

Mens En Rapport Regio

September 2008

*Leefgemeenschappen in de Achterhoek
en Zuidoost Twente over het toekomstige
tracé van de*

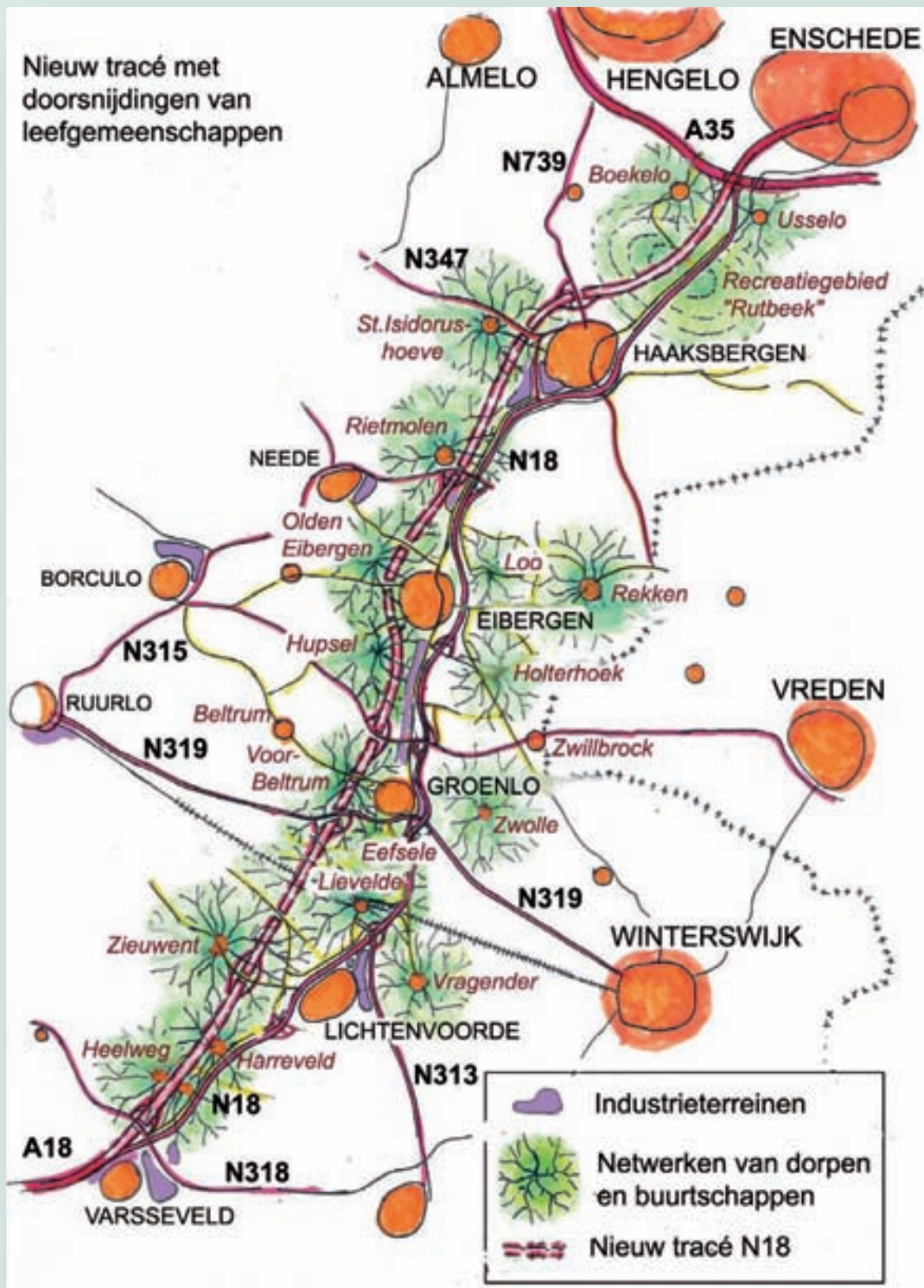
N18

's Avonds wordt het stil in de Achterhoek

Er worden in de toekomst nieuwe economische eisen gesteld aan de kwaliteiten van het landelijke gebied. Duurzaamheid en integratie van landbouw, recreatie, zorg, waterberging, hoogwaardige woonomgeving, natuur en cultuurhistorie staan hoog in het vaandel. De Achterhoek en Zuidoost Twente liggen klaar voor deze toekomst, doordat deze gebieden nog niet zijn verstedelijkt, niet zijn versnipperd door zware infrastructuur en het landschap nog veel fraaie historische elementen bevat.

