

Inspreekreacties in de vergadering van de Commissie Verkeer en Water d.d. 13 december 2006

Inspreekreactie door 'Herspoor' op pagina's 7 en 8, geel gemarkeerd.

- 1 Dhr. Zijlstra te Ellecom over Hart van Dieren
- 2 Dhr. Van der Hoeven uit Gorssel over de N348
- 3 Dhr. Baas uit Gorssel over de N348
- 4 **Dhr. Brummelman uit Sonnega over de N348**
- 5 Burgemeester Joosten, gemeente Brummen, over Rondweg Laag-Soeren e.a.
- 6 Wethouder Metz, gemeente Apeldoorn, over rondweg Laag-Soeren e.a.
- 7 Wethouder Brader, gemeente Rheden, onder rondweg Laag-Soeren e.a.
- 8 Dhr. Elshof, namens dorpsraad Loenen, over rondweg Laag-Soeren e.a.
- 9 Dhr. van den Akker, namens Gezamenlijke Wijkraden Eerbeek-Hall, over Rondweg Laag-Soeren e.a.
- 10 Dhr. Schut, namens KvK, VNO NCW etc, over rondweg Laag-Soeren e.a.
- 11 Mw. De Kool, namens St. Wijnand Hacfort, over rondweg Laag-Soeren e.a.
- 12 Dhr. Luesink, namens vv Loenermark, over rondweg Laag-Soeren e.a.
- 13 Dhr Roelands uit Eerbeek over rondweg Laag-Soeren e.a.
- 14 Dhr. Van Naamen, namens Soerens Belang, over rondweg Laag-Soeren e.a.
- 15 Dhr. Schuit namens Plaatselijk Belang Voorthuizen, over de N303 Voorthuizen
- 16 Wethouder Tijmens, gemeente Barneveld, over de N303 Voorthuizen
- 17 Wethouder Kottelenberg, gemeente Lochem, over de N346, rondweg Lochem
- 18 Dhr. De Boer namens de Vereniging Landelijk Gebied Putten, over de N303 Putten
- 19 Dhr. Ter Beek te Voorst over de verkeerssituatie in Voorst
- 20 Dhr. Guldie, namens de gemeenteraadsfracties Barneveld, over de N303 Voorthuizen

Dhr. Zijlstra te Ellecom

Dames en heren, in uw vergadering van 11 oktober jl. heb ik U een afschrift aangereikt van mijn brief aan de minister van Verkeer en Waterstaat over Hart van Dieren. Blijkens haar antwoord heeft zij geen verantwoordelijkheid voor de inhoud ervan en voor de procedure.

Samen met enkele anderen heb ik daarop Het Comité in het leven geroepen dat ik bij deze in uw midden voorstel.

Zelf fungeer ik als secretaris van Het Comité.

Het Comité richt zijn pijlen op het plan Hart van Dieren door aandacht te vragen voor de onderdelen spoorbak en ecoduct alsmede voor de zogenaamde inspraak. De spoorbak staat een vanzelfsprekende inrichting van Hart van Dieren in de weg. Het ecoduct is onder valse voorwendsels aan de raad van de gemeente Rheden gesleten. De inspraak blijkt een lachertje.

Er is onrust en commotie over het plan Hart van Dieren.

Mensen keren zich moedeloos en geïrriteerd af van het gemeentebestuur.

'Ik moet bij u zijn', schrijft ons de minister van Verkeer en Waterstaat. Maar u hebt zich met de gemeente Rheden en een private partij gebonden aan een intentieakkoord.

Wat betreft de spoorbak is de boodschap van Het Comité: 'spoorbak nee, weg ermee.' Dat is een heldere oneliner.

De motivering daarvan is dat de spoorbak overbodig is en dat zonder de spoorbak alles aan planning in het gebied gemakkelijk is. U kunt teksten lezen in de Regiobode.

Binnenkort komt de website van Het Comité in de lucht. Daarin zullen wij ieder informeren die inlichtingen behoeft.

Kortheidshalve verwijs ik u ernaar. Het Comité.NL.

Voor dit moment heb ik u twee zaken voor te leggen met nog een opmerking.

1. Op uw agenda vandaag staan enkele onderwerpen met betrekking tot de verkeersproblemen ten noorden van Dieren. De spoorbak in Dieren en - in het verlengde

dáárvan - geen tunnel onder het spoor ter hoogte van het Apeldoorns kanaal zijn van invloed op genoemde verkeersproblemen. Om bij het voorbeeld te blijven: het handhaven van de huidige spoorwegovergang bij de Harderwijkerweg - geen spoorbak dus - en de inrichting van genoemde tunnel onder het spoor zullen goed uitwerken op het verkeer door Laag Soeren. Het Comité is van oordeel dat de juiste inrichting van Hart van Dieren ook van belang is voor Eerbeek en Loenen.

Daaruit volgt dat u die verkeersonderwerpen niet kunt behandelen zonder aandacht voor het Hart van Dieren.

2. Stel, Het Comité wil zich beklagen over de gang van zaken in Hart van Dieren. Geen dwaze veronderstelling.

Voor een klacht kan Het Comité bij u terecht. Op basis van de Wet Ruimtelijke Ordening fungeert de provincie als toezichthouder over wat er op gebied van de RO in gemeenten gebeurt. Ik verwijs naar de artikelen 19 en 28.

Naar ik mag hopen pretendeert u daarbij objectief te zijn. Maar hoe moet ik mij dat objectieve toezicht voorstellen als de provincie zo betrokken is bij de zaken? Toezicht op zichzelf is geen toezicht. Tenzij misschien door een aparte en autonome afdeling op de Griffie. Maar daar zijn nu al problemen naar ik veronderstel. Ten provinciehuize weten ambtenaren bijv. heel goed dat het ecoduct gepland is op een plaats die niet wenselijk is. Eerder heb ik u, dames en heren, daarvan in kennis gesteld. Het College van B.& W. van Rheden verstrekt aan de raad zelfs onjuiste informatie ter zake! U weet ook dat. Wie ziet dan waar op toe?

Komt zo'n gegeven aan de orde in het toezicht op bestemmingsplannen? Een bestemmingsplan zal zo niet worden goedgekeurd door de Raad van State.

Dan nog dit. Met wie moet Het Comité in Rheden praten, stel dat het dat al zou willen?

De wethouder voor Hart van Dieren mag binnen de huidige wetgeving zijn functie in de gemeente Rheden al enige tijd niet eens uitoefenen.

Sinds 13/11 is het voor hem niet meer mogelijk zowel buiten de gemeente Rheden te wonen als tegelijkertijd wethouder in deze gemeente te zijn.

Ons heeft tot op dit moment nog geen bericht bereikt dat hiervoor dispensatie is verleend dan wel in een andere zin een oplossing is gevonden.

P9ijEr is in deze zeer duidelijke wetgeving geldend.

Wettelijke regels dienen zowel voor de gemeente als voor de burger verplichtend te zijn.

Let wel, per datum 13 november is dus de legitimiteit aan het door deze persoon uitgeoefende wethouderschap ontvallen.

Dames en heren. De inwoners van de gemeente hebben voortdurend het gevoel bij de neus worden genomen.

Dat is erg.

In mijn vijf minuten geef ik enkele punten aan.

Ik geef ze u hier op papier en via mevrouw Buesink op een kleine CD.

Binnenkort kunt u terecht op www.HetComité.nl.

Tot die tijd kunt u mij in mijn functie van secretaris van Het Comité per telefoon bereiken in Ellecom.

Mijn naam staat in de gids.

Dank u wel.

Peter G.A. van der Hoeven te Gorssel

N 348 Zutphen-Deventer

Bij brief dd 22-09-2006 heeft de provincie Gelderland mij medegedeeld, dat de open brief aan PS van Gelderland dd 16-05-2006 (nummer PS2006-438, geplaatst op internet en doorgezonden naar GS), die ik samen met de heer Ir Jan Baas heb geschreven, op verzoek van de VVD zal worden betrokken bij de bespreking van de wegenbouwprojecten uit het Statenakkoord. Later heb ik vernomen dat deze behandeling

vandaag zal plaats vinden en dat ik recht heb op inspraak bij uw commissievergadering, van welk recht ik bij deze graag gebruik maak.

Ik ga er van uit dat als u onze open brief betreft in uw bespreking, u tevens in uw bespreking zult betrekken het antwoord dat wij van de provincie Gelderland hebben gekregen bij brief dd 03-08-2006 zaaknummer 2006-004776. Het zal u opvallen dat deze brief weinig ingaat op de totale problematiek en zich beperkt tot "oplossingen voor de leefbaarheidsproblemen in Zutphen Noord en Eefde". Gesteld wordt dat slechts een klein deel van het verkeer, dat in Zutphen Noord en Eefde op de N348 rijdt, doorgaand verkeer is. Een eenvoudig door mij uitgevoerd onderzoek geeft echter aan dat bij een willekeurig gekozen moment opname 43% van het vrachtverkeer de Mars niet aan doet maar doorrijdt op de N 348. Tevens wordt geponeerd, dat "gebleken is" dat de oostelijke bypass onvoldoende oplossende werking heeft, zonder ook maar te indiceren waar dat dan zo al uit blijkt en zonder het onafhankelijk onderzoeksrapport van Witteveen & Bos van oktober 2005 te noemen. In dat rapport wordt juist aangegeven dat de oostelijke bypass een serieus alternatief is, met name als aspecten zoals leefbaarheid, verkeersafwikkeling, geluid en lucht (fijnstof) van groot belang worden geacht en met name ook omdat de westelijke omleiding bij Eefde geen robuuste en toekomstvaste oplossing voor de verkeersproblematiek biedt. Wat het rapport Witteveen en Bos nog niet heeft meegenomen is, dat, nadat de N348 oostelijk is verlegd ,de huidige N348(tussen de A-1 en Zutphen Noord) verboden zal zijn voor vrachtverkeer (behalve bestemmingsverkeer) en zowel het vrachtverkeer als personenverkeer de oostelijk verlegde N348 zullen verkiezen, omdat zij op die weg kunnen doorrijden (en doorrijdend verkeer t.o.v. stilstaand verkeer 40% minder schadelijke uitstoot geeft). Als die aspecten ook nog worden meegenomen zal blijken dat de oostelijke bypass als beste alternatief pregnant naar voren zal komen!

Ik geef u in overweging om het probleem oostelijke of westelijke omleiding wat breder te trekken en vooral te onderzoeken op welke feiten de conclusie is gebaseerd, dat de oostelijke bypass geen oplossende werking heeft voor de verkeersproblematiek tussen Zutphen en Deventer en te (doen) onderzoeken of de gebruikte feiten juist zijn , niet inmiddels verouderd zijn-door veranderende omstandigheden(afsluiten oude IJsselbrug, fijnstof wetgeving en andere EU regelgeving) en volledig zijn en of alle relevante aspecten wel zijn meegenomen.

Laat u niet verleiden door argumenten dat een tijdelijke deeloplossing voor Eefde nu in het zicht is en dat doorgepakt moet worden Ik stel daar tegenover: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. U beseft natuurlijk heel goed dat tegen de westelijke omleiding door diverse partijen bezwaar zal worden aangetekend en de kans niet denkbeeldig is (om het maar zacht uit te drukken), dat de westelijke omleiding in laatste ressort zal worden tegen gehouden door de Raad van State, zonder volledig te willen zijn, o.a. omdat :

- 1)De **tijdelijke deeloplossing** wel heel erg kostbaar is (Euro 60 mio)
 - 2)De weg in een waterretentie gebied is gepland, welk van grote milieu en historische waarde is
 - 3)Onvoldoende rekening wordt gehouden met diverse (Europese) milieu en natuur eisen
 - 4)De N348 tussen Eefde en Deventer niet voldoet aan de fijnstofregelgeving
 - 5)De westelijke omleiding extra fijnstof binnen Zutphen importeert wat betreft het doorgaande-N348-verkeer
 - 6)De N348 tussen Eefde en Deventer niet voldoet aan veiligheidsregelgeving (langzaam en snelverkeer op zelfde 80 km weg)
 - 7)Vervoer gevaarlijke stoffen dwars door woongebieden wordt geleid
 - 8)De belangen van Deventer m.b.t. het weren van doorgaand-N348-verkeer in hun bebouwde kom onvoldoende in de besluitvorming is betrokken
 - 9)Er een prima alternatief is voor **een totaal oplossing** met goede aansluiting tot Raalte- de oostelijke bypass (eveneens Euro 60 mio)
- Als de kans verre van denkbeeldig is dat de westelijke omleiding te zijner tijd door de rechter zal worden afgeschoten, getuigt het van goed bestuur als de provincie nu reeds alternatieven doet onderzoeken. De stelling dat het plan westelijke omleiding (zonder gedegen alternatieven) goed zicht biedt op een oplossing (voor Eefde) rond 2010 getuigt van struisvogel politiek. Diegene die zo snel mogelijk een oplossing voor de N348 voorstaan zouden juist alternatieven moeten omarmen .

