

Startnotitie milieueffectrapportage N346 Lochem



INHOUD**BLAD**

1	WAAROM DEZE STARTNOTITIE?	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel van de startnotitie	5
1.3	Spelregels voor de inspraak	5
1.4	Leeswijzer	6
2	BELEID EN PROBLEEM- EN DOELSTELLING	8
2.1	Wat vooraf ging	8
2.2	Afbakening studie	8
2.3	Beleid	10
2.4	Probleem- en doelstelling	11
3	HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING	12
4	TE ONDERZOEKEN OPLOSSINGEN	17
4.1	Oplossingsrichtingen	17
4.2	Te onderzoeken trace-alternatieven	17
4.3	Alternatief 1	17
4.4	Alternatief 2	18
4.5	Referentie	20
4.5.1	Nulalternatief	20
4.5.2	Autonomen ontwikkeling	20
4.6	Meest milieuvriendelijk alternatief	20
5	TE ONDERZOEKEN ASPECTEN	22
5.1	Verkeer en infrastructuur	22
5.2	Landschap en natuur	24
5.3	Woon- en leefmilieu	25
5.4	Bodem / geomorfologie en water	25
5.5	Ruimtelijke ordening	26
6	PROCEDURE EN TIJDSPLANNING	27
7	COLOFON	1

Initiatiefnemer: Provinciale Staten provincie Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

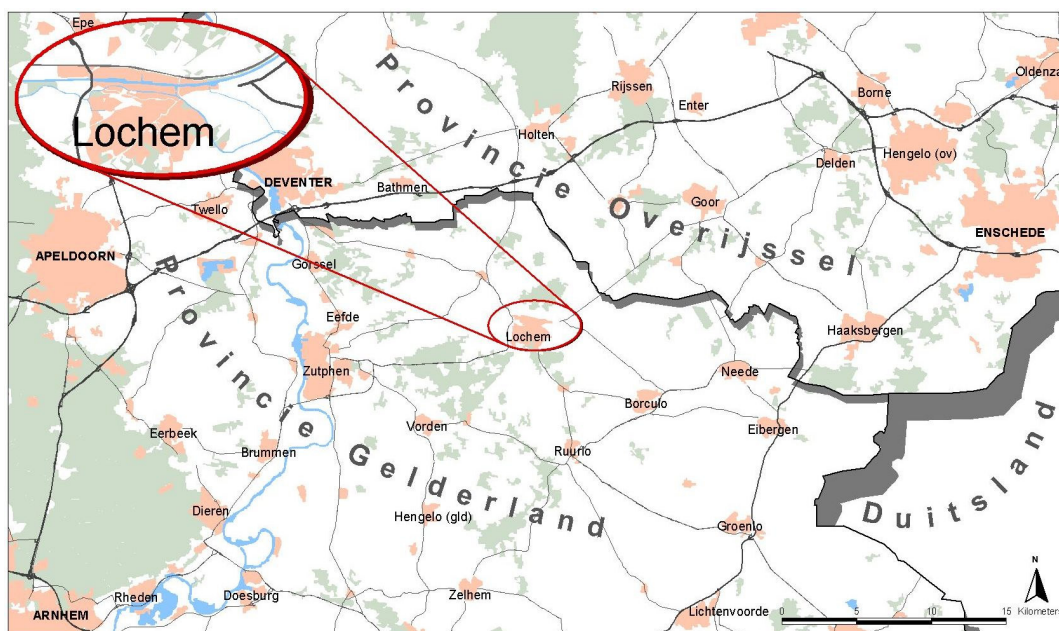
Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten provincie Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

1 WAAROM DEZE STARTNOTITIE?

1.1 Aanleiding

Voor Lochem en omgeving is al jaren behoefte aan een betere afwikkeling van het verkeer. Dit kan gerealiseerd worden door een provinciale verbinding tussen de N332, Rengersweg A1/Holten – Lochem, N346 Zutphen - Goor en de N825, de Nettelhorsterweg richting Borculo (zie kaart wegen in het studiegebied). De route wordt op dit moment vormgegeven door Kwinkweerd, Stationsweg en Goorseweg. De route gaat over gemeentelijke wegen van de bebouwde kom van Lochem. Het verkeer ondervindt hinder in de doorstroming bij deze route zowel op de kruispunten als vanwege de beperkte ruimte op de Stationsweg en de Lochemsebrug over het Twentekanaal. De verkeersveiligheid is in het geding op de Goorseweg vanwege de vele in- en uitritten van bedrijven (waaronder het tuincentrum). Het kruispunt Goorseweg (N346) / Nettelhorsterweg N825 staat bovendien geregistreerd als Verkeers Ongevallenconcentratie (VOC)-punt. Daarnaast veroorzaakt het (sluip)verkeer overlast voor de omgeving.

Om een provinciale verbinding ten noorden van Lochem te realiseren zijn Gedeputeerde Staten van Gelderland voornemens het streekplan te herzien. Het besluit over een nieuwe verbinding zal als eerste in het provinciale streekplan vastgelegd worden. Gezien de omgevingswaarde in Lochem-noord en terwille van de zorgvuldigheid is gekozen voor het uitvoeren van een m.e.r.-procedure. De m.e.r.-procedure wordt in hoofdstuk 6 verder toegelicht.



