

Advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
Rijksweg 15 (Varsseveld – Enschede)

10 juli 1996

ISBN 90-421-0065-6
Utrecht, Commissie voor de milieu-effectrapportage.



commissie voor de milieu-effectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat
namens deze,
Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
IO 216475

uw brief
d.d. 10 april 1996

ons kenmerk
U472-96/Si/mp/776-40

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het milieu-
effectrapport Rijksweg 15 (Varsseveld-
Enschede)

doorkiesnr.
(030) 234 76 34

Utrecht,
10 juli 1996

Met bovengenoemde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de aanleg c.q. verbreding van Rijksweg 15 tussen de verbindig Varsseveld-Enschede. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Uit de startnotitie en de inspraak komt een groot aantal te onderzoeken tracévarianten voor een autoweg naar voren. Daarnaast onderzoekt de initiatiefnemer voor de nieuwe-wegvarianten tevens de mogelijkheid van uitbouw tot autosnelweg. Gelet op de ontwerp-eisen voor een autosnelweg, zoals ruimere boogstralen en ongelijkvloerse kruisingen, zal dit mogelijke alternatief het keuzeproces in de trajectnota/MER niet vereenvoudigen. In het advies beveelt de Commissie aan om, gezien de vele te onderzoeken varianten, de meest kansrijke varianten te selecteren alvorens deze gedetailleerd uit te werken. Zo kan de trajectnota/MER zich richten op de voor het Tracébesluit meest relevante informatie over de gewenste oplossingen. Als eerste beperking van het aantal te onderzoeken alternatieven, ziet de Commissie het buiten beschouwing laten van de mogelijke uitbouw tot autosnelweg, gezien het tot de regio beperkte verkeersvraagstuk en de status van Rijksweg 15 volgens het huidige Structuurschema Verkeer en Vervoer.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.


drs. L. van Rijn-Vellekoop
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Rijksweg 15 (Varsseveld-Enschede)

In afschrift aan: Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
Rijksweg 15 (Varsseveld-Enschede)

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport over de aanleg c.q. verbreding van Rijksweg 15 tussen de verbinding Varsseveld-Enschede,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, namens deze de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat (coördinerend bevoegd gezag) door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r. Rijksweg 15 (Varsseveld-Enschede)

de secretaris



mr. R.J. Stelcken

de voorzitter



drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 10 juli 1996

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	4
2.1 Probleemstelling	4
2.2 Doel	6
2.3 Besluitvorming	6
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	7
3.1 Voorgenomen activiteit	7
3.2 Ontwikkelen van alternatieven en varianten	8
3.3 Nul- en nulplusalternatieven	10
3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	10
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten	11
4.1 Algemeen	11
4.2 Bodem en water	12
4.3 Geluid en trillingen	13
4.4 Lucht	13
4.5 Externe veiligheid	14
4.6 Woon- en leefmilieu	14
4.7 Landschap en cultuurhistorie	14
4.8 Flora en fauna	15
5. Vergelijking van alternatieven	16
6. Leemten in kennis	16
7. Evaluatieprogramma	17
8. Vorm en presentatie	17
9. Samenvatting van het MER	18

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 10 april 1996, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
- 1A. Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 april 1996, waarin de Commissie verlenging van de adviestertermijn wordt verleend
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 72 d.d. 12 april 1996
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Probleemstelling, doel en besluitvorming

Het MER dient een probleemstelling te formuleren, waarbij de nadruk ligt op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. De onderhavige verbinding heeft een in hoofdzaak lokale en regionale betekenis. De Commissie beveelt aan om de verkeersstudie behalve voor de verbinding als geheel met name te richten op de deeltrajecten tussen de woonkernen en de verbindingen in het studiegebied met andere woonkernen. Aandacht wordt besteed aan (vracht)verkeer met bovenregionale invloed indien wordt besloten tot de aanleg van de verbinding tussen Ressen (A50) en Duiven (A12). Aangegeven dient te worden in hoeverre hierdoor een alternatieve verbinding ontstaat tussen Rotterdam en Twente/-Noord-Duitsland en hoe zich dat verhoudt tot het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.

Voornemen en alternatieven

De in de startnotitie opgevoerde varianten en de motivering daarvan geven de Commissie aanleiding om te adviseren in de trajectnota/MER op meer systematische wijze te komen tot een keuze van te beschrijven alternatieven en varianten.

Te verwachten valt dat uit de systematische analyse reële varianten naar voren komen die niet in de startnotitie zijn vermeld. De Commissie adviseert, gezien het grote aantal, uit de te onderzoeken varianten een selectie te maken alvorens ze gedetailleerd te gaan uitwerken. Voor die selectie verdient het aanbeveling in de richtlijnen criteria aan te geven op grond waarvan de initiatiefnemer in het MER een (voor)selectie kan maken.

Van de door de inspraak naar voren gebrachte varianten, adviseert de Commissie de volgende te onderzoeken:

- (korte) oostelijke en westelijke omleidingen rond Eibergen;
- (korte) omleiding westelijk rond Haaksbergen die aansluit op de bestaande omleiding vanaf de N347 naar de Rijksweg (RW) 15;

Voor de nulplusalternatieven:

- ventwegen buiten de bebouwde kom voor langzaam verkeer;
- toepassing van rotondes en ongelijkvloerse kruisingen;
- plaatselijke verdiepte ligging of ondertunneling.

Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

De Commissie acht de voorgestelde werkwijze in de startnotitie om twee mma's te ontwikkelen, ongewenst. Bij één mma uit het oogpunt van woon- en leefmilieu en één vanuit natuur en landschap blijven afwegingen met name over te nemen (mitigerende) maatregelen te snel buiten beschouwing.

Per tracé-alternatief moeten de meest milieuvriendelijke bouwstenen worden ontwikkeld voor de tracering en inrichting. Uit deze bouwstenen kan voor ieder tracé een mma worden samengesteld. Door vergelijking van de tracé-mma's kan het mma voor het gehele voornemen worden gevonden.

1.

INLEIDING

Rijkswaterstaat, de directie Oost-Nederland heeft het voornemen de noodzaak te onderzoeken van het (gedeeltelijk) aanleggen en/of (gedeeltelijk) verbreden van RW15 tussen, de verbinding Varsseveld-Enschede. Hiertoe wordt een trajectstudie gestart op grond van de Tracéwet. De studie mondt uit in een trajectnota, inclusief milieu-effectrapport (MER), voor een door het bevoegd gezag te nemen tracébesluit. De Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening zijn de bevoegde overheden.

Op dit project is de in de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen regeling inzake milieu-effectrapportage (m.e.r.) van toepassing. De m.e.r.-plicht is gekoppeld aan het te nemen tracébesluit. De Minister van Verkeer en Waterstaat treedt op als coördinerend bevoegd gezag. Per brief van 10 april 1996 (zie bijlage 1 en 1A) stelde deze de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid om te adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen MER. Tevens werd de start van de procedure openbaar bekendgemaakt en de startnotitie ter inzage gelegd; daarmee werd eenieder in de gelegenheid gesteld om te reageren op deze startnotitie (zie bijlage 2).