Ik geef u in overweging alsnog te eisen dat zo spoedig mogelijk de oostelijke bypass in een MER procedure wordt betrokken, waarbij alle relevante feiten zullen worden meegewogen, voordat u tot een definitieve besluitvorming zult komen.

Ik geef u in overweging tevens te onderzoeken of de MER rapportage m.b.t. de westelijke omleiding wel voldoet aan de Milieu-Effectrapportage regelgeving, in het bijzonder of door een besluit voor de westelijke omleiding , zonder de oostelijke bypass eerst in de MER procedure te betrekken, niet de keuze voor

interessante alternatieven ter bescherming van milieu en natuur buiten beschouwing blijven (mede omdat na de geldverslindende zeer hoog aan te leggen brug over het Twentekanaal voor de sluisen, er onvoldoende geld voorhanden zal blijven om tot een structurele oplossing te komen voor de N348 problematiek ten noorden van Eefde t/m Deventer-Oost.) .

Voor uw informatie treft u tevens aan:

- Ons artikel in de Gids van 07-12- 2005 , waarbij ik vooral wijs op de vergelijkende tabel met punten die het zwaarst zouden moeten wegen bij een besluit westelijke of oostelijke omleiding.
- Onze brief dd 18-09-2006 aan de Gemeenteraad & het College van de gemeente Lochem, met 7 argumenten die u niet mag missen bij de besluitvorming over de N348

Ik dank u voor de tijd die u mij in deze inspraak ter beschikking heeft gesteld en ik ben gaarne bereid in te gaan op eventueel nog bij u levende vragen

Bijlage

N348-Zutphen/Eefde/Gorssel/Epse. Waarom een deeloplossing als een totaaloplossing voor hetzelfde geld en binnen de zelfde tijd mogelijk is !

Reeds vele jaren wordt er gepraat over de verkeersproblematiek op de N348 rond Zutphen. Er zijn zo langzamerhand zoveel rapporten verschenen , dat je nauwelijks nog weet waar het eigenlijk om gaat.

Deze samenvatting tracht een en ander kernachtig op een rijtje te zetten . Het volgende moet dringend gerealiseerd worden :

- 1) Verbetering doorstroming verkeer
- 2) Verbetering ontsluiting van de Mars
- 3) Vermindering uitstoot schadelijke stoffen in woongebieden
- 4) Vermindering geluidshinder in woongebieden
- 5) Verbetering verkeersveiligheid
- 6) Geen vervoer gevaarlijke stoffen door woongebieden

De kernproblemen 3 t/m 6 worden voornamelijk veroorzaakt door het vele vrachtverkeer, dat zowel van uit het noorden (Deventer, A1 , N348) als van uit het zuiden /oosten (N314 , N319 , N346 , N348) dwars door de dorpen Epse, Gorssel en Eefde respectievelijk dwars door Zutphen moet rijden .

Uit de vele rapporten blijkt één ding zonneklaar , dat de verkeersproblematiek op de N348 nu al dringend om een oplossing vraagt maar, door de te verwachten toename van het auto- en vrachtwagenverkeer, in 2015 onhoudbaar wordt .

In feite is de huidige N348, als doorgaande regionale weg, in strijd met veiligheidsregelgeving, vanwege de vele erfaansluitingen direct op de hoofdbaan en het niet overal aanwezig zijn van parallelvoorzieningen voor langzaam verkeer.

Sinds 1993 ligt het begin en eindpunt van de Noord- Zuid verbinding vast – bij Zutphen : de rotonde Lochemseweg en bij de A-1: Deventer-Oost (Colmschate)

Er liggen vele plannen om de zes kernproblemen op te lossen , maar in feite gaat het om twee plannen:

Plan a)

Omliegging van de N348 ten westen van Eefde en pas later (wellicht) van Eefde langs het spoor over de begraafplaats van Joppe , door het Epserbos naar de A1- Deventer-Oost Colmschate . Bij dit plan hoort ook de bouw van een 3^e IJsselbrug , waarvan de zin, in relatie met de doorstroming verkeer N 348, ons ontgaat

Plan b)

Omliegging van de N348 ten oosten van Zutphen met nieuwe ontsluitingen naar de Mars en Eefde. Deze geheel nieuw aan te leggen weg loopt van de zuidelijke randweg Zutphen (N314) naar de A1- Deventer-Oost Colmschate en sluit aan op de N348 richting Raalte. Na aanleg van dit nieuwe tracé zal de N348 van Deventer, A1 tot en met Zutphen Zuid (Revelhorst) verboden zijn voor vrachtverkeer (behalve het bestemmingsverkeer)

De kosten plan a) en plan b) zijn van gelijke orde, maar plan b) kan in zijn totaliteit zijn afgerond in 2010 terwijl plan a) slechts afronding voorziet in 2010 van de westelijke rondweg rond Eefde plus omlegging Polbeek. Daarnaast kan het tracé plan b) worden aangelegd zonder aanzienlijke verstoring van het huidige verkeer op de N348.

Naast voornoemde kernproblemen zijn de volgende zaken nog van meer dan ondergeschikt belang :

Waterhuishouding:

- Het gebied ten westen van Eefde en ten noorden van de Mars (Mettrey gebied) is een waterretentiegebied (voor overloop van de IJssel in tijden van nood ter bescherming van Zutphen) .
- De uiterwaarden van de IJssel zullen zowel aan de westzijde als aan de oostzijde beschikbaar moeten blijven , vooral omdat de rivieren bij een stijgende zeespiegel en meer hemelwater juist meer ruimte nodig zullen hebben .Tevens zijn de uiterwaarden uiterst kwetsbare natuurgebieden . Ruime bebouwing ten westen van Zutphen lijkt dan ook minder logisch .

Natuurbehoud & milieu:

-Het is zeer kwetsief of het in plan a) geplande tracé via Joppe door het Epserbos wel doorgang kan vinden

- Plan a) westelijke omleiding Eefde gaat door een belangrijk natuurgebied
- Het geplande tracé in plan b) mijdt bosgebieden , het gaat door agrarisch gebied (weilanden en akkers) . Via vier rotondes kan lokaal verkeer invoegen op deze nieuwe weg . Twee spoorwegovergangen worden ondergronds aangelegd .Tevens is voorzien om naast de nieuwe weg landschapselementen aan te leggen .
- Voor het doorgaande regionale verkeer tussen de rotonde Lochemseweg en Deventer-Oost (Colmschate) is zowel pan a) als plan b) de afstand gelijk – ruim 30 km
- De veel betere doorstroming in plan b) heft de mogelijke milieu aspecten, in verband met de geringe grotere lengte van het tracé de Mars t/m A-1, op .
- In de Mars wordt verontreinigd slib verwerkt afkomstig van zowel de noordelijke als de zuidelijke gebieden . Dit verontreinigd slib wordt thans door woongebieden vervoerd. Plan a) biedt voor dit probleem alleen voor Eefde een werkelijke oplossing . Plan b) voorkomt dit vervoer door de woongebieden van Zutphen , Eefde , Gorssel en Epse.

Economie:

- Vanwege de te verwachten veel betere doorstroming van plan b zal de Mars aanzienlijk beter bereikbaar worden hetgeen economische schade voorkomt en kan leiden tot een opleving van de economische activiteiten voor Zutphen (vooral gericht naar zuiden/ oosten / noorden). Ook tijdens de aanleg van plan b) is de economische schade veel lager.
- Plan b geeft ook aan Eefde veel betere mogelijkheden om ten oosten van Eefde economische activiteiten aan te vangen (vanwege het waterretentiegebied ten westen van Eefde alsmede vanwege de vogelrichtlijn, lijken economische activiteiten aldaar bij de westelijke rondweg niet haalbaar)
- Vanwege de snellere doorstroming in plan b) wordt verwacht dat vrachtwagens richting Mars bij voorkeur het nieuwe tracé zullen nemen .

In onderstaande tabel zijn de plannen a) en b) getoetst op de punten , die naar onze mening het zwaarst zouden moeten wegen bij de besluitvorming.

	Plan a)	Plan b)
1 <u>Verbetering doorstroming</u>	0	+
2 <u>Verbetering ontsluiting van de Mars</u>	+	+
3 <u>Vermindering uitstoot schadelijke stoffen in woongebieden</u>		
3.1 Zutphen (den Elterweg , de Polbeek)	-/-	+
3.2 Eefde	+	+
3.3 Gorssel	-/-	+
3.4 Epse	-/-	+
4 <u>Vermindering geluidshinder woongebieden</u>		
4.1 Zutphen (den Elterweg, de Polbeek)	-/-	+
4.2 Eefde	+	+

4.3 Gorssel	-/-	+
4.4 Epse	-/-	+

5 Verbetering verkeersveiligheid

Na voltooiing van plan b) kan de huidige N348 voor het tracé Eefde t/m A-1 worden afgewaardeerd tot "erftoegangsweg i.p.v. doorgaandeweg zodat dat tracé vrachtwagen luv wordt en de snelheid buiten de bebouwde kom kan worden teruggebracht tot 60 km/u

-/- +

6 Geen vervoer schadelijke stoffen door woongebieden

6.1 Zutphen (den Elterweg, de Polbeek)

-/- +

6.2 Eefde

+ +

6.3 Gorssel

-/- +

6.4 Epse

-/- +

-/- negatief , 0 matig , + goed

Gorssel , 28-11-2005 Peter G.A.van der Hoeven

Gorssel, 18-09-2006

Aan de Gemeenteraad & het College van de gemeente Lochem

Enige argumenten, die u niet mag missen bij uw besluitvorming over de N348

1) Door afsluiting van de "oude-IJsselbrug voor vrachtverkeer is de verkeersintensiteit op het traject Zutphen t/m A-1 alleen maar toegenomen. Dat vraagt om een heroverweging van oude argumenten.

2) De rondweg N348 Deventer heeft niet het beoogde effect (Stentor 31-05-2006), omdat de Gelderse N348 niet aansluit op die rondweg en N348 verkeer moet worden geleid over de reeds zwaar belaste flessenhals op de A-1. De oostelijke bypass variant doet dat wel en is in het belang van Deventer en verbetert zowel de doorstroming op de A-1 als op de N348!

3) In antwoord op onze openbrief van 16 mei j.l. stelt GS van Gelderland dat " gebleken is dat de oostelijke bypass onvoldoende oplossende werking heeft". Dat is eigenlijk het enige argument waarom dat alternatief niet nader is onderzocht. Op welke feiten is die conclusie nu precies gebaseerd? Zijn wel de juiste argumenten gebruikt of is naar een gewenste conclusie toegeredeneerd en zijn de gebruikte feiten niet nu reeds achterhaald? Het rapport van Witteveen en Bos (6-10-2005) geeft duidelijk aan, dat de oostelijke bypass weldegelijk een onderzoekswaardig alternatief is (N.B. in dat rapport was nog niet meegenomen, dat na aanleg van de oostelijke bypass de huidige N348 [Deventer t/m Zutphen]verboden voor vrachtverkeer kan worden).

4) Waterstaat heeft aangegeven dat de rivieren in de nabije toekomst meer water moeten gaan verwerken. Dit leidt tot een verhoogd waterpeil. De westelijke omleiding gaat over het Twente kanaal voor de sluizen. De aan te leggen brug moet met die hoge waterstand rekening houden .Dit leidt tot hoge kosten . Is er na aanleg van de westelijke omleiding + " no-regret" maatregelen, nog wel geld voor de door ieder noodzakelijk geachte totaal oplossing?En op welke termijn?Welke keiharde garanties heeft de gemeente Lochem?