Situering Lochem

1.2 Doel van de startnotitie

In deze startnotitie wordt op hoofdlijnen beschreven waarom Gedeputeerde Staten van Gelderland een provinciale verbinding aan willen leggen tussen de Rengersweg en de Nettelhorsterweg in Lochem. Bovendien wordt beschreven welke alternatieven en varianten er voor deze verbinding zijn overwogen en welke effecten een en ander zou kunnen hebben op de omgeving.

Daarbij wordt aangegeven welk nader onderzoek in het milieueffectrapport (MER) noodzakelijk wordt geacht.

Voorts wordt in deze startnotitie de aanleiding van het project beschreven, de nog te nemen besluiten en de rol van een milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de besluitvorming.

Met het uitbrengen van deze startnotitie wordt een begin gemaakt met de wettelijke m.e.r.-procedure

1.3 Spelregels voor de inspraak

Deze startnotitie ligt na publicatie ter visie gedurende de in de advertenties in de Staatscourant en in het regionale blad genoemde termijn. Doel van de ter visie legging is, om een ieder in de gelegenheid te stellen kennis te nemen van het voornemen en de aspecten die naar de mening van Gedeputeerde Staten in het m.e.r.-onderzoek aan de orde zouden moeten komen.

Iedereen is gerechtigd, om op de Startnotitie in te spreken. Daarbij staat de vraag centraal welke aspecten naar mening van de inspreker in de milieu-effectrapportage een rol zouden moeten spelen. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan te verwachten milieu-effecten of de wijze waarop milieu-effecten zouden moeten worden onderzocht.

Binnen de in de advertenties aangegeven termijn kunnen schriftelijke reacties worden gezonden aan:

Provincie Gelderland
Dienst Wegen Verkeer en Vervoer
t.a.v. mw. L. Rutgers
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

Gedeputeerde Staten van Gelderland zullen tijdens de inspraakperiode in samenwerking met de gemeente Lochem een informatieavond organiseren, om de inhoud van de startnotitie en de verdere procedure toe te lichten. Plaats en tijd worden in het regionale blad bekend gemaakt.

1.4 Leeswijzer

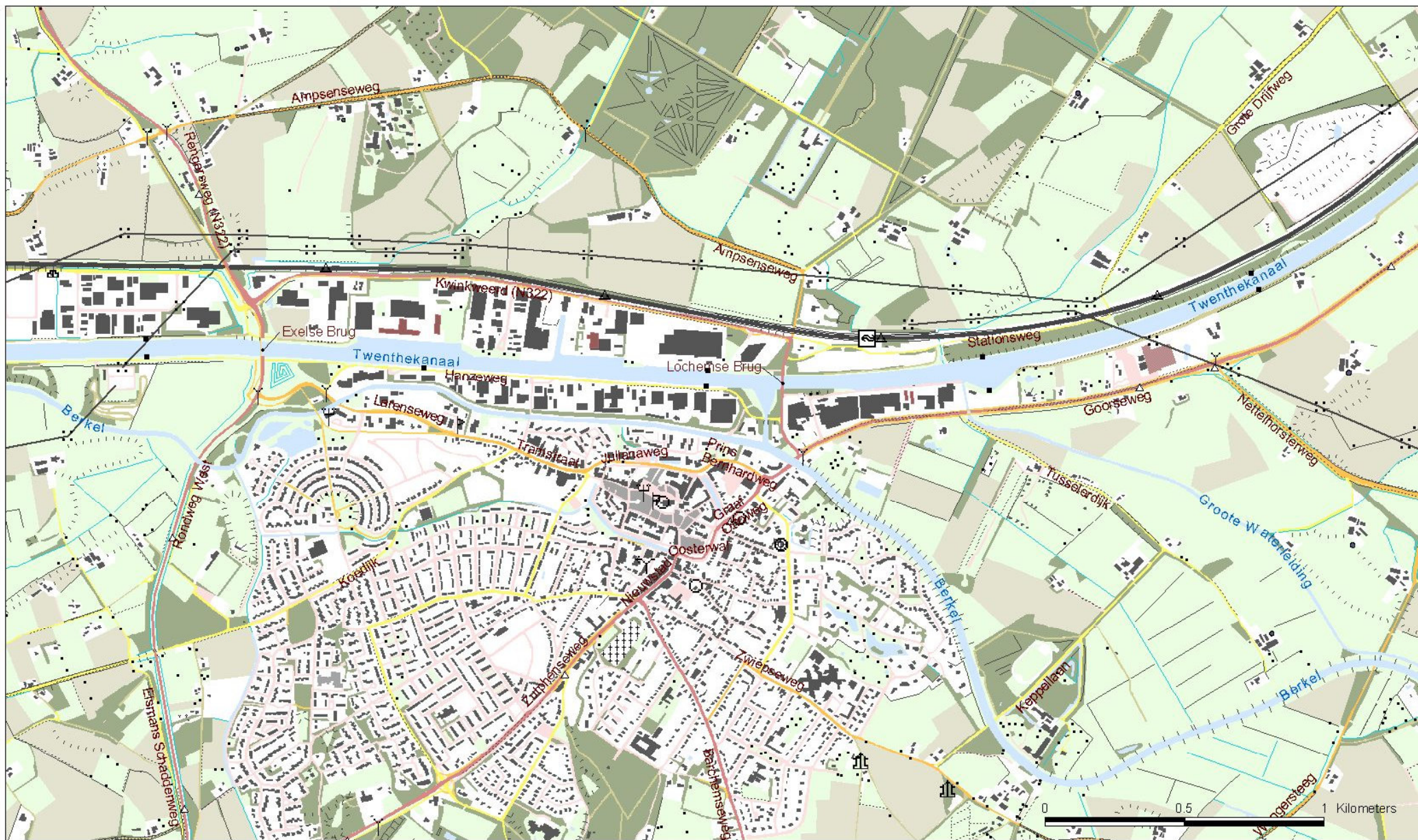
In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de afbakening van het MER N346 te Lochem en de probleem- en doelstelling van de startnotitie.