De hectiek heeft hier nog niet toegeslagen; een reden waarom steeds meer mensen deze streek ontdekken. Recreatieondernemers adverteren met de tekst dat 'je er kunt wandelen en fietsen van Zutphen tot Winterswijk zonder een autosnelweg te passeren'. Dat is voor Nederlandse begrippen kennelijk bijzonder geworden.

Ankonn'm'n en neet langskom'm'n



Een nieuw tracé met doorsnijdingen van vele leefgemeenschappen leidt tot twee parallelle wegen en een 'verrommeld' tussengebied: verouderde planologie naar een ontwerp van de jaren zestig van de vorige eeuw. Het opknappen van de bestaande N18 met een nieuwe rondweg om Eibergen (Oost) en Usselo leidt tot een veilige weg met een goede doorstroming.

Bewoners laten hun stem horen

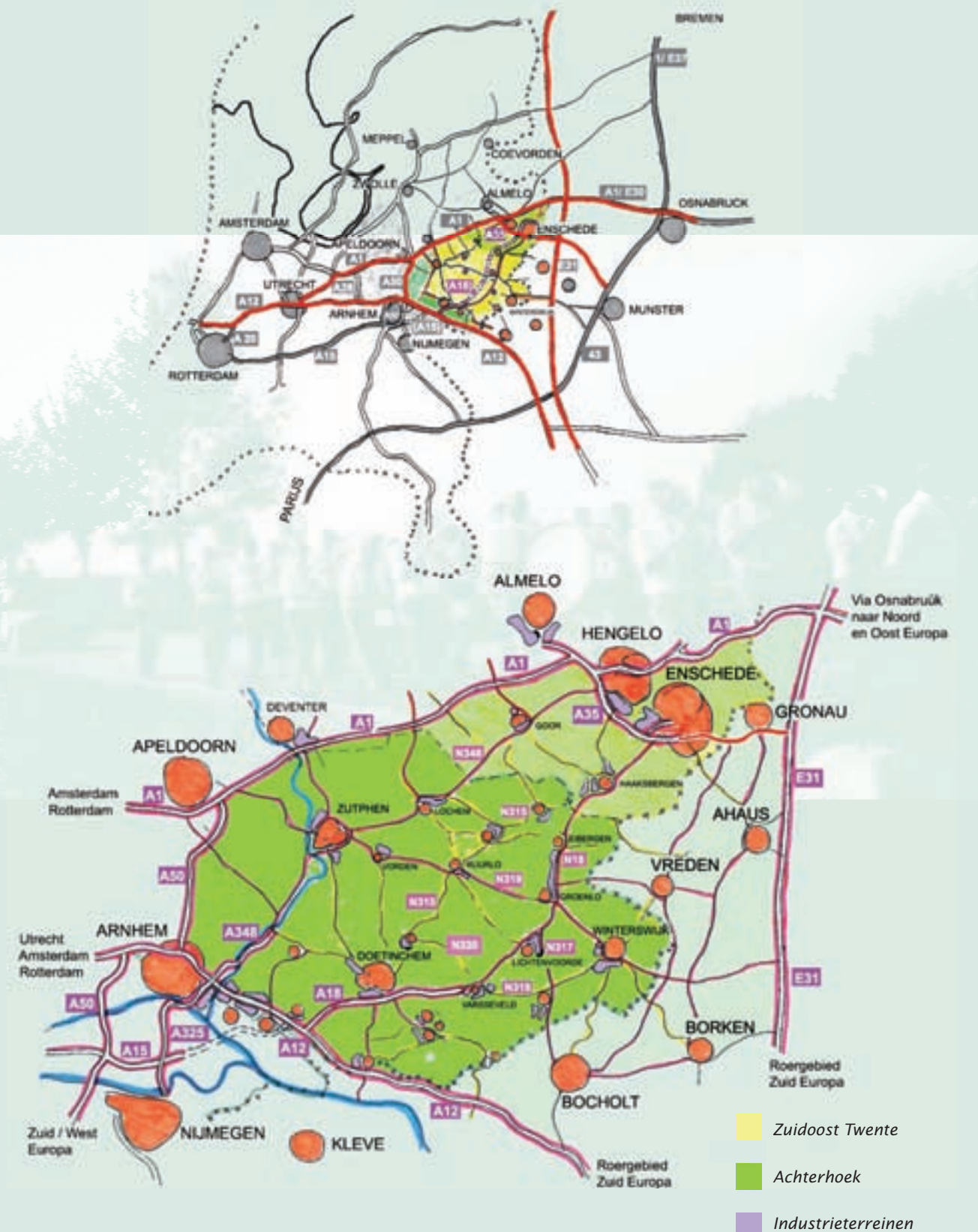
Dit Mens En Regio-rapport over het tracé van de N18 is een initiatief van bewoners van de kernen, de gemeenschappen gelegen langs de N18. Deze weg voldoet niet meer aan de eisen van veiligheid en leefbaarheid die in de toekomst aan deze weg worden gesteld. In de regio wordt al jaren de discussie gevoerd of de bestaande N18 moet worden aangepast of dat er een nieuw tracé moet worden aangelegd. Door Rijkswaterstaat zijn, in samenspraak met de streek, diverse varianten uitgewerkt. Maar de kern van de discussie is de vraag of de bestaande weg als uitgangspunt moet worden genomen of dat een nieuwe doorsnijding noodzakelijk is om optimaal aan de belangen van de streek tegemoet te komen.

