



Voorstel aan de gemeenteraad

26 maart 2013

Onderwerp: randweg Twello

Nummer:
Z-12-00283_2013-10250

Programma: 2. Mooi Voorst

Openbaar

Voorstel van het college

1. Kennis nemen van het Milieueffectrapport randweg Twello.
 2. Kennis nemen van de notitie Beantwoording zienswijzen milieueffectrapport randweg Twello.
 3. Kennis nemen van de Tracékeuzenotitie (TKN) randweg Twello.
 4. Voorkeur uitspreken voor realisatie alternatief E (volledige randweg) in de toekomst.
-

Beleidscyclus

U heeft in 2009 voor een milieueffectrapportage gekozen voor de aanpak van de verkeersproblematiek in Twello. In de raadsmededeling van 30 oktober 2012 hebben wij u bericht dat wij het Milieueffectrapport randweg Twello (het MER) hebben afgerond en u in het eerste kwartaal 2013 een TKN zullen voorleggen.



Waarom dit raadsvoorstel

Om u in de gelegenheid te stellen een tracékeuze uit de oplossingsrichtingen te maken voor de aanpak van de verkeersproblematiek Twello.

Argumenten

- 1.1 De Commissie voor de m.e.r. is van oordeel dat het MER de essentiële informatie voor besluitvorming bevat*
De Commissie voor de m.e.r. heeft een positief advies uitgebracht over het MER. Het rapport is kort, helder en duidelijk opgezet en zorgvuldig en conform de door u in 2009 vastgestelde richtlijnen uitgevoerd. De uitwerking van de verschillende kansrijke alternatieven is logisch en navolgbaar. Zij beschouwt het MER en het proces hiervoor als een goed voorbeeld ter inspiratie voor toekomstige m.e.r.-procedures voor lokale infrastructuur. Zie voor het gehele advies www.commissiemer.nl.
- 2.1 In de notitie zijn de reacties op het MER opgenomen en beantwoord*
Het MER heeft van 1 juni 2012 tot en met 31 juli 2012 ter visie gelegen om iedereen in de gelegenheid te stellen te reageren op de inhoud van het MER. Er zijn twaalf verschillende reacties ingediend. In diverse reacties wordt de voorkeur geuit voor één of meer alternatieven.
- 3.1 De TKN bundelt relevante informatie om een tracékeuze uit de oplossingsrichtingen te maken*
De TKN vult het MER aan met informatie over het beleid, het maatschappelijk draagvlak, de feitelijke verkeersintensiteiten eind 2012, een kostenraming en het financiële kader. Daarnaast bevat de TKN beschouwingen voor een tracékeuze.
- 4.1 Het oplossend vermogen van nieuwe infrastructuur is groter dan aanpassingen binnen de bestaande infrastructuur*
Uit de effectbeoordeling van de vijf alternatieven in relatie tot de doelstellingen "bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid" in het MER blijkt dat de alternatieven met nieuwe infrastructuur (alternatief D en E) positievere scores dan oplossingen binnen de bestaande infrastructuur (alternatief A, B en C). Met alternatief D en E worden de doelstellingen gehaald.

4.2 Alternatief E lost de verkeersproblematiek in Twello op en verbetert de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

Met een volledige randweg (alternatief E) neemt de verkeersintensiteit in de Molenstraat met 65% af van 7.600 naar 2.700 motorvoertuigen per etmaal. Ook neemt de verkeersdruk op de H.W. Iordensweg en de Domineestraat af. Het (vracht)verkeer gaat buiten Twello om in plaats van door de Molenstraat. De bedrijventerreinen Engelenburg en Nijverheid worden rechtstreeks aangesloten op de randweg.

4.3 Alternatief E maakt de randweg compleet en de eerdere investeringen voor de Zuiderlaan en de Westerlaan rendabeler

Een volledige randweg verbindt de H.W. Iordensweg/Fliertweg rechtstreeks met de N344/Rijksstraatweg en biedt het verkeer de mogelijkheid aan de zuidwestkant van Twello geheel buitenom de kern te rijden. Uit de modelcijfers blijkt dat hierdoor meer verkeer van de al aangelegde randwegdelen Zuiderlaan en Westerlaan gebruik zal maken.

