

Provincie Gelderland
t.a.v. mevr. C. Bieze,
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

c.c. mevr. J. Meijers, mevr. B. Schouten, dhr. M. Augustijn

Twello, 15 mei 2017

Betreft: Bezwaar bewoners tegen randweg Twello

Geachte mevrouw Bieze,

Zoals u wellicht bekend, wil de gemeente Voorst 19 juni 2017 een besluit nemen over een westelijke randweg rond Twello. Deze weg zou mede gefinancierd moeten worden door de provincie Gelderland. Om die reden richten wij ons tot u.

Over dit voorgenomen besluit maken wij ons ernstig zorgen. Wij menen dat het besluit ondoelmatig, onvolledig, onzorgvuldig, onrechtvaardig én financieel onverantwoord is. Wij maken daarom ernstig bezwaar tegen de plannen en zijn bereid dit tot aan de Raad van State toe aan te vechten. De belangrijkste redenen voor onze zorg lichten wij graag in deze brief kort toe. In de bijlagen zijn meer uitgebreide verantwoording en toelichtingen opgenomen, zoals wij die ook in eerdere stadia geadresseerd hebben bij de gemeente Voorst. Onze belangrijkste bezwaren samengevat luiden:

Noodzaak niet aanwezig: geen oplossend vermogen

Volgens de gemeente is de belangrijkste motivatie voor de westelijke randweg de verkeersonveiligheid in heel Twello. Echter de huidige verkeersongevallen-statistieken geven geen aanleiding hiervoor. De kwalitatieve analyse uit het rapport Verkeersveilig en Leefbaar Twello¹ laat zien dat er slechts een zeer gering effect voor de verkeersveiligheid valt te verwachten met een westelijke randweg, en daarmee dus **geen noodzaak**.

Logisch ook omdat op een van de veronderstelde knelpunten, de Molenstraat, het immers 90% bestemmingsverkeer betreft, dat ook met een randweg altijd daar op terug komt. N.B. De (verwachte) intensiteit van Molenstraat blijft binnen de eigen GVVP-norm van de gemeente. Dus ook hier is geen noodzaak.

Het andere grote knelpunt, de drukke H.W. Iordensweg, wordt volgens dat zelfde rapport nauwelijks ontlast door de komst van de randweg, nl. er zouden slechts 700 van de 14.400 motorvoertuigen van de H.W. Iordensweg afgaan.

Er ontstaan aanvullend nieuwe knelpunten, die een tegengesteld effect bewerkstellingen, welke in het genoemde rapport onvoldoende tot niet zijn meegenomen. Wij noemen de aanzuigende werking van verkeer vanaf Apeldoorn/A50-afslag Vaassen/Terwolde-Bekendijk, de ontsluiting van de randweg

¹ Dit rapport Een verkeersveilig en leefbaar Twello is in november 2016 opgeleverd en in opdracht van de gemeente Voorst door DHV Royal Haskoning uitgevoerd. Feitelijk betreft dit rapport een summiere en daarmee onvoldoende actualisatie van de verouderde MER uit 2012.

via de Molendwarstraat en omliggende straten van het bovengenoemde bestemmingsverkeer en vrachtverkeer vanaf Nijverheid/'t Belt.

Niet passend in provinciaal beleid

De voorgenomen randweg past niet in het provinciaal beleid en in het beleid van de Cleantech Regio (i.e. regio Stedendriehoek). Dit is erop gericht het verkeer te bundelen op de A1 en bedrijvigheid te ontwikkelen direct langs de A1. De provinciale weg Deventer – Twello – Apeldoorn (N344) wordt om die reden in functie vermindert. De randweg versterkt juist weer deze functie en trekt oneigenlijk verkeer via de provinciale weg naar Teuge en Apeldoorn, onder meer vanaf de A50-afslag Vaassen/Terwolde-Bekendijk, dat anders een route via de A50/A1 zou volgen.

Ook streeft de Provincie naar duurzame, waardevast en vitale bedrijfstreinen dicht langs de A1. Deze randweg is met name bedoeld om vrachtverkeer vanaf het verouderd bedrijventerrein Nijverheid/'t Belt te ontsluiten en past daarmee volstrekt niet in de provinciale toekomstvisie.

De investering is niet toekomst-vast

Het bedrijventerrein Nijverheid/'t Belt betreft een verouderd terrein, loopt terug qua bedrijvigheid en kan niet meer als vitaal gekwalificeerd worden. Logisch dat de eigen toekomstvisie van de gemeente Voorst is beschreven dat dit terrein herstructurering behoeft, gericht op de ontwikkeling van woningbouw op termijn in de Spoorzone en het uitplaatsen van bedrijvigheid richting de A1, bijvoorbeeld de Engelenburg. De ontwikkeling van dit bedrijventerrein loopt sterk achter en biedt meer dan voldoende nu nog braakliggende kavels. Investeren hierin past geheel in het provinciale beleid, in tegenstelling tot de investering in de randweg.

Het ontbreken van harde, actuele cijfers en het gegoochel met een achterhaald verkeersmodel

In het eerder aangehaalde rapport¹ laat de gemeente op geen enkele wijze zien wat de verwachte verkeersintensiteit is van de nieuwe (westelijke) randweg. Volgens onze berekeningen a.d.h.v. door de gemeente opgehoeste gegevens is de verwachte intensiteit zo'n 9.000 voertuigen, waarvan ruim 2.000 afkomstig van nieuw, aanzuigend verkeer. En van de resterende 7.000 voertuigen is minder dan 10% vrachtverkeer. En 90% van dit verkeer blijft bestemmingsverkeer, met bestemming op of rondom de Molenstraat. Een 30 miljoen kostende randweg is dan wel een erg dure en niet kosten-effectieve oplossing. Het verbaast ons dan ook niet dat de gemeente geen harde prognose durft af te geven voor de randweg, want er is dus geen harde, feitelijke onderbouwing beschikbaar voor zo'n investering. En tegelijkertijd is dit onacceptabel in het licht van zo'n grote, ingrijpende investering.

