

Sectie M



Stichting tot behoud landschapspark den Vinkenburg
Secretariaat: Peter en Yvon de Vries, Vijverlaan 12, 7004 GS Doetinchem
Bankrekening: 97.07.62.348 t.n.v. Stichting Sectie M
e-mail: vriendenvandenvinkenburg@live.nl

Aan het College van Burgemeester en wethouders
Postbus 9020
7000 AH Doetinchem

Doetinchem, 14 september 2009.

Betreft: Zienswijze Sectie M op MER Oostelijke Randweg

Geacht College,

Hierbij ontvangt u in het kader van de inspraakronde de zienswijze van Sectie M op de Milieu Effect Rapportage Oostelijke Randweg en de onderliggende onderzoeksrapporten. Deze zienswijze is een integraal onderdeel van “Zienswijze Sectie M op Voorontwerp bestemmingsplan Oostelijke Randweg”, die tegelijkertijd met deze stukken is verzonden.

Met vriendelijke groet,
Sectie M,

Robert Stellwag, voorzitter

Zienswijze MER Oostelijke Randweg: Inleiding

In oktober 2008 is, met het oog op de besluitvorming over de aanleg van de Oostelijke Randweg en in het kader van de MER-procedure, de Startnotitie Oostelijke Randweg verschenen. In de daaropvolgende inspraakronde zijn door Sectie M verschillende kritiekpunten naar voren gebracht. Zo zijn volgens Sectie M (en anderen) nut en noodzaak van de Oostelijke Randweg onvoldoende aangetoond. Ook zijn de drie genoemde alternatieven, geen alternatieven, maar slechts varianten op de lengte van het geplande tracé. Daarnaast is een Nul Plus Alternatief niet in het onderzoek opgenomen en zo is er geen sprake van een volledige en volwaardige MER.

De Commissie-MER heeft in haar kritiek op de Startnotitie de gemeente verzocht om de ontbrekende elementen in het MER-onderzoek op te nemen. Het College heeft bij monde van de wethouder in de Raad toegezegd dat te zullen doen; “We zullen wel moeten” zei ze in antwoord op vragen in de Raad. Toch blijkt uit het onlangs vrijgegeven MER-Rapport dat zij deze toezegging niet is nagekomen. Nut en noodzaak van de Oostelijke Randweg zijn nog steeds niet duidelijk en met eenduidige cijfers aangetoond. Nog steeds worden door de wethouder de drie varianten als volwaardige alternatieven neergezet. Opnieuw zijn de verschillende **echte** alternatieven, waaronder het Nul Plus Alternatief, in een quick-scan afgewezen en niet serieus onderzocht. Ook zijn nog steeds de onderzoeksrapporten over natuur, cultuurhistorie, flora en fauna, geluidsbelasting, waterhuishouding, onduidelijk en onvolledig. Een Meest Milieuvriendelijk Alternatief ontbreekt, terwijl de gemeente in haar keuze voor variant 2 een Meest MilieuOnvriendelijk Alternatief als voorkeurstracé opgeeft.

Sectie M handhaaft haar kritiek op het MER-rapport van de gemeente en dringt bij de Cie-MER aan op aanvullend en gedegen onderzoek.

Sectie M brengt de volgende punten onder de aandacht van het College van B&W en de Commissie-MER:

1. Nut en noodzaak
2. De alternatieven, het Nul Plus Alternatief
3. De Oostelijke Randweg: effecten
4. De aanbevelingen, het Verbeterde Nul Plus Alternatief
5. Probleemclusters, de Europaweg

Bijlage: Rapport HRSO, Nul-Plus + , de slimste variant
 Handtekeningenlijst Vrienden van den Vinkenburg/Sectie M