5) In een onderzoek dat wij hebben laten uitvoeren worden de kosten van de oostelijke bypass, met ontsluiting van de Mars (totaal oplossing) geraamd op Euro 60 mio.(traject zie bijlage).Goedkoper dan de geraamde kosten voor de westelijke omleiding(deeloplossing die bij gereedkomen reeds achterhaald is volgens alle rapporten).

6) Een gereconstrueerde N348 (westelijke omleiding + "no-regret" maatregelen) voldoet niet aan de eisen die aan een N-weg zijn te stellen, voor wat betreft traject Eefde t/m A-1:

*kwaliteit verkeersdoorstroming overschrijdt ruim de maximale 80% I/C waarde.

*bewoners(incl kinderen)aan westzijde moeten vanuit hun huis de drukke N-weg over.

*langzaam-en snelverkeer op zelfde N-weg is in strijd met verkeersveiligheidsnormen.

7) De ingezetenen van Lochem, die wonen tussen Eefde en A-1 in de nabijheid van de N-348 worden bij voortduring blootgesteld aan slechte lucht (NO₂ en PM₁₀)- en geluidskwaliteit.

Wij verwachten dat u de belangen van alle burgers van Lochem, ook zij die wonen in Gorssel en Epse, alsmede de belangen van Deventer goed zult behartigen, waarbij u rekening zult houden met een juiste besteding van de algemene middelen en een z.s.m. verbeterde doorstroming zowel op de A-1 als op de N348!

Ir. Jan Baas en mr. Peter van der Hoeven

Ir Jan Baas te Gorssel

Onderwerp N348

De bereikbaarheid van de Mars, ingeklemd tussen water en stedelijke bebouwing, is en was onderwerp van vele studies. Het verbod voor vrachtverkeer over de brug Zutphen-C kwam hard aan. Men eist nu een nieuwe brug over de IJssel. De capaciteit van de bestaande brug in de N348 over het Twentekanaal is ontoereikend om de toename van het verkeer te verwerken. Het probleem is dus, hoe kom ik over het Twentekanaal, dan wel boven de sluizen (westelijke omleiding), dan wel beneden de sluizen (oostelijke omleiding).

In een poging om het financieel mogelijk te maken om de Mars naar het Noorden te ontsluiten had de Provincie de financiële bijdrage van het Rijk, om de regionale verkeersstromen op te lossen (1993), eveneens nodig en dat is de reden waarom de Provincie de regionale verkeersstromen uiteindelijk langs de westelijke omleiding via de Mars wil leiden (convenant). Om dit verder uit te werken heeft de Provincie een nieuw tracé gepland via Polbeek, tunnels onder de Deventerweg en het spoor ter ontlasting van de van der Capellenlaan, welk tracé wordt vervolgd via een brug over het Twentekanaal, beneden de sluizen en een rondweg ten westen van Eefde. Deze ingreep is zeer omstreven, vanwege het verloren gaan van de laatste resten van de Berkel-delta (Mettray gebied) en vanwege de relatief hoge kosten. De vraag of het verantwoord is kostbare voorzieningen te plannen (2 bruggen-één over de IJssel en één over het Twentekanaal boven de sluizen) en 2 tunnels (weg+spoor), zeker als er een alternatief is, zal eerst moeten worden bestudeerd alvorens de voorbereiding van deze werken kan worden gestart.

De druk op de leefbaarheid in de woongebieden Zutphen/Eefde/Gorssel/Epse is onacceptabel en verslechterd met de dag, zoals velen hebben aangegeven. Alternatieve mogelijkheden zoals door de Provincie, in een eerder stadium, aangegeven en door Baas verder ontwikkeld, kunnen zowel een oplossing bieden voor de ontsluiting van de Mars als een verbetering van de leefgebieden Zutphen/Eefde/Gorssel/Epse, maar worden thans door Arnhem doodgezwegen evenals het rapport Witteveen en Bos (opdracht gemeente Lochem). Na bestudering van de dossiers heb ik moeten vaststellen dat plan Baas naadloos aansluit op kaart 2C, Nulplus-2 Alternatief (plan2010) van de Provincie. Al het vrachtverkeer van en naar de Mars wordt geleid via een gesloten autoweg (3km), via de rotonde Kapperallee naar de rotonde Almenseweg. Deze laatste rotonde vormt de draaischijf naar het Noorden, Oosten, Zuiden en het Westen. Het plan Baas gaat echter verder, omdat, ter ontlasting van de dorpen Gorssel en Epse en Deventer-stad in het plan Baas een aansluiting wordt gezocht met Deventer-Oost (zwarte stippellijn). Ik verzoek u beide kaarten, die als bijlage bij dit stuk horen, te bestuderen. In de eveneens bijgesloten begroting worden de werkzaamheden in vier fases uitgewerkt, waarbij de eerste drie fases aansluiten bij het oorspronkelijke plan van de Provincie kaart 2C, Nulplus2 Alternatief (plan 2010).

Het is voor mij (en velen met mij) onbegrijpelijk, dat een gedegen en financieel invoegbaar plan van de Provincie zelf (oostelijke omleiding met brug over het Twentekanaal boven de sluizen), niet wordt meegenomen in een MER procedure, zodat de westelijke of oostelijke variant zowel op financiële als op aspecten van natuur en milieu op een evenwichtige wijze kunnen worden beoordeeld. Dit is de reden waarom wij een open brief naar de provincie hebben gezonden. **De burger heeft recht om een goed onderbouwde**

bestuurlijke besluitvorming te kennen, waarbij alle voorhanden zijnde alternatieven een eerlijke kans hebben gekregen !

Dhr. Brummelman te Sonnega

Verkeersproblematiek m.b.t. de N348

Mogelijke oplossing:

Verkeersdruk verminderen door de al aanwezige infrastructuur, bestaande wegen, spoorlijnen en waterwegen in de regio, beter te benutten.

Aanleg van steeds meer wegen trekt als maar meer verkeer aan. Bij het maken van al die plannen, met name ook bij de N348, wordt geen enkele aandacht besteed aan mogelijkheden om de verkeersdruk te verminderen zonder aanleg van nieuwe wegen. Wat betreft de verkeerssituatie in de regio Zutphen en Deventer is er mogelijk één stuk weg dat zinvol is om aan te leggen: 'Omleiding Polbeek'. Dit voor een betere aan- en afvoer van vrachtverkeer naar industrieterrein 'De Mars' en vermindering verkeersoverlast v.d. Capellenlaan te Zutphen.

Voor alle andere mogelijke plannen zou eerst serieus dienen te worden onderzocht welke maatregelen kunnen worden genomen om de verkeersdruk op de wegen rond Zutphen, met name de N348, maar ook N345, N314 en N319, te verminderen met gebruikmaking van bestaande infrastructuur.

Voor uitgebreidere uiteenzetting van onderstaande plannen, raadplege men de andere word-documenten: 'Eefde', 'Eefde conjunctie'(geografische kaart), 'Almen-Laren'.

- Stopzetting van elke besluitvorming om de problematiek van de N348 op te lossen door nog meer wegen aan te leggen.
- Eventueel wel aanpassing maximum snelheden op de N348.
- Hooguit besluitvorming m.b.t. de 'Omleiding Polbeek'.
- Een grote en telkens terugkerende publiekscampagne om, indien mogelijk, veel meer van de fiets als vervoermiddel gebruik te maken. De publiekscampagne die de overheid een aantal jaren geleden heeft gevoerd had als thema dat iedere fitte Nederlander afstanden van minder dan 5km zou dienen te fietsen en niet de auto te nemen. Dit thema zou opnieuw van stal gehaald kunnen worden.
- Gelijkijdig een telkens terugkerende campagne met adviezen om meer gebruik te maken van de mogelijkheden die het openbaar vervoer biedt.
- Exploitatie van een stoptrein-(tram-)verbinding tussen Zutphen en Deventer over bestaand spoor. Hiervoor zouden een aantal nieuwe haltes kunnen worden aangelegd: Zutphen De Hoven, Zutphen Deventerweg, Eefde conjunctie, Eefde Rijksweg, Gorssel-Joppe, Epse Lochemseweg, Deventer De Weteringen, Deventer conjunctie, Deventer stadion. Intensiever railverkeer: een extra spoor, naast de huidige 2 sporen noodzakelijk? Zie kaart, word-document 'Eefde conjunctie' en 'Eefde'.
- Exploitatie van een directe stop-(snel-)trein-(tram-)verbinding tussen Lochem en Deventer. Hiervoor zouden een extra spoorlijnboog en nog eens 2 nieuwe haltes kunnen worden aangelegd: Almen-Laren en Eefde Boedelhofweg. Zie kaart, word-document 'Eefde conjunctie' en 'Almen-Laren'.
- Exploitatie van een directe stop-(snel-)trein-(tram-)verbinding tussen Winterswijk en Deventer. Zie kaart, word-document 'Eefde conjunctie' en 'Eefde'. Omdat een eventuele nieuwe spoorlijnboog hiervoor dient te worden aangelegd in de buurt waar een mogelijke 'Omleiding Polbeek' zou moeten komen, kan dit in hetzelfde ontwerp worden meegenomen. Aanleg van deze nieuwe spoorlijnboog is minder voor de hand liggend dan die van het vorige item Lochem-Deventer. Niettemin mee te nemen in een studie naar de mogelijkheden van alle hier geschetste plannen.
- Hoewel niet direct de N348 problematiek betreffend, maar wel die van de N345: planning van een extra spoorwegstation(-halte) bij Voorst-Empe.
- Voor industrieterrein 'De Mars': stimulering door provincie en gemeente Zutphen van bedrijven om, waar mogelijk, meer gebruik te maken van railvervoer, i.s.m. Railion, het railtransportbedrijf.
- Eveneens voor industrieterrein 'De Mars': stimulering door provincie en gemeente Zutphen van bedrijven om, waar mogelijk, meer gebruik te maken van goederenvervoer per schip, i.s.m. scheepsvervoersorganisaties.

Samenvatting:

Serieuze studie naar bovenstaande alternatieven, dan pas besluiten. Gezamenlijke uitvoering van deze alternatieve projecten zou de aanleg van nog meer wegen overbodig kunnen maken. Deze plannen vergen nauwelijks extra ruimte. Dat het authentieke Gelderse landschap zoveel mogelijk behouden moge blijven. Door de aanleg van de Betuwelijn heeft deze provincie in landschappelijk opzicht recent al een geweldige aderlating ondergaan. Huidige opvattingen over het goederenvervoer naar Duitsland geven thans de overtuiging dat de Betuwelijn, afgezien van het financiële debacle, nooit aangelegd had hoeven te worden.

Reeds bestaande spoorlijnen en waterwegen hebben ruim voldoende capaciteit.

Oproep: **Investeer duurzaam in bestaande infrastructuur met zo veel mogelijk behoud van een goede leefomgeving, landschap en milieu.**

Burgemeester Joosten, gemeente Brummen

Geachte Statenleden

Ten ontecht is wel eens het beeld opgeroepen als zou wèl het college van B&W van Brummen mee willen werken aan een oplossing voor de problematiek in Laag-Soeren, maar ligt de raad van Brummen dwars. Dames en heren; niets is minder waar. Dus als dat aanleiding zou zijn uw bestuurlijke toezegging aan de realisatie van een oplossing voor Laag Soeren in te trekken, dan vervalt hierbij, daarvoor de grond.

Dat ook de raad van Brummen tot op de dag van vandaag geen "nee" heeft gezegd tegen de dorpenroute, getuigt van onverminderd verantwoordelijkheidsgevoel ook naar de buurgemeenten toe. Wij roepen u op hetzelfde te doen.

Het enige wat de raad van Brummen nu niet wil is dat, na realisatie van een rondweg om Laag-Soeren, het verkeer alsnog vastloopt in Loenen, of daar een nog groter leefbaarheidsprobleem creëert. Ook u denkt daar toch net zo over?!

De raad van Brummen is tot op de dag van vandaag bereid mee te werken aan een oplossing voor problemen in Laag-Soeren. Maar dan moet die oplossing wel ergens toe leiden. Dan moet de weg wel verkeer wel ergens naar ergens toe leiden. Dan moet het verkeer wel ergens toe worden geleid.

