

Aan het Inspraakpunt
Trajectnota/MER N18 Varsseveld - Enschede
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Lichtenvoorde, 19 oktober 2008

Geachte dames en heren,

Namens het Actiecomité Nieuw N18-tracé en de 2.245 personen die door middel van hun handtekening hun steun hebben betuigd aan dit schrijven alsmede ca 300 personen uit het dorp Lielvelde, doen wij u hierbij onze inspraakreactie op de Trajectnota/MER N18 Varsseveld – Enschede toekomen.

Onze reactie laat zich als volgt samenvatten:

Gelezen hebbende de Trajectnota/MER N18 Varsseveld – Enschede stellen wij het volgende:

1. De conclusie van het MER, dat het alternatief Varsseveld - Enschede 100 2x2 het best beantwoordt aan de gestelde hoofd- en nevendoelestellingen van het MER en de beste oplossing voor de toekomst is, onderschrijven wij van harte.
2. Ook bestuurlijk onderschrijven provinciale en gemeentelijke overheden het feit, dat het alternatief Varsseveld-Enschede 100 2x2 de beste oplossing is. Een gefaseerde aanleg van dit alternatief, zoals nu wordt voorgesteld, wijzen wij ten stelligste af, omdat dit weliswaar een oplossing biedt voor de problemen in de gebiedsdelen midden en noord, maar tevens betekent dat de overlast voor het gebiedsdeel zuid, en met name ter hoogte van Harreveld, Lichtenvoorde, Lielvelde en Groenlo, nog jaren voort zal blijven bestaan en zelfs in belangrijke mate zal toenemen.
3. Wij wijzen om deze reden tevens het bestuurlijk voorkeursalternatief zoals dit nu gepresenteerd wordt, waarbij het traject Varsseveld – Groenlo nagenoeg onveranderd in de huidige staat gehandhaafd blijft, ten stelligste af.
4. Wij roepen u dan ook op, om het alternatief Varsseveld-Enschede 100 2x2 als het voorkeursalternatief te bestempelen en al het mogelijke te doen om dit alternatief op korte termijn ten uitvoer te brengen.
5. In de Trajectnota/MER wordt gesteld, dat de huidige van overheidswege beschikbaar gestelde geldmiddelen mogelijk niet toereikend zijn om dit alternatief te verwezenlijken. Wij zijn er echter van overtuigd, dat er onder marktpartijen meerdere investeerders bereid zijn, bijvoorbeeld door middel van een PPS-contract, dusdanige oplossingen te bieden dat dit alternatief op korte termijn volledig gefinancierd kan worden.
6. Wij roepen u dan ook op om binnen Europese, landelijke en lokale overheden en onder private marktpartijen de ontbrekende fondsen te verwerven en het alternatief Varsseveld - Enschede 100 2x2 op korte termijn ten uitvoer te brengen en daarmee een toekomstgerichte oplossing te bieden voor tal van problemen in de Achterhoek en Twente.

Wij verzoeken u een bevestiging van de ontvangst van deze brief te sturen naar onderstaand adres.

Hoogachtend,

ACTIECOMITÉ NIEUW N18-TRACÉ,
Namens deze,

C.G.B. Wolters,
Klaasbos 15,
7131 SZ Lichtenvoorde

Bijlagen bij deze brief:

- Als bijlage 1 aan deze brief gehecht, een opstelling van overwegingen en opmerkingen ter nadere onderbouwing van onze inspraakreactie.
- Als bijlage 2 aan deze brief toegevoegd 8 bundels (bestaande uit de bundels 2.1 tot en met 2.8) met in totaal 2.245 handtekeningen met bijbehorende persoonsgegevens van personen die hiermee deze inspraakreactie onderschrijven en hun steun betuigen aan het Actiecomité Nieuw N18-tracé.
- Als bijlage 3 aan deze brief gehecht, het afschrift van de brief, d.d. 17 oktober 2008, van Actiegroep "Auto(snel)weg van dorpskernen" uit Lievelede gezonden aan Gemeenteraad Oost Gelre, waarin de actiegroep mededeelt, dat zij mede namens ca 300 personen onderhavige inspraakreactie ondersteunt.