Zienswijze MER Oostelijke Randweg: kritiekpunten

1. Nut en noodzaak

- a. Het huidig aandeel doorgaand verkeer naar Zelhem is nog steeds niet goed onderzocht, terwijl de argumentatie van de gemeente hier grotendeels op gebaseerd is. Er zijn tegenstrijdigheden tussen MER en startnotitie. In de startnotitie staat:
“Het verkeer dat van deze route gebruik maakt, bestaat voor een fors deel uit verkeer met een herkomst en bestemming buiten Doetinchem (ca. 52%) en voor een deel uit verkeer tussen de verschillende woonwijken en bedrijventerreinen (ca. 48%).” In de MER staat: “Het verkeer op de route via de Terborgseweg, de J.F. Kennedylaan en de Varsveldseweg bestaat voor een groot deel uit doorgaand en extern verkeer. Op de J.F. Kennedylaan rijdt 35% doorgaand verkeer en 45% extern verkeer”. Van die 35% is weer een deel doorgaand verkeer naar Zelhem (15% ??), wat over de ORW zou kunnen rijden. Er is ook allerlei ander doorgaand verkeer.
- b. De gemeente gaat in de berekeningen uit van aanzienlijke groei van het autoverkeer, terwijl er goede redenen zijn om daar vraagtekens bij te zetten. De bevolking in de Achterhoek krimpt (tot 2015 met 8%); de mobiliteit verandert; enerzijds wordt door gemeentelijk beleid openbaar vervoer en fietsverkeer gestimuleerd, anderzijds wordt voor de aanleg van de Oostelijke Randweg uitgegaan van autonome groei van het autoverkeer met jaarlijks 1 %. De aannames voor het toekomstig aandeel doorgaand verkeer zijn onvoldoende gefundeerd en niet toetsbaar. In de MER en de startnotitie staat: “Het betreft een toename van intern verkeer maar vooral ook van doorgaand verkeer op deze route. Dit heeft te maken met o.a. toename van het aantal arbeidsplaatsen in de noordelijke kernen rond Doetinchem, Zelhem, Hengelo, Ruurlo en Lichtenvoorde”. Nergens wordt duidelijk gemaakt hoe de relatie is tussen de ontwikkeling van bedrijfsterreinen, het aantal arbeidsplaatsen, de herkomst van degenen die in de noordelijke kernen gaan werken en de Oostelijke Randweg. Het te ontwikkelen regionaal bedrijventerrein aan de A18 moet toch juist de nieuwe plek worden voor bedrijven met veel verkeer?
Er is een directe relatie tussen economische groei en verkeersontwikkeling. Het Centraal Planbureau stelt, dat het wel een decennium zal duren voordat de economie het niveau van begin 2008 weer heeft bereikt. Ondertussen zet, door demografische ontwikkeling, de verkeersspreiding overdag zich voort, waardoor spitsuurcongestie minder zal optreden.
- c. De recent aangelegde Bedrijvenweg en verplaatsing van verkeer naar de Havenstraat zijn nog steeds niet in de gehanteerde verkeersmodellen meegenomen.
- d. De uitkomsten van de berekeningen met het verkeersmodel roepen veel vraagtekens op. Hoe kan het dat door de aanleg van de randweg het verkeer op de Kennedylaan met 60% zou afnemen, terwijl er zo'n 15%, hooguit 20% doorgaand verkeer naar Zelhem is. Komt een groot deel van de rest via de afslag Vossenstraat de wijk binnen?

Sectie M dringt aan op een degelijk onderzoek en eenduidige cijfers over de huidige verkeersstroom en de percentages doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer en vindt dat demografische ontwikkelingen en de ontwikkeling van de mobiliteit daarbij op een realistische manier moeten worden meegenomen.

2 Het Nul Plus Alternatief

- a. Het Nul Plus Alternatief is te beperkt onderzocht en te snel afgeschreven. Bij het MER-onderzoek is uitgegaan van slechts twee, tamelijk simpele opties:
 1. het verbreden van de Varsseveldseweg en de J.F. Kennedylaan tot 2*2 rijstroken met een tunnel onder de bestaande spoorwegovergang en
 2. het doortrekken van de Kennedylaan met een tunnel voor het spoorstation langs, die aansluiting geeft op de spoorwegovergang aan de Missetstraat-Havenstraat.Beide opties worden vervolgens afgewezen, omdat ze de verkeersproblematiek niet effectief zouden oplossen.