En de werkelijkheid is nog erger: De in het bovengenoemde rapport opgenomen prognoses zijn gebaseerd op verouderde gegevens en doorberekend met een achterhaald verkeersmodel, daterende uit begin jaren 2000, dat nog uitgaat van het inmiddels sterk achterhaalde EC-scenario. Hierdoor zitten er onverklaarbare trendbreuken in de prognoses, waar de gemeente 'gewoon' over heen stapt. In bijlage 4 laten wij zien hoe de gemeente hiermee aan het goochelen is gegaan. De door de gemeente gehanteerde prognoses over toename van verwachte verkeersintensiteiten vallen hierdoor structureel te hoog uit. Dit vinden wij onacceptabel.

Het MER uit 2012 is verouderd, onvolledig en actualisatie noodzakelijk

Het genoemde rapport¹ baseert zich grotendeels op de MER uit 2012. Een aantal actuele, blijvende veranderingen en aspecten zijn daardoor niet meegenomen, te weten:

- De westelijke randweg Twello is bedoeld om het vrachtverkeer van het bedrijventerrein Nijverheid/'t Belt te ontsluiten en verkeer, waaronder vrachtverkeer, van de Molenweg Molenstraat af te leiden. Echter gerichte tellingen naar Herkomst, Bestemming en Type Voertuig zijn nooit uitgevoerd. En het effect van de randweg op de toename van verkeersintensiteit op de Molendwarstraat en omliggende straten is op geen enkele manier in kaart gebracht en meegewogen. Dit, terwijl de gemeente juist nu, voorjaar 2017, deze straten aan het herinrichten en afwaarderen is naar een 30 kilometer-zone.

- Vliegbewegingen Teuge: De in de MER 2012 gehanteerde aantal vliegbewegingen zijn niet juist meegenomen. Het thans geldende luchtvaartbesluit spreekt over het dubbele aantal. De conclusies uit de MER van 2012 zijn op dit punt niet meer houdbaar.
- Gestapelde milieu- en leefbaarheidsoverlast: De opeenstapeling in dit gebied van geluids-, trilling- en fijnstofoverlast van vlieg-, spoor- en wegverkeer wordt op geen enkele manier meegenomen en gewogen in de rapportages.
- Verplaatsing scholen: Een grote middelbaar school, het Veluws College, is verhuisd naar het centrum van Twello, waardoor daar juist het fietsverkeer toeneemt en daarmee mogelijk de verkeersonveiligheid en dit juist afneemt op de Molenstraat. Ook ontstaat in het centrum een nieuwe, gefuseerde brede basisschool, wat ook de nodige impact heeft op het fietsverkeer en de verkeersveiligheid. Deze blijvende effecten zijn tot nu toe in geen enkele rapportage meegenomen. En de gemeente heeft hiervoor ook geen aanvullend beleid ontwikkeld, laat staan maatregelen getroffen.

Ook is t.o.v. de MER 2012 de doelstelling aangepast, waarbij de nadruk nu is komen te liggen op de verkeersveiligheid, en dan wel van heel Twello. De MER uit 2012 bekijkt dit aspect slechts in beperkte mate. In alle actuele verkeersvisies staat de fiets centraal, ook in die van de Cleantech Regio en de Provincie. Vreemd dat de gemeente Voorst hier zelf helemaal aan voorbij gaat. Hiermee laat de gemeente, ook in het kader van duurzaamheid, milieu en leefbaarheid grote kansen en geschikte kosteneffectieve alternatieven liggen. Zo zou het gevoel van verkeersonveiligheid op de Molenstraat door combinatie van vrachtverkeer- en fietsverkeer ook sterk verminderd kunnen worden door het fietsverkeer anders te leiden. Dat dit bijvoorbeeld op geen enkele wijze serieus is onderzocht en meegewogen i.r.t. zo'n dure investering in een randweg, vinden wij in deze tijd onacceptabel en een gemiste kans. Zeker ook omdat de veronderstelde verkeersonveiligheid binnen Twello (gelukkig maar- we leven dus is een relatief veilige gemeente!) niet onomstotelijk vast staat: er zijn knelpunten, en die moeten en kunnen aangepakt worden, maar een randweg doet dat niet tot nauwelijks, zo is door de gemeente zelf aangetoond. Dit maakt volgens ons een nieuwe MER absoluut noodzakelijk. En hierin worden wij nog gesterkt door recente jurisprudentie².

Omgevingswet: leefbaarheid bewoners, natuur en milieu

In een dergelijke actualisering zou ons inziens integraal, conform de vereisten van de nieuwe Omgevingswet, naar de materie moeten worden gekeken. De beperkte wijze van kijken naar onherroepelijke schade naar natuur en milieu door de randweg, past ons inziens niet meer in deze tijd van global warming en streven naar duurzaamheid. Een geldverslindende en zo'n ingrijpende investering dient dan onomstotelijk vast te staan. En dat doet het niet!.

