

Aan: De fracties van CDA en D66 gemeente Voorst

c.c. : PVDA-Groen Links, VVD-Liberaal 2000, Suelman, Lijst Arends en Gemeentebelangen.

**Stichting Natuurlijk Twello
Twello, 16 januari 2021**

Onderwerp: Aanvullende argumenten tegen Randweg en WWL op een rijtje n.a.v. RTG

Beste raadsleden van CDA en D66,

Tijdens de Ronde Tafel Gesprekken (RTG 's) van 11 en 12 januari jl. stond het WWL-plan en de Randweg Twello centraal. Er is veel ingesproken tijdens die avonden en ook is veel nieuwe informatie boven tafel gekomen. Informatie die u als coalitiepartners legitimeert het raadsbesluit van 2017 over de randweg niet verder te ondersteunen. Dit kunnen wij ons goed voorstellen, gezien uw standpunten op dit dossier eerder. VVD-Liberaal 2000 is u hierin al voorgegaan. Dit is voor de Stichting Natuurlijk Twello reden om u extra te benaderen met deze brief.

Wij geven u, als Stichting Natuurlijk Twello (SNT), onderstaande mee ter overweging in de voorbereidingen op het raadsdebat van 25 januari a.s.

Als een dossier zich al meer dan 40 jaar voortsleept, waar elke keer nut en noodzaak niet zijn aangetoond én daarmee het steeds simpelweg te veel geld kost: dan klopt er fundamenteel iets niet. En dat is ook het geval met de westelijke randweg, nu opeens in combinatie met het WWL-plan en het STEC-rapport. Waarom dit niet klopt, dat zetten wij nogmaals graag overzichtelijk op een rijtje voor u. Zodat u ook inziet dat er eigenlijk maar een uitkomst uit het raadsdebat zou mogen komen, nl. de randweg moet in deze vorm van tafel.

1 Een nieuw frame voor de randweg: WWL en STEC zijn opeens doorslaggevend

Het blijft bijzonder en opmerkelijk hoe de wethouder en zijn ambtenaren steeds nieuwer problemen en nieuwe rapporten aan het dossier toevoegen met maar één doel: het zoeken naar allerhande argumenten om de randweg er door te kunnen drukken.

a) Plan “Woon-Werk-Leefomgeving” (WWL) en het STEC-rapport maken geen deel uit van het raadsbesluit 2017.

Wij attenderen u erop dat tijdens het huidige coalitieakkoord de rapporten WWL en STEC geen onderdeel zijn van het coalitieakkoord. De wethouder van Gemeentebelangen heeft die rapporten recent toegevoegd aan het dossier Randweg en een koppeling gelegd daartussen, zonder dat goed af te stemmen met belanghebbenden, waaronder betrokken burgers, en politieke partijen.

Vooraf ook omdat beide rapporten niet bekend waren tijdens coalitieakkoord, kan Gemeentebelangen het CDA en D66 -ons inziens-niet aanspreken op het niet naleven van het coalitieakkoord als u een afwijkende mening heeft over de plannen dan Gemeentebelangen. En dat laatste kunnen wij ons heel goed voorstellen gezien uw standpunten in het verleden over de randweg. Vooral ook nu het WWL-plan zoveel onzekerheden omvat en reacties oproept, vragen wij u kritisch te zijn op dit plan (zie ook punten hierna).

b) Het WWL plan heeft geen draagvlak, de consequenties zijn enorm en niet te goed overzien.

Naast alle bezwaren uit het buitengebied tijdens de RTG (onder andere van de agrariërs) vragen wij ons af wat de maatschappelijke kosten zijn van het WWL-plan (milieu en -zie verderop- kosten van aanpassing wegen). Dit alleen al gezien impact van de vele omrijd-kilometers door agrariërs. En dit geldt ook voor de hulpdiensten. Zo hebben we contact gehad met het Witte Kruis in Elburg, die ons aangaven dat in de regio Noord-Oost-Gelderland momenteel de normen voor ambulanceritten niet gehaald worden (norm is: in 95% van de gevallen binnen 15 minuten op plaats ongeval zijn, score is nog geen 90%). Door het sluiten

van overwegen wordt deze situatie nog verder verslechterd. De impact van het plan is dus totaal niet inzichtelijk en daarom zou u daar nu geen groen licht voor mogen geven en dit niet mogen koppelen aan het besluit met betrekking tot de randweg.

c) STEC-rapport geeft vertekend beeld over risico 's begroting gemeente

Noot: dit rapport behoorde niet bij de stukken van de RTG, heeft SNT niet kunnen lezen!