Om alle argumenten goed te kunnen afwegen, is in opdracht van Rijkswaterstaat een Milieu Effecten Rapportage(MER) uitgevoerd, waarin de voor- en nadelen van diverse varianten op een rijtje zijn gezet.

Voor de bewoners van de regio is dat MER-rapport, met vooral verkeerstechnische, economische, ecologische en milieutechnische gegevens, niet volledig. De impact van een nieuw tracé op de leefbaarheid, de sociale cohesie in de dorpen/leefgemeenschappen, waarin nog steeds sprake is van een grote samenhang, wordt onvoldoende belicht. Bovendien komen de economische ontwikkelingsmogelijkheden van de streek die voortvloeien uit het nu nog mooie landschap onvoldoende aan bod. Daarom hebben bewoners uit de streek, met een vertegenwoordiging vanuit alle leefgemeenschappen tussen Varsseveld en Enschede het initiatief genomen om zelf een rapport uit te brengen over de gevolgen van de keuze voor de beide opties: bestaande N18 verbeteren of een geheel nieuw tracé ontwikkelen. In dit rapport wordt de tracékeuze ook beoordeeld vanuit het belang van een duurzame economische ontwikkeling van de regio zelf. En dan valt de keuze op de N18 en wel in opgewaardeerde vorm!



Vanuit het Westen van ons land (Rotterdam) is het achterland goed per autosnelweg (A1 en A12) bereikbaar.



De Achterhoek is goed bereikbaar door omliggende autosnelwegen en is een nog niet-verknipt groen gebied van formaat.