Het lijkt ons namelijk volkomen verdedigbaar naast investeren in fietsverkeer om als alternatief voor de westelijke randweg, de herstructurering van het bedrijventerrein Nijverheid/'t Belt te willen versnellen, of in elk geval minimaal de grootste vervuiler, i.e. Horesca/Lieferink als eerste te verplaatsen. Hiermee zou het conflict tussen vrachtverkeer en fiets verkeer immers minstens zo goed kunnen worden opgelost en blijft een landschappelijk fraai gedeelte van de gemeente Voorst bespaard. Wij zijn als bewoners ten zeerste bereid dit alternatief verder uit te laten werken.

Kosten (te) laag ingeschat, financiële dekking ontbreekt

Er is nog geen enkele financiële dekking voor het plan dat samen liefst 30 miljoen mag kosten, al spreekt gemeente Voorst nu alleen over een uiterst minimale variant voor slechts 15 miljoen euro

² Op grond van artikel 7.36a, onder b, van de Wet milieubeheer (Wm) neemt het bevoegd gezag een besluit niet, indien de gegevens die in het MER zijn opgenomen redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd. Hieruit vloeit voort dat een MER onder andere actueel moet zijn. Een MER wordt niet als 'verouderd' bestempeld louter door tijdsverloop (ABRvS 1 september 2010, nr. 200907893/1/M2). Van belang is of er sprake is van een aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden ten opzichte van de omstandigheden waarvan bij het maken van het MER is uitgegaan (ABRvS 19 december 2007, nr. 200603203/1, r.o. 2.5; [nadruk toegevoegd; TR]).

(dat verre van realistisch is, zie hiervoor onze tegenbegroting in bijlage 3). Een realistischere raming van 30 miljoen is voor het relatief lage verwachte gebruik van de randweg (zie boven) extreem duur. Zeker als dit doorgerekend wordt naar de verwachte kosten per auto! Naast een bijdrage van de gemeente zou het investeringsbedrag mede door Prorail en de Provincie Gelderland moeten worden opgebracht. De hoge kosten komen voort uit een ongelijkvloerse kruising met het spoor. Prorail heeft geen enkel belang hierbij, omdat de bestaande overwegen open blijven. Desondanks rekent de gemeente op een substantiële bijdrage vanuit ProRail. Wij zien op basis van eerder genoemde argumenten ook geen enkel belang vanuit de provincie. De financiële dekking is dus uiterst onzeker en daarmee ook de aanslag op de gemeentefinanciën. Wij vinden getuigen van onverantwoord bestuur door eerst een besluit te forceren op gemeentelijk niveau, zonder een deugdelijke financiële dekking geborgd te hebben.

Procedure onzorgvuldig en onrechtvaardig

De hele procedure, zoals deze is doorlopen door de gemeente Voorst, is uiterst onzorgvuldig. De westelijke randweg staat al decennia lang steeds om de zoveel jaar op de politieke agenda met wisselende argumenten en is telkens weer opnieuw afgeserveerd vanwege het ontbreken van voldoende nut en noodzaak. Dat het nu ook weer op de agenda is gezet op basis van onvolledige, onzorgvuldige, verouderde voorstellen, maakt dat 't er alle schijn van heeft dat hier politiek bedreven wordt over de ruggen van de burger heen.

Wij worden direct in onze belangen geschaad door de aantasting van onze directe woonomgeving en de toename van verkeersonveiligheid in onze straten, terwijl de gemeente juist deze effecten compleet negeert in haar eigen rapportages, maar wel stelt dat het om de verbetering van de verkeersveiligheid voor heel Twello draait. Om die reden hebben wij ons verenigd en zijn wij bereid dit voornemen tot aan de Raad van State te bestrijden. Wij rekenen echter ook op de bestuurlijke kwaliteit van de provincie Gelderland om de gemeente Voorst hier op aan te spreken.

Wij verblijven in afwachting van uw reactie

fam. Bos, fam. Kasemir, fam. Maas, fam. Roelofs, fam. Timmer en fam. Timmermans van het actiecomité www.geenrandwegtwello.nl, namens ruim 300 ernstig verontruste en verontwaardigde aangesloten bewoners

Bijlagen

1. Nadere analyse van de onvolkomenheden en tekortkomingen in het rapport
2. Inspraaknotitie Rondetafel Gesprek d.d. 27 maart 2017
3. Tegenbegroting kosten Randweg
4. Placemat met ingebrachte bezwaren
5. Impressie van de impact van de randweg in de wijk
6. WOB

Uit Onderzoeksrapport, nov 2016



Bijlage 2 Inspraaknotitie Ronde Tafel Gesprek 27 maart 2017

Inbreng namens ruim 300 buurtbewoners 't Hartelaar/Molen-dwarstraat/Omloop ++

Graag willen wij als buurtbewoners onze visie geven op de verkeersstudie "Een verkeersveilig en leefbaar Twello", de informatie-avond, gegeven door de Gemeente Voorst en de "Nadere uitleg" d.d. 16 maart 2017. Daarvoor hebben wij een placemat gemaakt met onze opmerkingen en daarbij krijgt u een bril voor een heldere blik ! Een aantal punten willen wij in het bijzonder nog even voor het voetlicht brengen;



Hoe is de randweg politiek weer op de agenda gekomen?

