

**Aantekeningen voor vergadering 14 november 2019 (voorbereidende raad van Doetinchem)**  
**Ontwerp-bestemmingsplan Europaweg 2019**

Betreft: zienswijze nr. 6, d.d. 30 juli 2019, nummer 147027.

\*In uw besluit “Verdubbeling Europaweg” heeft uw raad op **8 juni 2017** vastgesteld dat deze verdubbeling moet uitgevoerd *tot aan* de rotonde Sicco Mansholtweg. Echter, in tegenspraak hiermee wordt in het ontwerp de verbreding doorgetrokken, en pas op 100 meter vóór de spoorwegovergang teruggebracht naar enkelbaansweg (teruggegrepen naar Sweco-rapport uit 2016?).

De *fuikvorming* die daar ter plekke zal ontstaan, zorgt voor een **forse terugslag van verkeer** richting rotonde Europaweg-Vancouverstraat. Vooral in de spits, en ook door het acht keer per uur sluiten van de spoorbomen, ontstaat daar een fors afwikkelingsprobleem en *chaotische filevorming* met overlast voor de omgeving Vancouverstraat en Noordpunt door *afremmende* en *optrekkende* auto’s die plotseling, meteen voorbij de dubbelbaans rotonde, moeten invoegen op een strook van circa 80 meter. Sluiting van spoorbomen waardoor filevorming ontstaat in de *spitsperioden*, was nu juist een belangrijke reden voor een tunnel volgens de integrale aanpak van de westelijke ontsluiting in de infrastructurele *Verkenningstudie Europaweg-Liemersweg-Energieweg (2013)*.

De kwestie van de ongelijkvloerse kruising met het spoor maakt weliswaar geen onderdeel uit van dit ontwerpbestemmingsplan, maar vormde voor het infrastructurele plan een integraal, essentieel en ‘vanzelfsprekend’ onderdeel van de westelijke rondweg. Dit lezen we ook in de *Toelichting Ontwerpbestemmingsplan 2019*:

“Deze westelijke randwegen (Europaweg-Liemersweg-Energieweg-Keppelseweg) spelen een belangrijke rol voor de economische bereikbaarheid en voor de regionale verbindingen. De verkeersdruk op deze wegen neemt als gevolg van autonome groei toe met 3.000-5.000 mvt/etmaal. (...) In de Mobiliteitsvisie is aangegeven dat voor de westelijke randwegen per definitie een profiel van 2x2 rijstroken (‘wegverdubbeling’) nodig is **indien de volgende principes uitvoerbaar zijn**:

- mobiliteitsmanagement (meer fietsen, en de spits mijden)
- **ongelijkvloerse spoorwegkruising.**”

\*Er is verder onvoldoende aandacht voor de mate waarin bomen bijdragen aan de belevingswaarde, ecologische waarde en micro-klimaatbeheersing in de *menselijke* leefomgeving in de nieuwbouwwijk Wijnbergen. De bladerkruiden van volwassen bomen vangen veel **fijnstof** (ook **stikstof**) af. Uit de aanvraag Wet natuurbescherming blijkt dat er **119 bomen worden gekapt aan de Europaweg, met name ter hoogte van Wijnbergen**. Er is herplant van ruim 300 bomen of struiken, maar de oostkant van de Europaweg (Wijnbergen) wordt karig bedeed. De nadruk ligt op de westzijde van de Europaweg. En eventueel nieuwe aanplant zal er ook jaren over doen om een beetje bladerkruid te ontwikkelen. (De mij op 12 augustus jl. toegezegde informatie over kap en herbepplanting heb ik tot op heden niet ontvangen.)

\*Ernstige problemen zijn te voorzien, vanaf start aanleg in 2020, voor de **bereikbaarheid van onze nieuwbouwwijk** Wijnbergen (al vijf jaar lang “Bouwterrein, Betreden op Eigen Risico”). De fietsroute over de Oude Doetinchemseweg is afgesloten, want bouwterrein. Ook het gebied Katjesbos is nu bouwterrein. De fietstunnel zal bij aanleg van de ei-rotonde moeten worden afgesloten. Bouwverkeer straks door de woonwijk?