Bereikbaarheid van de streek is goed

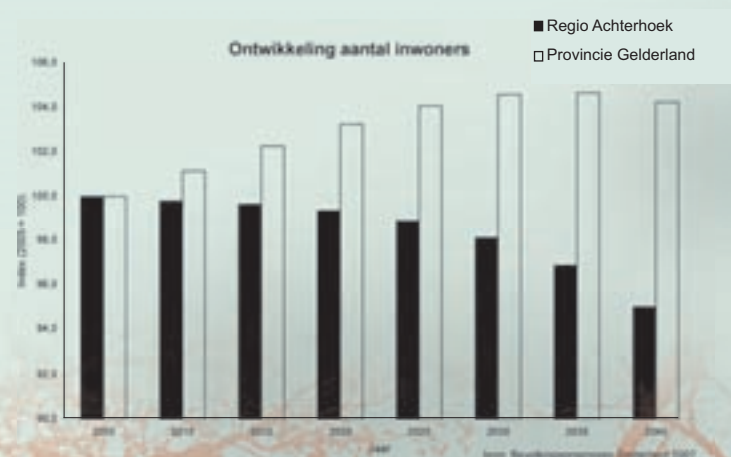
Een groot deel van de Achterhoek en Zuid-Oost Twente kenmerkt zich nog als een gebied waar geen autosnelweg doorheen loopt. Wel wordt deze groene landelijke regio van formaat aan alle kanten omringd door snelwegen. De bereikbaarheid van de streek is goed. Aan de noordzijde ligt de A1 en aan de zuidzijde de A12. In het oosten net over de grens ligt de A31 (Oberhausen-Emden) en aan de westzijde loopt de A50. Zowel de A1, A12 als A50 zijn de aangewezen belangrijke verbindingen (hoofdtransportassen) voor zowel nationaal als internationaal verkeer.

De Achterhoek is per autosnelweg bereikbaar via de A18 tot Varsseveld dat centraal in deze streek is gelegen. Vanaf Varsseveld kan men via de N18 en andere provinciale wegen verder in de Achterhoek doordringen, zij het met minder hoge snelheden. Voor internationaal verkeer wordt de N18 dan ook weinig gebruikt. 's Avonds wordt het stil in de Achterhoek. Ook Zuidoost Twente is goed per autosnelweg bereikbaar via de A1 en A35.

Het nieuwe tracé is planologisch achterhaald

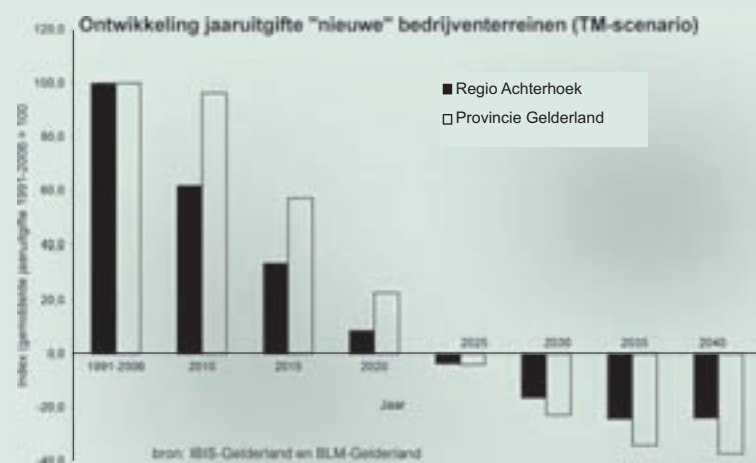
Het nieuwe tracé is gebaseerd op een ontwerp uit de jaren zestig van de vorige eeuw, een periode waarin op veel plaatsen autowegen werden gepland en aangelegd, zonder de huidige inzichten over leefbaarheid, cultuurhistorie, landschappelijke samenhang en ecologische verbindingzones. Het nieuwe tracé doorsnijdt een groot stuk fraai landschap met rust en veel natuurgebieden (waaronder het beroemde kalkmoeras Koolmansdijk!). En dat terwijl het overheidsbeleid juist is gericht op ontsnippering (zie Nota Mobiliteit en Meerjarenplan Ontsnippering). Het nieuwe tracé leidt tot twee parallelle routes, met daartussen een strook van een tot enkele kilometers potentieel 'verrommeld' landschap. Een dergelijk verkwisting van de open ruimte is achterhaald. De moderne planologie gaat juist uit van bundeling van infrastructuur, waarbij de bestaande infrastructuur richtinggevend is. Het principe van bundeling is ook vastgelegd in het rijksbeleid (Nota Ruimte, par. 2.3.3). Het rijksbeleid richt zich op capaciteitsvergroting van de bestaande hoofdtransportassen, zoals de A1 en de A12, en niet op een extra verkeersader door de Achterhoek (Begroting Rijkswaterstaat 2007).