Bijlage 1: Overwegingen en opmerkingen bij de inspraakreactie van het Actiecomité Nieuw N18-tracé

- a) Het MER is opgesteld om te onderzoeken welke alternatieven het best voldoen aan de hoofddoelstellingen qua leefbaarheid en veiligheid, aan de nevendoelestellingen qua bereikbaarheid en economische ontwikkeling en qua oplossingen in de toekomst. Op al deze onderdelen scoort het alternatief Varsseveld - Enschede 100 2x2 het beste.
- b) De inwoners van Oost Gelre hebben recht op een behandeling gelijk aan de behandeling die de inwoners van Eibergen en Haaksbergen krijgen. De situatie in Haaksbergen is direct vergelijkbaar met die in Harreveld, Lichtenvoorde, Lielde en Groenlo waar woonwijken direct aan de N18 gesitueerd zijn. Pas dus het gelijkheidsbeginsel toe, zoals verankerd in de grondwet, en kies voor het alternatief Varsseveld-Enschede100 2x2. Hierdoor wordt het tracé voldoende ver van concentraties van woonbebouwing gelegd en blijft de overlast tot aanvaardbare hoogtes beperkt.
- c) De waardering van de verschillende alternatieven op de diverse thema's zoals bijvoorbeeld veiligheid en leefbaarheid worden alléén voor het hele plangebied beoordeeld. Dit houdt in, dat de effecten op deelgebieden geheel anders uit kunnen vallen. Dit kan bijvoorbeeld inhouden dat waar een alternatief in zijn totaliteit goed scoort op leefbaarheid, dit voor een gebiedsdeel (in dit geval Oost Gelre) een duidelijke verslechtering op kan leveren.
- d) Een voorbeeld hiervan is de autonome ontwikkeling van het autoverkeer tot 2020. Dit wordt voor het gehele traject berekend op circa 60%. Voor het deeltraject Lichtenvoorde – Groenlo is dit echter al 67%!
- e) Indien er gekozen wordt voor één van de korte of middellange alternatieven zal dit betekenen dat er door deze verbeteringen méér (doorgaand) verkeer wordt aangetrokken. Dit zal voor het traject Varsseveld – Groenlo betekenen, dat boven op deze autonome ontwikkeling van 67% nog tientallen procenten toename van het verkeer verwacht mag worden. We mogen rustig stellen, dat voor de N18 ter hoogte van Harreveld, Lichtenvoorde, Lielde en Groenlo met een verdubbeling van het autoverkeer gerekend mag worden, met navenante effecten op leefbaarheid en veiligheid.
- f) Van het vrachtverkeer dat gebruik maakt van de huidige N18 bestaat 69% uit doorgaand verkeer. Met name het vrachtverkeer heeft grote negatieve invloed op de aspecten veiligheid en leefmilieu. Indien er gekozen wordt voor één van de middellange alternatieven zal dit betekenen dat er door deze doorgevoerde verbeteringen nog méér doorgaand vrachtverkeer wordt aangetrokken. Voor het trajectdeel ter hoogte van Lichtenvoorde wordt gerekend met een verhoging van 61% naar 71%. Indien hier bovenop ook gerekend wordt met een autonome ontwikkeling van 67% zijn de gevolgen desastreus voor het trajectdeel nabij Harreveld, Lichtenvoorde, Lielde en Groenlo!
- g) Alleen de alternatieven die uitgaan van de aanleg van een volledige autoweg op basis van 100 km/uur bieden een tegenwicht tegen het voorspelde verlies van arbeidsplaatsen in de regio van 1666 stuks per 2030. Deze alternatieven leveren in ieder geval 800 arbeidsplaatsen op.
- h) De restcapaciteit van de N18 wordt in het MER voor de autonome ontwikkeling in 2020 als problematisch gekenmerkt en zal leiden tot congestie en langere reistijden. Het aanleggen van het bestuurlijk voorkeustracé leidt tot een verkeerstoename en indien er op het traject Varsseveld - Groenlo niets aan de bestaande N18 gebeurt, komt het

verkeer hier letterlijk tot staan! Dit leidt daarnaast tot hoge indirecte kosten door ongevallen en tijdsverlies door filevorming.