Bedrijfsmakelaar Oostendorp toonde tijdens de RTG prachtige cijfers over baten als gevolg van de randweg (bedrijven beter bereikbaar). Los van het feit of de prachtige cijfers reëel zijn, zal de gemeente eerst zelf extra moeten investeren in die bedrijventerreinen. De vraag is of dat geld begroot is? En wat brengt het de gemeente zelf echt op? Zijn er nu al bedrijven in beeld die willen uitbreiden e/o zich hier willen vestigen? Als er dan in bedrijventerreinen geïnvesteerd moet worden, doe dat dan in het strategisch beter gelegen Engelenburg i.p.v. Nijverheid/'t Belt. En hoe voorkom je het risico dat die groei in bedrijvigheid er niet komt én er wel een nutteloze, te dure randweg aangelegd wordt, die onherstelbare schade toebrengt aan woongenot, leefomgeving en natuur? Deze rekening mag u niet zomaar naar de toekomst doorschuiven.

d) WWL en Westelijke Randweg: ook hier grote financiële onzekerheden voor de gemeente.

WWL. Prorail is nog in de verkenningsfase in verband met de eventuele bijdrage voor het WWL-plan, gaven zij aan tijdens de RTG. De bijdrage van €10 mln. van hen -en de vereiste bijdrage van de gemeente daarbij- is nog onduidelijk en lang niet zeker. Vooral niet omdat het ministerie de pot voor LVO kan reduceren als de schatkist verder onder druk komt te staan door de huidige coronacrisis. En hoe zit het met de aanvullende kosten voor de gemeente als gevolg van sluiten overwegen (aanpassingen aan infrastructuur, grondaankopen, rechtszaken, schadeclaims agrariërs, verdeling kosten Prorail-Gemeente Voorst per overweg, etc)? Deze zijn nog niet inzichtelijk. Ook hier loopt de gemeente grote financiële risico 's!

Westelijke Randweg. De begroting -opgesteld door B&W- is niet reëel. Omdat de wethouder geen openheid geeft en omdat de verkeerstellingen en de veiligheidsgegevens onbetrouwbaar blijken te zijn (zie hierna), hebben we als Stichting Natuurlijk Twello een meer reële raming opgesteld. Waarom meer reëel: ze zijn gebaseerd op kentallen van de werkelijke kosten van een vergelijkbare project (randweg Voorst) en kentallen uit begrotingen andere gemeenten. De kosten zijn op prijspeil 2020 gebracht, zoals B&W dat ook zouden moeten doen. Ook hebben we de raming gebaseerd op "life cycle costing". Dit is een methode om bestuurders goed te informeren over financiële impact van grote projecten (kosten van aanleg, onderhoud en renovatie voor de totale levensduur van de infrastructuur worden inzichtelijk gemaakt). *Zie ook bijlage 1 bij deze memo (betreft sheet 6 van onze inspraak welke we hebben opgestuurd naar aanleiding van de RTG).*

Onze conclusie is dat de reële kosten voor de *aanleg* van het project eerder meer dan minder zijn dan de door ons berekende €26,3 mln. Hierdoor moet de wethouder nog minimaal €11,3 mln. zoeken (en geen €2 mln. tot €3 mln. zoals nu steeds beweerd wordt door hem). Ook de rijksbijdrage gekoppeld aan het WWL programma is nog niet hard.

Daarnaast wordt de *exploitatiebegroting* van de gemeente **jaarlijks met €380.000** belast voor onderhoud van de nieuwe infrastructuur. Is de begroting van de gemeente Voorst hier op berekend?

En dan heeft de wethouder ook nog **€500.000** buiten beschouwing gelaten in verband met **aansluiting Molendwarsstraat**. Wat heeft de wethouder nog meer "buiten beschouwing" gelaten?

En verder zijn de kosten voor **grondaankopen, onteigeningen, schadeclaims, projectmanagement, ambtenaren, kosten andere noodzakelijke maatregelen als gevolg van de aanleg nog niet eens mee begroot.**

En hoe zit het met de kosten voor de aanpassingen aan de wegen in verband met het WWL-plan en de verdeling van kosten bij aanpassing overwegen?

N.B.: Vrijdag 15 januari jl. was op Radio 2 te horen dat 8 van de 10 gemeentes in de financiële problemen dreigt te komen als gevolg van de corona-crisis. Wat als de gemeente Voorst daar ook bij hoort?

Overall-conclusie: de financiële risico 's voor de gemeente Voorst en haar burgers zijn te groot om het WWL-plan en de Westelijke Randweg in uitvoering te nemen.

2 Ondeugdelijke informatie over verkeersmodellen en veiligheid

Tijdens de RTG hebben we slechts kort kunnen aangeven dat de gegevens waarmee B&W het raadsvoorstel heeft geschreven en onderbouwd niet correct zijn. Dat kunnen wij aantonen (dit keer wat meer uitgebreid, om u een goed en volledig beeld te geven hierover).