Bij het onderzoek naar het Nul Plus Alternatief is geen rekening gehouden met aanpassingen elders in het rondwegensysteem en in de spoorzone. Omdat de tunnel de enige wijziging is in het verkeerssysteem, is het logisch dat deze een aan- zuigende werking heeft. De forse toename van het doorgaand verkeer kan dan ook verklaard worden omdat de overige kruisingen met het spoor niet aangepakt worden.
- b. Bij het MER-onderzoek zijn onvoldoende andere varianten voor de kruising met het spoor onderzocht. Er is bijvoorbeeld niet gekeken naar de mogelijkheden van een nieuwe tunnel richting Havenstraat.
- c. Bij het onderzoek is ook geen rekening gehouden met aanpassing van kruispunten en/of omvorming van rotondes, of met het verminderen van kruisingen door de aanleg van ventwegen en/of afsluiting van kruispunten. Door deze aanpassingen ontstaan zeer positieve effecten op het gebied van verkeersveiligheid, geluid, doorstroming en luchtkwaliteit. Het oppervlak en aantal woningen, dat belast wordt, zal hierdoor verder dalen dan door de aanleg van de randweg. Dat niet naar de kruispunten wordt gekeken is des te vreemder, omdat uit de berekende I/C-verhoudingen blijkt dat alleen de kruispunten een capaciteitsprobleem vormen.
- d. Qua milieueffecten scoort het Nul Plus Alternatief beter dan de randwegvarianten. Het is het Meest Milieuvriendelijke Alternatief in de zin van de wet. Het is dan ook onlogisch en onjuist om een goed en compleet Nul Plus Alternatief niet mee te wegen in de formele MER.

Sectie M dringt aan op een aanvullend onderzoek naar het Verbeterde Nul Plus Alternatief, waarbij de in de MER gebruikte rekenmodellen voor verkeer en geluid op dit Alternatief worden losgelaten. Zie de beschrijving en de kaarten in de bijlage.

3. De Oostelijke Randweg: kritiek op de effecten

- a. In de probleemstelling (verkeersafwikkeling, leefbaarheid, bereikbaarheid station) wordt in de MER een nieuw, extra criterium toegevoegd: de reistijd op de route van Zelhem naar de A18 (< 10 minuten). In de startnotitie is daar geen sprake van.
- b. De economische effecten zijn te beperkt bekeken. Er ontbreekt een kostenraming en vergelijking van de verschillende alternatieven. Ook is onduidelijk hoe de realisatie wordt gefinancierd en of er voldoende ruimte is voor de realisatie van mitigerende maatregelen als geluidwallen en groencompensatie. Ook de ruimtelijke effecten zijn te beperkt bekeken. Er ontbreekt een goede verbeelding van de met de randweg samenhangende mitigerende effecten als geluidwallen en groencompensatie.
- c. De afsluiting van de Frans Halsweg voor doorgaand verkeer snijdt de bewoners van de oostelijke wijken van Doetinchem (en Gaanderen) af van de huidige verbinding met het centrum. Het verleggen van de verkeersstroom van de Lijsterbeslaan/Frans Halsweg naar de bestaande rotonde op de Terborgseweg, waar ook de Oostelijke Randweg op aansluit, betekent een extra verkeersdruk op de rotonde en de route naar het centrum, de spoorwegovergang en het knooppunt bij het station. De effecten daarvan zijn niet meegenomen in de MER.
- d. De afslag van de Oostelijke Randweg ter hoogte van de Vossenstraat leidt tot een verhoging van de verkeersdruk op de route Varsseveldseweg-Zuivelweg-Vossenstraat (sluiproute) en een toename van het aantal geluidsbelaste woningen. Hier ontstaat een nieuwe invalsweg voor Doetinchem, die in het verkeersmodel niet als wegvak is opgenomen en waarvoor ook geen verkeersintensiteit is berekend. Terwijl dit voor de bewoners van de wijk toch van groot belang is. De effecten van een nieuwe invalsweg zijn in de MER niet meegenomen.
- e. De gekozen variant 2 van de Oostelijke Randweg start bij de Normandiëstraat. De afbuiging bij de Normandiëstraat leidt tot een verhoogde verkeersdruk op de route Normandiëstraat-Bevrijdingsstraat en een toename van het aantal geluidsbelaste woningen. De effecten daarvan zijn in de MER niet meegenomen. De varianten 1 en 3 van de Oostelijke Randweg zouden daarvoor een betere oplossing kunnen zijn.
- f. De effecten op de natuur, het cultuurhistorisch landschap, de flora en fauna in het gebied en de kwetsbare waterhuishouding werden niet zorgvuldig onderzocht. Er wordt gesproken van ‘noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen om de natuur en de waterhuishouding te beschermen’, maar die worden nergens toegelicht en expliciet gemaakt. Of zulke maatregelen mogelijk zijn, blijft zo onduidelijk.
- g. Sectie M heeft onderzoek laten doen naar de noodzakelijke diepte van een tunnelbak onder het spoor, zoals door de gemeente is voorgesteld. Die tunnel moet, naast de doorrijhoogte van vijf meter en een asfaltlaag met fundering van een halve meter een ballastlaag van twee tot drie meter krijgen, om ‘drijven’ van de tunnel te voorkomen.