Niet opnieuw een oplossing waar achteraf niemand echt gelukkig mee is. Wel nu een goede integrale oplossing. Dat is het standpunt van Brummen. En wij roepen u op eenzelfde standpunt in te nemen.

Als dit standpunt van de raad van Brummen er daadwerkelijk to leidt dat de provincie niet langer meewerkt aan een oplossing voor Laag-Soeren en het daarvoor gereserveerde geld aan iets anders gaat uitgeven, dan zou dat onbedoeld het beeld kunnen bevestigen dat de provincie niet gelooft in een integrale oplossing. Want waarom de stekker uit het project trekken als je er volledig vertrouwen in hebt dat de integrale oplossing er komt?

Nu op dit moment het bestemmingsplan voor alleen een rondweg om Laag-Soeren in procedure brengen, geeft wederom grote kans op een fiasco bij de Raad van State. Dat niet weer! Daarom adviseert ook de Brummense Raad om plannen integraal en gelijktijdig in procedure te brengen. Dat alles om zo snel mogelijk tot een goede oplossing te komen.

De raden van Rheden, Apeldoorn en Brummen zijn unaniem van mening dat er, op zo kort mogelijke termijn, een oplossing moet komen. Wij roepen u op dat mogelijk te maken. Het kan en mag niet waar zijn dat de jarenlange toezegging aan Laag-Soeren wordt ingetrokken. Staten; help dat te voorkomen!!

Geachte Statenleden, denkt daarbij ook aan het belang van de papierindustrie in Eerbeek. In de komende jaren staan investeringen op stapel die ook een forse druk zullen leggen op beschikbare infrastructuur. Ook dat aspect vraagt om een goede, integrale, duurzame en spoedige oplossing.

De raad van Brummen heeft aangegeven moeilijke beslissingen niet uit te weg zullen gaan. De raad van Brummen vraagt u een integrale oplossing mogelijk te maken.

Een goede aanpassing van de infrastructuur in Dieren, een rondweg om Laag-Soeren, een aanpassing van de

Harderwijkerweg door Eerbeek én een rondweg om Loenen, *of een gelijkwaardig of beter alternatief*, maken dat de regio en de provincie waarmaken waar jaren voor is gestreden en waar jarenlang beloftes over zijn gedaan. Laat de burgers van Gelderland waar krijgen voor hun strijd, hun geld en hun belangen. Mogen wij daarop vertrouwen?????

Mag ik u tot slot de suggestie doen een motie aan te nemen. Een motie waarin u het College van Gedeputeerde Staten oproept gereserveerde middelen voor de rondweg Laag-Soeren te blijven reserveren voor een integrale oplossing. Een motie ook, waarin u het College opdraagt met voortvarendheid die integrale oplossing te bevorderen én daartoe naar ook de benodigde financiële middelen te zoeken. Blijf bestuurlijk betrouwbaar en geloofwaardig en draag bij aan een echte oplossing voor de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek op dit traject. Dat is tot slot mijn oproep. De suggestie voor een motie zal ik aan de voorzitter overhandigen.

Dank u wel

Suggestie voor een motie
De Staten van Gelderland,

Overwegende dat:

- een goede integrale oplossing voor de verkeers- en leefbaarheidproblematiek op de verkeerscorridor "Dieren-Apeldoorn" op zo kort mogelijke termijn noodzakelijk is
- er geen twijfel kan zijn over eerder gedane bestuurlijke toezeggingen;
- alle bestuurlijke inzet is vereist om de benodigde middelen te vinden voor realisatie van een goede integrale oplossing,

Roept het college van gedeputeerde staten op:

1. Eerdere bestuurlijke toezeggingen, beloftes en (financiële) reserveringen, gestand te doen;
2. met voortvarendheid zorg te dragen voor een goede integrale oplossing voor de verkeers- en leefbaarheidproblematiek in de verkeerscorridor "Dieren-Apeldoorn".

En gaat over tot de orde van de dag

Wethouder Metz, gemeente Apeldoorn.

Ik spreek mijn waardering uit voor de gedeputeerde en ambtelijke organisatie voor de inspanningen die zijn gedaan voor een integrale oplossing tussen Dieren en Apeldoorn. De gedeputeerde heeft iedereen op één lijn gekregen. Op dit moment is iedereen het eens over de meeste zaken, maar we zijn nog niet zover dat we weten hoe het verder moet vanaf de gemeentegrens van Apeldoorn. De raden zijn eensgezind in de opvatting dat er een integrale oplossing moet komen. Het is logisch dat de gemeenteraad van Brummen heel zeker wil weten dat het hele stuk wordt aangepakt.

De gemeente Apeldoorn zal zijn gebiedsvisie, met de dorpenroute als richting, waarschijnlijk in april afronden. Dan wordt helder op welke wijze de aansluiting wordt gerealiseerd en welke financiële opgaven de verschillende overheden hebben. Ik heb er alle vertrouwen in dat alle overheden zich tot het uiterste zullen inspannen om de oplossing financieel mogelijk te maken. Ik hoop dat ook PS dat vertrouwen hebben.

Wethouder Braber, gemeente Rheden

Gemeente Rheden heeft het volste vertrouwen in de gemeentes Brummen en Apeldoorn om te komen tot een integrale oplossing. Aan PS wordt het verzoek gedaan mee te werken aan deze integrale oplossing en de beschikbare gelden voor de omleiding Laag-Soeren te blijven reserveren voor een integrale oplossing. Dit is ook nodig voor Laag-Soeren. De bevolking wacht, op grond van beloftes, al 25 jaar op een oplossing. De situatie in Laag-Soeren is relatief gevaarlijk en veroorzaakt overlast. Bovendien zal er een nieuwe woonwijk komen, die moet worden ontsloten.

Jan Elshof namens de Dorpsraad Loenen

Dames en heren,

Laat mij eerstens zeggen volledig in te stemmen met de woorden van de heer van den Akker, sprekend namens de wijkraden Eerbeek-Hall; woorden die zullen volgen:

De sobere Kanaalroute is een wijd gedragen oplossing, die snel te realiseren is binnen een vergelijkbaar budget.

Gaarne nog enkele toevoegingen:

Eerstens, kan deze sobere Kanaalroute goed inspelen op de mogelijke plannen van Apeldoorn betreffende de uitbreiding van het industrieterrein in Apeldoorn Zuid. Deze variant geeft namelijk een aansluiting op de A-50, die zeker gewenst, zo niet essentieel zal zijn voor dit industrieterrein:

Een nieuwe aansluiting kan worden gebouwd waar het Kanaal de A-50 kruist; ook al zal dan de huidige Immenberg aansluiting (Loenen, Beekbergen) moeten worden gesloten. Men hoeft immers niet door te gaan tot Apeldoorn Zuid.

Of,

Vanaf deze kruising kan een parallelweg teruggaan naar de Immenberg aansluiting.

Natuurlijk zijn aan deze "alternatieve rondweg" met aansluiting kosten verbonden. Laat men echter niet vergeten, dat de sobere Kanaalroute al een oplossing zal zijn voor het industrieterrein Apeldoorn Zuid en dat bovendien de kosten zullen vervallen betreffende de Kanaalroute vanaf de A-50 tot Apeldoorn.

Tenslotte kan men een stap verder gaan en het reeds geopperde idee wederom in overweging nemen deze "rondweg", eigenlijk deze uitvalsweg uit Laag Soeren, Eerbeek en Loenen, aan te sluiten op de aan de andere kant van het Kanaal aan te leggen route vanuit Dieren (het einde van de A-348) naar de A-50 of A-1. Deze verlenging van de A-348 kan dan eveneens dienen voor (vracht en gewoon) verkeer uit Zutphen (die nu door Voorst moet met grote bottlenecks en veel last), alsmede voor verkeer uit Brummen. Deze optie zou minder bezwaren oproepen vanuit Oosterhuizen en waarschijnlijk/mogelijk de beste integraal regionale oplossing zijn.

Graag wil ik de strekking van de boodschap van de heer van den Akker herhalen:

"Doe uw best opdat deze opties en het corresponderende bedrag in het nieuwe Statenakkoord worden opgenomen".



B. van den Akker namens de Gezamenlijke Wijkraden Eerbeek-Hall

Dames en heren,

Volledig terecht heeft mevr. van Haaren vastgesteld dat een nieuwe bestemmingsplanprocedure voor de rondweg Laag Soeren niet opgestart kan worden.

De Provincie heeft getracht de rondweg Laag Soeren alsnog te legaliseren als onderdeel van een geforceerd gekozen dorpenroute.

Deze dorpenroute zou dan een oplossing moeten zijn voor het regionale verkeersprobleem.

Maar de dorpenroute en de rondweg Laag Soeren verplaatsten alleen maar de problemen van Laag Soeren naar Eerbeek, Loenen en Beekbergen.

In Laag Soeren worden zo'n 40 woningen ontlast van ca. 5.000 MVE maar in Eerbeek krijgen ruim 80 woningen te kampen met een overlast van minimaal 12.500 MVE, terwijl de kern van Loenen zodanig verkeersluw gemaakt wordt dat de daar gevestigde middenstand in de problemen gaat komen.

Overigens zal de dorpenroute stranden in de planologische procedures.

De dorpenroute gaat deels door het CVN, door een gebied dat valt onder de Vogel- en Habitatrichtlijn en door een beschermd beken- en sprengengebied bij Loenen.

Ook zullen de landerijen welke tezamen met Kasteel ter Horst een rijksmonument vormen doorsneden worden.

De Gelderse Milieufederatie, de Vereniging Natuurmonumenten en Gelders Landschap hebben u daarover in hun brief van 11 september uitvoerig geïnformeerd.

De Raad van State heeft reeds in 1989 geconcludeerd dat in het kader van het bestemmingsplan Immenberg een route door of langs de dorpen Loenen, Eerbeek en Laag Soeren *"uit oogpunt van milieu, geluid, natuur*

en landschap niet aanvaardbaar is”.

Bovendien is de dorpenroute door bewoners van de dorpen: Eerbeek, Loenen en Beekbergen, niet gewenst.

Er is dus geen draagvlak.

Lees het verslag van de klankbordgroepvergadering op 20 maart dit jaar.

Zelfs de Industriekern spreekt **nu** nog steeds haar voorkeur uit voor de kanaalroute.

Er ligt immers meer industrie langs of in de nabijheid van de kanaalroute dan van de dorpenroute.

Budgettair gezien zal de dorpenroute gegarandeerd duurder uitpakken dan de genoemde 35 miljoen; een aantal essentiële zaken zijn niet voorzien.

De kanaalroute kan daarentegen sober, doch wel duurzaam en veilig voor een veel lager budget gerealiseerd worden dan de genoemde 80 miljoen en behoeft niet meer te gaan kosten dan de dorpenroute.

In de brief van de gezamenlijke Wijkraden Eerbeek-Hall heeft u de onderbouwing van dit statement kunnen lezen.

De reconstructie van de kanaalroute is een verkeersoplossing voor de gehele regio want daarmee worden de dorpen Dieren, Laag Soeren, Eerbeek, Loenen en Beekbergen ontlast van doorgaand- en vrachtverkeer, terwijl deze route door de industrie het meest gewenst is.

Tenslotte zal een sobere doch duurzaam veilige reconstructie van de kanaalweg sneller gerealiseerd kunnen worden dan de dorpenroute, als deze überhaupt gerealiseerd kan worden, omdat gebruik gemaakt kan worden van een bestaande weg.

Stop dus met het verspillen van tijd en geld door te blijven vastklampen aan een verkeerd gekozen tracé.

Durf een knoop door te hakken en ga met nieuw elan werken aan een oplossing die wel haalbaar en door het merendeel van de bevolking gewenst is.

Colleges en Gemeenteraden doen nu een beroep op de Provincie om het budget dat bestemd was voor de rondweg Laag Soeren in ieder geval te behouden.

Op zich is dit prima, maar u allen zult begrijpen dat dit budget volstrekt onvoldoende is, want er is 45 miljoen nodig om tot een goede oplossing te komen voor de gehele regio te komen.