- a) de verkeersprognoses uit MER 2012 (op basis waarvan de keuze is gemaakt met de randweg door te gaan) kloppen niet. Zie onderstaande tabel (in aantallen voertuigen per etmaal).

Straatnaam	MER 2012 Voorspellingen 2020 (variant zonder randweg, in voertuigen per etmaal)	Werkelijke cijfers 2019 (cijfers RTG-stukken 11-1-2021, in voertuigen per etmaal)	Toelichting
Molenstraat	7.700	5.500	
Zuiderlaan	6.250	3.700	
lordensweg	14.500	6.300	Let op: aanleg westelijke randweg vermindert dit met slechts 700 voertuigen (= -11%).
Rijkstraatweg	10.500	7.350	

Noot: de werkelijke aantallen vervoersbewegingen komen uit de RTG-stukken van 11-1-2021.

- b) de (subjectief ervaren) onveiligheid in Twello -zoals in 2012 is gesteld- blijkt niet uit de cijfers.

Zij geven aan dat er (gelukkig!) sporadisch zware ongevallen zijn in de gemeente. Zie de cijfers die de heer Kasemir uit Twello memoreerde tijdens de RTG (inmiddels bij u in bezit).

De verkeerskundig ambtenaar van Voorst heeft 29 januari 2020 ook aangeven dat de gemeente trots is op de verkeersveiligheid in de gemeente. Wel zien we dat aan de oostkant van Twello de lordensweg druk is: aanleg randweg aan de westkant van Twello biedt nauwelijks soelaas. Andere oplossingen zijn kosteneffectiever!

Conclusie: alle beslissingen over de randweg zijn tot nu toe genomen op basis van ondeugdelijke informatie m.b.t. verkeer en verkeersveiligheid. Het wordt dat dit stopt en dat er gerichte oplossingen gaan komen voor de echte problemen, zoals toenemende drukte in Oost (zie ook hierna).

3. Onherstelbare aantasting van beschermde natuur en klimaat (goed rentmeesterschap).

De randweg gaat dwars door de ecologische hoofdstructuur van de provincie Gelderland. Daarmee wordt een stuk beschermd natuur van landgoed 't Hartelaer vernietigd. Dat valt niet meer terug te draaien en te compenseren. Dat moet u toch ook inzien. Bovendien: de bestemming 'natuur' mag pas worden gewijzigd als er geen alternatief is. En: die is er wel, omdat er geen noodzaak is voor de randweg. We lasen in de Stentor dat de eigenaren en pachters op 't Hartelaer faliekant tegen de aanleg van de randweg zijn. Daar staat de SNT achter! In dat kader verwijzen we u naar een link naar de site van de rentmeester van 't Hartelaer: zie ook www.witterentmeestersenmakelaars.nl/artikelen/. Naam artikel: koehandel om spoortunnel landgoed 't Hartelaer leidt tot grote onvrede onder burgers gemeente voorst.

Is de aanleg van een randweg met veel vrachtverkeer -met bijbehorende **stikstofuitstoot** en geluidhinder in deze tijd te verdedigen? En dat op een van de landgoederen die heeft bijgedragen om Twello het groenste dorp van Europa te maken. Vooral in deze tijd, waarin bescherming van de -naar achter hollende- natuur een steeds belangrijkere rol speelt?

De Stichting Natuurlijk Twello heeft altijd al aangegeven: *faseer industrieterrein Nijverheid uit en verplaats het naar de Engelenburg*, zodat in ieder geval het zware vrachtverkeer niet meer in de bebouwde kom van Twello hoeft te zijn. *Creëer een mooie woonwijk op Nijverheid, met plek voor betaalbare woningen voor jong en oud*. Dit past in het groenste dorp van Europa en is meer toekomstgericht!

Belangrijk in deze is ook het recente advies van de Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur voor overheden (in het kader van de impact van de Covid19-maatregelen: het woon-werk-verkeer structureel verminderen): “Overheden, leg geen asfalt meer aan tenzij het echt niet anders kan. Kies voor slimme, duurzame mobiliteit”.

Conclusie: in bovenstaand beeld van vandaag en morgen past de aanleg van een randweg (waarvan de noodzaak niet is aangetoond en het nut omstreden is) dwars door beschermd natuurgebied niet!

4. Verkeersproblematiek Twello-oost.

Aanleg van de westelijke randweg lost de (verkeers)veiligheidsproblemen in het oosten van Twello en op de lordensweg echt niet op. De verkeersafname is minimaal (zie cijfers in tabel hiervoor). En daarnaast: de verkeersmodellen laten zien dat de randweg een aanzuigende werking heeft op het verkeer in en rond Twello, dat veroorzaakt weer nieuwe problemen. Wij hebben altijd oog gehad voor de situatie aan de oostkant van Twello. Een rotonde bij de Zuiderlaan en extra veiligheidsmaatregelen bij basisschool de Wingerd (goede oversteekplaatsen en fietsstraten) zijn naar ons inzicht goede alternatieve opties om de veiligheid van lordensweg te vergroten zonder een randweg aan te hoeven leggen. Daar kan de €1,5 mln. voor worden ingezet die de gemeente voor verkeersveiligheids-maatregelen heeft gereserveerd.