Tunneldiepteberekening:

Rails en fundering	0,5 m
Doorrijhoogte	5,0 m
Wegdek met fundering	0,5 m
Ballastlaag	2,0 – 2,5 m

Een tunnel, die vanaf het maaiveld 8-9 meter diep moet worden aangelegd over een lengte van 0,5 kilometer, heeft grote invloed op de grondwaterstromen in het gebied. Grondwaterstanden van 30 cm onder het maaiveld komen in dit natte gebied een groot deel van het jaar voor. Deze oost-west grondwaterstromen vallen expliciet onder de bescherming van het staatsnatuurgebied De Zumpe. Het aanleggen van een tunnel kan dus niet zonder zorgvuldig onderzoek worden gedaan. Nergens in de MER wordt op de effecten van de tunnel op de grondwaterstromen ingegaan en met welke maatregelen deze effecten worden tegengegaan.

- h. In de MER (en in het Voorontwerp Bestemmingsplan) wordt een tankstation gesitueerd in het natuurgebied langs de Oostelijke Randweg. In de startnotitie wordt met geen woord gerept over een tankstation. De locatie is op kaarten in de MER en in het Voorontwerp Bestemmingsplan duidelijk aangegeven met een verbreding van het tracé. Het College claimt een wijzigingsbevoegdheid om te zijner tijd dit tankstation aan te leggen. De effecten van de aanleg van een tankstation in het kwetsbare natuurgebied (verkeersdruk, ruimtebeslag, geluid- en lichtbelasting in het natuurgebied, verontreiniging) worden niet meegenomen.

Sectie M stelt dat de MER onvoldoende ingaat op een aantal essentiële onderdelen, zoals verkeersstromen, natuur, geluid, waterhuishouding en cultuurhistorie. Ook de 'technische' aspecten van de verschillende maatregelen, zoals een tunnel, een eco-tunnel, fiets- en wandelverbindingen en geluidwerende maatregelen, worden onvoldoende op hun effecten beschreven. Over het transport van gevaarlijke stoffen en aansluiting op een gevaarlijke-stoffen-route wordt niet gerapporteerd. Sectie M dringt aan op een aanvulling op de MER, waarin bovengenoemde elementen worden meegenomen.

4. Het Verbeterde Nul Plus Alternatief (voor kaarten en schetsen, zie bijlage)

- a. De gemeente wil 'probleemcluster' Terborgseweg-Kennedylaan-Varsveldseweg oplossen door de Oostelijke Randweg aan te leggen. Sectie M stelt dat de Oostelijke Randweg die problemen maar ten dele oplost (35% doorgaand verkeer, waarvan misschien maar 15% doorgaand richting Zelhem is). De Oostelijke Randweg schept weer evenzovele nieuwe problemen: nieuwe knelpunten, vergrote verkeersdruk, verhoogde geluidsbelasting, een nieuwe invalsweg waarvan het effect niet is meegenomen, schade aan en bereikbaarheid van de natuur. Daarom heeft Sectie M een Verbeterd Nul Plus Alternatief laten ontwikkelen (zie bijlage) en roept ze de gemeente op om de effecten daarvan in een aanvullend MER-onderzoek te onderzoeken.
- b. Het Verbeterde Nul Plus Alternatief is geen tot in detail uitgewerkt plan, maar geeft een aantal mogelijkheden, die achtereenvolgens of in zijn totaliteit kunnen worden uitgewerkt. Het is een groeimodel: Begin bij het begin en werk indien nodig door tot het eind.