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De samenstelling hiervan is opgenomen in de projectgegevens¹. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Het doel van dit advies is aan te geven, welke informatie in het milieu-effectrapport (MER) zou moeten worden opgenomen.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen².

1 Zie bijlage 3 bij dit advies.

2 Bijlage 4 geeft een overzicht van deze reacties. Door de gecombineerde ter inzage legging van de startnotitie voor de m.e.r. Noordoostelijk verbinding (spoorlijnverbinding van de Betuwelijn met Noord-Duitsland) heeft sommige inspraak op beide projecten betrekking. De niet opgenomen nummers hebben betrekking op de spoorlijn (zie advies Commissie m.e.r. 773-54).

2.

PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

2.1

Probleemstelling

In het MER dient een probleemstelling te worden geformuleerd. Daarbij dienen huidige en toekomstige knelpunten en hun rangorde concreet te worden aangegeven. De rangorde kan gerelateerd worden aan de doelstellingen van het Structuurschema Verkeer en Vervoer 2 (SVV-2). Uit de startnotitie valt af te leiden dat het accent in de probleemstelling ligt op verkeersveiligheid en leefbaarheid³].

Verkeersveiligheid

Het MER dient een analyse te geven van de mate van verkeers(on)veiligheid en de oorzaken daarvan, te onderscheiden binnen en buiten de bebouwde kom. Met name wordt in de analyse aandacht geschonken aan mogelijke samenhang tussen de veiligheid en de aard en het tijdstip van de ongevalsfrequentie (te onderscheiden in langzaam (landbouw)verkeer, spitsverkeer, nachtelijk verkeer). De startnotitie vermeldt dat de verkeersonveiligheid tussen, met name Varsseveld en Groenlo, hoger dan gemiddeld is en voorts dat de gemiddelde snelheid zeer hoog is. In het MER dient te worden aangegeven wat per wegvak de mogelijke oorzaken zijn van de beide waarnemingen.

Leefbaarheid

In het MER dient de probleemstelling onder andere te worden uitgewerkt per woonkern voor de situatie en doelstellingen voor zover relevant ten aanzien van:

- geluid- en trillingshinder
- sociale barrièrewerking
- het risico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Verkeer en vervoer

Algemeen

Het MER dient per deeltraject (wegvak) aan te geven wat nu en in het jaar 2010 de intensiteiten en capaciteiten zijn zowel voor de onderhavige verbinding als voor andere relevante wegverbindingen in het studiegebied. Het MER moet aangeven, waar en in welke mate de bestaande verbindingen niet voldoen of zullen voldoen en waar problemen optreden in het goederenverkeer, het personenver-

3 Zie ook inspraakreacties nr. 50 en 374 (bijlage 4).

keer (auto en fiets) en het openbaar vervoer⁴]. De criteria voor die waardering worden gemotiveerd met vermelding aan welk overheidsbeleid ze zijn ontleend. Tevens moet worden ingegaan op de (beoogde) kwaliteit van de verbindingen. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de verdeling van het vervoer over korte [lokaal, (inter)regionaal] en lange afstand [(inter)nationaal] en de mogelijke substitutie van thans per auto gemaakte ritten door verplaatsingen per openbaar vervoer (met name de Interliner⁵) of op de fiets.

In het MER moet een overzicht worden gegeven van de huidige en op korte termijn te verwachten infrastructuur in de regio (en de rol daarvan). Met name wordt aandacht besteed aan de gevolgen van de totstandkoming van de verbinding Ressen (A50) – Duiven (A12) – indien hiertoe wordt besloten – voor de hoeveelheid (vracht)vervoer op de onderhavige verbinding.

Studie per deeltraject

Uit de startnotitie blijkt dat de verbinding vooral van lokale en regionale betekenis is. De Commissie beveelt daarom aan om in de verkeers- en vervoerskundige analyse een verkenning per deeltraject te verrichten, waarbij de afwikkeling over zowel de RW15 als die op het om- en onderliggende wegennet in beeld kan worden gebracht⁶. De Commissie beveelt met name aandacht te schenken aan:

- de RW15 langs Haaksbergen en naar Enschede, waaronder het aandeel woon- werkverkeer;
- de leefbaarheidsproblematiek in de kern van Eibergen in relatie tot de aard, omvang en tijdstippen van de verkeersstromen;
- de betekenis en functie van de bestaande wegen langs de rand van Groenlo.

Uit de startnotitie komt niet naar voren welke andere lokale situaties uit verkeerskundig oogpunt de aandacht behoeven. Indien uit onderzoek blijkt dat deze situaties wel aanwezig zijn, dienen deze in het MER te worden behandeld.

Verkeer- en vervoersprognoses

De uitwerking van de prognoses zal per alternatief of variant moeten aantonen, in hoeverre er veranderingen zullen optreden in de leefbaarheid, de bereikbaarheid of in andere opzichten. De prognoses voor de verkeersontwikkeling moeten gegevens bevatten over de verkeersstromen voor de verschillende soorten verkeer en verplaatsingsmotieven. Daarbij moet onderscheid gemaakt worden in goederenverkeer en personenverkeer (auto, openbaar vervoer en fiets). Omdat het vrachtverkeer over de weg een bepalende invloed heeft op het woon- en leefmilieu, dient bijzondere aandacht besteed aan de prognoses van de vrachtverkeerintensiteiten, uitsplitst naar etmaalperioden en, indien mogelijk, naar licht en zwaar vrachtverkeer.

De geschatte onzekerheidsmarges van de prognoses dienen kwantitatief te worden aangegeven. Bij de beschrijving van de toekomstige situatie wordt aange-

4 Zie ook reactie nr. 182 (bijlage 4).

5 Zie ook inspraakreactie nr. 21 (bijlage 4), waarin melding wordt gemaakt van een Interliner-alternatief van de Gelderse Vervoer Maatschappij.

6 Zie ook inspraakreacties nr. 231 en 330 (bijlage 4), waarin wordt gewezen op de gevolgen voor de verkeersontwikkeling op de N739 in Beckum bij uitvoering van de tracévarianten I en III.

geven over welke periode de problemen worden verwacht en op welke aannamen deze prognoses zijn gestoeld. De Commissie beveelt aan om na te gaan in welke mate de voorgestelde oplossingen ook na het jaar 2010 kunnen voldoen aan de gestelden doelen (robuustheidcontrole).