Conclusie: een randweg aan de westkant van Twello lost de verkeersveiligheidsproblemen aan de oostkant van Twello niet op. Maatwerk ter plekke is wel nodig en zijn kosten-effectiever.

Eindconclusie

Aanleg van een westelijke randweg die niet noodzakelijk is en waarvan het nut omstreden, met de eventuele combinatie met het WWL-plan, zijn schadelijke plannen. Zij zijn niet meer van deze tijd, hebben geen draagvlak, veroorzaken onherstelbare schade aan beschermde natuur en brengen daardoor de gemeente, de natuur en haar burgers – door de financiële risico 's - in grote problemen. Verkeersveiligheidsproblemen welke er zijn in Twello, kunnen door maatregelen ter plekke veel kosten-effectiever worden opgelost. Het geld dat wordt uitgespaard kan eventueel -als de begroting het toelaat- worden besteed aan bijvoorbeeld woningbouw (o.a. voor de jeugd en ouderen), verplaatsen/uitfaseren bedrijventerreinen en andere duurzame en meer toekomstgerichte maatregelen.

Grote en ingewikkelde dossiers als een westelijke randweg en het WWL moeten integraal worden afgewogen en worden gedragen door grote meerderheid van de burgers en de politiek. En dat is nu niet het geval, is ons beeld naar aanleiding ook van de RTG. Besluiten nemen op ingewikkelde dossiers zonder dat alle kanten van de zaak goed en integraal zijn afgewogen, leiden tot problemen (dat zien we ook recent bij een aantal grote landelijke dossiers).

Het mag u duidelijk zijn: wij adviseren u de plannen rondom de aanleg van de randweg los te koppelen van de huidige WWL en het plan voor de randweg per direct stop te zetten en van tafel te halen!

Wij wensen u veel wijsheid toe in uw afwegingen ter voorbereiding op de raadsvergadering en verwachten dat u -alles overwegende- maar één conclusie kan trekken, nl de westelijke randweg kan en mag geen doorgang vinden.

Voor eventuele vragen weet u ons te vinden.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van de Stichting Natuurlijk Twello, namens meer dan 150 huishoudens.

Oscar Roelofs, Koos Kasemir, Theo Timmermans

Randweg en (on)betrouwbare cijfers



- **Onze stelling:** Cijfers raming projectkosten zijn niet betrouwbaar.
- Onze raming is gebaseerd op de totale life cycle costing (= kosten voor totale levensduur: aanleg, onderhoud renovatie/vervanging). Prijspeil 2020!
- Dit is gebruikelijk bij beslissingen over grote infrastructurele werken, om de bestuurders goed in te lichten over de impact van hun beslissing.
- En dan zijn kosten van rechtzaken, grond-onteygening en tegenvallers nog niet eens meegenomen.
- En er wordt een groot voorschot genomen op toekomstige begrotingen zonder dat dekking geregeld is.
- **Onze conclusie: de wethouder zoekt nog minimaal €11.335.000 (16.335.000 - 5.000.000) en GEEN €2.000.000!**

I. Totale kosten aanleg project (1)	Bedragen in €
Kosten grond- en asfalteringswerkzaamheden	8.500.000
Kosten spoortunnel	14.000.000
Kosten aanleg rotonde Rijkstraatweg	400.000
Totaal (excl grondaankopen)	22.900.000
Totaal na prijspeil van 2015 -> 2021: stijging 15%	26.335.000
Kosten voor gemeente na bijdrage Prorail (€10.000.000)	16.335.000

Op basis van berekeningen over de levensduur van de randweg Twello

II. Onderhoudskosten assets (1)	Bedragen in €
Klein onderhoud asfalt (per jaar): 9.750 m ² x €4,3 =	41.925
Groot onderhoud asfalt (omgerekend per jaar) 9.750 m ² x € 5,1	49.745
Klein onderhoud spoortunnel (kosten per jaar).	140.000
Groot onderhoud tunnel (omgerekend per jaar)	150.000
Kosten gemeente onderhoud (omgerekend per jaar)	381.670

m² randweg = 1.300 meter x 7,5 meter = 9.750 m². Kwantiteit achv. beheersplan wegen vergelijkbare gemeente

III. En na einde levensduur overca. 40 jaar volgt minimaal eenzelfde investering	> 26 mln
---	--------------------