Na een meer dan duidelijk NEE door de Gemeenteraad in 2013, is door de wethouder Verkeer en Vervoer van Gemeente Belangen onder het mom van een verkeersveilig Twello zijn politieke stokpaardje weer op de agenda gezet. Wat is er nu veranderd t.o.v. 2013 om deze randweg opnieuw te agenderen ? Oude rapporten zijn weer opgepoetst als de actuele waarheid. Wij kunnen niet anders dan constateren dat het (stok)oude wijn in nieuwe zakken is. In het coalitieprogramma van 17 april 2014 wordt o.a. gesproken over en dan citeer ik;

- het voorkomen van financiële tekorten;
- de coalitie ziet het als haar zware verantwoordelijkheid om toe te zien op leefbaarheid en welzijn. Dus beperking van geluidsoverlast blijft een belangrijk aandachtspunt.

Daarnaast in het hoofdstuk verkeersveiligheid;

- kernwoorden als onafhankelijk onderzoek, gedetailleerd inzicht in herkomsten, bestemmingen, voertuigtypen, echte waarnemingen en niet op modelonderzoek en geen onaanvaardbare meetbare toename van sluipverkeer.

Daar gaat het in relatie tot deze verkeersstudie al faliekant mis ! Veel zaken zijn niet onderzocht in het voorliggende rapport ofwel de coalitie komt haar eigen programma niet na.

Het onvolledige en niet deugdelijke rapport !

Op 20 februari j.l. hebben wij met 16 kanttekeningen al gereageerd op het rapport. De gemeente heeft hier pas op 16 maart op gereageerd maar geeft feitelijk geen antwoorden, maar herhaalt enkel oude standpunten. Een korte opsomming;

- **De randweg is geen oplossing voor de H.W. Iordensweg;** Het rapport wordt gebracht als een overzicht van de totale verkeersproblematiek van Twello; dan is het oplossend vermogen van de randweg een druppel op de gloeiende plaat met een afname van 700 bewegingen op de H.W. Iordensweg ofwel slechts 5% van de 14.500 bewegingen. En dit terwijl Twello Oost alleen nog

maar gaat uitbreiden de komende jaren en de problematiek daar niet eens verder behandeld wordt.

- **De randweg is geen oplossing voor de Molenstraat;** Er wordt volop gegooid met getallen, maar nergens in het rapport wordt, zeer bewust, de belasting van de randweg benoemd. Nergens staat hoe hoog de verkeersintensiteit van de randweg wordt; dit bevreedt ons zeer! Voor welk aantal bewegingen wordt zoveel geld uitgegeven?
- Het oplossend vermogen voor de Molenstraat is beperkt, maar de aanzuigende werking van sluipverkeer is groot; straks is een aanzienlijk deel van het verkeer op de randweg doorgangsverkeer. Momenteel is dit slechts 8 tot 10% van de verkeersintensiteit op de Molenstraat ofwel 500 bewegingen. De Gemeente doet de aanzuigende werking, van 1500 tot 2000 bewegingen af met het feit dat dit slechts 5% van het totale verkeer in geheel Twello is; in onze ogen moet er geen aanzuigende werking gestimuleerd worden, maar juist nog verder beperken, conform het provinciaal beleid.
- **Bestemmingsverkeer op de Molenstraat;** Het rapport stelt dat ruim 90% van het verkeer op de Molenstraat bestemmingsverkeer is. Vreemd omdat er geen actuele tellingen en geen enkele duidelijkheid van herkomst en bestemming is. Maar bestemmingsverkeer heeft de eigenschap niet weg te gaan omdat men daar woont of werkt! Ofwel de randweg lost dit niet op, erger nog de randweg gaat weer nieuwe problemen creëren in wijk Molenveld. Breng daarom eerst herkomst en bestemming inclusief voertuigtype in beeld!
- **Aansluiting Randweg – Molendwarsstraat;** In het rapport is de aansluiting op het eind van de Molendwarsstraat bewust niet benoemd. Met name het vrachtverkeer voor de Nijverheid, maar ook bestemmingsverkeer voor het gebied rond de Molenstraat gaat straks haar weg zoeken door de Molendwarsstraat en de gehele wijk Molenveld. Dit terwijl deze hele wijk getransformeerd wordt tot 30 km gebied. De Gemeente noemt slecht 1350 bewegingen; waar blijven dan al die andere voertuigen van de 90% belasting bestemmingsverkeer op de Molenstraat.
- **De druk op de Molenstraat nam toch af met 4800 bewegingen?** Of de belasting van de Molendwarsstraat klopt niet of de afname Molenstraat klopt niet, want verkeer komt via de Molendwarsstraat alsnog op de Molenstraat terecht. Ook hier scheidt het rapport geen enkele duidelijkheid.



- **Vrachtverkeer op de Molendwarsstraat;** Daarbij komt nog dat de Gemeente al het vrachtverkeer (500 tot 600 bewegingen per dag) voor de Nijverheid door de Molendwarsstraat wil persen; de weg is dermate smal dat 2 vrachtauto's elkaar niet kunnen passeren. Dit is toch

geen oplossend vermogen, maar botweg het probleem in een woonwijk neerleggen, waarbij daar de leefbaarheid verloren gaat !

De leefbaarheid!

Natuurschoon en Landgoed; De wijk Molenveld ligt tegen het landgoed 't Hartelaer aan en wordt heel veel gebruikt door wandelaars. Het Landgoed wordt straks bruto doorsneden door een randweg. Ook wordt de natuurlijke omgeving van allerlei dieren op het Landgoed verstoord. Denk hierbij aan de vleermuizen, uiltjes, de vele spechten, maar ook ijsvogels.