Doe uw best opdat dit bedrag in het nieuwe Statenakkoord wordt opgenomen.

Dhr. Schut, namens VNO-NCW Stedendriehoek, Transport Logistiek Nederland, Industriekern Eerbeek Loenen, Kamer van Koophandel, Bedrijvenkring Apeldoorn

Geachte leden van de commissie,

Zoals u ongetwijfeld weet is het bedrijfsleven in deze regio reeds lange tijd bezorgd over de verdere achteruitgang van de regionale bereikbaarheid. Het hoeft hier geen betoog dat dit de ontwikkeling van het bedrijfsleven in de weg zit en dat daarmee dus direct de werkgelegenheid en ook de leefbaarheid in het gedrang komen. Die industrie in Eerbeek en Loenen zorgt voor een grote directe en indirecte werkgelegenheid in de wijde omgeving van ongeveer 6 à 7000 werkplekken met een zeer hoog geïnvesteerd vermogen .

Wij waren dan ook zeer verheugd dat Provinciale Staten koos voor een studie naar een integrale oplossing van de verkeersproblematiek tussen Dieren en Apeldoorn. Als regionaal bedrijfsleven hebben wij dan ook met veel inzet bijgedragen aan deze studie. Onder leiding van een ambtelijke werkgroep werd deskundig en snel een aantal oplossingsvarianten geformuleerd en gewogen. Dit in nauw overleg en samenspraak met een klankbordgroep met vertegenwoordigers van welhaast elke belangengroep die deze regio rijk is. Medio dit

jaar heeft deze klankbordgroep met grote meerderheid gekozen voor een oplossing met behulp van de kanaalvariant.

Het provinciale bestuur daarentegen koos op grond van financiële argumenten voor de dorpenroute. Los van de discutabele afweging die daarbij is gemaakt, zou het ronduit desastreus zijn als de provincie Gelderland vanwege een vermeende tegenslag zich nu zou afwenden van dit probleem. Het afwenden van dit probleem wordt nog navranter, als u zich bedenkt dat nu net de gemeente Brummen als belangrijkste argument aanvoert, dat een integrale oplossing, zoals dus ook nagestreefd door de provincie, onvoldoende is gewaarborgd met alleen een rondweg Laag Soeren. Immers het vervolg door een rondweg in Loenen is allerminst zeker in het Nederlandse besluitvormingsmodel en wettelijk kader, nog afgezien van de tijd die een dergelijke procedure zal kosten en de daarmee gepaard gaande extra overlast voor Loenen.

Als commissie zou u door dit besluit van de gemeente Brummen nu juist gesterkt moeten worden om de gedeputeerde weer aan het werk te zetten met het verder uitwerken van een geïntegreerde oplossing. Een oplossing die, zoals burgemeester Joosten van Brummen het formuleerde; "Voorkomt dat een historische blunder wordt begaan". Het zou van moed getuigen als u zich niet laat leiden door beloftes uit het verleden, gebaseerd op achterhaalde inzichten of door kortzichtige politieke scoringsdrift. Het probleem is dringender en omvangrijker dan ooit en behoeft derhalve de grootst mogelijke urgentie en support. Dus geen overheid die wegrent voor haar verantwoordelijkheid en zich later vertwijfeld afvraagt hoe het toch komt, dat de burgerij de politiek niet begrijpt.

Sterker nog, het grootste deel van uw electoraat in deze regio staat achter een integrale aanpak.

Dames en Heren, het beroep van ons op u moge duidelijk zijn:

Laat dit probleem boven op uw agenda staan, behoudt de gereserveerde middelen en ga snel een integrale benadering uitwerken.

Hartelijk Dank!

Mevrouw de Kool namens Stichting Wijnand Hacfort

Voorzitter, dames en heren.

De Stichting Wijnand Hacfort streeft naar behoud en restauratie van Kasteel Ter Horst in Loenen, een monument dat nu bedreigd wordt door een rondweg.

De laatste maanden zijn veel argumenten tégen de dorpenroute inclusief rondweg Loenen ingebracht door o.a. de Dorpsraden van Loenen, van Eerbeek/Hall, de Wijkraad Eerbeek-Zuid en door de Gelderse Milieufederatie. Hun/ Die argumenten onderschrijft de Stichting Wijnand Hacfort van harte. Eén invalshoek vinden wij echter onderbelicht, namelijk de cultuurhistorie. Velen nemen het woord 'cultuurhistorie' in de mond, maar weinigen weten inhoud te geven aan deze waarde. En die blijkt in de voorliggende verkeersproblematiek juist een grote rol te spelen in de afweging van oplossingen.

Wat is de cultuurhistorische waarde van de omgeving van Loenen?

1. Kasteel Ter Horst is verweven met omgeving.

In de 16^e eeuw woonde op een paar honderd meter hier vandaan, (in de Koningstraat naast Marten van Rossem,) de burgemeester van Arnhem. Dat was Wijnand Hackfort. Omstreeks 1555 liet deze Wijnand Hackfort op de Veluwe in Loenen een jachthuis bouwen. Wat later betrok de familie het als permanente woonplaats.

Dat jachthuis, nu Kasteel Ter Horst, is het oudste, enige en meest complete landgoed-in-originele-staat tussen Dieren en Apeldoorn. Dat was de reden om indertijd het hele landgoed aan te wijzen tot rijksmonument, inclusief de historische tuinaanleg. En vorig jaar nog adviseerde de provincie om deze waardenvolle culturele erfenis uit te breiden met het omliggend landschap. Want Ter Horst blijkt de voorwaarden te scheppen voor een heel bijzondere flora en fauna in een gebied veel groter dan het landgoed zelf.

2. Kasteel Ter Horst in ongerept landschap.

Tot in de twintigste eeuw is de adellijke familie Hackfort het middelpunt geweest van waaruit de ontwikkeling van het dorp Loenen, en van de papierindustrie rond Loenen heeft plaatsgevonden. Als voorzitter van de Loenense en Zilvense marke hebben de Hackforts vanaf 1561 in hoge mate de inrichting van het omliggende landschap bepaald. Als een van de laatste in Nederland is deze agrarische organisatie pas in 1934 ontbonden. Dát is de reden dat het landschap ruim vier eeuwen lang bijna ongewijzigd is gebleven. En het is

verbazend én bijzonder om op een recent teruggevonden kaartje uit 1651 te zien hoe ongerept het landschap in de naaste omgeving van Kasteel Ter Horst er nog uitziet! Dat is zichtbare cultuurhistorie!
En daar wil men dwars door heen een rondweg aanleggen?

3. Eenheid Kasteel Ter Horst - Loenen.

Burgemeester Wijnand Hackfort had in 1555 ook de houten kapel in Loenen laten vervangen door een stenen gebouw. Ruim vier eeuwen was Kasteel Ter Horst *door een allee verbonden* met het dorp en de kapel. De kerk met de grafkelder én de allee zijn rijksmonument. Die nog steeds zichtbare verbondenheid van Kasteel Ter Horst met het dorp Loenen mag niet verbroken worden door een drukke provinciale weg dwars over die eeuwenoude beukenallee. Die snijdt het landgoed af van het dorp en dat is vernietiging van eeuwenoude cultuurhistorie.

4. Eenheid Kasteel Ter Horst – sprengen- en bekenstelsel.

De Hackforts bezaten al vroeg het waterrecht. Een uitgekend sprengen-en bekenstelsel op hun uitgestrekte grondgebied, voorzag hun vele papiermolens - maar ook andere molens - van energie. Nog steeds is dit watersysteem onlosmakelijk verbonden met de waterhuishouding van het landgoed. Dat is zichtbare cultuurgeschiedenis.

5. Aantasting Kasteel Ter Horst of Apeldoornsch kanaal.

Ook het 52 km lange Apeldoornsch Kanaal, dat ruim honderd jaar bestaat, heeft grote waarde. Maar het is onjuist, dat in zo'n uitgestrekt gebied alle, ook veel oudere cultuurhistorische waarden ondergeschikt worden gemaakt aan die van dit relatief jonge kunstwerk. De Stichting Wijnand Hackfort is van mening dat de eeuwenoude cultuurhistorische waarden van Ter Horst en omgeving die van het Apeldoornsch Kanaal *ter hoogte van Loenen* verre overstijgen.

Wij moeten zuinig zijn op de hoogwaardige cultuurhistorie rond en in Loenen. Gelukkig zijn er alternatieven voor de gewraakte dorpenroute.

In een brief dd. 4 december 2006 ondersteunt ook de Bond Heemschut onze visie. Zoals eerder de Vereniging Natuurmonumenten en het Gelders Landschap dat deden in een gezamenlijk schrijven met de Gelderse Milieufederatie dd. 11 september van dit jaar.

Ik dank u voor uw aandacht. * * *

Dhr Luesink namens vv Loenermark

De stuurgroep heeft de voorkeur van de klankbordgroep terzijde geschoven en stellen voor de dorpenroute uit te werken. Daarmee verdwijnen sportcomplexen, natuur en een deel van het rijksmonument Kasteel ter Horst. Waarom willen wij dit niet: Het Lonapark is aan Apeldoorn geschonken om te dienen als park en sportpark voor de inwoners van Loenen. Veel mensen maken er gebruik van. Ook is de voorgestelde variant geen rondweg, maar snijdt het dorp doormidden. Er zijn voldoende alternatieven: de kanaalroute, maar ook de spoorwegvariant. De voor de kanaalvariant nodige extra geld kan verkregen worden door het kanaal niet bevaarbaar te maken en het geld voor de kanaalvariant in te zetten. De gezamenlijke sportverenigingen vragen om aan de stuurgroep een andere variant dan de dorpenroute mee te geven voor verder onderzoek.

Kees Roelands te Eerbeek

Ruim 25 jaar geleden speelde de kwestie waar de dorpen in de regio Dieren-Apeldoorn het best konden worden aangesloten op het nieuwe A50-traject over de Veluwe.

De dorpen waren unaniem voor aansluiting bij het Apeldoornsch Kanaal. Maar de andere optie, aansluiting op de Immenberg (tussen Loenen en Beekbergen), had het grote voordeel dat die aanzienlijk sneller en goedkoper was te realiseren.

Uiteindelijk werd in 1985 door de Provinciale Staten van Gelderland met de kleinst mogelijke meerderheid gekozen voor de Immenberg-aansluiting, en daarmee al min of meer voor een dorpenroute.

Als gevolg van de Immenberg-aansluiting zouden de dorpen langs de Velwezooom extra verkeersoverlast gaan ondervinden. Hun massale verzet werd gebundeld in de "Vereniging Veilige Dorpen", waarin alle betrokken dorpen waren vertegenwoordigd: Dieren, Laag Soeren, Eerbeek, Loenen en Beekbergen. Deze vereniging werd door de RvS in het gelijk gesteld (1988). Maar door persoonlijk ingrijpen van de minister kwam die vermaledijde Immenberg-aansluiting er toch (1990).

Van de toen toegezegde rondweg Loenen is niets terechtgekomen. Die bleek al snel onhaalbaar vanwege de onaanvaardbare aantasting van natuurlandschappelijke en cultuurhistorische waarden in een kwetsbaar gebied.

De rondweg Laag Soeren is een eigen leven gaan leiden. Al in 1986 werd door de Provincie een projectgroep ingesteld. Pas in 2003 werd de rondweg opgenomen in het Statenakkoord.

Maar naar we nu weten is de rondweg Laag Soeren in het Statenakkoord opgenomen op basis van volstrekt ondeugdelijke verkeerscijfers!

De Provincie is nl. steeds uitgegaan van de simplistische veronderstelling dat deze rondweg alleen zou leiden tot een verlegging van de route voor het doorgaande verkeer, m.a.w. geen effect zou hebben op aansluitende wegen zoals de Harderwijkerweg in Eerbeek. Maar zoals de Raad van State heeft bevestigd, zal de verkeersintensiteit op de rondweg en aangrenzende wegen ongeveer het dubbele gaan bedragen! En alleen al om deze reden had de rondweg naar mijn mening nooit in het Statenakkoord terecht mogen komen.

Hoewel de Raad van State vorig jaar vlot het besluit van de Provincie tot aanleg van de rondweg Laag Soeren heeft vernietigd, besloot de Provincie direct na de uitspraak om toch door te gaan met haar pogingen om deze rondweg te realiseren.