- i) Een van de argumenten voor het in eerste instantie aanleggen van het traject Groenlo - Enschede is het beter ontsluiten van het industrieterrein Laarberg. De industrieterreinen van Lichtenvoorde en de ontsluiting hiervan verdienen eveneens een “voorkeursbehandeling”!
- j) Een toename van het verkeer op een niet opgevaardeerd traject Varsseveld - Groenlo en het afsluiten van overgangen heeft letterlijk een barrièrewerking tot gevolg en zal leiden tot een toename van het sluipverkeer op het onderliggende wegennet met alle negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid van dien.
- k) Bovenop de reeds geschetste autonome ontwikkeling van 67% en de verdere toename van het autoverkeer door verbeteringen op andere deeltrajecten, komt het feit dat de N18 na de aanleg ook moet dienen als uitwijkroute bij calamiteiten op doorgaande autobanen als de A1. Als zo'n calamiteit zich voordoet en de N18 wordt bij filemeldingen als de omleidingsroute aangeduid, zal dit ongetwijfeld leiden tot één grote congestie van Varsseveld tot Enschede. Hoewel dit hopelijk tot incidentele voorvallen beperkt blijft, kan het rijden van dit omleidingstraject bestuurders op het idee brengen deze route voor het dagelijkse verkeer te gaan benutten. Dit heeft ook weer een toename van het verkeer tot gevolg; een toename waarop een N18 met slechts verbetering op deeltrajecten absoluut niet berekend is en die kwalijke gevolgen voor de leefbaarheid met zich meebrengt.
- l) Een eventuele doortrekking van de A15 naar de A18 zorgt voor een toename van het personenautoverkeer op de N18 met 5% en een toename van het vrachtverkeer met 18%. Indien niet gekozen wordt voor de lange omleiding Varsseveld - Enschede 100 2x2 zal dit met name in het gebiedsdeel zuid zorgen voor verhoging van de overlast en de onveiligheid en vermindering van de leefbaarheid.
- m) Verontrustend is het om vast te stellen dat de huidige geluidsniveaus weliswaar onder de grenswaarden blijven, maar de voorkeursgrenswaarden waarschijnlijk wél overschrijden. Het overschrijden van de voorkeursgrenswaarden zou bij nieuwe aanleg van een weg leiden tot het nemen van allerhande geluidsbeperkende maatregelen. Puur het feit dat er in de autonome ontwikkeling geen reconstructie van de N18 wordt doorgevoerd, betekent wettelijk gezien dat er geen maatregelen nodig zijn. Maar de voorkeursgrenswaarden om tot actie over te gaan worden nu waarschijnlijk al overschreden en zullen in de autonome ontwikkeling zeker overschreden worden. Bij extra toename van het verkeer door verbeteringen op andere deeltrajecten zal de geluidsbelasting bij Harreveld, Lichtenvoorde, Lieveelde en Groenlo de voorkeursgrenswaarden ver te boven gaan en waarschijnlijk de grenswaarden benaderen of zelfs overschrijden.
- n) Hoewel de tendens op het gebied van ongevallen gelukkig dalende is, blijkt dat de alternatieven met gescheiden rijbanen door middel van een middengeleider het veiligst zijn. Elk slachtoffer is er één te veel; kies voor een alternatief dat het aantal slachtoffers nog verder laat dalen, kies voor Varsseveld - Enschede 100 2x2.
- o) Elk ander alternatief dan de lange omleidingen op een nieuw tracé hebben als neveneffect dat de overlast op het traject Varsseveld - Groenlo toeneemt en met name op het deel Varsseveld - Lichtenvoorde waar de verkeersbelasting in de huidige situatie al één van de hoogste is. In de huidige situatie kent dit wegvak al een hoger risicocijfer dan het landelijk gemiddelde; als er geen lange omleiding komt, wordt deze risicofactor voor dit wegvak ontoelaatbaar hoog.