Cumulatie van geluid; De wijk Molenveld heeft al te maken met de overlast van het vliegverkeer van Luchthaven Teuge en het spoor. De belasting van Teuge kan groeien tot 450 vliegbewegingen per dag en het spoor heeft nu al ruim 180 bewegingen per dag. Daar komt straks nog de randweg bij! Wij kunnen niet anders stellen dat de leefbaarheid in het westelijke deel van de wijk Molenveld en 't Hartelaer dan volledig weg is. De bewoners worden van alle zijden volledig ingepakt door geluid. Het is volgens de Gemeente niet mogelijk om al deze geluidsbelasting samen te voegen tot een totaal belasting. Uiterst vreemd, maar dat het onbewoonbaar wordt is wel duidelijk. Waarom kan vliegveld Teuge wel in het kader van de MER geluidsmetingen doen ? En waarom worden deze niet meegenomen? Daarnaast geven deze hinderbronnen ook nog het nodige fijnstof en trillingen.

De Visie en juridische basis!

Provinciaal beleid; De provincie heeft een regionale verkeersvisie en beleid opgesteld. Haar visie staat haaks op die van de Gemeente ; afwaarderen N-wegen zoals de Deventerstraat/Rijksstraatweg middels rotonden e.d. en verbeteren van o.a. de A1. De gemeente gaat nu via de n-weg een aanzuigende werking creëren tussen Apeldoorn en de A1, maar ook de A50 (Vaassen) en de A1. Wij kunnen ons niet voorstellen dat bijvoorbeeld de bewoners van Teuge, maar ook van bijvoorbeeld de Bekendijk hier op zitten te wachten. Kort gezegd; de Gemeente passeert volledig de visie van de

provincie. Daarbij komt nog dat de provincie en regio insteken op concentratie en het stimuleren van bedrijventerreinen naast de A1 en juist niet in woonkernen.

Omgevingsvisie; Daarnaast is het niet in lijn met de omgevingsvisie; integrale afweging op aspecten als natuur, milieu, infrastructuur, leefomgeving, bereikbaarheid en economie ontbreken. Kort gezegd het vestigingsklimaat, milieu en woonomgeving wordt ernstig aangetast en dit is niet onderzocht.

MER; Door de Gemeente wordt telkens rugdekking gezocht achter de MER-studie en adviezen van 2012. Door nieuwe ontwikkelingen en herberekende verkeersintensiteiten is deze rapportage achterhaald. Volgens telefonische opgave van de juridische afdeling van de MER-commissie is zoals nu blijkt met het verkeerd aantal vliegbewegingen van luchthaven Teuge rekening gehouden. In het rapport wordt gesproken over 78.000 bewegingen, hetgeen op het moment van uitbrengen van het rapport al reeds in het luchthavenbesluit vastgesteld was op 160.000. Wij zullen dan ook alles in het werk stellen om dit op een juiste wijze te laten meewegen in een mogelijk nieuw op te stellen MER-rapportage!

Tunnelvisie; Hieruit blijkt dus ook maar weer dat er vanuit de Gemeente, maar ook vanuit RoyalHaskoningDHV met de bekende oogkleppen op is gewerkt en met een heel slecht woord gesproken kan worden van "tunnelvisie". Het gaat er niet meer om of de randweg er wel of niet moet komen, alleen hoe kunnen wij deze droom van enkele ambtenaren en wethouder verkopen aan de burgers en dus aan de betalers van de tunnel en de randweg.

Het geld !

Dit bruggetje brengt ons op het misschien wel meest opvallende punt van deze gehele discussie; het geld !

In onze kanttekeningen stellen wij dat de weg inclusief alle bijkomende kosten 30 miljoen gaat kosten. De gemeente is van mening dat dit voor de helft goedkoper kan, terwijl de tunnel alleen al € 14 miljoen gaat kosten, zo leert navraag bij Prorail.

Gelukkig hadden wij de dossiers van de vorige ronde nog op zolder staan en daar staat in de studie Nut en Noodzaak Westelijke Randweg Twello actualisatie 2009 op pagina 34 al een investeringsraming van 20 miljoen hetgeen later al bleek dat dit alleen nog maar de aanleg was en geen aankoop, planschade, herinrichting omgeving en inzet van ambtenaren en adviseurs; uiteindelijk dus ruim 30 miljoen. Hoe grappig ook, de gemeente is haar oude opgaven vergeten!

De gemeente heeft blijkbaar nog een paar VVV bonnen in kas omdat deze weg volgens de SSK-raming ofwel politieke dikke duim methode volgens de wethouder in De Stentor nu nog maar 13 miljoen kost; inmiddels is dat alvast maar bijgesteld tot 15 miljoen exclusief btw. Wij gaan ervan uit dat de gemeente ook begrepen heeft dat de crisis voorbij is en het prijspeil thans zeer snel stijgt. Wij gaan er dan ook vanuit dat er voordat er überhaupt iets besloten kan worden eerst inzage gegeven wordt aan de fracties, maar ook aan de burgers van de gemeente Voorst wat de werkelijke kosten gaan worden. Bij deze vragen wij dan ook op basis van de Wet Openbaarheid Bestuur inzage in alle, dus niet alleen financiële, stukken rond deze randweg en de verkeersstudie.

De wethouder stelt dat de Gemeente slechts 1/3 deel ofwel € 5 miljoen wil betalen, waarbij resterende bijdragen van Prorail en Provincie moeten komen. Deze bijdrages zijn zeer onzeker!

De provincie zet juist in op effectieve ontsluiting van de snelwegen terwijl de Gemeente inzet op het toevoegen van meer asfalt. En hiermee zelfs een aanzuigende werking van verkeer creëert, hetgeen haaks staat op het beleid van de Provincie.

Daarnaast heeft Prorail de eerdere toezegging ondertussen ingetrokken en heeft er momenteel geen geld voor en geen of maar een zeer beperkt belang bij Twello.