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel worden afgeleid. Daarbij moet ook worden aangegeven, wat de relatie is met de doelstellingen van het landelijk verkeers- en vervoerbeleid (SVV-2). Aan de hand van een zo concreet mogelijke doelstelling kan ook het nut en de noodzaak van nieuwe wegverbindingen/verbeteringen worden bepaald.^{7]}

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven, welke voorwaarden (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies en dergelijke) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze voorwaarden zijn of worden vastgelegd^{8]}. Aangegeven moet worden, of er in de omgeving van het plangebied gebieden liggen, die een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, onderdelen van de ecologische hoofdstructuur, gebieden onder de Boswet enzovoorts), en wat de consequenties zijn voor de ontwikkeling van alternatieven.

Tevens moet aangegeven worden welke criteria voor afweging van alternatieven^{9]} (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid kunnen worden ontleend.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een tracébesluit door de Ministers van V&W en van VROM. Tevens dient te worden aangegeven welke inhoudelijke en procedurele verbanden er worden gelegd tussen het onderhavige voornemen en het voornemen over de Noordoostelijke spoorwegverbinding.

In het SVV-2 is de onderhavige verbinding opgevoerd als een autoweg zonder de status van een hoofdtransportas. De verbetering van de verbinding beoogt volgens het SVV-2 een structuurverbinding en vervangt de afgevoerde RW48 voor wat betreft de ontsluiting van de Achterhoek.

De startnotitie vermeldt dat in combinatie met de aanleg van het gedeelte Ressen (A50) en Duiven (A12) de RW15 een alternatieve verbinding kan vormen tussen Rotterdam en Twente/Noord-Duitsland. Tevens wordt als mogelijk doel vermeld het versterken van de RW15 als doorgaande verbinding, in samenhang

7 Het tweede SVV vermeldt: "De projectnota bevat de kern van het afwegingsproces. Daar komt een antwoord op de vraag of de capaciteit en de kwaliteit van de verplaatsingsbehoefte in het studiegebied moet worden opgelost door uitbreiding of aanpassing van de infrastructuur." (Tweede Kamer, vergaderjaar 1989-1990, 20922, nrs. 15-16, p. 136.)

8 Zie ook inspraakreacties nr. 68, 259 en 443 (bijlage 4).

9 Zie ook hoofdstuk 5 van dit advies.

met de autonome groei van het verkeersaanbod over de weg. Het MER dient aan te geven hoe deze ontwikkelingen zich verhouden tot de doelstellingen van het SVV en in hoeverre hiervoor aanpassingen van het SVV-2 nodig zijn¹⁰].

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."*

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

Artikel 7.10, lid 4 van de Wm:

"Het bevoegd gezag kan bepalen dat, indien niet alle nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt, bij de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven tevens de mogelijkheden worden beschreven om door het treffen van voorzieningen of maatregelen elders de resterende nadelige gevolgen te compenseren."

3.1 Voorgenomen activiteit

Afbakening van alternatieven en varianten

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover van gevolgen voor het milieu sprake is. Het kan zinvol zijn om deze beschrijving te baseren op de deelactiviteiten. Ook dient aandacht te worden besteed aan neven- en vervolgactiviteiten.

Hierbij dient een verband te worden aangegeven met de doelstelling van het project¹¹].

Expliciet dient aandacht te worden besteed aan het mogelijk optreden van zogenaamde **volgactiviteiten**; dit zijn activiteiten die niet tot het voornemen (of tot één der alternatieven) behoren, maar daar wel door worden gestimuleerd (zie ook hoofdstuk 2), bijvoorbeeld het aan te leggen regionale industrieterrein bij Groenlo. Tevens dient te worden beschreven welke geplande activiteiten belemmerd worden door de voorgenomen wegverbinding.

Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven, welke leefbaarheidsbevorderende maatregelen nodig zijn, dan wel waarom zulke maatregelen onder die omstandigheden niet zinvol zijn. Tot leefbaarheidsbevorderende maatregelen kunnen

10 Zie ook inspraakreactie nr. 258 (bijlage 4).

11 Zie § 2.1 van dit advies.

in het algemeen worden gerekend mobiliteitsgeleidende maatregelen^{12]} (milieuschade voorkomende maatregelen), mitigerende maatregelen^{13]}, en eventueel compenserende maatregelen.

Als preventieve maatregelen dienen te worden overwogen:

- maatregelen en voorzieningen ter bevordering van het fietsverkeer (vrijliggende fietspaden, fietstunnels, directe fietsroutes);
- maatregelen voor versnelling van het busvervoer (beïnvloeding stoplichten, voorsorteerstroken voor Interliner).

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval te worden overwogen:

- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/hinder in de *woon*omgeving, geluidarme wegdekken zoals tweelaagse ZOAB-wegdekken, geluidafscherming, verhoogde/verdiepte ligging of tunnelbouw op de punten waar de doorsnijding van het stedelijk patroon het ernstigst zou zijn, routing van transport van gevaarlijke stoffen;
- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/-hinder in de *landelijke* omgeving, zoals verdiepte ligging/tunnelbouw op landschappelijk gevoelige trajecten, faunapassages/ecoducten, aanpassing van de verlichting, maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-)hydrologische relaties.

Voor de berekening van geluidafschermende voorzieningen als inrichtingsmaatregel is aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder toegestaan.^{14]}

Compenserende maatregelen dienen pas te worden ingezet voor zover de schade aan het milieu niet kan worden voorkomen of gemitigeerd. Het MER dient verder aan te geven, of op grond van het Structuurschema Groene Ruimte compensatiemaatregelen verplicht zijn^{15]}.

3.2 Ontwikkelen van alternatieven en varianten

Beoordeling te bestuderen alternatieven en varianten

In de startnotitie zijn vele tracé-alternatieven opgevoerd, die de initiatiefnemer voornemens is in de trajectnota/MER te beschrijven. Een motivering waarom juist deze alternatieven, met name de nieuwe-weg-alternatieven I, II en III, worden onderzocht, mede in relatie tot de gesignaleerde knelpunten, ontbreekt. In de te onderzoeken tracé-varianten binnen de alternatieven I en II vallen de ruime boogstralen op die rond de kernen zijn getrokken. Daarbij wordt niet, zoals te doen gebruikelijk, zo veel mogelijk aangesloten bij de bestaande ruimtelijke (infra)structuur. De Commissie concludeert dat andere reële tracé-varianten ontwikkeld kunnen worden. De Commissie acht daarom een systematische ontwikkeling van alternatieven en varianten noodzakelijk.

12 Voor een deel van de mobiliteitsgeleidende maatregelen geldt, dat het treffen niet tot de competentie van Rijks-waterstaat hoort. Gezien de samenwerking met andere overheden in de regio mag worden verwacht dat het MER hier wel inzicht in kan verschaffen. Voor zover hierover nog geen duidelijkheid bestaat, en voor zover eventueel treffen van die maatregelen repercussies kan hebben voor de keuze van oplossingen, kan een scenario-benadering worden gebruikt.