4.4 Voor het spoorbeleid is alternatief E een duurzaam toekomstvaste oplossing en impuls; met een tunnel minder autoverkeer over de gelijkvloerse overwegen in Twello

Het autoverkeer in Twello kruist nu op zes gelijkvloerse overwegen het treinverkeer op het hoofdkernnet Apeldoorn-Deventer. Een volledige randweg met tunnel op de plek van overweg 't Hartelaar verlaagt de auto-intensiteit op deze overwegen met circa 1/3, waardoor het aantal potentiële conflictkansen vermindert en er ruimte ontstaat om bepaalde overwegen voor autoverkeer te beperken. Hiermee wordt een enorme impuls gegeven aan de ambities en doelstellingen uit het spoorbeleid van ProRail en de gemeente Voorst, overeengekomen in 2009. Het gezamenlijk hoofddoel van deze overeenkomst is veiliger afwikkeling van het lokale verkeer en treinverkeer. Overige doelen zijn instandhouding, bereikbaarheid en ontwikkeling van kernen, voorzieningen en recreatieve routes en verbetering van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het treinverkeer.

4.5 Alternatief D (halve randweg) valt af als alternatief binnen nieuwe infrastructuur. Dit alternatief is fysiek en financieel niet realistisch uitvoerbaar. De vereiste kruispuntaanpassing voor de overweg vergt een forse ingreep en investering ten koste van bestaande voorzieningen, terwijl het verkeerskundig effect beperkt is.

Alternatief D wikkelt het verkeer af via nieuwe infrastructuur vanaf de Westerlaan tot aan het spoor en vervolgens binnen de bebouwde kom via de Mosseler Goorstraat/Nijverheidsstraat, met een aansluiting op de Molenstraat, tussen de overweg en het kruispunt Molenstraat – Frans Halsstraat. Het verkeer van en naar de randweg zet een veilige en vlotte verkeersafwikkeling op deze toch al drukke wegvakken met veel kruisend gemotoriseerd- en fietsverkeer binnen de kern en de verkeersproblematiek rond de overweg nog verder onder druk. Bij een keuze voor alternatief D is handhaving van de huidige aansluiting van de Nijverheidsstraat geen optie en is aanpassing van het huidige kruispunt bij de overweg noodzakelijk. Hiervoor zijn in het MER twee alternatieven opgenomen:

- met een krappe boog over het parkeerterrein voor de supermarkt;
- met een ruime boog ten koste van de supermarkt met parkeerterrein en woning.

Beide varianten hebben een forse impact op de supermarkt omdat er geen andere ruimte is en vergen een hoge prijs. Afhankelijk van de keuze zullen de bijkomende kosten voor aansluiting van de Nijverheidsstraat op de Molenstraat en Frans Halsstraat volgens raming € 2.000.000,- tot € 5.000.000,- bedragen.

Daarnaast is het verkeerskundig effect van alternatief D beperkt. Bij nieuwe infrastructuur aan de westkant van Twello komt de verwachte intensiteit op een halve randweg uit op 3.600 per etmaal, op een volledige randweg (alternatief E) op 6.800 motorvoertuigen.

4.6 Mitigerende en compenserende maatregelen kunnen de negatieve effecten van alternatief E op flora, fauna, cultuurhistorie en landschap in positieve zin beïnvloeden

Zie verder onder risico's en kanttekeningen.