\*De Akoestiek-paragraaf (4.4) in de Toelichting schetst een zeer rooskleurig plaatje. Er is in het *geluidsonderzoek* van uitgegaan dat er **géén toename** van het **aantal verkeersbewegingen** is door de verdubbeling van de Europaweg. De geprognostiseerde toename van het verkeer is toe te schrijven aan de *autonome* groei van het verkeer, dus de landelijke algemene trend. Maar die uitgangspunten zijn verouderd, ze kloppen allang niet meer voor dit concrete plan. Zelfs met object Vancouverstraat 26 zou men *geen* rekening hoeven houden omdat de belasting van 54,87 naar 55,37 dB gaat, terwijl de ten hoogste toelaatbare belasting 55 dB is, en de maximaal hogere waarde 60dB. (Ter vergelijking: vrijwel alle objecten zitten op een belasting van 30-38 dB.) Dat er geen voorzieningen hoeven worden getroffen voor een locatie als Vancouverstraat 26 is echter – zoals vele berekeningen in de Bijlage – gebaseerd op de komst van een *ondertunneling* van de spoorwegovergang. Dat die er niet komt heeft grote consequenties voor verschillende locaties wat betreft o.a. geluid en trillingen.

Ook bij de beoordeling van de Luchtkwaliteit (§4.5) is een verbetering van de doorstroming en een afname van stagnerend verkeer als uitgangspunt genomen. Die dus op verschillende locaties niet plaatsvindt vanwege het schrappen van de verkeerstunnel.

Toename stikstofdepositie wordt sinds uitspraak Raad van State van 29 mei 2019 veel strenger beoordeeld. Hier moet ook opnieuw naar worden gekeken, en dan met de concrete en recente ontwikkelingen als uitgangspunt.

.....  
*Omdat ik van mening ben dat mijn zienswijze op belangrijke punten niet goed is weergegeven in de nota, geef ik mijn zienswijze hieronder integraal weer.*

Geachte gemeenteraad,

Hierbij treft u mijn zienswijze en bedenkingen aan over het ontwerp-bestedingsplan Europaweg 2019 met bijlagen, waarin het mogelijk wordt gemaakt een gedeelte van de Europaweg aan te passen c.q. te verbreden tussen de spoorlijn Arnhem-Winterswijk en de aansluiting op de A18.

*Bottleneck door verdwijnen integrale aanpak.*

De verbreding van de Europaweg, vanaf de A18 tot enkele tientallen meters na de rotonde Europaweg-Auroraweg-Vancouverstraat, leidt tot een onwenselijke *bottleneck* op het de Europaweg in de richting van de spoorlijn Arnhem-Winterswijk. In afwijking van de *Verkenningstudie Europaweg-Liemersweg-Energieweg (N317)* van april 2013 wordt dit laatste gedeelte niet verbreed. Er is namelijk geen realistische verwachting dat het integrale infrastructurele plan uit de Verkenningstudie 2013, dat voorziet in een westelijke rondweg en ontsluiting, waarvan de Europaweg vanaf de A18 tot aan de Liemersweg onderdeel zou uitmaken, nog zal worden uitgevoerd in de komende decennia. Dit omdat er geen concreet uitzicht is op een verbreding van de Europaweg tot vierbaansweg ter hoogte van de spoorwegovergang.