13 Zie ook inspraakreactie nr. 1 (bijlage 4).

14 Zie anders § 4.3 voor berekening van de werkelijke milieugevolgen.

15 Zie ook inspraakreactie nr. 268 (bijlage 4), waarin doorsnijding van EHS-delen wordt vermeld.

Alternatieven worden opgebouwd uit varianten die op grond van de doelstelling een logisch verband vormen. De varianten zijn dan te beschouwen als bouwstenen. Mitigerende maatregelen, zoals verdiepte ligging en ondertunneling zijn veelal als zelfstandige bouwstenen te beschouwen waaruit een alternatief is op te bouwen.

Strategische verkenning

Op basis van de resultaten van de in hoofdstuk Twee beschreven probleem-analyse kan per deeltraject de noodzaak enerzijds en de aard en omvang anderzijds bepaald worden van verkeers(infrastructurele) maatregelen of andere voorzieningen. Daaruit is tevens af te leiden in hoeverre de maatregelen betrekking hebben op de bestaande infrastructuur (nul- en nulplusalternatieven) of nieuwe infrastructuur rond woonkernen (korte of ruime omleidingen, al dan niet gebruikmakend van bestaande infrastructuur). Bij de te beschrijven maatregelen wordt tevens aangegeven welke invloed deze hebben op de kwaliteit van het openbaar vervoer (reistijden, haltes).

Milieukundige en andere randvoorwaarden voor ligging en ontwerp van tracés

De Commissie adviseert in het studiegebied een verkenning uit te voeren die belemmeringen vanuit milieu, landschap, ruimtelijke ordening en landbouw en andere belangrijk geachte aspecten zichtbaar maakt. Daarvoor kan gebruik worden gemaakt van de in §2.2 van dit advies gevraagde inventarisatie van de beleidsmatige status van gebieden (bodembeschermingsgebied, waterwingebied¹⁶) ecologische hoofdstructuur en dergelijke). Ook kan voor dit doel een 1:50.000 kaart worden vervaardigd die de belemmeringen aangeeft. Op deze wijze kunnen in het MER randvoorwaarden worden geformuleerd voor de tracés zodat deze mede worden ontworpen vanuit belemmeringen en potenties¹⁷].

Verkenning van tracé-alternatieven

Uitgaande van de vervoerskundige uitgangspunten en randvoorwaarden voor het wegenontwerp en van belemmeringen en potenties in het milieu en andere aspecten vindt een verkenning van (tracé)alternatieven plaats.

In de inspraak worden een aantal varianten naar voren gebracht die naar het oordeel van de Commissie zinvol zijn te onderzoeken¹⁸]. Het betreft:

- (korte) oostelijke en westelijke omleidingen rond Eibergen;
- (korte) omleiding westelijk rond Haaksbergen die aansluit op de bestaande omleiding vanaf de N347 naar de RW15;
- (korte) westelijke omleiding rond Usselo.

Selectie van alternatieven en varianten

Er zijn veel varianten uit de startnotitie en de inspraak naar voren gekomen en verwacht kan worden dat nog tijdens de studie nieuwe varianten ontwikkeld worden. Om de trajectnota/MER overzichtelijk te houden met relevante informatie voor de besluitvorming is een (voor)selectie van varianten alvorens die al

16 Zie inspraakreactie nr. 652 (bijlage 4).

17 Zie ook inspraakreactie nr. 173 (bijlage 4), waarin wordt gevraagd in de richtlijnen aan te geven in hoeverre van de zones uit de startnotitie kan worden afgeweken bij het tracéonderzoek.

18 Zie ook inspraakreacties nr. 21, 86, 129, 150, 233, 254, 255, 258, 316, 353 en 374 (bijlage 4).

volwaardige bouwstenen uit te werken, gewenst. Daartoe adviseert de Commissie in het MER de criteria aan te geven op grond waarvan de initiatiefnemer op enig moment de (voor)selectie heeft gemaakt. De (selectie)criteria kunnen ontleend worden aan de doelstelling van het voornemen.

Bundeling met de spoorwegverbinding

De Commissie adviseert het bundelen van de spoorlijn onderdeel te laten uitmaken van de systematisch ontwikkeling van alternatieven (zie §3.2.2). Daarin is bundeling echter de uitkomst van een systematisch analyse en niet een vooraf ingegeven uitgangspunt voor onderzoek.

3.3 Nul- en nulplusalternatieven

De startnotitie geeft aan nul- en nulplusalternatieven als reële alternatieven uit te werken. Het nulalternatief kan tegelijkertijd dienen als referentie voor de vergelijking van de andere alternatieven.

In de inspraak wordt een aantal concrete varianten voorgesteld die in dit kader onderzocht kunnen worden¹⁹. Het betreft onder andere:

- ventwegen buiten de bebouwde kom voor langzaam verkeer
- toepassing van rotondes en ongelijkvloerse kruisingen
- plaatselijk verdiepte ligging of ondertunneling²⁰.

De Commissie adviseert deze voorstellen als bouwstenen in de studie te betrekken.

3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Per tracé-alternatief moeten de meest milieuvriendelijke bouwstenen worden ontwikkeld op het niveau van tracering (meest milieuvriendelijke route-varianten), inrichtingswerken (geluidschermen, tunnels en dergelijke) en zonodig compenserende maatregelen. Uit deze meest milieuvriendelijke bouwstenen kan voor ieder tracé een meest milieuvriendelijk alternatief worden samengesteld. Door vergelijking van de tracé-mma's kan het mma voor het gehele voornemen worden gevonden.

In de startnotitie wordt aangegeven dat indien gewenst twee mma's worden ontwikkeld; een mma uit het oogpunt van woon- en leefmilieu en één vanuit natuur en landschap. De Commissie acht deze werkwijze voor het gehele tracé ongewenst. Op deze wijze blijven afwegingen met name over te nemen (mitigerende) maatregelen te snel buiten beschouwing. Daar schept het onderscheid een tegenstelling die voorbij gaat aan het woonklimaat in het landelijk gebied en het belang van natuur en landschap voor een leefbare omgeving van de mens. Er zal bij het ontwikkelen van het mma, net als bij andere alternatieven, derhalve gekozen moeten worden wat voor het milieu de gunstigste tracering

19 Zie ook inspraakreacties nr. 316, 335 en 374 (bijlage 4).

20 Zie ook inspraakreactie nr. 310, waarin een tunnelbak door Eibergen wordt voorgesteld, zoals besloten voor de A35 door Nijverdal en reactie nr. 353 (bijlage 4).

is. Die keuze kan gemaakt worden aan de hand van grens- en streefwaarden (bijvoorbeeld voor lucht en geluid) en aan de hand van de bijzonderheid van natuur- en landschapswaarden. Per alternatief worden daarbij alle redelijkerwijs te beschouwen preventieve en mitigerende maatregelen betrokken om tot een keuze te komen.

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN

4.1 Algemeen

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan moeten worden beschreven als referenties voor de te verwachten milieu-effecten.

Studiegebied

Het studiegebied (invloedsgebied) omvat het tracé van de aan te leggen weg/wegen (inpassingsgebied) en de omgeving waarin effecten kunnen optreden.

