



College van Burgemeester en Wethouders  
Postbus 20  
6560 AA Groesbeek

Groesbeek, 25 mei 2016

**Betreft: Zienswijze op ontwerpbesluit rotonde bij de kruising Zevenheuvelenweg-Nieuweweg te Groesbeek**

Geacht College,

Hierbij wil de Werkgroep Milieubeheer Groesbeek (WMG) een zienswijze indienen betreffende het ontwerpbesluit voor de aanleg van een rotonde bij de kruising Zevenheuvelenweg-Nieuweweg te Groesbeek.

#### **Verkeerskundige onderbouwing**

Zoals in het ontwerpbesluit staat, is het plan strijdig met het geldende bestemmingsplan en kan de omgevingsvergunning slechts worden verleend, indien het met het bestemmingsplan strijdige gebruik niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en het besluit is voorzien van een (goede) ruimtelijke onderbouwing.

In de ruimtelijke onderbouwing bij het ontwerpbesluit wordt ingegaan op mogelijke gevolgen van de aanleg van de onderhavige rotonde. Er is gekeken naar de status van dit plan in relatie tot bestemmingsplannen, provinciale plannen en beleid, er is een archeologische verkenning uitgevoerd, evenals een ecologische quick scan, een veiligheid-tijdens de aanleg-onderzoek en geluidsonderzoek.

De WMG mist echter een beleidsmatige, verkeerskundige onderbouwing.

Het ontwerpbesluit komt niet verder dan: 'De bestaande kruising Zevenheuvelenweg – Nieuweweg wordt beschouwd als een verkeerssituatie, die in potentie gevaarlijke situaties kan opleveren. Om ernstige ongevallen te voorkomen is besloten om een rotonde aan te leggen. Een rotonde zorgt voor beter zicht en lagere snelheden'.

Er wordt geen inzicht gegeven in de mate van risico's; cijfers of statistieken over de verkeers(on)veiligheid ontbreken. Het plan wordt ook niet in een breder kader gezet waarin de verkeersveiligheid van bijv. de gehele Nieuweweg (met bovenaan bij het 'Kruis' een naar onze mening veel gevaarlijker punt waar dagelijks vele tientallen fietsende scholieren moeten oversteken) wordt bekeken. De vraag is of en welk gemeentelijk verkeersbeleid aan het besluit ten grondslag ligt. Het plan lijkt slechts voort te komen uit de wens en het daarop volgende besluit van de

gemeenteraad in 2013 om een rotonde aan te leggen. Het College was daar destijds geen voorstander van, omdat er feitelijk geen sprake is van een onveilige situatie die om maatregelen vraagt.

Naar onze mening dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening gekeken te worden naar verkeerstechnische aspecten zoals verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

Inhoudelijk stellen wij vragen bij de voorgenomen verkeersafwikkeling – in relatie tot de verkeersveiligheid voor met name langzaam verkeer – op en bij de rotonde:

- Hoe komt een fietser vanuit het dorp/Nieuweweg op de Zevenheuvelenweg-zuid, waar steekt hij of zij veilig over?
- Hebben voetgangers die op het fietspad in beide richtingen mogen lopen, voorrang op autoverkeer dat op de rotonde rijdt of deze nadert? Het is bekend dat vele automobilisten de verkeersregels op rotondes niet goed kennen. Daarmee zouden juist gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.
- Maakt de combinatie van een T-splitsing (Zevenheuvelenweg-zuid/Nieuweweg) en een rotonde (op nog geen 20 m afstand!) de verkeerssituatie niet juist veel onoverzichtelijker?
- Wordt de beoogde doorstroming, en daarmee de verkeersveiligheid, niet juist gehinderd door het aanleggen op de rotonde van een in/uitrit naar het tankstation (waar bovendien weinig manoeuvreerruimte is), met daartussen het fietspad?
- Wordt de drempel op de T-splitsing Zevenheuvelenweg-zuid/Nieuweweg gehandhaafd?
- Hoe wordt de verkeersafwikkeling voor brommers die vanaf de Zevenheuvelenweg-noord (buitengebied, dus op het fietspad) de rotonde binnen de bebouwde kom naderen, dat wil zeggen van het fietspad af moeten?