Medio dit jaar werd besloten om de rondweg te presenteren als onderdeel van een integraal traject, de dorpenroute. Zo staat het althans op papier. Maar in werkelijkheid wil de Provincie nog steeds de rondweg geïsoleerd aanleggen. Gelukkig kan dit zomaar niet! Zo'n onderdeel van een integraal traject mag nl. pas worden uitgevoerd als er zekerheid bestaat over het gehele plan. Ik kan u verzekeren dat de RvS hier geen salamitactiek zal dulden. Hierover bestaat voldoende jurisprudentie. Overigens heeft de gemeenteraad van Brummen zich keurig gehouden aan dit principe.

Zoals ik in dit Huis al eerder heb bepleit: *Laten we niet langer trekken aan een dood paard!*

Laten we eindelijk afrekenen met de erfenis van die vermaledijde Immenberg-aansluiting en terugkeren naar het Apeldoorns Kanaal, waar een duurzaam veilige route goed is te realiseren voor een betaalbare prijs. Een route waarvoor nog steeds een maximaal draagvlak bestaat.

Zo kunnen we komen tot een echte superrondweg waardoor - anders dan bij de dorpenroute - alle dorpen in de regio op een evenwichtige manier worden ontlast, niet alleen Loenen en Laag Soeren, maar ook Dieren, Eerbeek, Beekbergen, Lieren en Oosterhuizen.

Dhr van Naamen, namens Soerens Belang

Geachte dames en heren

1. Ik ga niet de geschiedenis herhalen, maar wel benadrukken het belang voor 60 direct aanliggende woningen, een instelling voor verstandelijk en lichamelijk gehandicapten, met 25 vaste bewoners, een Kulturhus in oprichting, nu nog een dorps huis, een basisschool en sportvelden. En dan heb ik het nog alleen over Laag Soeren. Ook voor de bewoners langs de Harderwijkerweg in Dieren zal de rondweg Laag Soeren een gunstig effect hebben. En dan heb ik het wel over 500 woningen.
2. De plannen voor de uitbreiding Nimmer Dor met 122 woningen, mogen niet door de Harderwijkerweg van de rest van het dorp afgesneden worden, maar moeten een geïntegreerd geheel vormen.
3. In de provinciale weg N786 tussen Dieren en Apeldoorn ontbreekt momenteel een stukje, ter hoogte van Laag Soeren. Dat is de geprojecteerde rondweg. Het zal toch een probleem voor de provincie zijn als er geen oplossing komt. U heeft dan een weg met een ontbrekend stukje.
4. De sobere Kanaalroute is geen goede keuze, wij zijn dat helemaal met de gedeputeerde eens, want goedkoop betekent statistisch twee doden extra per jaar. Er kan toch geen bestuurder zijn die daarvoor kiest.
5. Een nieuwe aansluiting op de snelweg A50 of A1 lijkt ons onhaalbaar. Allereerst wegens de kosten. Vervolgens zal Rijkswaterstaat dan waarschijnlijk eisen dat de Immenberg wordt afgebroken.
6. De opstelling van en de voorwaarden die gesteld worden door de Gemeenteraad van Brummen zijn zodanig dat realisatie van een dorpenroute inclusief rondweg onmogelijk lijkt te zijn. Wij begrijpen niet waarom de raad van Brummen het aanbod van de provincie om de Harderwijkerweg langs Eerbeek tegelijk met de aanleg van de rondweg Laag Soeren op te knappen niet met beide handen heeft aangegrepen.
7. De Provincie heeft uitgerekend dat het verkeer verhogend effect van de aanleg van de rondweg Laag Soeren op het verkeer in Loenen hooguit 5 % is, maar doordat onze rondweg van een lokaal probleem tot een regionaal probleem gemaakt is zijn wij afhankelijk gemaakt van een rondweg om Loenen, terwijl die afhankelijkheid er dus eigenlijk helemaal niet is
8. Het alleen maar reserveren van het budget, zonder nadere afspraken, heeft geen zin, want gezien het voorgaande impliceert het beschikbaar zijn van het geld geenszins dat er een oplossing komt, sterker nog, het laat onduidelijkheid bestaan waardoor de ingrijpende ontwikkeling van ons dorp ook niet helder en voortvarend aangepakt kan worden.

9. Onze conclusie uit de voorgaande punten:

De enige mogelijkheid is dat de Provincie met visie en politieke moed **nu** knopen doorhakt: dat betekent:

1. ofwel: een aanwijzing geven aan de gemeente Brummen. Dit heeft onze **VOORKEUR!!**
 2. ofwel: wachten tot de nieuwe wet RO de bevoegdheid geeft om bovengemeentelijke bestemmingen te realiseren door de Provincie.
 3. Als u 1 of 2 niet wilt, dan het geld ergens anders aan besteden, hoezeer wij dat ook betreuren, maar het geeft in ieder geval duidelijkheid en leidt niet tot opnieuw onderzoeken, procederen, vertragen en nog meer gemeenschapsgeld verspillen. In dat geval geven wij u de suggestie om alle gemaakte kosten te verhalen op de gemeente Brummen.
-

Dhr M.A. Schuit namens de Vereniging Plaatselijk Belang Voorthuizen,

Aan: College van Gedeputeerde Staten van Gelderland
Leden van Provinciale Staten van Gelderland van Gelderland

Argumenten voor keuze Rondweg Oost in Trechternotitie Omleiding N303 Voorthuizen

Geacht college en leden van Provinciale Staten van Gelderland,
Hierbij willen wij, vereniging Plaatselijk Belang Voorthuizen, middels deze notitie uw aandacht vragen voor onze visie over de trechternotitie Rondweg Voorthuizen.

Algemene informatie

PBV is met 2000 leden veruit de grootste belangenvereniging in het dorp en vertegenwoordigt de mening van een overgrote meerderheid van haar leden. Het is echter mogelijk dat in sommige gevallen de individuele belangen of belangen van kleinere groepen niet in lijn liggen met de mening van de door ons vertegenwoordigde meerderheid, dit is niet te vermijden.

Wij verzoeken u daarom dringend bij het maken van uw afwegingen het maatschappelijk belang boven dat van individuen te plaatsen.

Ons standpunt:

PBV heeft in 2002 een Verkeersvisie opgesteld waarin uitgangspunten en randvoorwaarden voor een rondweg zijn vastgelegd (zie www.plaatselijkbelang.nl). Deze visie is tot stand gekomen met medewerking van een aantal in Voorthuizen geëngageerde bewoners en belangengroepen en kent hierdoor een breed draagvlak. Deze Visie komt neer op de volgende hoofduitgangspunten:

- De verkeersintensiteit in de kern Voorthuizen moet zo spoedig mogelijk teruggebracht worden
- Met de op dit moment beschikbare informatie is een oostelijke rondweg het meest effectief om de problemen op te lossen
- Verkeersbeperkende-, ontmoedigende- en remmende maatregelen in het dorp zijn noodzakelijk om de effectiviteit van de rondweg te optimaliseren
- De Hoofdstraat kan pas dan 'geknipt' worden (onderdeel van het centrumplan) als een Oostelijke Rondweg is aangelegd en er hierdoor een alternatief aangeboden wordt. Tot die tijd moet het mogelijk blijven om door het centrum te rijden. Dit zou echter op korte termijn wel ontmoedigd kunnen worden. Hiermee houden wij bij de huidige besprekingen van het centrumplan rekening.

De inhoud van onze Verkeersvisie komt in hoofdlijnen overeen met de nu gepubliceerde Trechternotitie. Vandaar dat PSV de keuze van de Trechternotitie Omleiding N 303 Voorthuizen onderschrijft.

PSV heeft een absolute voorkeur voor het tracé Oost: Deze is op basis van de nu beschikbare informatie de meest effectieve oplossing voor het verkeersprobleem in Voorthuizen.

De varianten Midden en Midden Oost veroorzaken een ontoelaatbare verstopping op de Baron van Nagelstraat en Stationsstraat waardoor de verkeersveiligheid op deze straten in gevaar komt, +/- 1000 scholieren fietsen hier dagelijks van en naar school.

De opties midden en midden oost gaan tevens gepaard met hoge kosten (viaduct A1 verbreden, S. v. Nagelstraat/ Stationsstraat verbreden, 2 x 2 rijstroken doorgaand, opkoop Tolboom -Tankstation, Heidepark - Hotel, opkoop huizenrijen langs Stationsweg, realisatie spoortunnel, nieuwe toegang station Barneveld-Noord) deze zijn niet volledig meegenomen in de berekeningen.

Met een oostelijke omleiding wordt de goede bereikbaarheid van de volgende locaties gegarandeerd:

- Recreatiegebied Zeumeren,
- Garderbroek, inclusief Reconstructie ontwikkelingsgebied.
- Recreatiegebieden/campings oostelijk van Voorthuizen
- Recreatiegebieden/campings noordoostelijk van Voorthuizen
- Verkeer van/naar Garderen/Stroe
- Woonwijk de Kromme Akker
- Woonwijk de Steenkamp
- Woonwijk Roeleneng
- Woonwijk Voorthuizen - Oost
- Woonwijk Prinsessenbuurt
- Woonwijk Voorthuizen-Noord ("Blankensgoed")
- Verkeer richting Putten en tevens voor de bereikbaarheid van Harselaar-Zuid, Oost en West
- De Vuilstortplaats Vink - veel zwaar vrachtverkeer - verkeer van/naar richting Kootwijkerbroek.
- Doortrekking oostelijke rondweg Barneveld (woonwijken de Burgt, Veller, richting Scherpenzeel)

Een middenvariant (westelijke omleiding) maakt het niet mogelijk om het centrum van Voorthuizen verkeersluw te maken en een totale herinrichting te realiseren.

De redenen hiervan:

- De meeste woonwijken hebben geen aansluitingen op deze weg.
- Bovendien zal het verkeer (o.a. agrarisch + recreatie + intern dorpsverkeer) door het centrum blijven rijden om hun bestemmingen te bereiken (Putten, Nijkerk, Garderbroek, Kootwijkerbroek, Barneveld, Harselaar, A1 en A30)
- Een middenvariant (westelijke omleiding) heeft grote nadelen voor het dorp Voorthuizen en voor de agrarische bedrijven als gevolg van perceeldoorsnijdingen en afsluitingen van bestaande wegen in hun werkgebied.
- Tevens zal het middentracé (west) aantasting veroorzaken van een waardevol ecologisch en landschappelijk gebied en het landgoed Overhorst. (zie pagina 14 MER N 303)
- De "groene long" van Voorthuizen wordt hierdoor ernstig aangetast!
- Ook worden met het middentracé (west) de problemen niet opgelost voor de bedrijven op het industrieterrein Harselaar en wordt er een enorme verkeersknoop geschapen bij de Baron van Nagelstraat ter hoogte van de A1 en verder tot op de Stationsweg en zal tot de reeds beschreven opstoppingen leiden
- Denk hierbij vooral aan het verkeersaanbod voor het Transferium, stationslocatie Barneveld-Noord, industrieterrein Harselaar- Zuid, Harselaar Oost, Harselaar West en recreatiepark Zeumeren.

Belangrijk advies: Bij het effectief terugbrengen van de verkeersintensiteit in de GEHELE BEBOUWDE KOM in Voorthuizen is het van cruciaal belang dat een (oostelijke) rondweg gepaard gaan met verkeersremmende-, ontmoedigende- en verkeersbeperkende maatregelen in de kern. Alleen dan zal de rondweg een maximaal effect bereiken.

Naar onze opvatting behoeft de Zeldertseweg niet afgekoppeld te worden van de A1. Daarmee kan ook het wegrestaurant De Goudreinet haar belangrijke functie als pleisterplaats voor transitovrachtverkeer goed blijven vervullen.

Tot slot:

Voorthuizen heeft nu 20 à 30 jaar gewacht op een oplossing van de verkeersoverlast. Het Centrumplan Voorthuizen staat op het punt gerealiseerd te worden. Het Centrum kan alleen verkeersluw worden gemaakt als voor de oostelijke variant wordt gekozen. Het dorp Voorthuizen wordt dan, conform het Statenakkoord, ontlast van de optredende ernstige verkeersoverlast

Help Voorthuizen nu en laat dit niet afhankelijk zijn van andere belangen en/of financiële keuzes.