Als het nieuwe tracé toch wordt gerealiseerd, dan blijft de streek alsnog zitten met de bestaande, onveilige Twente-route. De gemeenten moeten vervolgens met die opgave aan de slag, maar daar is dan geen financiering meer voor. En wat zijn we er dan als streek mee opgeschoten?



Figuur 1

Leeg bedrijventerrein tussen Groenlo en Eibergen



Figuur 2

Regionale ontwikkeling: van groei naar krimp

Een belangrijk criterium voor bestuurders die bij de tracé-keuze zijn betrokken is de meerwaarde voor de regionale economie. Goede wegen en aantrekkelijk, betaalbaar openbaar vervoer zijn essentiële voorwaarden voor een vitale economie. Volgens sommigen zal een nieuw tracé een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de regionale industriële ontwikkeling; door een betere bereikbaarheid zou het investeringsklimaat voor bedrijven erdoor verbeteren. In perioden van industriële groei kan dit het geval zijn, al is bereikbaarheid niet de enige vestigingsfactor. Maar die perioden liggen nu achter ons! Uit demografisch onderzoek, dat de Universiteit van Maastricht in opdracht van de rijksoverheid uitvoerde (Derks & Verhoeven), blijkt dat Nederland als geheel rekening moet gaan houden met stagnatie van de bevolkingsgroei, en op termijn zelfs een geleidelijke daling; dus van groei naar krimp. Deze trend doet zich in geheel Europa voor. In de Regio Achterhoek heeft de stagnatie van bewonersgroei al plaatsgevonden en volgens de Bevolkingsprognoses Gelderland 2007 zal de komende jaren het inwoneraantal in de regio geleidelijke dalen. Voor Gelderland als geheel zal deze daling na 2030 inzetten; vanwege nog enige groei in het westen van de provincie.

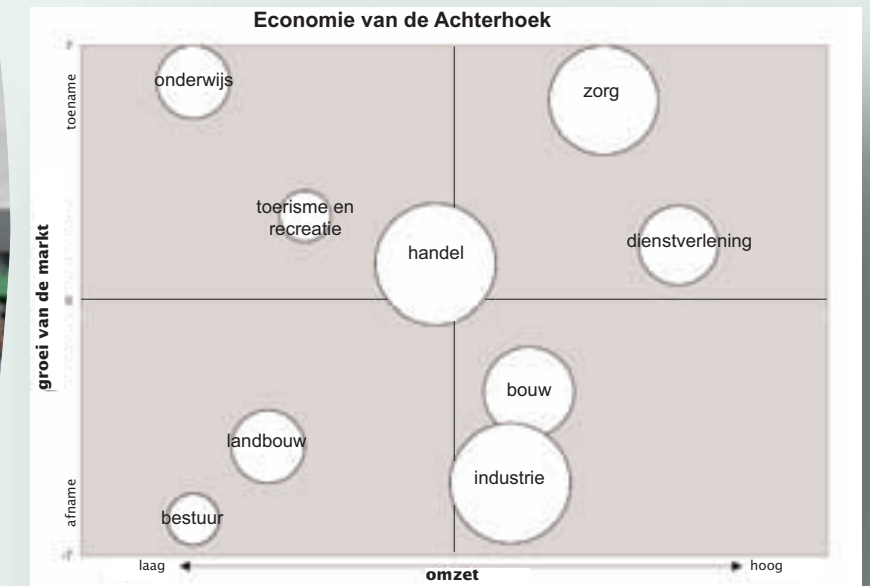
(zie Figuur 1)

De afname van de bevolking in de Achterhoek en de toename van het aandeel 65-plussers heeft rechtstreeks tot gevolg dat de beroepsbevolking in de Achterhoek sneller krimpt dan in de rest van Gelderland. Uit de Bevolkingsprognose Gelderland blijkt dat alle gemeenten langs de huidige N18 de komende decennia te maken hebben met een krimp van de beroepsbevolking, variërend van tenminste 5% tot 25%.