In hoofdstuk 3 wordt de huidige situatie en autonome ontwikkeling voor wat betreft de thema's verkeer en infrastructuur, landschap en natuur, woon- en leefmilieu, bodem/geomorfologie en water en ruimtelijke ordening in het studiegebied beschreven.

Vervolgens komen de alternatieven die in het vervolg van de m.e.r.-procedure bestudeerd zullen worden aan bod (hoofdstuk 4). Het betreft een beschrijving van de werkwijze voor de selectie van kansrijke alternatieven en een opsomming en toelichting op de (niet) kansrijke alternatieven.

In hoofdstuk 5 wordt beschreven welke effecten op genoemde thema's kunnen worden verwacht als de provinciale weg N346 wordt gerealiseerd en welk aspecten nader onderzocht dienen te worden in het MER.

Ten slotte wordt in hoofdstuk 6 uiteengezet hoe de procedure ten aanzien van de m.e.r.-procedure met betrekking tot de N346 en de herziening streekplan verloopt en wordt een en ander in een planning gezet.



Startnotitie m.e.r. N346 Lochem

Wegen in het studiegebied



projectnummer: W0589-59.001
 datum: 16 juli 2004
 tek: JPM
 path: ..\GISdata\Startnotitie_lochem\APR
 bestandsnaam: startnotitie_lochem_pfdm_41x1.apr

2 BELEID EN PROBLEEM- EN DOELSTELLING

2.1 Wat vooraf ging

De gemeente Lochem heeft de problematiek rond de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid op en langs de N346, zoals beschreven in de aanleiding van hoofdstuk 1, opgenomen in een tweetal rapporten: de Verkeersvisie¹ en de Structuurscan.

In de Verkeersvisie wordt ingegaan op de gewenste verkeersstructuur in de gemeente Lochem. Onderdeel van deze visie is het opwaarderen van de huidige N346 of het realiseren van provinciale verbinding. In de Structuurscan is ingegaan op het nut en noodzaak van het opwaarderen van de huidige route over de gemeentelijke wegen tot een provinciale verbinding. Daarnaast zijn een viertal varianten (oplossingsrichtingen) op hoofdlijnen beschreven, vergeleken en beoordeeld. Het betreft de volgende varianten:

1. De Nulplusvariant.
2. De Noordvariant.
3. De Goorsegewegvariant.
4. De Spoorlaanvariant

Van de vier varianten zijn in de Structuurscan schetsontwerpen opgenomen.

Gezien de omgevingswaarde in Lochem-noord en terwille van de zorgvuldigheid is gekozen voor het uitvoeren van een m.e.r.-procedure. Ten behoeve van deze startnotitie zijn de varianten nogmaals getoetst op hun kansrijkheid. Voor een toelichting op de varianten van de Structuurscan wordt verwezen naar hoofdstuk 4.