Het lijkt dus sterk op burger- en kiezersbedrog om deze forse investering op deze dermate slecht onderbouwde wijze te trachten te legaliseren !



Oplossingen!

Zelfs conform de wethouder is er geen aantoonbare noodzaak, maar is herinrichting van de bestaande infra wenselijk. Laat nu eerst een ander verkeersbureau met een open vizier kijken naar het nut, maar zeker naar oplossingen voor geheel Twello !

Wij doen daarbij de volgende suggesties;

- De vitaliteit en bedrijvigheid van Nijverheid en 't Belt is sterk achteruit gegaan. Zoals nu ook de discussie over de randweg weer is opgerakeld, kan ook een nieuwe herbeoordeling plaats vinden van deze bedrijfsterreinen. Daarbij moet dan sterk gedacht worden aan verplaatsing van bedrijven met veel vrachtverkeer. Actualiseer dus de voor 2011 opgestelde visie van deze bedrijventerreinen.
- Als wethouder van o.a. verkeer, financiën en grondexploitatie kunt u binnen uw portefeuilles drie vliegen in een klap slaan ! Verplaats stapsgewijs bedrijven naar de Engelenburg en ga de vrijkomende terreinen herontwikkelen naar een woonwijk, waardoor u kosteneffectief omgaat met gemeenschapsgelden en maak gebruik van provinciale verplaatsingssubsidies .
- Voer conform eigen coalitieprogramma een actueel goed en volledig onderzoek uit naar herkomsten, bestemmingen, voertuigtypen, tellingen en sluiptverkeer. Neem hierbij ook het ontstaan van nieuwe verkeersproblematiek op de Molendwarsstraat mee en breng ook de verkeersintensiteit van de randweg in beeld.
- Werk eens een goed fietsverkeersplan uit voor geheel Twello. Dit in verband met de verhuizing van het Veluws College, maar ook voor alle gevestigde basisscholen en AOC. Misschien ligt de oplossing voor de Molenstraat, maar zeker ook voor de H.W. Iordensweg wel in het verplaatsen van fietsers op deze wegen.
- Kijk eens met onze schone en heldere bril naar de diverse knelpunten in Twello en laat daar eens door een andere partij haar visie geven. De randweg is voor de verkeersproblematiek in Twello maar een zeer beperkte oplossing.
- Denk als Gemeente ook eens na over burgerparticipatie en dan niet alleen nu aan deze Ronde Tafel! Twello is dermate groot dat wijkraden /-vertegenwoordigingen misschien wel nieuwe visies en oplossingen opleveren.



Conclusie!

Recente uitslagen in de landelijke politiek geven aan de milieu en leefomgeving van steeds groter belang wordt. Dus stop met het toevoegen van asfalt aan Twello ten koste van het milieu en natuur. Het beperkte nut weegt niet op tegen de zeer hoge kosten en de afbraak van de natuur en de leefomgeving in de wijk Molenveld/'t Hartelaar.

Baseer uw afwegingen niet op een verouderd, onjuist en onvolledig onderzoek. Ga niet mee met de tunnelvisie dat de randweg de enig juiste oplossing zal zijn voor de gehele verkeersproblematiek in Twello!



Onze standpunten zijn terug te vinden op bovenstaande website (www.geenrandwegtwello.nl) !

###

Bijlage 3 Tegenbegroting(en)

Hieronder volgt een tegenbegroting uitgaande van de minimale variant van de gemeente Voorst aangevuld met realistische aanpassingen, onder meer gebaseerd op kentallen en ervaringscijfers van de actuele rondweg in dezelfde gemeente in het dorp Voorst, waarbij de provincie Gelderland ook in belangrijke mate betrokken is.

Tegenbegroting westelijke randweg							
www.geenrandwegtwello.nl, 9 mei 2017							
omschrijving				eenheid	opmerkingen	opmerkingen 2	dorp
basis			25.000.000	€	basis bedrag rondweg Voorst zonder fietstunnel	aanname exclusief grondonteigening	Voorst
rotonde	2	400.000,00	800.000	€	kosten 2e rotonde	ervaringscijfer Provincie Gelderland	Voorst
			24.200.000	€	basisbedrag weg gecorrigeerd voor twee rotondes		Voorst
			2.300	m1	rondweg Voorst + landbouwverkeer in meter	zie rapport Provincie Gelderland	Voorst
			7,50	m1	breedte van rondweg in meter	zie rapport Provincie Gelderland	Voorst
			4,50	m1	breedte weg landbouwvoertuigen in meter	zie rapport Provincie Gelderland	Voorst
			12,00	m1	totale asfaltbreedte in meter		Voorst
			27.600	m2	totale oppervlakte asfalt in m2 (rondweg +landbouwvoertuig)		Voorst
			877	€/m2	kosten asfalt+grondwerkzaamheden per m2		Voorst
			1.300	m1	lengte westelijke randweg Twello	eigen meting, zie bronvermelding	Twello
			7,50	m1	breedte van randweg in meter	zelfde profiel rondweg Voorst	Twello
			9.750	m2	totale oppervlakte asfalt in m2		Twello
			877	€/m2	kosten gebaseerd op bovenstaande afleiding van rondweg Voorst		Twello
			8.548.913	€	kosten asfalt+grondwerkzaamheden per m2		Twello
			400.000	€	rotonde rijkstraatweg	ervaringscijfer Provincie Gelderland	Twello
			14.000.000	€	tunnel spoorweg	geschatte kostenraming ProRail	Twello
			22.948.913	€	totale infrastructuurkosten exclusief onteigening	exclusief ontsluiting Molendwarsstraat	Twello

bronvermeldingen

Alle documenten in archief Provincie Gelderland inzake aanleg rondweg N345 Voorst
<https://depot01.archiefweb.eu/archives/archiefweb/20150216091524/http://www.gelderland.nl/4/Wegen-N345-Voorst/N345-Voorst-Overzicht-documenten.html>

