor de passage door landgoed 't Mulra voordat de tijdelijke landbouwsluizen worden gerealiseerd. Aangegeven is dat vanuit de optiek van natuur en landschap onderzoekslocatie 2 (sluis ten zuiden van de rotonde N814/Barlhammerweg) de voorkeur heeft boven onderzoekslocatie 1.

Beantwoording van de zienswijzen

Het is niet de bedoeling van de landbouwsluizen om een sterk negatief effect voor natuur en milieu te veroorzaken. Wanneer alle automobilisten hun verplaatsing met de auto blijven maken en omrijden zal dit resulteren in extra kilometers en daarmee meer uitstoot. Het mag daarentegen ook verwacht worden dat door een deel van de lokale verplaatsingen per fiets gemaakt zal worden, omdat de routes fietsvriendelijker worden en de afstanden zeer redelijk zijn voor het gebruik van de (elektrische) fiets. De verwachting van sluipverkeer via de IJsselweg en de Jonker Emilweg blijft echter reëel. Juist daarom wordt gewerkt met de onderzoekslocaties, zodat de effecten duidelijk worden en passende mitigerende maatregelen kunnen worden getroffen indien de situatie daarom vraagt.

2.1.5 Sociale effecten

Samenvatting van de zienswijzen

In een aantal zienswijzen is gewezen op de aantasting van de sociale cohesie vanwege het afsluiten van met name de Wehlsedijk voor gemotoriseerd verkeer. De afsluiting doorbreekt de band tussen Keppel en Hummelo enerzijds en Wehl anderzijds. Het tast de sociale cohesie, de saamhorigheid en de mogelijkheden je burens te bezoeken aan. Daarnaast zijn zorgen geuit over de bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen.

Beantwoording van de zienswijzen

De bovenlokale voorzieningen, bijvoorbeeld in Wehl of zorgbad Zonnewater in Hoog Keppel, blijven bereikbaar. Het is niet de verwachting dat voorzieningen verdwijnen door de maatregelen. Voor automobilisten is sprake van een omrijd afstand, voor fietsverkeer is dat niet het geval.

We begrijpen de zorgen over de sociale cohesie, maar juist de leefbaarheid en verkeersveiligheid voor een deel van het gebied verbetert sterk, omdat juist het niet-lokale verkeer terecht komt op de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Dat zien wij voor de lokale gemeenschap juist als een positief sociaal effect.

2.1.6 Participatie

Samenvatting van de zienswijzen

Er is kritiek op de wijze van participatie. De indruk bestaat dat geluisterd wordt naar een handjevol bewoners en dat daarmee het belang van de gemeenschap niet gediend is. Een klankbordgroep is een niet-democratisch gekozen gremium waar geen formele besluiten op gebaseerd mogen worden. Een aantal bewoners van Hoog Keppel voelt zich onvoldoende betrokken), en ook een deel van de klankbordgroep geeft aan dat wat hen betreft beslissingen over de landbouwsluizen buiten hun invloed om genomen zijn.

Beantwoording van de zienswijzen

De klankbordgroep is begin 2021 samengesteld. Aan de dorpsraden van Hummelo, Keppel en Eldrik en Drempt en aan de bewoners van de Hummeloseweg en de Dorpsstraat is gevraagd personen af te vaardigen om aan de klankbordgroep deel te nemen. Ook ondernemers uit Hummelo, Laag-Keppel en Eldrik zijn vertegenwoordigd in de klankbordgroep. Daarna is een aantal bijeenkomsten georganiseerd waarbij eerst de problematiek in kaart is gebracht en daarna mogelijke oplossingen zijn verkend, die steeds gedetailleerder zijn uitgewerkt. De provincie en de gemeente hebben de klankbordgroep ondersteund door uitgebreid in de basisinformatie te voorzien (kennis, cijfers) en voorgestelde varianten door te rekenen en daarvan de effecten te voorspellen.

Na de eerste twee bijeenkomsten bleek dat een mogelijke verschuiving van de problematiek vooral in en rond Eldrik voelbaar zou zijn. Op basis van die constatering door de klankbordgroep is besloten de groep uit te breiden met een bredere vertegenwoordiging vanuit Eldrik.