Per milieu-aspect (lucht, bodem, water, et cetera) kan de omvang van het studiegebied verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven.

In de praktijk is (voor de situatie van gebruik van de infrastructuur) het studiegebied voor de milieu-aspecten geluid en lucht het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de referentiesituatie.

Referentiejaar

Voor de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet een referentiejaar genomen worden. Het referentiejaar wordt ontleend aan de vigerende beleidsnota's. Bij voorkeur wordt het jaar 2010 genomen, de planhorizon van SVV-2. Daarnaast dient het MER aan te geven of er grote veranderingen te verwachten zijn ná het jaar 2010. Indien duidelijk is, dat de uitvoering van het initiatief waarvoor het MER wordt opgesteld, nog onvoldoende is gevorderd om een goede indruk te hebben van het 'normale gebruik', dan dient (ook) een voorspellingsjaar te worden gekozen ná 2010 (gebaseerd op extrapolatie van het voor 2010 geplande beleid).

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet aangegeven worden of de effecten tijdelijk of permanent zijn, ophefbaar of onomkeerbaar, of ze zich afspelen op korte of op lange termijn, in hoeverre er cumulatie (versterken of uitdoven van effecten) kan optreden en of er sprake is van positieve effecten. Onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld.

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten voor deze milieu-aspecten.

4.2

Bodem en water

Het gaat hierbij om de kwaliteit, de uiterlijke verschijningsvorm en de opbouw van de bodem en, indien relevant, de diepere ondergrond en de kwaliteit en beweging van het samenhangende grond- en oppervlaktewater.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten zijn:

- aanwezigheid van en invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden²¹;
- gevoeligheid voor en verandering in grondmechanische processen (zetting);
- bestaande en toekomstige bodem- en grondwaterkwaliteit (inclusief verzilting). Hierbij moet rekening worden gehouden met doorsnijding of beïnvloeding van verontreinigde locaties nabij het tracé/de tracés;
- bestaande en toekomstige grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- bestaande en toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding;
- bestaand reliëf en de gevolgen daarvan door uitvoering van het voornemen;
- invloed op het bodemarchief, aantasting van de bodemopbouw, van zeldzame geologische lagen of bodemtypen.

21 Zie ook § 2.3 van dit advies.

4.3

Geluid en trillingen

De belangrijkste aspecten zijn:

- een beoordeling van de bestaande geluidssituatie zo mogelijk met behulp van het referentieniveau van het omgevingsgeluid²²];
- de geluidbelasting ten gevolg van het wegverkeer;
- het met geluid belaste oppervlak door middel van contouren;
- geluidsaneringsituaties, bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en natuur- en recreatiegebieden en de invloed daarop.

Als beoordelingscriterium dient te worden gehanteerd:

- aantal ernstig gehinderden in het invloedsgebied;
- het met geluid belaste gebied boven een etmaalwaarde van 50 d(B)A;
- aantasting van de rust in natuur- en recreatiegebieden;
- aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing, binnen 50 meter van de wegas.

Bij de toepassing van deze beoordelingscriteria dient rekening te worden gehouden met de inherente onzekerheidsmarges, teneinde vast te kunnen stellen in hoeverre de uitkomsten onderscheidend zijn.

De cumulatie van geluidbelasting van weg- en spoorweglawaai bij een gebundeld alternatief wordt weergegeven in termen van Milieukwaliteitsmaat (MKM) en een beoordeling in kwalitatieve zin over de relatieve betekenis van de twee bronnen voor de milieukwaliteit, in relatie met het referentieniveau van het omgevingsgeluid.

De berekeningen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai van de Wet geluidhinder.

Voor een reële vergelijking tussen de tracé-alternatieven dienen de *werkelijke* geluidhindergevolgen te worden beschreven.²³] Bij de bepaling van het aantal ernstig gehinderden en het akoestisch ruimtebeslag, eventueel met geluid-afschermende voorzieningen, mag daarom geen rekening worden gehouden met de aftrek van 3 d(B)A ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder.

4.4

Lucht

Gezien de bestaande en te verwachten intensiteiten kan de beschrijving van de effecten op de lucht zich beperken tot:

- huidige en te verwachten luchtkwaliteit op leefniveau (inclusief stank) aan de hand van de volgende stoffen: CO, NO₂, SO₂, benzeen, benzo(a)pyreen, zwarte rook (roet), fijn stof binnen de bebouwde kommen.

22 Dit niveau dient op een voldoende aantal representatieve punten te worden bepaald in overeenstemming met de regels van ICG-rapport IL-HR-15-01 (1981).

23 Zie Wet milieubeheer, artikel 7.10 lid 1 onder e.

4.5 Externe veiligheid

De individuele en groepsrisico's dienen te worden berekend volgens de methode in de *"Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen"*.

De belangrijkste aspecten aan te geven per alternatief/variant zijn:

- veranderingen in de individuele risico-contourafstanden voor de grenswaarde 10^{-6} en de streefwaarde 10^{-8} ;
- toetsing aan de norm van 10^{-6} per jaar voor individueel risico ter plaatse van (bestaande en reeds geplande) kwetsbare objecten;
- indicatie van verandering in het groepsrisico in en nabij de woonkernen;
- transport van vloeibaar gemaakte gasen zoals LPG.

4.6 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieu-aspecten [(geluid, trillingen, lucht, (verkeers)veiligheid, barrièrewerking, landschapsbeeld (inclusief visuele hinder), gedwongen vertrek (sloop van huizen)] op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven, vooral de bewoners. Het gaat daarbij overigens niet alleen om het woon- en leefmilieu in het stedelijk gebied, maar ook om dat in de landelijke omgeving. Een algemene aanvaarde kwantitatieve methode om de effecten te beschrijven bestaat (nog) niet. Wel dienen de effecten kwalitatief te worden weergegeven. Op die manier kan enig inzicht worden verschaft in de algemene hinderbeleving.

4.7 Landschap en cultuurhistorie

Het gaat hierbij om de ruimtelijke structuren en patronen en de landschapstypen en de cultuurhistorisch (inclusief archeologisch) belangrijke objecten²⁴. De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten zijn:

- (verandering in) de ruimtelijke structuur (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten) en de functionele patronen;
- aanwezigheid/aantasting van cultuurhistorische elementen en patronen, zoals landgoederen, kastelen, molens²⁵, oude bewoningsplaatsen, fortificaties, verkavelingspatronen, bebouwingspatronen, wegenpatronen, beplantingspatronen²⁶;
- aantasting/mogelijkheden voor uitbreiding van gebieden met een speciale beleidsstatus (onder andere waardevolle cultuurlandschappen)²⁷.