Als gevolg van de afname van de beroepsbevolking zijn er ook minder nieuwe bedrijventerreinen nodig. Daarnaast zal door zorgvuldig ruimtegebruik en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen de vraag naar nieuwe terreinen nog verder afnemen. Minister Cramer heeft met IPO en VNG afspraken gemaakt over de nadere uitwerking van het programma Mooi Nederland. Per provincie (en regio daarbinnen) wordt vastgelegd hoeveel hectare nieuw bedrijventerreinen er de komende vijf jaar bij mag komen. Uitgangspunt is het op een na hoogste groeiscenario, Transatlantic Market genaamd. (zie Figuur 2)

Uit de Bedrijfslocatiemonitor (BLM) van de provincie Gelderland blijkt dat in dit scenario de vraag naar nog nieuw uitgiftebaar bedrijventerrein in de Achterhoek de komende jaren snel afneemt. Met de huidige en planologisch gereserveerde terreinen kan de toekomstige vraag gemakkelijk worden opgevangen.

De groei van de werkgelegenheid is niet gebaat bij de aanleg van een nieuw tracé



Figuur 3 *Ontwikkeling economische sectoren Achterhoek*

Verticale as: de groei van de markt met als indicator de groei van de werkgelegenheid over de afgelopen 4 jaar; horizontale as, de omzet van de sector; de grootte van de 'bol' geeft de omvang van de werkgelegenheid in de sector weer. (bron: Regionale economische structuurvisie II)

Nieuw tracé ondergraaft de sterke punten voor de regionale economie

Uit de analyse van de economie van de Regio Achterhoek blijkt dat de sectoren 'industrie', 'handel', 'bouw' en 'zorg' de belangrijkste werkgelegenheid bieden. De werkgelegenheid in de 'industrie' en de 'bouw' krimpt, terwijl in de 'zorg' de werkgelegenheid de afgelopen jaren flink is gegroeid (zie Figuur 3). In de Regionale Economische Structuurvisie II zet de Regio Achterhoek in op het behoud van de werkgelegenheid in de sectoren 'bouw' en 'industrie'. Als groeisectoren ziet de Regio vooral 'zorg' en 'toerisme & recreatie'. De groeisectoren corresponderen goed met de sterke punten van de Achterhoek op het gebied van rust, ruimte, en duurzaamheid. Bij de totstandkoming van de economische visie van de streek zag het adviesbureau KPMG grote kansen voor het scenario "De Achterhoek Groen en Gezond". In dit scenario vormen het groene profiel en de landschappelijke kwaliteiten samen het fundament voor kansen op het gebied van (vernieuwende) gezondheidszorg. Het scenario sluit goed aan bij de ontwikkeling van de regionale economie. De toenemende vergrijzing vraagt meer en meer voorzieningen op de diverse zorggebieden. De Achterhoek heeft met zijn groene ligging een uitstekende uitgangspositie om gezondheids- en zorginstellingen naar de regio te halen. Verder wordt binnen dit scenario aandacht besteed aan de sector toerisme die flink kan doorgroeien. Hierbij zijn ook goede combinaties mogelijk met de niet-medische zorg. Een nieuw tracé is in dit scenario ongewenst, omdat daardoor het beeld van rust, ruimte en duurzaamheid verstoord wordt.



Nieuw tracé: isolatie van bestaande bedrijventerreinen

Ontwikkeling van een nieuw tracé voor extra bedrijventerreinen is niet nodig en zelfs ongewenst, omdat dit tot op termijn leidt tot extra leegstand op bestaande bedrijventerreinen. Veel bestaande bedrijventerreinen liggen nu aan de Twenteroute (N18) op zichtlocaties en zijn na opwaardering van de N18 goed bereikbaar. Na aanleg van een nieuw tracé komen deze terreinen meer geïsoleerd te liggen. Ook door het beperkte aantal afslagen op een nieuw tracé zal de bereikbaarheid afnemen. Bedrijven zullen dan eerder op zoek gaan naar een nieuwe locatie in de regio en dat leidt tot leegstand en verloedering op bestaande terreinen. Opwaardering van het bestaande N18-tracé betekent een verbetering van de bereikbaarheid voor de aanliggende bedrijventerreinen. Omdat de dorpen voor het doorgaande verkeer minder goed bereikbaar worden, leidt een nieuw tracé ook tot minder passanten voor de middenstand (horeca).