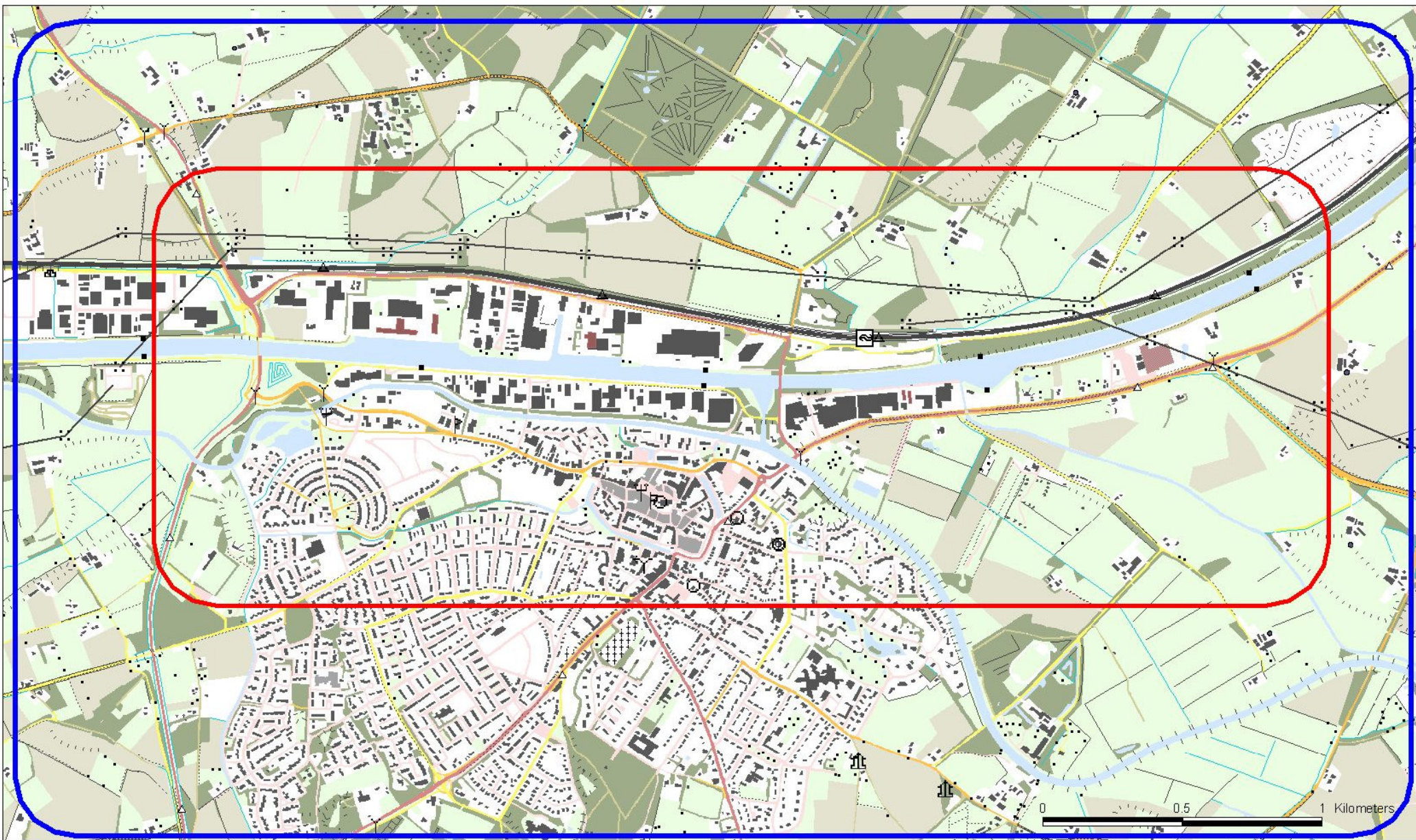
2.2 Afbakening studie

Het **plangebied** is het gebied waarbinnen de provinciale weg zal worden aangelegd, het zogenaamde tracé. Het plangebied waarbinnen gekeken wordt naar oplossingsmaatregelen voor de problematiek wordt begrensd door de Rondweg west enerzijds en de omgeving van de kruising Nettelhorsterweg / Goorsegeweg anderzijds. Het **studiegebied** is het gebied waar effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen optreden. Het betreft het plangebied en de omgeving ervan. De omvang van het studiegebied kan echter niet bij voorbaat worden aangegeven. Uit het onderzoek dat in het kader van het MER wordt uitgevoerd, blijkt hoe ver de milieugevolgen zich uitstrekken; dit kan per milieuaspect verschillen.

Als basisjaar geldt in het MER het jaar 2004. De positieve en negatieve effecten van de oplossingen worden afgezet tegen de toekomstige situatie in 2020. Dit is het referentiejaar, ook wel genoemd de situatie waarbij de ontwikkelingen in het gebied zonder oplossingen de basis vormen.

Op de volgende pagina is een kaart opgenomen met het plan- en studiegebied.

¹ Bronnen: Gemeente Lochem, Concept Verkeersvisie Lochem, 5 februari 2004 (de Verkeersvisie Lochem is goedgekeurd in maart 2004). Provincie Gelderland, Structuurscan Planontwikkeling noordelijke rondweg Lochem, 10 september 2003.



Startnotitie m.e.r. N346 Lochem

Plan- en Studiegebied



Plan- & studiegebied

■ Plangebied

■ Studiegebied

projectnummer: W0589-69.001
datum: 16 juli 2004
tekst: 001
path: ..\GISdata\Startnotitie_lochem\APR
bestandsnaam: startnotitie_lochem_p001_411.apr

2.3 **Beleid**

Planvorming met betrekking tot nieuwe infrastructuur dient te passen in bestaande beleidskaders. In het MER zal bezien worden welke nieuwe vastgestelde beleidsontwikkelingen er zijn ten aanzien van alle relevante thema's zoals verkeer, ruimtelijke ordening en milieu. De vastgestelde keuzes, onder andere opgenomen in een bestemmingsplan en streekplan, worden als uitgangspunt gehanteerd om te voorkomen dat de hele ruimtelijke ontwikkeling ter discussie staat.

Naast de vastgestelde beleidsnotities (waarop inspraak mogelijk is geweest) zijn er ook enkele relevante (structuur)visies op het studiegebied verschenen. Formeel zijn deze notities geen uitgangspunt in het kader van de autonome ontwikkeling maar zullen wel meegenomen worden als aandachtspunten bij de effectbeschrijving.

Het gemeentelijke verkeersveiligheidsplan en de provinciale nota's RuBoLo en het tweede Provinciaal verkeers- en vervoersplan zijn de belangrijkste vigerende plannen als het gaat om de doelstellingen voor verkeer en infrastructuur. Recentelijk is de Verkeersvisie Lochem verschenen, waarin de gewenste verkeersstructuur voor de hoofdwegen binnen Lochem is aangegeven. De Verkeersvisie is goedgekeurd door de gemeenteraad. De gemeente Lochem heeft in deze notitie de voorkeur uitgesproken voor een noordelijke rondweg conform de Spoorlaanvariant (in het vervolg van de studie is dit alternatief 2).