24 Zie ook inspraakreacties nr. 350 en 460 (bijlage 4).

25 Zie ook inspraakreacties nr. 53, 300 en 439 (bijlage 4).

26 Zie ook inspraakreactie nr. 209 (bijlage 4).

27 Zie ook § 2.3 van dit advies.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand²⁸], de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten²⁹] zijn:

- aanwezigheid van elementen, respectievelijk aantasting/uitbreidingsmogelijkheden van de ecologische hoofdstructuur), beschermde gebieden, reservaten³⁰]³¹];
- (toekomstige) aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende plantensoorten met name de planten die afhankelijk zijn van (diep) grondwater;
- (toekomstige) aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende diersoorten;
- (toekomstige) aanwezigheid van beschermde soorten en doelsoorten van het natuurbeleid, alsmede zeldzame en bedreigde soorten (Rode-Lijst-soorten)³²];
- (toekomstige) aanwezigheid van ecosystemen met een grote graad van ongeschondenheid, kwetsbaarheid en/of onvervangbaarheid.

Als hier geen zinvolle voorspellingen over kunnen worden opgesteld, dan dient ten minste zo veel mogelijk inzicht te worden verschaft in:

- (toekomstige) ecologische systemen en relaties: de relaties tussen de verschillende habitats binnen het studiegebied en verbindingen met leefgebieden buiten het studiegebied;
- (toekomstige) landschapselementen die de ecologische relaties bevorderen of die barrières opleveren voor deze relaties;
- (veranderende) functies van het gebied als voortplantings-, overwinterings-, pleister- of foerageerplaats voor diverse diersoorten, met nadruk op zeldzame en bedreigde soorten en soorten kenmerkend voor bijzondere omstandigheden.

Speciaal bij biologische effecten kan sprake zijn van veranderingen, die zich pas op lange termijn manifesteren.

28 Zie ook inspraakreacties nr. 209 en 376 (bijlage 4).

29 Zie ook inspraakreactie nr. 21 (bijlage 4), waarin op de lichthinder wordt gewezen.

30 Zie ook § 2.3 van dit advies.

31 Zie ook inspraakreactie nr. 383 (bijlage 4).

32 Zie ook inspraakreacties nr. 209 en 376 (bijlage 4).

5.

VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De milieu-effecten van de alternatieven (inclusief een eventueel voorkeursalternatief) moeten onderling worden vergeleken.

Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van (het voorkeursalternatief en) de alternatieven verschillen, en mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en de autonome milieu-ontwikkeling een beoordeling van (voorkeursalternatief en andere) alternatieven mogelijk te maken. Daarbij moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Bij de vergelijking van de alternatieven kunnen de financiële aspecten van de alternatieven worden betrokken om de realiteitswaarde van de alternatieven beter te kunnen beoordelen. Dit is in het kader van de milieu-effectrapportage echter niet verplicht.

6.

LEEMTEN IN KENNIS

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Het MER moet aangeven, over welke milieu-aspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieu-aspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

7. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effect-rapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

De Ministers van V&W en van VROM moeten bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het verdient aanbeveling dat de initiatiefnemer in het MER reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma.

8. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderling vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Ten aanzien van de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Het verdient daarom bijzondere aandacht.

De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming³³;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven.

In ieder geval moeten de hoofdpunten voor de besluitvorming³⁴ in de samenvatting terug te vinden zijn.

33 Zie de hoofdpunten van dit advies op bladzijde 1.

34 Vergelijk de hoofdpunten van dit advies op bladzijde 1.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
Rijksweg 15
(Varsseveld-Enschede)

(bijlagen 1 t/m 4)

9/10/05

27

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 10 april 1996 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofddirectie van de Waterstaat

Aan
de Voorzitter van de
Commissie voor de
Milieu-effectrapportage,
ir. P. van Duursen
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	17 APR. 1996
nummer :	661-92
dossier :	776-17/m2 10X
kopie naar :	Sc / Pres / Bibl.

Contactpersoon
mr. C. Zuidema

Doorkiesnummer
070-351 90 56

Datum
10 april 1996

Bijlage(n)
10

Ons kenmerk
IO 216475

Uw kenmerk
--

Onderwerp
Adviesaanvraag richtlijnen Tracéwet-\m.e.r.-procedure
rijksweg 15, gedeelte Varsseveld - Enschede

Geachte heer Van Duursen,

Overeenkomstig de Wet milieubeheer, hoofdstuk milieu-effectrapportage (m.e.r.) en de algemene maatregel van bestuur inzake de werkingssfeer m.e.r., zal milieu-effectrapportage worden toegepast ten behoeve van de besluitvorming over rijksweg 15, gedeelte Varsseveld - Enschede. In de fase van de voorbereiding van het milieu-effectrapport, die zal uitmonden in de richtlijnen, zal de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat namens mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en mij als coördinerend bevoegd gezag optreden.

Bij deze stel ik U in de gelegenheid mij van advies te dienen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport. Ik verzoek U binnen de termijn van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer, Uw advies toe te zenden aan de voornoemde Directeur Generaal. Gelet op de datum van de openbare kennisgeving betekent dit uiterlijk 17 juni 1996.

Postadres postbus 20906, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Johan de Wittlaan 3

Telefoon 070-3518080
Telefax 070-3518335

Bereikbaar met tramlijn 2 (station cs), tramlijn 8 (station hst), buslijn 4 (station cs) en buslijn 88 (vanaf Oegstgeest)

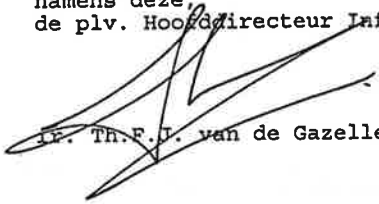
29



Ter Uwer informatie voeg ik hierbij tien exemplaren van de startnotitie. Indien U over het project nadere informatie wenst, kunt U zich voor het Bevoegd Gezag wenden tot de heer mr. C. Zuidema, telefonisch bereikbaar onder nummer 070 - 3519056, ter Hoofddirectie van de Waterstaat. De heer ir. L. de Ben vertegenwoordigt de Initiatiefnemer en is bereikbaar onder nummer 026 - 3688220, ter Directie Oost-Nederland van de Waterstaat.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
de Directeur-Generaal van Rijkswaterstaat,
namens deze,
de plv. Hoofddirecteur Infrastructuur en Bouwbeleid,



Th. F. J. van de Gazelle

BIJLAGE 1A

Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 april 1996 waarin de Commissie verlenging van de adviestertermijn wordt verleend



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofddirectie van de Waterstaat

Aan

Aan de voorzitter van de Commissie voor de milieu-effectrapportage, ir P. van Duursen
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen:	12 MEI 1996
nummer:	736-96
dossier:	746-7 / 773-7
kopie naar:	Si / Mo / Sc / prn / bib

Contactpersoon

mr C. Zuidema
Datum

23 april 1996
Ons kenmerk

IO 217212
Onderwerp

Verlenging adviestertermijn

Doorkiesnummer

070-3519056
Bijlage(n)