Nieuw tracé: streep door leefbaarheid in lokale gemeenschappen

Het nieuwe tracé betekent dat de aantrekkingskracht voor wonen en recreëren in de Achterhoek fors minder wordt. De groei van recreatie is juist in deze streek sterk. Dit wordt mede gestimuleerd door het initiatief van alle betrokken dorpen om met vrijwilligers en met medewerking van de boeren, kerkepaden aan te leggen en te beheren, in combinatie met herstel van het landschappelijk groen. Het nieuwe tracé betekent letterlijk een streep door de fraaie resultaten die de laatste tien jaar door de gemeenschappen zijn bereikt. Een reeks van buurtschappen, waarin samenwerking hoog in het vaandel staat, wordt doorsneden. De gevolgen voor de leefbaarheid, de sociale cohesie in de dorpen/leefgemeenschappen, waarin nog steeds sprake is van een grote samenhang (‘noaberschap’) en een bloeiend verenigingsleven, zijn zeer ingrijpend. Ook voor de landbouw betekent het nieuwe tracé een aderlating als gevolg van versnippering en barrièrewerking (zie Nota LTO-Noord, afdeling Oost-Gelre). Voor het landelijk wonen, waar een belangrijke economische impuls vanuit gaat, heeft de streek na realisatie van een nieuwe weg eveneens minder te bieden. Juist hoogwaardige werkgelegenheid, met hoog opgeleid personeel, trekt naar landschappelijk aantrekkelijke gebieden.

Foto onder en boven **Kermis in Eefsele in het boerenland.**

Eefsele, maar ook Voor-Beltrum, Hupsel en Olden Eibergen zijn buurtschappen zonder een dorpskern; deze sociale netwerken zouden door het nieuwe tracé doorsneden worden en vervolgens geleidelijk verdwijnen.



N18 verbeteren als 80km-weg

Een veilige verbinding tussen Varsseveld en Enschede, met een betere verkeersdoorstroming ten opzichte van de huidige situatie, is van wezenlijke betekenis voor de streek uit oogpunt van veiligheid, leefbaarheid en regionale economie.

De huidige N18 voldoet steeds minder aan de eisen van leefbaarheid en veiligheid, de belangrijkste criteria op grond waarvan de alternatieven in de MER (uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat) worden gezien.

Tussen Varsseveld en Groenlo moet over een afstand van 22 km een achttal verkeerslichten worden gepasseerd en van Groenlo tot Enschede twaalf verkeerslichten. Bovendien is er een aantal grote kruisingen zonder verkeerslichten. Wel wordt de weg hier over de gehele lengte geflankeerd door een parallelweg voor het langzaamverkeer; al met al is de doorstroming hier redelijk. Het oversteken van de weg wordt, zeker in de spitsuren, steeds gevaarlijker. Dit geldt vooral voor schoolgaande kinderen, bijvoorbeeld vanuit het Aaltense Goor/de Riette naar Harreveld.

Op het deel Groenlo-Enschede rijden nog steeds tractoren op de weg, waardoor het snelverkeer regelmatig wordt opgehouden. Verder gaat de huidige N18 dwars door de kern Eibergen en vlak voor Enschede dwars door Usselo. Deze dorpskernen kunnen het verkeer niet voldoende verwerken. Dit speelt vooral tijdens de spitsuren, daarbuiten is de gemeten verkeersintensiteit van de N18 gemiddeld veel lager.

De huidige N18 heeft voldoende capaciteit indien de weg op meerdere punten verbeterd wordt. De gewenste bereikbaarheid en veiligheid kunnen gerealiseerd worden met minimale ingrepen in het landschap.