URL inzake document kostenindicatie
 2010-03-08_N345_tracA@keuzenotitie.pdf

URL inzake tekening rondweg Voorst
 N345-Ontwerp_westelijke%20rondweg-overzicht.pdf

lengte randweg Twello
 *gemeten vanaf Rijkstraatweg via spoorovergang langs de beek via hek Ter Riele schuin naar de aansluiting Zuiderlaan.
 Lengte ca. 1300 meter gemeten met GPS via App SportyPal op Samsung S3

Noot

De gemeente Voorst is in haar voorstel uitgegaan van een minimale variant, waarbij niet meegenomen zijn aanvullende kostenposten voor:

- Grondonteigening;
- Verbetering en optimalisatie randweg als verdiepin, aanleg geluidswal, verbetering ontsluiting Molenstraat;
- Verkeersbeperkende maatregelen HW Iordensweg
- Verkeersbeperkende maatregelen centrum Twello
- Aanvullende maatregelen t.b.v. stimulering fiets en verbeteren fietsinfrastructuur en -veiligheid
- Juridische proceskosten

Bijlage 4 Placemat

Tijdens de Rondetafelgesprek van 10 april jl. hebben wij onderstaande placemat uitgereikt aan de leden van de gemeenteraad, waarin puntsgewijs al onze tegen-argumenten gerubriceerd zijn opgenomen.



<p>Inhoudelijk onder de maat: feiten en cijfers kloppen niet</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Verkeersmodel is verouderd en achterhaald: uitkomsten zijn daarmee onjuist; tellingen 2015 onderschrijven dit 2 Verkeersintensiteiten van de straten in Twello blijven binnen het GVP, daarmee is er geen noodzaak voor een randweg 3 Overlast vliegbewegingen en spoor zijn niet meegenomen 4 Actuele ontwikkelingen zijn niet meegenomen met m.b.t. afname bedrijvigheid Belt/Nijverheid, verhuizing Veluws College, aanzuigende werking A50/Bekendijk/Apeldoorn en nieuwe verkeersproblemen Molendwarsstraat/ wijk Molenveld 	<p>Politiek Voorst is de weg kwijt</p> <p>Voorstel Randweg onder de maat</p> <p>Normaal.Doen. Voorkom een blamage van meer dan 30 miljoen!</p> <p>www.geenrandwegtwello.nl maart 2017</p>	<p>Onderzoek 'Een verkeersveilig en leefbaar Twello (nov 2016)' onder de maat: niet conform coalitieafspraken</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Gedetailleerd onderzoek Herkomst, Bestemmingen, Voertuigtypen ontbreekt 2 Recente, actuele tellingen ontbreken 3 Onderzoek naar toename hoeveelheid sluipverkeer ontbreekt 4 Aanvullend onderzoek overlast 'gestapeld geluid' (vlieg-, trein-, auto-verkeer) ontbreekt 5 Coalitie wil geen nieuwe financiële tekorten aangaan 6 Randweg staat niet in prioriteiten top 10 van de coalitie
<p>Financiële onderbouwing onder de maat</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Financiële onderbouwing ontbreekt 2 Reële verwachting kosten geen 13 mln maar > 30 mln euro 3 Bijdrage Prorail en Provincie Gelderland uiterst onzeker 4 Dit gaat burgers van Gemeente Voorst vele extra miljoenen kosten 5 Deze miljoenen gaan ten koste van zorg en andere sociaal-maatschappelijke knelpunten 6 En er is geen geld meer voor het aanpakken van de echte verkeerskundige knelpunten 		<p>Aansluiting op regionale verkeersvisie en -beleid onder de maat</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Beleid is gericht op effectieve ontsluiting A1; randweg draagt daar niet aan bij, integendeel zorgt voor extra aanzuigende werking 2 Beleid is gericht op afwaarderen niet- A1-bedrijventerreinen, zoals 't Belt/Nijverheid; randweg gaat hier geheel tegen in. 3 Beleid is gericht op om N344 af te waarderen, extra ontsluiting via randweg staat hier haaks op
<p>Aandacht voor belang Natuur, Milieu en Leefomgeving onder de maat</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Ernstige toename luchtvervuiling (door fijnstof) en geluidsoverlast 2 Onherstelbare aantasting landgoed, tevens uitloopgebied voor de wijken 3 Vernietiging natuurlijke zichtlijnen 4 Onherstelbare aantasting leefomgeving en woongenet 5 Er wordt geen recht gedaan aan het Cleantech-Imago 6 Er wordt voorbijgegaan aan waarde natuur 		<p>Aansluiting op omgevingsvisie onder de maat</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Er wordt geen rekening gehouden met een verslechterd vestigingsklimaat voor (te)veel bewoners, o.a. door verlies van natuur en milieu, door extra overlast en door daling waarde woningen. 2 integrale afweging op aspecten natuur, milieu, infrastructuur, leefomgeving, economie en bereikbaarheid ontbreekt 3 De belangen van ondernemers Molenstraat zijn onvoldoende onderzocht en meegewogen 4 Vitaliteit bedrijventerein 't Belt/Nijverheid neemt sterk af
<p>Juridische basis onder de maat</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 MER 2012 is niet meer houdbaar, vanwege achterhaald verkeersmodel en ontbreken actuele tellingen en ontwikkelingen 2 Vliegbewegingen Teuge overlapt het randweg-gebied. Het juiste aantal bewegingen (160.000) is niet meegenomen in de MER 2012 3 Gevolgde sectorale aanpak in Onderzoek 'Een verkeersveilig en leefbaar Twello (nov 2016)' is niet conform nieuwe omgevingswet 4 Langdurige, herhaalde inzet van dezelfde ambtenaren en adviesbureaus leiden aantoonbaar tot vooringenomenheid en tunnelvisie 5 Onvolledige uitvoering van het genoemde onderzoek, o.a. ontbreken gegevens over herkomst, bestemming, voertuigtype, aanzuigende werking sluipverkeer en nieuwe verkeersproblemen in de wijk Molenveld 6 Niet Raad-van-State-proof 		<p>De randweg als oplossing voor de verkeersproblematiek in Twello is onder de maat</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 De randweg is een schijnoplossing 2 De knelpunten op de HW Iardensweg worden niet echt opgelost, ook het knelpunt kruising Spoor – Molenstraat blijft intact 3 Een deel vrachtverkeer blijft op de Molenstraat 4 Volgens opgave gemeenten is meer dan 50% verkeer Molenstraat bestemmingsverkeer, dus dat blijft 5 Gerichte interventies op knelpunten zijn effectiever, zeker omdat knelpunten minder groot geworden zijn afgelopen jaren 6 Vitaliteit Nijverheid/Belt neemt af, onderzoek dit in samenhang met gerichte bedrijfsverplaatsing naar Engelenburg en haal daarmee de echte oorzaak weg