Het streekplan geeft aan welke ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden er mogelijk en gewenst zijn. Momenteel wordt door de Provincie Gelderland gewerkt aan een nieuw streekplan. Inmiddels zijn de hoofdlijnen van het streekplan gereed. Gedurende het m.e.r.-proces van de N346 zal de inhoud van de studie getoetst moeten worden aan de meest recente ontwikkelingen van het nieuwe streekplan.



Stationsomgeving Lochem

Naast het streekplan zijn er een aantal lokale visies en uitwerkingsplannen gemaakt waarvan de volgende de belangrijkste zijn:

- Samenhangende ruimtelijke visie (concept 2003), gemeente Lochem.
- Ontwikkelingsvisie noordkant kern Lochem, gemeente Lochem (2003).
- Toekomstvisie gemeente Lochem (2000), gemeente Lochem.
- Integraal ontwikkelingsplan buitengebied (2002), gemeente Lochem.
- Gebiedsplan natuur en landschap Achterhoek (2002), Provincie Gelderland.
- Ontwikkelingsmogelijkheden gebied Goorse weg (1999), gemeente Lochem.
- Revitalisering bedrijventerrein "Goorseweg/Havenstraat" (1996), gemeente Lochem.

2.4 Probleem- en doelstelling

De huidige route Goorsegweg-Stationsweg-Kwinkweerd wordt gezien als een ontsluiting in zowel de gemeentelijke, regionale als de provinciale verkeers- en vervoersplannen. Het huidige en toekomstige te verwachten verkeersaanbod, het verkeersgedrag en de vormgeving van de route leveren problemen op ten aanzien van de verkeersonveiligheid, de doorstroming en de barrierewerking.

De basis van de problematiek is gelegen in de functie van de weg. De wens is de weg als een ontsluitingsweg te laten functioneren. Belangrijke oorzaak voor de verkeersproblemen op de route Goorsegweg-Stationsweg-Kwinkweerd is de combinatie van hoge verkeersintensiteiten, een hoog aandeel vrachtverkeer en een vormgeving die verkeersgedrag mogelijk maakt dat ongunstig is voor de verkeersveiligheid en doorstroming.

:

Het probleem laat zich als volgt samenvatten. De bestaande route over gemeentelijke wegen kent de volgende knelpunten. De bestaande route over gemeentelijke wegen kent de volgende knelpunten:

1. verminderde doorstroming (bij de gelijkvloerse kruispunten, ter hoogte van de bestaande Lochemsebrug over het Twentekanaal én bij diverse in- en uitritten van bedrijven aan de Goorsegweg);
2. verkeersonveiligheid op de Goorsegweg en Stationsweg;
3. hinder voor de omgeving door barrierewerking en emissies (geluid en lucht).



Kruising Kwinkweerd en Stationsweg

Doelstelling

De doelstelling om voor de knelpunten een oplossing aan te geven kan als volgt geformuleerd worden:

In nauwe samenwerking met de gemeente Lochem vindt onderzoek plaats naar een doeltreffende oplossing voor het verkeersprobleem in het noordoosten van Lochem en omgeving.

In het voorgestelde MER-onderzoek zal op basis van gelijkwaardigheid een tweetal kansrijke tracealternatieven tussen de westelijke rondweg Lochem (N346/N332) en de Nettelhorsterweg (N825)/Goorsegweg (N346) nader worden onderzocht. Het betreft de tracealternatieven 1 en 2.

Het nu ingezette m.e.r.-proces richt zich met name op onderzoek naar de milieugevolgen van deze twee tracealternatieven.

In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op de ontwikkeling van de alternatieven

3 HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING

Verkeer en infrastructuur

Zowel nu als in de toekomst zullen de lokale wegen te druk belast worden waardoor de doorstroming en de verkeersveiligheid op een aantal wegen te wensen overlaten. De doorstroming wordt beperkt door de vertragende werking van de gelijkvloerse kruisingen met voorrangssituaties. De verkeersveiligheid is momenteel met name in het gedrang door de hoge intensiteiten, de barrièrewerking voor langzaam verkeer en de vormgeving van de weg waardoor veel potentiële conflictpunten ontstaan met andersoortig verkeer. De combinatie landbouwverkeer en fietsers leidt ook tot (bijna) ongelukken. Daarbij zorgen deze verkeersstromen voor een achteruitgang van de leefbaarheid door geluidoverlast en luchtverontreiniging.

Landschap en natuur

In en rond Lochem zijn de diverse landschapselementen en bossen waardevol vanwege de aanwezigheid van planten en dieren. De natuurwaarden zijn rond Lochem vooral gelegen in het landgoed Ampsen aan de noordzijde van het kanaal en aan de zuidzijde bij de Paascheberg en de Lochemse berg.

Er zijn geen Vogel- of Habitatrichtlijngebieden in of nabij het plangebied aangewezen. Er komen wel beschermde plant- en diersoorten voor. In het MER zal aandacht zijn voor specifieke soorten. Een voorbeeld hiervan is de roekenkolonie in de directe omgeving van de spoorlijn, Grote Drijfweg en het Twentekanaal.