Maatregelen:

- het realiseren van de kortste omleiding om Eibergen (oostelijke rondweg);
- aanleg rondweg om Usselo;
- aanleg van een parallelweg tussen Groenlo en Eibergen voor het landbouwverkeer en langs andere delen langs de N18 richting Enschede waar deze ontbreekt;
- het vervangen van verkeerslichten door ongelijkvloerse kruisingen of rotondes;
- het aanleggen van enkele tunnels of bruggen voor wandelaars en fietsers;
- zoveel mogelijk saneren van bestaande oversteken en aansluitingen op de N18.

Al deze maatregelen zorgen voor een betere doorstroming; hierdoor wordt de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de regio vergroot. Daarnaast kan door verbetering van het openbaar vervoer de bestaande weg ontlast worden.



Conclusie van bewoners

Voor de regionale economie is het opkomen van nieuwe markten als zorg, recreatie en toerisme van essentieel belang. Deze nieuwe markten zijn het gevolg van de verschuiving in de bevolkingssamenstelling (meer ouderen) in combinatie met de attractiviteit van de regio. Een aantrekkelijk landschap is een voorwaarde voor het verder uitbouwen van de toeristenindustrie, en ook voor de zorgsector is een mooie, rustige omgeving met veel natuur een sterk punt. Steeds meer mensen maken als recreant gebruik van het landelijke gebied en steeds meer ouderen zullen zorg gaan inkopen. Al deze groepen letten scherp op omgevingskwaliteit. Zij zullen hun geld besteden waar zij de omgeving de moeite waard vinden. En de Achterhoek en Zuidoost Twente scoren hoog! Ook de kleinschalige kenniseconomie, waarin veel hoogopgeleide jongeren investeren, trekt steeds meer naar mooie landelijke gebieden. Het aanleggen van een nieuw tracé, met veel 'snijschade' voor het landschap (in termen van lawaai, barrièrewerking en geïsoleerde gemeenschappen) doet grote afbreuk aan de nu gunstige vestigingsfactoren voor de groeimarkten en daarmee aan de werkgelegenheid voor de komende generaties.

Geen nieuwe doorsnijding

De bewoners van de Achterhoek en Zuidoost Twente willen de sterke punten van de regio niet opofferen voor een nieuw tracé met grootschalig internationaal transport. De gevolgen daarna voor de leefbaarheid, de samenhang (‘noaberschap’) en een bloeiend verenigingsleven) in de dorpen en kleine leefgemeenschappen zijn zeer ingrijpend. En voor onze kinderen blijft er meer werk als het landschap niet verder verknijpt wordt.

Modern bestuur zorgt voor duurzame oplossingen in harmonie met de omgeving, waarbij rekening gehouden wordt met toekomstige kansen. Een nieuwe doorsnijding kan dan geen optie zijn!

Het opstellen van dit Mens En Regio-rapport is het initiatief van een groot aantal organisaties en werkgroepen in de streek.

De volgende groepen zijn vertegenwoordigd:

- Kernengroep N-18 (met vertegenwoordigers uit Lichtenvoorde, Zieuwent, Harreveld, Heelweg, Lievele, Eefsele, Beltrum en Voor-Beltrum)
- Stichting Twenteroute PLUS
- Werkgroep De kortste weg om Eibergen
- Gelderse Milieufederatie
- Belangenvereniging Voor-Beltrum/Avest
- OOG, Onafhankelijken Oost Gelre
- Zieuwents Belang
- Stichting Natuur en Milieu Aalten
- Gemeenschap Rietmolen
- Heelweg
- IVN, Afdeling GEN
- IVN, Afdeling Haaksbergen
- Lievele Belang
- IVN Vogelwerkgroep De Oude IJsselstreek
- Groen beraad Enschede
- Olden Eibergen
- Milieuraad Neede
- Natuur en Milieu Overijssel
- Natuurmonumenten
- Staatsbosbeheer
- Stichting Lebbenbrugge
- Stichting Staring Advies
- Natuurbeschermingsraad Winterswijk
- Stichting Leefbaar Winters
- Geldersch Landschap
- Stichting Achterhoek weer mooi