- c. Begin bij het spoor en het hoofdstation. Door diverse saneringen is er veel ruimte vrijgekomen in het gebied. Dit schept veel mogelijkheden. Door toevoeging van een rijstrook is hier veel extra capaciteit te creëren. Stedenbouw- en verkeerskundige aanpassingen in de spoorzone kunnen grote effecten hebben op de verkeerscirculatie in en rond het centrum. Deze zijn waarschijnlijk zelfs groter dan door de aanleg van de randweg. Bestudeer vooral goed de aansluiting tussen station en aanliggende wegen.
- d. Onderzoek de problematiek van de spoorzone en de verkeerscirculatie van het centrum niet afzonderlijk maar integraal. Zowel qua realisatie, fasering als financiering. De kosten, die nu gemaakt moeten worden om de randweg met het spoor Doetinchem-Winterswijk te doen kruisen, kunnen beter ingezet worden om in de spoorzone nieuwe, mogelijk ondergrondse, infrastructuur aan te leggen, die ook voor dit gebied een grotere meerwaarde kan hebben.
- e. Zie de randweg als oplossing achter de hand. Er zijn nog teveel onzekerheden om nu al te stellen dat de randweg de beste optie is om de problematiek van het doorgaand verkeer aan te pakken. Begin eerst bij de omvorming van kruispunten naar rotondes. Pak de herprofilering van de Varsseveldsweg aan en verminder het aantal kruisingen op de J.F. Kennedylaan.
- f. De verkeersproblemen ontstaan voor het grootste deel door intern en extern verkeer. Ook bij de aanleg van de Oostelijke Randweg blijven de spoorwegovergang, het kruispunt op de Kennedylaan en de inrichting van de Varsseveldseweg knelpunten voor het verkeer in en uit Doetinchem. Het Nul Plus Alternatief biedt ook hiervoor verlichting.

5. Probleemcluster Europaweg

Tenslotte: In het Mobiliteitsplan van de gemeente zijn verschillende probleemclusters gedefinieerd. Eén daarvan, het probleemcluster Keppelseweg-Europaweg-Liemersweg, heeft met de ontwikkeling van de stad (woonwijken, bedrijventerreinen, regionaal bedrijventerrein) extra aandacht nodig. Toch legt de gemeente de prioriteit bij de Oostelijke randweg, een inmiddels dertig jaar oud plan, gebaseerd op de stadsontwikkeling van die dagen. Het zou logisch zijn om het accent meer op de doorgaande route aan de westkant van Doetinchem te leggen. De Europaweg heeft met de doorgaande provinciale wegen N316 en N317 steeds meer verkeer te verwerken. Als je toch een tunnel onder het spoor door wilt leggen, lijkt het verstandig, om die aan te leggen bij de spoorwegovergang op de doorgaande route naar de A18, waar het verkeer 8 keer per uur stilstaat in plaats van 4 keer op de overgang aan de oostkant. Zoals hierboven reeds gesteld is ook een investering in de stationsomgeving (met daarmee een stimulans voor het openbaar vervoer) een veel effectievere maatregel voor de mobiliteit in Doetinchem.

Sectie M dringt aan op helderheid omtrent de prioriteit, die de gemeente als uitvloeisel van het Mobiliteitsplan heeft gelegd bij probleemcluster oost, waarvoor vervolgens de Oostelijke Randweg als 'beste oplossing' in de MER wordt neergezet. Waarom niet probleemcluster west als eerste aangepakt, dat tot grote stagnatie en verkeersdruk leidt, de leefbaarheid en de veiligheid ernstig bedreigt en de doorgaande provinciale routes blokkeert? Houdt dat verband met het nieuw toegevoegde criterium, nl. de reistijd Zelfhem-A18? Ook op dit punt wil Sectie M graag duidelijkheid.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.