Het proces heeft geleid tot een bijeenkomst op 1 november 2021 waarbij de klankbordgroep het voorkeurspakket aan maatregelen heeft vastgesteld. Dit pakket bevat een maatregel aan de rotonde bij Hummelo en landbouwsluizen in de Barlhammerweg en de Wehlsedijk. Na 1 november is de klankbordgroep in twee deelgroepen uiteen gegaan om de maatregelen verder uit te werken. Een deelgroep (Hummeloseweg en Hummelo) richtte zich op het uitwerken van de maatregel bij de rotonde bij Hummelo en de andere deelgroep op het uitwerken van de landbouwsluizen ten zuiden van Laag-Keppel (Dorpsstraat en Eldrik). De problematiek in Drempt is tevens door de gemeente separaat opgepakt.

De deelgroep Dorpsstraat en Eldrik heeft besloten om behalve de voorkeurslocatie in de Wehlsedijk die op 1 november is afgesproken, ook een tweede locatie voor de landbouwsluit uitgewerkt te willen hebben. Tevens heeft de deelgroep besloten om beide locaties eerst te testen en op basis van die onderzoeksresultaten hun voorkeur aan te geven.

De resultaten van beide deelgroepen zijn daarna samengevoegd tot een totaalplan, ondertekend door de hele klankbordgroep en aangeboden aan de bestuurders van de gemeente en de provincie.

In het proces van de klankbordgroep is de gehele klankbordgroep actief betrokken geweest bij het voorstel om de omvang van het verkeer in de Dorpsstraat terug te dringen met behulp van

landbouwsluizen. Zowel de direct aanwonenden als de Dorpsraden van Hummelo en Keppel en Eldrik hebben zich actief bemoeid met de keuze voor een landbouwsluis en de voorkeurslocatie hiervoor en hebben meerdere presentaties en antwoorden op hun vragen gehad van de ambtelijk specialisten over de effecten er van. We vinden dat we met de klankbordgroep een zorgvuldig en uitgebreid proces hebben doorlopen en herkennen ons niet in het beeld dat delen van de klankbordgroep geen rol hebben gespeeld bij het ontwikkelen en uitwerken van het concept van een landbouwsluis ten zuiden van Laag-Keppel.

Wij zijn van mening dat we de klankbordgroep zorgvuldig hebben samengesteld, door juist de dorpsraden te betrekken bij de totstandkoming er van. Met een klankbordgroep hopen we zoveel mogelijk van de belanghebbende en belangstellende bevolking te bereiken. Het is begrijpelijk dat er altijd inwoners zijn die zich niet betrokken voelen in het proces, ondanks de verantwoordelijkheid van de klankbordgroep om (op een vertrouwelijke wijze) de achterban te consulteren en informeren.

We bestrijden het beeld dat het uiteindelijk een klankbordgroep is die een besluit neemt over de maatregelen. Dit blijven altijd de gezamenlijke Colleges van Burgemeester en Wethouders en Gedeputeerde Staten. De participatie is bedoeld om de bestuurders van de informatie uit de maatschappij te voorzien die nodig is voor een gedragen besluit.

2.1.7 Methode van onderzoek

Samenvatting van de zienswijzen

Er zijn vraagtekens of het onderzoek wel op de juiste manier en op het juiste moment wordt uitgevoerd. Daarnaast is gevraagd waarom de maatregel bij Hummelo niet wordt meegenomen in de proefstelling.

Beantwoording van de zienswijzen

Voor het meten van de effecten wordt een nader te bepalen representatieve periode gekozen waarbij op diverse locaties in het gehele gebied telslangen worden neergelegd. Het is nadrukkelijk de bedoeling om dit op een moment te doen dat het verkeer in het gebied geen hinder ondervindt van wegwerkzaamheden in de invloedssfeer van het gebied maar ook een periode buiten de schoolvakanties en feestdagen. Daarmee achten we de zorgvuldigheid van het onderzoek geborgd.

De maatregel bij Hummelo is dermate complex dat deze niet met een proefopstelling betrouwbaar nagebootst kan worden. De effecten van die maatregel zijn ook eenvoudiger te voorspellen dan die van de landbouwsluizen. Wanneer deze maatregel is gerealiseerd zal wel gemeten worden wat het effect is op de verkeersintensiteiten op de Hummeloseweg, in Hummelo en rond Hoog Keppel.

2.1.8 Onderbouwing van het verkeersbesluit

Samenvatting van de zienswijzen

Er worden in de zienswijzen vraagtekens gezet bij de onderbouwing van de maatregel. Daarnaast wordt gesteld dat het begrip overlast subjectief is.

Gevraagd is verder wat het effect is van alleen de maatregel bij de rotonde N314/Hummeloseweg is, en of dat op zichzelf niet tot voldoende afname van verkeer op de Dorpsstraat leidt.