De (potentiële) kwaliteit van de landschappelijke en natuurlijke waarde in het studiegebied worden benoemd in verschillende beleidskaders als onderdeel van een ecologische hoofdstructuur (EHS) en ecologische verbindingszone (EVZ). Dit houdt in dat er beleidsdoelstellingen zijn geformuleerd voor het realiseren en beheren van deze waarden. In het tekstkader hieronder is de belangrijkste ambities in het kader van de EHS in het studiegebied opgesomd.



Zicht vanaf de Lochemsebrug



Brug over de Berkel in de Graaf Ottoweg

Karakteristieken ecologische verbindingszone (ter hoogte van Goorsegweg)

- Verlegging van de Grote waterleiding van 200 m in oostelijke richting naar het Twentekanaal. In samenspraak met gemeente Lochem en Streekbeton (bedrijf aan de Goorsegweg) zijn de mogelijkheden verkend hiervoor, De uitvoerbaarheid is afhankelijk van (o.a. financiële) te maken afspraken hierover.
- Tussen huidige loop van de Grote Waterleiding, de Goorsegweg en Tusselerdijk is een zoekgebied voor retentie.
- Aanleg nieuwe duiker onder de Goorsegweg
- De droge ecologische hoofdstructuur aan de noordzijde van het Twentekanaal als onderdeel van de EHS
- Ter plaatse van het bedrijf Streek Beton is een verbeterde inpassing van een droog / half natte ecologische verbindingszone beoogd. Het betreft een model Das en Kamsalamander. De maatregelen zijn opgenomen in het Streekplan Gelderland en nader uitgewerkt in het Gebiedsplan Natuur en Landschap.
- Aanpassen bedrijventerrein onder meer dempen zwaairom en uitbreiden.

Woon- en leefmilieu

De effecten van het verkeer op de route Goorsegweg – Stationsweg –Kwinkweerd zijn tot nu toe niet onderzocht op de leefbaarheid. De route ligt vooral langs bedrijventerreinen. De hoge verkeersintensiteiten met een groot aandeel vrachtverkeer kunnen wel hinder opleveren. De leefbaarheid met betrekking tot geluidhinder en luchtkwaliteit van de omgeving van de weg zal in het kader van het MER onderzocht worden. In hoofdstuk 5 wordt daar verder op ingegaan. Ook barrièrewerking is een belangrijk item waarvan voorzien wordt dat het in de toekomst tot meer problemen / hinder gaat leiden. De groei van het verkeer leidt tot meer hinder waarbij de barrièrewerking van de huidige route groter wordt omdat het steeds moeilijker wordt om over te steken. Dit geldt met name voor de Goorsegweg waar de maximumsnelheid 70 km/u is, de Stationsweg met zijn krappe dimensionering en de Kwinkweerd.

Bodem, water en geomorfologie

Bodem, water en geomorfologie vormen de onderste laag van het landschap. Er is momenteel weinig bekend over de situatie omtrent dit thema in het studiegebied.

Het Twentekanaal, de Berkel en de Grote waterleiding zijn belangrijke wateren in het plangebied. De Grote waterleiding is onderdeel van de natte ecologische verbinding ten zuiden van de Goorsegweg.

Momenteel is alleen van de locatie Markerink-terrein bekend dat er bodemverontreiniging aanwezig is. Het betreft het gebied tussen het Twentekanaal en de Stationsweg (tot en met het stationsplein). In de notitie van de provincie Gelderland ‘Gefaseerd saneringsplan’² is een uitgebreide inventarisatie opgenomen van de (mate van) verontreiniging op het Markerink terrein. In het MER zal een uitgebreidere beschrijving van de stand van zaken worden opgenomen.

² Bron: Gefaseerd saneringsplan Stationsweg 2-4 (Markerink-terrein) Lochem april 2003.