Uw kenmerk

26 APR. 1996

Geachte heer van Duursen,

Bij de aanbidding van de startnotities RW 15, Varsseveld-Enschede en de Noord-oostelijke verbinding is u verzocht om binnen de daarvoor geldende termijnen te adviseren. Van uw kant is er terecht op gewezen dat er in de regio voor gekozen is om, in afwijking van de gebruikelijke termijnen, genoemde startnotities gedurende acht weken ter inzage te leggen. Teneinde uw Commissie in de gelegenheid te stellen de tijdens de terinzagelegging ontvangen reacties bij de totstandkoming van het advies te betrekken, voldoe ik gaarne aan uw verzoek om de adviestertermijn in dit geval af te stemmen op die verlengde terinzagelegging. Ik ontvang uw adviezen voor beide projecten daarom gaarne uiterlijk 15 juli 1996. Het Directoraat-Generaal voor het Vervoer en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben met deze termijn ingestemd.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSWATERSTAAT,
namens deze,
de plv. Hoofddirecteur Infrastructuur en Bouwbeleid,

ir. Th.F.J. van de Gazelle

Postadres postbus 20906, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Johan de Wittlaan 3

Telefoon 070-3518080
Telefax 070-3518335

Bereikbaar met tramlijn 7 (station cs), tramlijn 8 (station hs), buslijn 4 (station cs) en buslijn 88 (vanaf Oegstgeest)

81

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat directie Oost Nederland

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: Tracéwet

Categorie Besluit m.e.r.: C 1.1

Activiteit: onderzoek naar het nut, aanleg c.q. verbreding van Rijksweg 15 tussen de verbinding Varsseveld-Enschede

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 12 april 1996

richtlijnenadvies uitgebracht op: 10 juli 1996

Bijzonderheden: Naast de varianten uit de startnotitie, komen ook uit de inspraak een aantal suggesties voor tracé- en uitvoeringsvarianten. Te zamen met de voorstellen van de Commissie is door het grote aantal te vormen alternatieven, een voorselectie gewenst, alvorens de alternatieven gedetailleerd uit te werken. Om die reden adviseert de Commissie daarbij op voorhand de snelwegvarianten buiten beschouwen te laten gelet op de tot de regio beperkte verkeersvraagstuk en de status van Rijksweg 15 volgens het huidige Structuurschema Verkeer en Vervoer.

Samenstelling van de werkgroep:

prof.dr.ir. J.F. Agema

drs. G.J. Baaijens

dr. E.F. Blokker

ir. W.H.A.M. Keijsers

ir. J. Krabbendam

ir. J.J.H. Meulman

dr.ing. A. von Meier

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: mr. R.J. Sielcken

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen RW15

5	J. Koek, Enschede	282	M.M.M. Eijsvogel (namens Longartsen Enschede), Enschede
6	Stichting Milieuwerkgroep De Oude IJsselstreek, Doetinchem	289	Regio Achterhoek, Doetinchem
24	Naam bekend bij Inspraakpunt, Groenlo	306	G.P.W. Hoekman, Lichtenvoorde
43	G.J. Meijers, Enschede	309	J. van de Hurk, Lichtenvoorde
48	A. Mondria, Enschede	314	Fam. J.N. Eijnsink, Boekelo
118	Belangengemeenschap St Isidorushoeve, Haaksbergen	330	Dorpsraad Beckum, Hengelo
133	D.J. Heusinkveld sr en W.A. Heusinkveld jr, Varsseveld	331	A.B.J. Brunnekreeft, Beckum
188	Bewoners Buurtschap 't Loo, Eibergen	346	J.H.A. van Ommen, Lichtenvoorde
231	mw D.J.E. ter Boo, Beckum	347	dr ir P.H. Wewerinke (10 handtekeningen), Eibergen
232	Stichting Dorpsraad Rekken, Rekken	361	G.B. te Grootenhuys, Varsseveld
235	B.G.J. en J.H. Baumeister, Haaksbergen	386	Maatschap Baumeister, Haaksbergen
239	H.W.M. Toebe, Lichtenvoorde	403	Actiegroep Oostelijke Variant II-1b Nooit (8 handtekeningen), Eibergen
249	G.J. Moes, Beckum	421	Bewoners Rosveld (27 handtekeningen), Lichtenvoorde
254	Comité Snelweg-Eibergen, Eibergen	644	J.B. ten Dam, Rietmolen
255	Comité Geen Oostelijke Rondweg om Eibergen/Bewoners Maasstukke, Eibergen	645	drs A.A.C. Hoeks, Eibergen
256	J.G.B. Hollink, Enschede	653	Waterschap Rijn en IJssel i.o., Doetinchem
267	Stichting Lobby Rijksweg 15/A18 Oost-Nederland, Doetinchem	654	Waterschap van de Berkel, Lochem
274	DAS Rechtsbijstand (inzake Marveld Recreatie BV), Amsterdam	655	Waterschap Regge en Dinkel, Almelo
		656	Gemeente Doetinchem, Doetinchem

Lijst van inspraakreacties en adviezen NOV/RW15

21	Fam. H. Kleinsman, Rietmolen	53	Vereniging tot Behoud van Molens in Nederland 'De Hollandsche Molens', Amsterdam
22	F. Carol, Hengelo	63	C. Boer, Maartensdijk
26	Recreatieschap Achterhoek Liemers, Hummelo	64	J. van der Veen, Delft
27	Samenwerkend Openbaar Vervoer Gelderland (SOVG), Arnhem	66	Fam. L.J.M. de Witte en mw J.B. de Witte-Geelink, Rietmolen
28	IVN Vereniging voor Natuur- en Milieu-educatie, Afdeling Losser, Losser	67	Maatschap Te Brake-Tijdhof, Rietmolen
34	DGW&T Vastgoedbeheer en Ingenieursdiensten, Directie Noord-Oost Nederland, Meppel	68	J.A.A. ter Haar (mede namens mw J. ter Haar-van Asperen, Enschede), Utrecht
35	NV Nederlandse Gasunie, Groningen	70	R.J. Gaymans en J.B. van Heek, Enschede
38	J.C. van den End, Ellecom	74	Stichting Edwina van Heek, Enschede
40	GIBO Adviesgroep Juridische Zaken (inzake Fam. J.G.M. Lucassen), Zevenaar	75	J. Buitenhuis en mw C.H. Buitenhuis-Booy, Heelweg
42	Naam bekend bij Inspraakpunt, Haaksbergen	79	Landinrichtingscommissie, Zwolle
47	mw A. van Dongen, Drempt	86	ir T.W.H. Fockens (36 handtekeningen), Rietmolen
50	Gemeente Borculo, Borculo	91	J. Jordaan, Enschede
52	Comité Dieren Zuid, Dieren	108	Nederlandse Mycologische Vereniging, Wijchen