Beantwoording van de zienswijzen

We herkennen ons niet in het beeld dat de maatregel slecht is onderbouwd. In het onderzoekstraject samen met de klankbordgroep zijn stap voor stap de effecten van mogelijke maatregelen met berekeningen in beeld gebracht. De cijfermatige onderbouwing heeft de klankbordgroep ondersteund bij het tot stand brengen van het uiteindelijke maatregelvoorstel.

Wij achten het juist zorgvuldig om niet enkel uit te gaan van berekende effecten, maar ook te werken met proefopstellingen om de daadwerkelijke effecten vast te stellen alvorens definitief te besluiten.

We zullen de aanvullende cijfermatige onderbouwing uitwerken en publiceren op de website (<https://www.gelderland.nl/wegwerkzaamheden/n814-hummelo-laag-keppel>), zie ook paragraaf 2.1.10.

Overlast is inderdaad een subjectief begrip. Wat wel een objectief gegeven is, is het aandeel aanwonenden dat overlast ervaart. In het geval van de Dorpsstraat geldt dat nagenoeg alle aanwonenden deze overlast ervaren. Dit gaat over geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Het feit dat overlast een subjectief begrip is, wil niet zeggen dat geen sprake is van een daadwerkelijk leefbaarheidsprobleem. De provincie en de gemeente zijn van mening dat op de Dorpsstraat in Laag-Keppel sprake is van een onaanvaardbaar leefbaarheidsprobleem dat veroorzaakt wordt door ruim 5.000 motorvoertuigen per etmaal door een zeer smalle straat, waarvan maar een beperkt deel daar hoeft te rijden.

In het proces met de klankbordgroep is ook berekend wat het effect van enkel een maatregel bij de rotonde N314/Hummeloseweg is voor de Dorpsstraat. Daaruit blijkt dat er in dat geval nog steeds 4.000 motorvoertuigen per etmaal door de Dorpsstraat rijden, grotendeels bovenlokaal verkeer.

2.1.9 Vormgeving landbouwsluit

Samenvatting van de zienswijzen

De aandacht wordt gevraagd voor de vormgeving van de landbouwsluit, met name de hoogte van het middelste gedeelte, om schade aan landbouwvoertuigen te voorkomen. Daarnaast wordt gevraagd om ontheffing van de geslotenverklaring voor vrachtverkeer.

Beantwoording van de zienswijzen

De provincie hanteert een beproefde standaard vormgeving voor landbouwsluit, waarbij rekening gehouden is met een goede balans tussen enerzijds het beperken van de kans op schade en anderzijds het voorkomen dat de landbouwsluit toch door gemotoriseerd verkeer gepasseerd wordt.

Er worden geen ontheffingen verleend voor de geslotenverklaring bij de landbouwsluit.

2.1.10 Informatie

Samenvatting van de zienswijzen

Gevraagd is waar op de website de onderbouwing van de plannen te vinden is.

Beantwoording van de zienswijzen

Momenteel wordt gewerkt aan een publieksvriendelijke samenvatting in presentatievorm, waarin de cijfermatige onderbouwing van de plannen zijn opgenomen. Dit document geeft inzicht in de

verkeersstromen op dit moment en voorspelt mogelijke effecten van de voorgenomen maatregelen. De berekeningen liggen ten grondslag aan de gehanteerde werkwijze van de tijdelijke plaatsing en evaluatie van de landbouwsluizen.

Zodra het document gereed is wordt dit op de website geplaatst.

<https://www.gelderland.nl/wegwerkzaamheden/n814-hummelo-laag-keppel>

3 Vervolgproces

De ingediende zienswijzen zijn voor zowel de provincie als de gemeente geen aanleiding om het voorgenomen verkeersbesluit aan te passen.

Na het verschijnen en communiceren van deze reactienota op het (ontwerp)verkeersbesluit stellen we de definitieve verkeersbesluiten op. Deze worden dan opnieuw ter inzage gelegd.

Belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend kunnen bezwaar maken en na behandeling hiervan uiteindelijk beroep instellen bij de Rechtbank Gelderland. De verwachting is dat het definitieve besluit in de periode december 2022– januari 2023 ter inzage ligt gedurende zes weken.

Als de verkeersbesluitprocedure is afgerond zijn we voornemens de landbouwsluis op de Barlhammerweg en de landbouwsluis op onderzoekslocatie 1 te realiseren en de effecten daarvan in beeld te brengen.