Bijlage 5 Impressie van de impact van de randweg in de wijk

Hieronder volgen een aantal foto's van het landschap nu nog zonder westelijke randweg en enkele impressie van straks met de komst van een randweg

Nu





Straks



Bijlage 6 WOB

College van B & W van de Gemeente Voorst
Postbus 9000
7390 HA Twello

Aangetekend verzonden

Op voorhand per mail: gemeente@voorst.nl

Datum: 9 mei 2017

Betreft: Wob-verzoek inzake westelijke randweg Twello

Geachte college, geachte heer, mevrouw,

Middels dit schrijven verzoeken wij u ons als belanghebbende inwoners van de gemeente Voorst om alle interne en externe informatie ter zake van de studie "Een verkeersveilig en leefbaar Twello" in zijn algemeenheid, maar met name alle beschikbare correspondentie en onderbouwing inzake de Westelijke randweg Twello in de periode vanaf 1 januari 2008 tot en met heden.

In dit verband ontvangen wij graag afschriften, bij voorkeur digitaal, van alle gemeentelijke besluiten, interne toelichtingen richting de diverse fracties, correspondentie, toezeggingen, overeenkomsten, financiële onderbouwingen en kostenspecificaties.

Onderstaand zijn een aantal posten nader beschreven. Ons verzoek beperkt zich evenwel niet alleen tot de hieronder specifiek benoemde posten;

1. De interne en externe kosten van betrokken ambtenaren, Royal HashkoningDHV en overig ingeschakelde externe adviseurs;
2. De onderbouwing van de kostenraming van de aankoop van benodigde gronden, aanleg, geluid-beperkende maatregelen en inrichtingskosten van de westelijke randweg met daarbij ook de aanpassingskosten van aansluitingen op de Rijksstraatweg en de Molendwarsstraat;
3. De onderbouwing van de kostenraming van de aan te leggen spooronderdoorgang;
4. Correspondentie verstuurd aan en ontvangen van de Commissie voor de milieueffectrapportage;
5. Correspondentie verstuurd aan en ontvangen van ProRail met daarbij in het bijzonder gemaakte afspraken en toezeggingen van deze laatst genoemde inzake bijdragen in de aanleg van de westelijke randweg en spooronderdoorgang;
6. Correspondentie verstuurd aan en ontvangen van de provincie Gelderland en rijk inzake gemaakte afspraken en toezeggingen van deze laatst genoemde inzake bijdragen in de aanleg van de westelijke randweg en spooronderdoorgang;
7. Inzage in actueel uitgevoerde tellingen op de Molenstraat, Frans Halsstraat en Nijverheidsstraat uitgesplitst naar voertuigtype en herkomst en bestemming;
8. De cijfermatige onderbouwing van het aantal verwachte verkeersbewegingen op de westelijke randweg en de Molendwarsstraat en daarbij een onderbouwing van de aanzuigende werking van deze weg.
9. Berekeningen van de verwachte geluidsbelasting van de westelijke randweg, maar ook voor de Molendwarsstraat.

Het bovenstaande is een verzoek zoals bedoeld in artikel 6 eerste lid van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob). Met verwijzing naar de termijn die is genoemd in artikel 6, eerste lid van de Wob verzoeken wij u ons een besluit en de gevraagde informatie binnen vier weken na dagtekening toe te sturen. Tevens ontvangen wij graag per omgaande een bevestiging van ons verzoek.

Indien u kosten in rekening brengt voor het maken van kopieën en dergelijke, verzoeken wij u ons hiervan vooraf per e-mailbericht (info@geenrandwegtwello.nl) op de hoogte te brengen.

Met vriendelijke groet,

Namens de buurtbewoners 't Hartelaar/Molendwarsstraat/Omloop ++,
G.A.W. Timmer
Omloop 43,
7391 PL Twello