*Toename verkeersbewegingen en overlast.*

De toename van verkeersbewegingen op de Europaweg door diverse planologische ontwikkelingen is niet of nauwelijks doorberekend in het ontwerp. Bedoelde recente ontwikkelingen zijn: nieuwbouwwijk Buitenplaats-Wijnbergen en zijn meest recente uitbreidingen (Noordpunt), de komst van hotel Van der Valk in 2020, de realisatie van het nieuwe ziekenhuis langs de A18 in 2020. Deze nieuwe planologische ontwikkelingen brengen een toename van verkeersbewegingen en verkeersbelasting mee waar in het ontwerp en in de berekeningen geen rekening is gehouden. Berekeningen met betrekking tot onder andere geluidshinder, fijnstof-uitstoot, uitstoot van andere schadelijke stoffen en stankoverlast, met name voor de nieuwe wijk Buitenplaats-Wijnbergen, ontbreken dan ook vrijwel in de bijlagen.

*Het milieu-belang van groen en beeldbepalende bomen.*

Rijen volwassen beeldbepalende bomen aan de Europaweg worden gekapt. Het plan voor herbeplanting is ontoereikend. Met de bouw van de nieuwe woonwijk zijn al veel natuurlijke elementen verdwenen, en er is sprake van forse verstening van het gebied (straks nog verergerd door aanleg zonnepaneelpark westzijde Europaweg). Het ontwerp-plan houdt geen rekening met de recente verdrogingsproblemen van dit gebied. Volwassen bomen zorgen voor een betere micro-klimaatbeheersing, en zijn bijvoorbeeld uitstekende "afvangsters" van fijnstof. Het belang van een goede luchtkwaliteit voor de wijk Wijnbergen en zijn bewoners is ook niet goed afgewogen in het ontwerp-plan, zeker nu er op dit moment al sprake is van tamelijk hoge fijnstof concentraties.

*Overige maatregelen.*

Voor de woonwijk Buitenplaats-Wijnbergen, maar ook voor andere woonobjecten langs de Europaweg, worden slechts summiere maatregelen getroffen, omdat het ontwerp-plan er ten onrechte van uitgaat dat er geen toename van verkeer is.

*Fiets- en voetgangersoversteekplaats.*

Het aantal fietsoversteekplaatsen wordt van drie teruggebracht naar twee. Dit is onwenselijk. Ten onrechte is er in het plan alleen rekening gehouden met voorzieningen ten behoeve van het gemotoriseerd verkeer. Met nieuwe en toekomstbestendige voorzieningen voor fietsers en voetgangers is in het gehele plan geen rekening gehouden terwijl bestaande voorzieningen voor fietsers en voetgangers zelfs worden geschrapt. Dit terwijl intensief gebruik gemaakt wordt van de fiets- en voetgangersoversteekplaatsen in de rotonde Europaweg-Auroraweg-Vancouverstraat aangezien dit voor veel inwoners van de aanliggende wijken de kortste route is. Bewoners van de diverse wijken aan weerszijde van de Europaweg moeten nu per fiets en te voet een grote omweg maken, vaak een omweg van enkele kilometers.

*Onderzoek alternatieven.*

Objectief gezien heeft de ingreep een verslechtering van de verkeerssituatie tot gevolg door de bovenbedoelde *bottleneck* en het ontbreken van een fatsoenlijke verkeersafwikkeling naar het noorden, met alle bijkomende vormen van hinder. Nader onderzoek is nodig om de verkeersbelasting beter te spreiden, en bijvoorbeeld de verbreding tot vierbaansweg veel minder ver naar het noorden door te trekken. Ook zou de extra verkeersbelasting en hinder ter hoogte van de A18, het bedrijventerrein en het toekomstige hotel Van der Valk beter moeten worden opgevangen met extra lange uitvoegstroken en dergelijke, en zouden alternatieven tot een nieuwe c.q. betere zuidelijke ontsluiting van de wijk Dichteren moeten worden onderzocht. Het plan tot verbreding van de Europaweg tot aan het spoor zou in een veel breder kader moeten worden geplaatst waarin rekening wordt gehouden met de meest recente stand van zaken.

Tot slot zou ik graag op de hoogte worden gehouden over de behandeling van mijn zienswijze en het verloop van de planprocedure.