- 4.7 *Oplossing op lange termijn is het uitgangspunt voor het gemeentelijke beleid en de reden voor een gefaseerde aanleg van de randweg Twello.*
De afgelopen decennia heeft het gemeentebestuur van Voorst steeds gekozen voor een geleidelijke oplossing van de verkeersproblematiek Twello door de aanleg van de randweg in fases uit te voeren. Een keuze voor E sluit hierop aan en impliceert dat de prioriteit ligt bij de bereikbaarheid en een duurzame oplossing voor de gehele kern Twello op langere termijn.
- 4.8 *Keuze voor alternatief E rondt de m.e.r.-procedure af en geeft burgers, ondernemers, ProRail en overige belanghebbenden duidelijkheid over de gemeentelijke koers*
Met deze keuze bevestigt u de ruimtelijke koers voor Twello en de bedrijventerreinen en geeft u antwoord op de vraag of en hoe de randweg om Twello wordt doorgetrokken. Op basis van deze langverwachte duidelijkheid kunnen burgers en ondernemers keuzes maken.
- 4.9 *Agendering van het project voor medewerking van maatschappelijke partners, subsidies en fondsen vraagt om een duidelijke oplossingsrichting*
Pas na een duidelijk standpunt van het gemeentebestuur kan concreet overleg met de maatschappelijke partners plaatsvinden over haalbaarheid en uitvoering van het project en hun medewerking hieraan. Immers aanleg van de randweg is ook van groot belang voor ProRail en partners als de provincie Gelderland en de regio Stedendriehoek. Ook voor indiening van het project voor landelijke of Europese subsidie is eerst een duidelijk standpunt vereist.
- 4.10 *Uitvoering van alternatief E op korte termijn is niet opportuun nu uit verkeerstellingen 2012 blijkt dat de verkeersintensiteiten op de lokale wegen zijn afgenomen en de verkeersstromen binnen Twello zijn gewijzigd door de nieuwe Frans Halsstraat*
Uit de verkeerstellingen in Twello in 2012 blijkt dat de verkeersintensiteit op de lokale doorgaande wegen ten opzichte van 2008 met gemiddeld 16% is afgenomen. In de Molenstraat nam de intensiteit af met gemiddeld 30% naar 6.000 motorvoertuigen per etmaal op het drukste wegvak, op de H.W. Iordensweg met 11% naar 8.900. Een lagere verkeersintensiteit correspondeert met het landelijke beeld momenteel. Dit komt vooral door de huidige economische ontwikkelingen en verklaart tegelijk dat de telcijfers een momentopname zijn. Door de nieuwe Frans Halsstraat als verbindingsweg van en naar het centrum ligt de afname van de verkeersintensiteit in de Molenstraat boven het gemiddelde. Eén van de effecten is dat de verkeersintensiteit op de Molenstraat in 2020 nagenoeg gelijk blijft aan die van 2008. De autonome groei van de Molenstraat wordt in feite verschoven en afgewikkeld via de nieuwe Frans Halsstraat.
- 4.11 *Uitvoering alternatief E op korte termijn is uit financieel oogpunt niet opportuun*
Zie verder onder Middelen en Communicatie

Risico's en kanttekeningen

Alternatief E heeft negatieve effecten

Alternatief E kent de volgende negatieve effecten op flora, fauna, cultuurhistorie en landschap, die met mitigerende en compenserende maatregelen in positieve zin zijn te beïnvloeden.

- Voor beschermde diersoorten gaat het om verstoring van de soortgroep vleermuis en de soortgroep vogels (roeken) en vernietiging van nestlocaties.
- Aanleg van nieuwe infrastructuur leidt tot verlies of aantasting van de ecologische verbindingzone en oppervlakte Ecologische Hoofdstructuur (EHS) gevormd door landgoed 't Hartelaar en een aantal landschapselementen. Een randweg met tunnel tast het bos achter huize Welbergen aan, versnipperd het areaal en zorgt voor een forse barrière.
- Lichte toename van geluid op natuur en EHS.

Belangrijke maatregelen om deze effecten te beperken of weg te nemen zijn nieuwe beplanting, aanpassing verlichting, aanleg faunatunnels, stiller asfalt, aarden wallen langs de randweg, verstoring van broedvogels voorkomen en opstellen roekenbeschermingsplan.