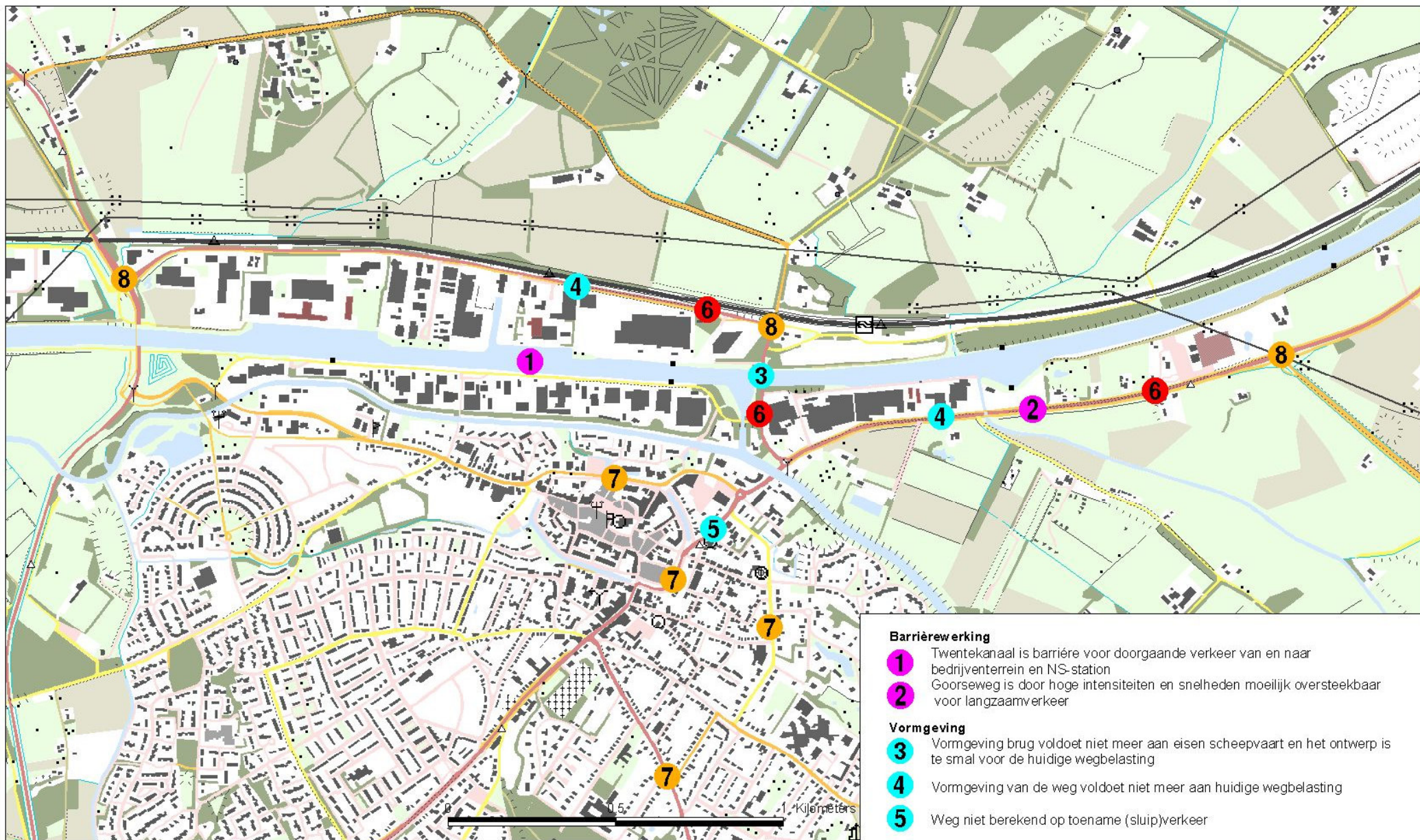
Ruimtelijke ontwikkelingen

De ligging van Lochem aan het Twentekanaal is het knooppunt van een aantal provinciale wegen. In de nabijheid van het kanaal en de provinciale uitvalswegen hebben zich bedrijven gevestigd. De toekomstige ontwikkelingen voor de noordoostkant van Lochem zijn in diverse nota's en visies neergelegd³. Het beeld van Lochem zal in 2020 gewijzigd zijn door een verdichting van de bebouwing langs de Goorsegeweg. Vanaf de oostzijde bij het tuincentrum zal de dichtheid in westelijke richting toenemen. De samenhang tussen de verschillende bedrijventerreinen aan de noordoostzijde van Lochem is in 2020 gerealiseerd door de uitvoering van de herinrichtingsplannen langs de Goorsegeweg. Ook zal het bedrijventerrein rond Stijgoord gerealiseerd (in de oksel van de Berkel/Goorse weg) zijn.

Naast de uitbreidingslocaties zijn de volgende ontwikkelingen in het stedelijke gebied van de gemeente Lochem relevant bij de realisatie van een noordelijke rondweg in Lochem:

- Rond de Hanzeweg stelt de gemeente een transformatie van werklocatie naar woon-werklocatie voor. Daarnaast moet de binnenstad een relatie krijgen met de Berkel. Deze relatie wordt gerealiseerd door een 'doorbraak' te maken vanaf de markt naar het noorden (Toekomstvisie gemeente Lochem 2000).
- De ontwikkeling van de stationsomgeving inclusief het Markerinkterrein en het gebied ten oosten van het station is gericht op kleinschalige bedrijvigheid. Een belangrijk item hierbij is de huidige vervuiling van het terrein. Er is een saneringsplan dat uitgevoerd zal worden als de ruimtelijke ontwikkeling van de stationsomgeving Lochem. In 2004 wordt gestart met de diepe sanering van het terrein. In een later stadium komt de ondiepe sanering aan bod in samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling van het hele stationsgebied.
- In de Samenhangende ruimtelijke visie van de gemeente Lochem (concept 2003) wordt de afhankelijkheid van de ontwikkeling van bedrijvenlocaties en de noordelijke rondweg conform de Spoorlaanvariant benadrukt.

³ Bronnen: Provincie Gelderland: Streekplan.. Gemeente Lochem: Toekomstvisie Samenhangende ruimtelijke visie, ontwikkelingsvisie noordkant kern Lochem. Ontwikkelingsmogelijkheden gebied Goorse weg 1999.