- p) De keus om in eerste instantie te kiezen voor het verbeteren van het traject Groenlo – Enschede zal gaan betekenen dat de overlast op het traject Varsseveld - Groenlo zeer toeneemt. Dit zal ongetwijfeld tot gevolg hebben dat in een later stadium alsnog het traject Varsseveld – Groenlo aangepakt moet worden. Dit leidt enerzijds tot kapitaalvernietiging doordat het trajectdeel Groenlo – Eibergen dan al is aangelegd en slechts voor een gedeelte in het nieuwe tracé ingepast kan worden. Anderzijds is het per definitie uit kostenoverwegingen raadzaam om het traject op het nieuwe tracé in één keer aan te kunnen besteden. Daarbij mag ook het feit niet uit het oog worden verloren dat bouwkosten de laatste jaren de tendens hebben om jaarlijks met 10% te stijgen.
- q) Het hiervoor geschetste scenario met het in tweede instantie aanleggen van het trajectdeel Varsseveld – Groenlo, werkt extra kostenverhogend doordat hiervoor ongetwijfeld weer een nieuwe procedure gevoerd moet worden. Hiervoor zullen waarschijnlijk ook tal van onderzoeken geactualiseerd, zoniet compleet opnieuw uitgevoerd moeten worden. Daarnaast levert deze nieuwe procedure weer meer tijdsverlies op.

Al deze overwegingen en opmerkingen leiden voor ons tot één conclusie:

Kies voor de aanleg van het alternatief Varsseveld - Enschede 100 2x2!

ACTIECOMITÉ NIEUW N18-TRACÉ

Bijlage 3

Actiegroep "Auto(snel)weg van dorpskernen"
p/a J.V.Hupkes
Grolsedijk 6
7137 HN Lievelede
tel (0544)468808
E-mail jaap.hupkes@planet.nl

Gemeenteraad Oost Gelre
postbus 17
1730 AA Lichtenvoorde

Lievelede 17 oktober 2008.

Geachte Raad,

De actiegroep "Auto(snel)weg van dorpskernen" in Lievelede, heeft zich vorig jaar ingespannen de huidige N 18 niet op te waarderen tot een autoweg, omdat dit de veiligheid en leefbaarheid in met name Lievelede sterk negatief zou beïnvloeden.

Een vlugschrift waarin wij stelden, dat alleen een nieuwe weg echt tot een oplossing kan leiden werd toen gesteund door een grote meerderheid van de bevolking van Lievelede.

Wij hebben deze spontane steun in de vorm van ca 300 handtekeningen toen overhandigd aan de Burgermeester als voorzitter van de gemeenteraad van Oost Gelre.

Nu het College van bestuur van de gemeente Oost Gelre zijn voorkeur heeft uitgesproken voor een tracé waarin weliswaar geen opwaardering is voorzien van de huidige N18 tot een 80 of 100 km/uur autoweg, maar waar de veiligheid en leefbaarheid door de verwachte sterke toename van het verkeer op de N18 wel in het gedrang komen, willen wij benadrukken dat wij daarbij gesteund door een meerderheid van de bevolking van Lievelede, tegen het door het college voorgestelde voorkeurstracé zijn.

Wij ondersteunen het initiatief van het actiecomité Nieuw N18 Tracé en vertrouwen er op dat u als raad hiermee rekening zult houden als u in de komende tijd een beslissing moet nemen over het voorstel van het College t.a.v. het voorkeurstracé N 18.

Met vriendelijke groet,
namens de Actiegroep "Auto(snel)weg van dorpskernen"

J.V.Hupkes

Cc Actiecomité Nieuw N18 Tracé
p/a J.Heutinck
Klaasbos 26
7131 SX Lichtenvoorde