Ingebrachte reacties tonen verdeeld beeld

Uit de zienswijzen op het MER in 2012 en de reacties uit de afgelopen jaren blijkt geen duidelijke voorkeur voor één van de kansrijke alternatieven. Algemeen kan worden gesteld dat het

bedrijfsleven op de bedrijfsterreinen en de ondernemers in Twello-Centrum en de bewoners langs en nabij de Molenstraat de voorkeur hebben voor een doortrekking van de randweg. Bewoners aan de rand van Twello (met name De Omloop) en landgoed 't Hartelaar hebben een voorkeur voor een oplossing binnen de bestaande infrastructuur. Het actuele beleid van de gemeente Voorst, de regio Stedendriehoek en de provincie Gelderland is gericht op volledige doortrekking van de randweg tot aan de N344/Rijksstraatweg.

Middelen en communicatie

Kostenraming

Uitvoering van alternatief E vergt een forse investering. De kosten voor doortrekking van de randweg met tunnel zijn geraamd op € 13.000.000,- met gelijkvloerse kruising op € 5.000.000,-. Deze bedragen zijn exclusief btw en herinrichting van de Molenstraat.

Financieel perspectief

Verslechterde en verslechterende economische en financiële omstandigheden leiden ertoe dat de beschikbaarheid en het beschikbaar komen van financiële middelen nog meer dan anders een rol van betekenis zal spelen in de besluitvorming om tot uitvoering van alternatief E over te gaan.

Begroting en MIP

In de Meerjarenbegroting 2013-2016 is in het programma Mooi Voorst geen financiële vertaling opgenomen voor de randweg Twello.

Communicatie

Reclamanten MER met een brief in kennis stellen. De insprekers, bevolking en partners na de raadsbehandeling in kennis stellen van het raadsbesluit.

Vervolgactie college

Binnen de regio Stedendriehoek, ProRail en de provincie Gelderland zullen wij de haalbaarheid en uitvoering in de toekomst inbrengen. Concrete stappen om tot uitvoering van alternatief E over te gaan zullen wij eerst ter goedkeuring aan u voorleggen. Daarnaast is voor aanleg van nieuwe infrastructuur aanpassing van het bestemmingsplan nodig. Pas nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is, de middelen beschikbaar zijn, grondtransacties zijn afgerond en vereiste vergunningen en ontheffingen zijn verleend is aanleg van nieuwe infrastructuur mogelijk.

Het college van burgemeester en wethouders,

drs. J.T.H.M. Penninx, burgemeester

E.J.M. van Leeuwen, secretaris

Bijlagen:

- Hoofdrapport MER randweg Twello (2012-16400);
- bijlagen Hoofdrapport MER randweg Twello (2012-16402);
- onderzoeksrapport MER randweg Twello (2012-16405);
- deelonderzoek Bereikbaarheid MER randweg Twello (2012-16409);
- deelonderzoek Verkeersveiligheid MER randweg Twello (2012-16410);
- deelonderzoek Trillingshinder MER randweg Twello (2012-16412);
- deelonderzoek Luchtkwaliteit MER randweg Twello (2012-16413);
- deelonderzoek Geluid MER randweg Twello (2012-16414);
- notitie Beantwoording zienswijzen MER randweg Twello (2013-09329);
- commissie voor de m.e.r./toetsingsadvies MER randweg Twello (2012-31034);
- TKN randwegTwello (2013-12937).

Informatie over dit voorstel:

portefeuillehouder:

H.A. Bink

ambtenaar:

T. Groothedde, senior
planontwikkelaar
(0571) 27 93 71
t.groothedde@voorst.nl

Gerelateerde stukken:

- raadsmededeling 30 oktober 2012 (2012-37723);
- raadsnotie randweg Twello tijdens begrotingsbehandeling november 2012 (2012-39880);
- raadsmededeling 22 mei 2012 (2012-15559);
- raadsmededeling selectie alternatieven 25 januari 2011 (2011-01763);
- de Richtlijnen MER randweg Twello (2013-12964);
- raadsvoorstel vaststelling richtlijnen MER randweg Twello januari 2010 (2009-13845);
- raadsvoorstel instemming conclusies Studie Nut en Noodzaak en starten m.e.r.-procedure (2009-04611);
- raadsmededeling aanpak overwegproblematiek (2009-06143).

rv-Z-12-00283_2013-10250-RandwegTwello