De WMG vraagt zich af of de geplande rotonde de veiligheid van het langzaam verkeer ten goede komt.

### **Bomenkap**

Terwijl verkeersveiligheid feitelijk geen issue is, heeft het voorgenomen plan wel consequenties voor de 90 jaar oude lindenlaan langs de Nieuweweg en de eikenlaan langs de Zevenheuvelenweg. Er moeten immers 22 oude lindes en 13 eiken van beschermde laanstructuren worden gekapt. De WMG is van mening dat een dergelijke drastische ingreep, die strijdig is met het bestemmingsplan, een goede onderbouwing vraagt. Volgens de overwegingen bij het ontwerpbesluit weegt het maatschappelijk belang zwaarder dan het behoud van de bomen. De motivering is kort: 'Op de betreffende locatie bestaat een verkeersonveilige situatie'. Zoals hierboven aangegeven, heeft de gemeente niet aangetoond dat dit werkelijk het geval is. Het maatschappelijk belang is dus onvoldoende aangetoond.

Onduidelijk is hoeveel nieuwe bomen er geplant gaan worden in de nieuwe laanstructuur. Volgens de kaart staan de lindes langs de Nieuweweg 6,2 m uit elkaar. Indien deze onderlinge boomaafstand aangehouden wordt, zouden er ca. 29 lindes teruggeplant kunnen worden. Bij het tankstation is er aan de zuidkant van de Nieuweweg een grote hap uit de lindenlaan. Tussen de Zevenheuvelenweg en het tankstation is in de nieuwe situatie ruimte ontstaan voor 2 lindes, waardoor het gat enigszins gedicht wordt. De eiken langs de Zevenheuvelenweg staan 10 m uit elkaar. Er is er hier plaats voor zeven vervangende eiken: 4 aan de westkant, 3 aan de oostkant.

De lindes langs de Nieuweweg worden als minder vitaal gekenschetst. Wij zouden graag willen weten waardoor die verminderde vitaliteit ontstaan is en of er maatregelen genomen kunnen worden om de vitaliteit van de te handhaven bomen te verbeteren.

Ook is onduidelijk welke boomsoorten herplant worden. Het ligt voor de hand dat dat langs de Nieuweweg lindes zijn van dezelfde soort als de huidige en langs de Zevenheuvelenweg eiken. Ook

over de hoogte en diameters van de aan te planten bomen wordt niet gerept. Natuurbalans, dat de quickscan en het ecologisch onderzoek heeft uitgevoerd, adviseert hier wel over, maar het is niet duidelijk of dat advies is overgenomen. Dat geldt overigens ook voor hun andere adviezen. De WMG wil graag weten welke adviezen zijn overgenomen en welke niet.

### **Geluid**

Tenslotte vragen wij ons af of de gemeente zich voldoende rekenschap heeft gegeven van de mogelijke gevolgen m.b.t. geluidsoverlast voor bewoners in de naburige straten. Ervan uitgaande dat in dit gebied de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai van 48 dB geldt, kunnen we vaststellen dat deze nu al bij verschillende woningen wordt overschreden. Door de aanleg van de rotonde neemt de geluidsbelasting toe en wordt bij meer woningen de grenswaarde van 48 dB overschreden. Volgens het rapport gaat het om een verwaarloosbare toename van geluid. Maximaal 1,2 mb lijkt weinig, maar 3 mb is een verdubbeling van het geluid. Aangezien de normen nu al overschreden worden, lijkt het ons zinvol na te denken over geluidsarm asfalt en het gebruik daarvan in de geluidsmodellen te betrekken. Ook is onduidelijk of er in de akoestische berekening rekening is gehouden met de veranderde situatie bij het tankstation waar een inrit komt te vervallen en de doorstroming niet gegarandeerd is.

Wij zijn graag bereid onze zienswijze toe te lichten.

Hoogachtend,  
Werkgroep Milieubeheer Groesbeek

J. de Valk, voorzitter