Ver. Plaatselijk Belang Voorthuizen.

Wethouder Tijmensens, gemeente Barneveld

Voorzitter,
Dames en heren.

1 Dank voor de gelegenheid in de vergadering van uw commissie in te spreken. Het gaat over de omleiding N303. Een belangrijke weg voor de gemeente Barneveld. Deze weg voert het verkeer vanaf Harderwijk-Ermelo-Putten, door de kern van Voorthuizen, dwars over het bedrijventerrein de Harselaar en door Barneveld, naar het zuiden richting Ede.

2. De problematiek van de omleiding is een al jaren slepende zaak, reeds in de jaren zestig van de vorige eeuw zijn de eerste plannen gemaakt.

3. In november 2005 is het tussentijds toetsingsadvies van de MER commissie uitgebracht over de trechternotitie. Hierin werd aanbevolen drie alternatieven nader te onderzoeken. En nu komen we in een afrondende fase waarin het MER rapport voor de tracékeuze wordt afgerond. Graag wil ik u, namens B&W van de gemeente Barneveld, vandaag op basis van de voorlopige inzichten onze visie geven op deze tracékeuze.

We weten ons daarbij gesteund door de Raad en door een grote meerderheid van de bevolking en het Barneveldse bedrijfsleven. De drie in het geding zijnde alternatieven zijn:

1. de oostelijke omleiding, met daarbij een nieuwe aansluiting op de A1.

2. de zogenaamde midden variant. Westelijk langs de kern Voorthuizen en weer over de Baron van Nagelstraat door het centrum van de Harselaar.

3. De Midden Oost variant, oostelijk langs de kern en ook weer over de Baron van Nagelstraat.

B&W van Barneveld kiezen op basis van de huidige inzichten voor de Oostelijke variant. Ik zal dat toelichten.

4. Het is goed om bij het nemen van een besluit over de tracékeuze de doelen van deze rondweg goed voor ogen te hebben. In de eerder genoemde Trechternotitie worden die in de inleiding als volgt omschreven:

a. Het oplossen van de verkeersproblematiek in en nabij de kern Voorthuizen.

b. En dan staat er in de inleiding van dat rapport op pagina 3,(ik citeer): De gemeente Barneveld en de provincie Gelderland hebben met elkaar overeenstemming bereikt dat een nieuwe omleidingsweg tevens een functie dient te vervullen voor de ontsluiting van het bedrijventerrein. Dit houdt in dat de omleidingsweg zal worden doorgetrokken tot de Wesselseweg. Einde citaat, (is dus oostelijk).

5. De gemeente Barneveld en zeker de kern Voorthuizen met haar ruim 10.000 inwoners en de bedrijven op het regionale bedrijventerrein De Harselaar, wachten al jaren met ongeduld op deze Rondweg. Ik noem u een aantal ontwikkelingen:

- Voor Voorthuizen gelden er twee hoofdproblemen: Op de eerste plaats het omleiden van de grote Noord Zuid verkeersstroom uit de kern van het dorp. En daarnaast het omleiden van de grote stroom recreanten vanuit het westen naar de Veluwe. Direct aansluitend aan de kern Voorthuizen begint een groot recreatiegebied met heel veel campings (bijna 70), waar in de zomer wel zo'n 40.000 recreanten verblijven. Dat leidt tot een grote oost-west verkeersstroom dwars door de Hoofdstraat in Voorthuizen. We zijn als gemeente bezig flink te investeren in een dringend gewenste opwaardering van dat winkelcentrum, maar kunnen dat niet optimaliseren door deze verkeersdrukke.

- Er wordt een stevige groei van de recreatie voorzien o.a. door de grootschalige ontwikkeling van de recreatieplas bij Zeumeren, tussen Barneveld en Voorthuizen,

- Het bedrijventerrein De Harselaar beslaat op dit moment zo'n 150 ha. en voor de komende tien jaren wordt er een uitbreiding voorzien van nog zo 'n 100 ha. Deze uitbreiding wacht al meer dan 10 jaren op de Rondweg, omdat pas dan de verkeersafwikkeling voldoende gewaarborgd is. Op het bedrijventerrein zijn veel bedrijven gevestigd op het gebied van transport en logistiek. Logisch als je de centrale ligging van Barneveld in ogenschouw neemt. En ook zijn er veel productiebedrijven waarvoor een goede aan en afvoer cruciaal is.

- Het bedrijventerrein is ook gelegen aan een spoorwegknooppunt. Aan de pas geopende Valleilijn (waar we heel blij mee zijn) en aan de lijn Amersfoort — Enschede. Nu al is daar toekomstgericht geïnvesteerd met de bouw van het Transferium Barneveld Noord. Voor het succes daarvan is bereikbaarheid een must. Ook zijn er ideeën over een goederenoverslagpunt, van weg naar spoor. Barneveld is niet alleen een poort naar de Randstad. maar ook een uitvalsbasis naar het oosten.

- De N303 gaat door de Harselaar via de Baron van Nagelstraat over in de Stationsstraat. Daar begint het woongebied van de kern Barneveld. Nu al klagen veel bewoners over de grote stroom verkeer die dagelijks voor hun huizen langs gaat, met alle problemen van dien.

- Barneveld groeit door. Er staan ruim 3500 woningen in het verschiet. Een belangrijk deel van deze ontwikkeling zal aan de zuid-oost kant plaats vinden. Voor de ontsluiting daarvan vormt de oostelijke omleiding een goede aanzet.

6. Hiermee heb ik u een aantal ontwikkelingen genoemd die een belangrijke rol spelen in de afweging voor

welk trace gekozen moet worden. Kijken we naar de alternatieven dan zien we dat alleen een oostelijke omleiding een echte oplossing biedt voor de oost-west verkeersproblematiek door het centrum van Voorthuizen. Hetzelfde geldt voor de ontsluiting van het bedrijventerrein de Harselaar. Alleen bij de oostelijke omleiding en een nieuwe aansluiting op de A1 is er sprake van een adequate en toekomstgerichte verkeersoplossing. Bij de twee andere alternatieven wordt al het verkeer van de Harselaar (in de toekomst 250 ha) en van Voorthuizen via een centrale as naar de A1 geleid.

7. Een belangrijk probleem bij de 2 alternatieven die door het midden gaan is dat de capaciteit van de Baron van Nagelstraat onvoldoende is, waardoor meerdere kruispunten totaal vastlopen en ook daar een ingrijpende reconstructie van een aantal kruispunten moet plaatsvinden. Het meest cruciale probleem, zegt een rapport van Goudappel Coffeng, is dat de toerit naar de A1 op de Baron van Nagelstraat het verkeer niet aan kan. Slechts met grote investeringen op de Baron van Nagelstraat en het aanleggen van een dubbele toerit naar de A1, zal dat enigszins acceptabel worden. Echter met na 2020 weer een zodanige toename van de problematiek waardoor het opnieuw vastloopt.

8. De oostelijk omleiding is dus de meest toekomstgerichte oplossing.

- Het ontlast Voorhuizen het beste.
- Is, samen met de nieuwe aansluiting op de A1, het enige alternatief dat de 250 ha. bedrijventerrein op de Harselaar goed ontsluit.
- Houdt de omgeving van de Stationstraat leefbaar.
- Garandeert een aantrekkelijke bereikbaarheid van het Transferium.
- Maakt een goederenoverslag naar het spoor in de toekomst mogelijk.
- Biedt een toekomstgerichte ontsluiting voor verder ontwikkeling van Barneveld.

9. Ik wil niet onvermeld laten dat er zich ook enkele problemen kunnen voordoen bij de oostelijke variant. Deze zijn vooral gerelateerd aan de houding van Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat is bereid mee te werken aan een nieuwe aansluiting op de A1. Zij stelt echter dat het hun beleid is dat dat alleen kan als er een andere aansluiting opgeheven wordt. In het geval van deze oostelijke Rondweg wordt op dit moment onderzocht of er zodanige positieve effecten voor de A1 zijn, dat het beter is om alle bestaande aansluitingen + de nieuwe te handhaven,

In het geval dat niet noodzakelijk blijkt zal er dus een aansluiting af moeten, in ons geval waarschijnlijk die bij de voorlopige aansluiting van de A30 op de A1. Voorlopig, omdat daar in de toekomst sowieso een andere oplossing moet komen.

Voor die kruising betekent dat dat de aansluiting van de Zelderseweg er af zou moeten. Een nadeel voor het achterland, maar in tijd gezien gaat het slechts om ± een of enkele minuten langere rijtijd. Daarnaast komt dan de rentabiliteit van het wegrestaurant De Goudreinet onder druk te staan en zal er mogelijk een schadevergoeding aan de orde komen. Ieders belang is het om te pleiten voor het behoud van de aansluiting bij de Zelderseweg, maar met wel prioriteit voor het veel grotere belang van de nieuwe oostelijke aansluiting op de A1.

10. De oostelijke variant is de duurste variant. Hoeveel duurder is nog niet te zeggen, omdat de volledige kosten van ieder alternatief nog niet geheel in kaart zijn. Wij zijn echter van mening dat de effectiviteit van iedere bestede euro voor de oostelijke variant veel groter en veel meer toekomst-gericht is dan bij de twee andere varianten. Barneveld wil meedenken in de oplossing van het financiële probleem, maar kan het zeker niet alleen oplossen. Daarvoor is het gewenst dat u als provinciale staten ruimere financiële kaders geeft aan de gedeputeerde. Gehoord de discussie over andere tracés voor rondwegen ontstaat daar ruimte en kunt u de middelen zeer toekomstgericht en snel inzetten voor de oostelijke omleiding van de N303 bij Voorthuizen.

Ik dank u voor uw aandacht.

Wethouder Kottelberg, gemeente Lochem

Spreekt in over de N346, rondweg Lochem. De gemeente zit in een paststelling met GS over de keuze voor het voorkeurstracé. In Lochem vindt men dat er maar één geschikt tracé is, nl de spoorlaanvariant. Deze variant is echter wat duurder. Met versoering van deze variant is het kostenverschil terug te brengen tot 4 à 5 miljoen. Er ligt een mogelijkheid te onderzoeken of Overijssel wil bijdragen aan de kosten voor deze variant, maar gezien de komende verkiezingen ontbreekt daar op dit moment de tijd voor. Aan de commissieleden is een memo overhandigd, waaruit blijkt dat de Provinciale Staten in februari 2003 al hebben gezegd dat er maar één variant is, nl. de spoorlaanvariant. Hij vraagt de commissie deze uitspraak gestand te doen en GS op te dragen de komende maanden met de gemeente naar een oplossing te zoeken en flexibeler om te gaan

met de financiële randvoorwaarden.

Dhr. de Boer namens Vereniging Landelijk Gebied Putten.

Dames en Heren,

In de Gemeenteraad van Putten heb ik al eens gezegd:
de politiek heeft geen geheugen en geen geweten.

En die opmerking was duidelijk bedoeld voor het gemeentelijk nivo, waar kiezersbedrog een wethouderszetel oplevert en een Burgermeester alleen maar Burgervader is voor een deel van de inwoners, in ieder geval niet ook MIJN Burgervader

Ik stel voor dat het Provinciaal Bestuur laat zien dat zij wel én een geheugen én een geweten heeft. En om dat te bereiken heb ik een drietal punten van het afgelopen jaar waarmee U kan laten zien integer te zijn

1.

In commissievergadering van 29 maart heeft de gedeputeerde verklaard:

ik citeer:

ik wens niet over mijn graf te regeren, er is geen sprake van doortrekking van de N 303 naar de A 28 in deze statenperiode en er is ook geen budget voor.

Einde citaat.

In de concept MER (eindconcept september 2005) zijn de effecten van de doortrekking niet onderzocht. Het ontbreken van een effecten rapportage over het hele tracé N 303 van Voorthuizen naar de A28 heb ik al eens gekenschetst als salamitactiek.

En dan zien we in de overzichtskaart van de voortgangsrapportage de doortrekking naar de A28 zonder beperkingen als vaststaand tracé geschetst.