- 111 Bewoners Buurtschap Boekelerhoek (46 handtekeningen), Enschede
- 113 mw C.F. Cromhoff-van Heek, Deurningen
- 114 B.G. Cromhoff, Deurningen
- 123 Gemeenschap Rietmolen, Rietmolen
- 129 Stichting Dorpsraad Boekelo, Enschede
- 141 I.M. Henning en mw A. Henning-de Koning, Zutphen
- 144 Buurtkring Usselo, Enschede
- 150 mw F. ter Kuile-van Heek, Boekelo
- 151 Heldemij Advies BV (inzake Lankheet BV), Den Bosch
- 154 J.A. ten Beltel, Rietmolen
- 172 Gemeente Borne, Borne
- 173 Provincies Overijssel en Gelderland, Zwolle
- 176 A.R. Groot Wassink, Heelweg
- 180 Buurtschappen Stemlanden en Molenveld (13 handtekeningen), Enschede
- 182 Gemeente Neede, Neede
- 187 Gemeente Ambt Delden, Bentelo
- 189 Gemeente Hengelo, Hengelo
- 194 Stichting Museum Buurtspoorweg, Haaksbergen
- 209 Belanghebbende Enschedese Landgoedeigenaren (18 handtekeningen), Enschede
- 210 H. Smit, Groenlo
- 233 ir F.C. d' Audretsch, Enschede
- 238 J.H. Langerak, Rheden
- 257 A.J. Bijkerk, Enschede
- 258 ing. J.G.M. en G.A. Olthof, Neede
- 259 Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Dienst Landinrichting en Beheer Landbouwgronden in de Provincie Gelderland, Arnhem
- 268 Vereniging Das & Boom, Beek-Ubbergen
- 273 M.C.M. Leferink, Boekelo
- 275 Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Centraal-Gelderland, Arnhem
- 277 Twentse Werkgroep Natuurbehoud, Enschede
- 286 Stichting Twickel, Delden
- 290 Platform Verkeer en Vervoer Overijssel, Zwolle
- 293 Gemeente Lichtenvoorde, Lichtenvoorde
- 294 Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN), Nijmegen
- 296 Gemeente Enschede, Enschede
- 297 Gemeente Duiven, Duiven
- 299 Gemeente Wisch, Varsseveld
- 300 Stichting Vrienden van de Gelderse Molen, Arnhem
- 301 Gelders Platform Verkeer en Vervoer, Arnhem
- 307 J. Meijer, Boekelo
- 308 IVN Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, Afdeling Markelo, Markelo
- 310 Bewoners Leugemorsweg/Stokkersweg, Eibergen
- 311 LTO, Afdeling Haaksbergen, Haaksbergen
- 312 M. Beekhuizen RA, Haaksbergen
- 313 H.H. Rotman, Markelo
- 316 Stichting Twenteroute PLUS, Eibergen
- 319 Comité Noordelijke Aftakking Betuwe-route Zutphen, Zutphen
- 320 Vereniging Vrienden van Twickel, Goor
- 325 M.D.R.A. van Helsdingen, Zutphen
- 332 W.A.S. ter Kuile, Boekelo
- 335 B.A. Veldkamp, Harreveld
- 340 G. Lenderink, Rietmolen
- 341 H.J.G. Holtkamp, Enschede
- 350 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB), Amersfoort
- 351 Regio Twente, Enschede
- 353 Werkgroep Leefbaar Olden Elbergen, Eibergen
- 355 M.J.M. te Poele, Lichtenvoorde
- 369 J.H. te Grootenhuis, Varsseveld
- 374 Milieuraad Haaksbergen, Haaksbergen
- 376 Gelderse Milieufederatie (mede namens Natuur en Milieu Overijssel, Geldersch Landschap, Overijssels Landschap en Natuurmonumenten Inspecties Gelderland en Overijssel), Arnhem
- 382 ir G.J. ter Kuile, Boekelo
- 383 IVN Vereniging voor Natuur -en Milieueducatie, Afdeling Groenlo, Eibergen, Neede, Eibergen
- 384 Haarlo's Belang, Haarlo
- 385 J.E. Hanterink, Oldenzaal
- 400 Boekelose Ondernemers Vereniging (BOV), Boekelo
- 407 Fam. P. Roosendaal, Varsseveld
- 409 P.K.T. Lenos, Boekelo
- 413 Fam. J.W. en A.A. te Fruchte, Beltrum
- 414 M.G.J. Witbreuk en S.B.M. ten Thije o.g. Boonkkamp, Boekelo
- 433 mw E. Weernink-Gröniger, Rietmolen
- 434 mw C.C. Wagenaar-van den Nieuwenhof, Nieuw-Dijk
- 435 ir A.J.W. Voorthuis, Hengelo
- 439 Stichting De Overijsselse Molen, Holten
- 441 Gemeente Warnsveld, Warnsveld
- 442 Gemeente Didam, Didam
- 443 Landbouwfederatie Lichtenvoorde, Vragender
- 444 dr H.E. van der Aa, Boekelo
- 445 Groessen In Protest (GRIP; 209 handtekeningen), Groessen
- 448 A. Brummelhuis, Oldenzaal
- 451 Gemeente Zevenaar, Zevenaar
- 452 Stichting Museum Het Schildersvak, Enschede
- 453 LTO MidOost/Landbouwmaatschappij ZMO, Deventer
- 454 R. Stevens, Doesburg
- 457 W.G. Jansen, Enschede
- 458 C. van Dijk, Oosterbeek
- 460 Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist
- 461 Fam. W. Waanders, Haaksbergen
- 463 H.W.P. Quartero PhD, Enschede
- 472 F. Brouwers en A.J.T. Schennink, Velp
- 473 J.C. Liefink, Eibergen
- 527 J.B. ten Hag, Haaksbergen
- 595 M.J.A.M. van Spanjen, Nieuw-Dijk

- | | |
|--|--|
| <p>603 Actie Bewoners Tracégebied RW15
Varsseveld-Enschede (57 eensluitende
reacties),
Enschede/Haaksbergen/Rietmolen</p> <p>604 Fam. W. Pulle, Rietmolen</p> <p>605 G.L. Egberink, Boekelo</p> <p>606 J.A. Egberink, Enschede</p> <p>633 Actie Vereniging Heelwegs Belang (88
respectievelijk 89 handtekeningen),
Heelweg</p> | <p>635 Actie Bewoners Doesburg/Angerlo (31
eensluitende reacties), Doesburg/Angerlo</p> <p>636 D. Oskamp, Doesburg</p> <p>640 A.F., G.A. en J.G. 't Hoen, Haaksbergen</p> <p>643 Gemeente Haaksbergen, Haaksbergen</p> <p>646 prof. dr A.D.F. Addink, Leiden</p> <p>652 Staatstoezicht op de Volksgezondheid,
Inspecties van de volksgezondheid voor
de hygiëne van het milieu voor
Gelderland en Overijssel, Arnhem en
Zwolle</p> |
|--|--|