Wellicht zou U dat in de volgende voortgangsrapportage wat kunnen bijstellen

2.

In de voortgangsrapportage zijn als gevolg van het ontdekken van dassenburchten en een herhaald fauna onderzoek (is het nu dan wel goed?) andere tracé alternatieven onderzocht. En het is echt onthutsend te moeten constateren dat het door ons aangedragen 'ingenieurs alternatief' wéér niet in de beoordeling is meegenomen.

Is hier sprake van selectief geheugen? Of wordt de burger echt niet serieus genomen?

3.

Op 26 januari van dit jaar heeft de gedeputeerde Mevr. van Haaren op een bijeenkomst over de tracékeuze N 303 in Putten gezegd:

Ik citeer:

“de oplossing van het probleem van het doorgaand verkeer ligt in het verbeteren van knooppunt Hoevelaken, maar dat is een rijksaangelegenheid en daar heeft de Provincie geen invloed en geen budget voor.”

einde citaat

In het Veluws Dagblad van 4 december staat dat het rijk 1,2 miljard Euro beschikbaar heeft gesteld voor verbetering van Hoevelaken.

Dit bericht kwam te laat voor welke rapportage dan ook, maar wij verwachten dat dit aspect zwaar gaat meewegen bij de volgende beslissing

Het Provinciaal Bestuur kan dan op basis van het Statenakkoord wel een rondweg aan willen leggen, maar het moet zo langzamerhand toch wel duidelijk zijn dat het vigerende voorstel eigenlijk achterhaald is.

Het is een verkeerskundig noodverband, fauna technisch onmogelijk en

het ontwerp en de onderzoeken daarvan hebben buiten proportioneel veel geld gekost.

Ik heb het nog niet gezien, maar er schijnt een schrijven van de Gedeputeerde in omloop te zijn waarin wordt vastgesteld dat het wellicht verstandig is serieus te gaan denken aan het uitvoeren van het 0+ alternatief met een kostennivo van slechts 5% (3 á 4 mio EUR).

Een oplossing die aan alle wensen voldoet: budgettair zéér acceptabel,

De kom Putten verkeersluw en last but not least maatschappelijk draagvlak.

Ik dank U voor Uw aandacht.

Dhr. Ter Beek uit Voorst

Geachte voorzitter, leden der Provinciale Staten, gedeputeerde en belangstellenden,
Voor U staat een bewoner van Voorst, een dorp tussen Zutphen en Apeldoorn. Ik hecht er aan uit te spreken dat wij, als bewoners van de Stedendriehoek, een eenheid (dienen te) zijn. Ik voel op dit moment de inspiratie om, met inzet en respect voor elkaar, te komen tot aansprekende daden, in Gelderland, in de Stedendriehoek, én in onze directe leef-omgeving.

Ik verzoek U, geachte afgevaardigden, om U ondersteunend op te stellen, zowel in daadkracht als in middelen, inzake de kwaliteitssprong IJssel, in de éérste plaats richting verbetering van de bestaande infra-structuur.

Ik doe hierbij nogmaals een dringende oproep op U er voor zorg te dragen dat het fundament van (ook) deze ruimtelijke ontwikkeling, wat is de beste ontsluiting van de regio's Achterhoek en Stedendriehoek, op zo kort mogelijke termijn wordt vastgesteld. Dan pas en niet eerder is het met de op te stellen structuurvisie IJsselsprong mogelijk om inzicht te geven in de al jaren noodzakelijke verkeers-ingrepen. Alsmede in de haalbaarheid van de hoogwatergeul en de woningbouwfasering rondom Zutphen (*14).

Voor burgers is het niet eenvoudig helderheid te verkrijgen in de ware betekenis van akkoorden, nota's, rapportages danwel aangenomen moties.

Als drukke wegen door kleine kernen lopen speelt het leefbaarheidsaspect sterk. Dit betekent problemen met verkeersveiligheid, 'oversteekbaarheid', fijnstof, geluid en trillingen. In het PVVP-1 heeft U hierop ingezet met het programma Bebouwde Kommen. Volgens dit programma worden de kommen met de grootste knelpunten her-ingericht (*7-p69).

Daar waar de problemen het grootst waren, Voorst en Zutphen - de Hoven, is destijds om financiële redenen besloten de prioriteit elders te leggen. Het PVVP-2 heeft deze lijn doorgezet. Geen aanpak of oplossing van het probleem dus!

De burger wil oplossingen van de problemen op het gebied van bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid (*6-p6). Bij voortdurende is er door insprekende burgers aandacht gevraagd voor het ontbreken van een integrale regionale verkeersvisie (*8). Vast staat dat insprekers de kwaliteit van de leef-omgeving erg belangrijk vinden (*9).

Het werkt bemoedigend voor burgers wanneer bestuurders naast de burger gaan staan, en dat zij willen doorgronden welke problemen en kansen er zijn (*6). In het kader van het leefbaarheidsoffensief horen daar vanzelfsprekend concrete voorstellen bij inzake verkeersveiligheid (*6-p5).

Een integrale visie op het wegennet was inzet bij het PVVP-2 (*2). Nieuwe ontwikkelingen dienen in de toekomst aan te sluiten op de (toekomstige) functies van de wegen (*4). Het huidige Statenakkoord, de Gelderse Aanpak (*5), beoogt voorwaarden-scheppend te zijn voor de werkgelegenheid in onze provincie en bij te dragen aan wezenlijke zaken als veiligheid en bereikbaarheid.

Het is onze wens, naar ik aanneem niet alleen een vrome gedachte, om zoveel mogelijk middelen welke niet-voorzien vrijkomen uit eerdere reserveringen, te oormerken en aan te wenden voor trajecten als deze, de wegverbinding tussen de Achterhoek, Zutphen en Apeldoorn.

U doet - terecht - een beroep op de medewerking van andere overheden en betrokkenen.

Dank voor uw aandacht.

*1 PVVP-1 pp109-11, p128 tabel 9.14 Bebouwde kommen

*2 PVVP-1 Evaluatie Visie

*3 PVVP-2 Visie 2002 SIS1235

*4 PVVP-2-C p28-29 SIS_1235B4-

*5 De Gelderse Aanpak Statenakkoord 2003-2007 PS2003-51-SIS_109B3-GelderseAanpak.pdf

*6 Gelderland aan de slag Collegeverklaring 26 mei 2003 - PS2003-98-SIS_169-1e-Reactie.pdf

*7 Werken aan Mobiliteit Statenakkoord in uitvoering - PS2003-470-SIS_624B1-Mobiliteit-in-uitvoering.pdf

Wijze van prioriteren Voor het opstellen van een prioritering van de kommen is in het verleden een (globale) inventarisatie uitgevoerd van alle kommen, waarbij de traversen op de 4 thema's verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en milieu zijn beoordeeld. Voor elk thema zijn normgetallen vastgesteld. Vervolgens heeft een onderlinge weging van de 4 thema's plaatsgevonden en zijn de globale kosten van de maatregelen bepaald.

Een rendement is bepaald op grond van het verschil tussen de gewogen uitkomsten in voor- en na situatie gedeeld door de kosten. Het rendement vormt de basis voor de prioriteitsvolgorde van de kommen. (p71 12.2)

*8 PVVP-2 Inspraaknota 25 tm. 28 Stedendriehoek

*9 Resultaten inspraak 2004-137 - 24 maart 2004

- *10 PVVP-2 A Op Weg naar Duurzame Mobiliteit - pp55/60 oplossingsrichtingen
 - *11 PVVP-2 C Verkeersplan Bijlagenrapport
 - *12 N348 rondwegen Eefde-West + Zutphen-Noord én noordelijke ontsluiting bedrijventerrein "De Mars" - - citaat Gemeente Lochem - PS2006-817-SIS_4083.doc
 - *13 Voortgangsrapportage Programma "Werken aan Duurzame Mobiliteit", PS2006-805-SIS_4084-werken-duurz-mobil-voortg.pdf
 - *14 RSV2030 Nota Inspraak & Overleg - okt. 2006
 - *15 Motie 9 - dd. 6 december 2006 in Statenakkoord 2007-2011 op te nemen een adequate oplossing voor de verkeersproblemen - o.m. de N345 tussen Apeldoorn en Zutphen (door de kern van Voorst)
-

Dhr. Guldie namens de gemeenteraadsfracties Barneveld

Voorzitter,

Mijn naam is Adriaan Guldie, ik ben lid van de gemeenteraad van Barneveld en ik mag hier vandaag inspreken namens alle partijen in de Barneveldse raad.

Voorzitter, Barneveld is een raar dorp. En dan bedoel ik raar, gezien de provinciale status. Wij zitten namelijk in een spagaat. Barneveld heeft een regionale functie wat betreft werken, maar niet wat betreft wonen. De provincie heeft dat zo bepaald, tegen ons verzoek in. Dat betekent dus dat wij steeds meer banen krijgen, maar dat het aantal huizen niet navenant meestijgt. Dat legt een grote druk op Barneveld, zowel wat verkeer als wat financiën betreft.

Een van de belangrijkste zaken in Barneveld is al jaren de aanleg van de rondweg. Begin jaren 90 hebben wij in de raad besloten dat er een oostelijke omleiding om Voorthuizen moet komen. Het is nu bijna 2007 en de rondweg ligt er nog steeds niet. Hoe en waarom dat nu zo gekomen is, daar wil ik u verder niet mee vermoeien. Wat wel glashelder moet zijn is dat wij toen niet voor niets voor die oostelijke omleiding hebben gekozen. De oostelijke omleiding met nieuwe op- en afritten is voor Barneveld en Voorthuizen de enige toekomstbestendige variant. En wel om drie redenen:

Ten eerste: het is voor het dorp Voorthuizen de beste oplossing. Het ontlast het centrum en tevens is er een directe ontsluiting voor de 50 campings ten oosten van Voorthuizen.

Ten tweede is het voor Harselaar de beste oplossing. Het plan voor Harselaar Zuid is de vorige keer afgeschoten bij de Raad van State omdat de verkeersafwikkeling niet goed was. Alle gemeentelijke cijfers wijzen erop dat Harselaar Zuid eigenlijk niet zonder een nieuwe op en afrit kan.

Ten derde: het is voor de regionale bereikbaarheid de beste oplossing. Omdat ook andere knelpunten worden aangepakt, zoals recreatiegebied Zeumeren en de kern Barneveld, waar in de toekomst juist grote ontwikkelingen aan de oostzijde gepland zijn. Zoals te zien is in het streekplan.

Dat is duidelijk.

Maar wat zou er nu gebeuren bij aanleg van de andere variant, midden oost? Als al het verkeer op de nu al drukke Baron Van Nagelstraat gepropt wordt zijn de resultaten niet zo moeilijk te voorspellen. Een paar nieuwe rijbanen bieden weinig perspectief, want je kunt nu eenmaal niet drie banen dik een snelweg op of af rijden. Dat betekent dus files, niet alleen op de Baron van Nagelstraat, ook langs ons prachtige Schaffelaarsebos, wat voor een groot gedeelte een stiltegebied zou moeten zijn. Maar ook op de a1 en ook op de a30. Dat hebben we onlangs al gezien in Barneveld. Een van de toegangswegen naar Harselaar werd voor onderhoud afgesloten zodat alles naar de Baron van Nagelstraat moest en dat leidde direct tot een file van 3 kilometer op de a30.

Uiteraard is de gemeenteraad van Barneveld op de hoogte van andere effecten van aanleg van de oostelijke omleiding. Wellicht is deze variant wat duurder. Alhoewel, de spoortunnel in de middenvariant ook heel veel geld extra zal gaan kosten. Misschien zijn er problemen bij de Zelderseweg. Maar dat is allemaal misschien. Wat zeker is is dat de oostelijke omleiding de enige toekomstgerichte oplossing is. We zijn nu met z'n allen al zolang bezig met deze rondweg, laten we nu aan het eind van het traject niet de fout maken om ook nog eens de verkeerde weg aan te leggen.

Samenvattend, de resultaten van de MER hebben wij natuurlijk nog niet in kunnen zien. Maar grote verrassingen en problemen die we nu niet kunnen voorzien daargelaten, kiest de Barneveldse gemeenteraad unaniem voor Oost.