Startnotitie m.e.r. N346 Lochem

Knelpunten huidige situatie en autonome ontwikkeling

projectnummer: W0589-69.001
 datum: 16 feb 2004
 tek: JWM
 path: ..\GISdata\Startnotitie_lochem\APR
 bestandsnaam: startnotitie_lochem_prijr_kilapri



1:15000

Barrièrwerking

- 1** Twentekanaal is barrière voor doorgaande verkeer van en naar bedrijventerrein en NS-station
- 2** Goorseweg is door hoge intensiteiten en snelheden moeilijk oversteekbaar voor langzaamverkeer

Vormgeving

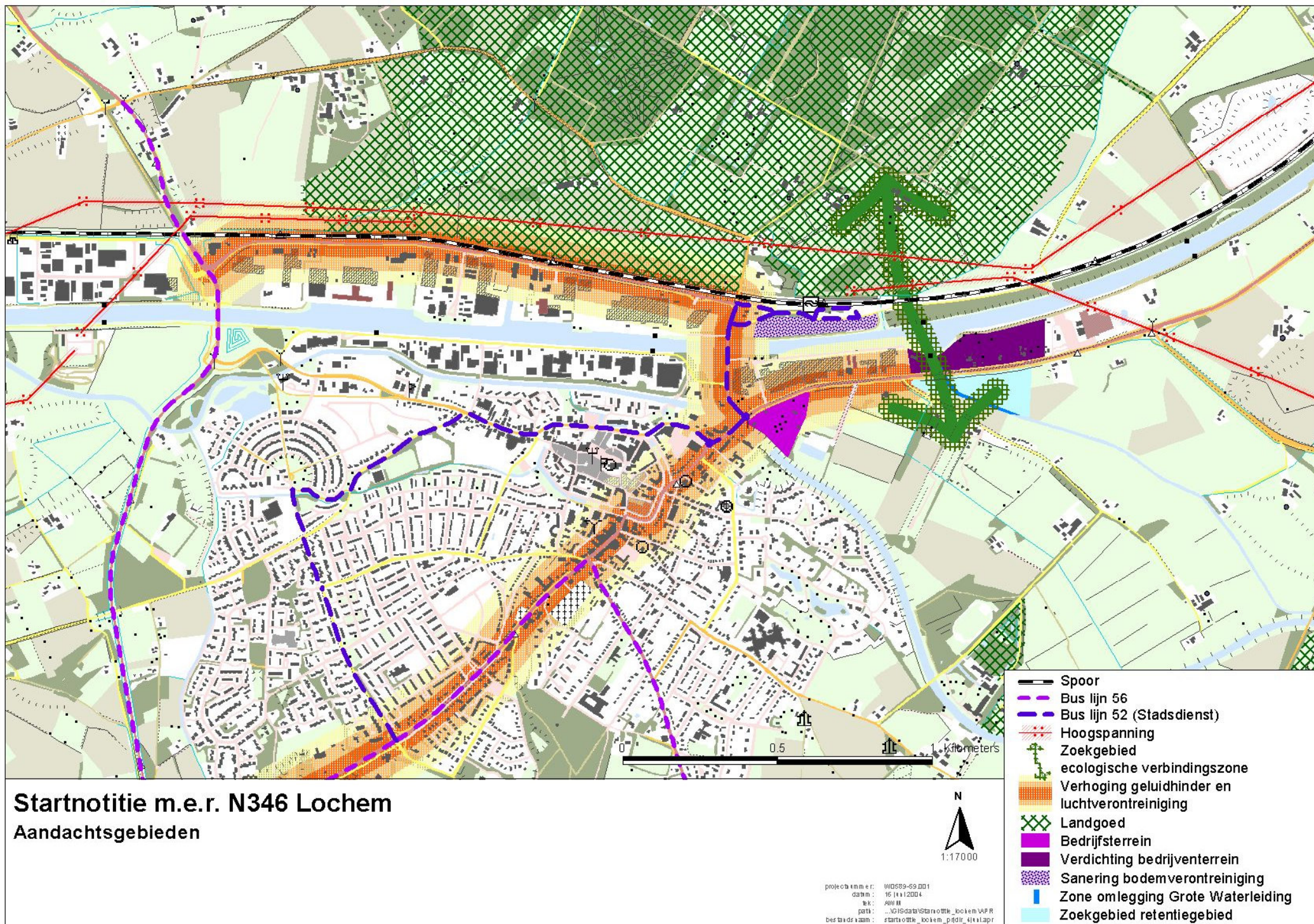
- 3** Vormgeving brug voldoet niet meer aan eisen scheepvaart en het ontwerp is te smal voor de huidige wegbelasting
- 4** Vormgeving van de weg voldoet niet meer aan huidige wegbelasting
- 5** Weg niet berekend op toename (sluip)verkeer

Veiligheid

- 6** Door hoge verkeersbelasting komt veiligheid voor fietsers in gedrang; probleem blijft groeien

Doorstroming

- 7** (Sluip)verkeer door kern Lochem heeft vertragend effect en geeft daardoor ook geluidshinder en extra luchtverontreiniging
- 8** Gelijkvloerse kruising vermindert de doorstroming van doorgaand verkeer



4 TE ONDERZOEKEN OPLOSSINGEN

4.1 Oplossingsrichtingen

Uit de “planontwikkeling Noordelijke rondweg Lochem”(structuurscan september 2003) en de “Verkeersvisie Lochem”(maart 2004) komen een viertal oplossingsrichtingen naar voren; het betreft:

- 1^e Het opwaarderen van de bestaande route over gemeentelijke wegen (tracé-alternatief 1);
- 2^e Een deels nieuw tracé dat vanaf de westelijke rondweg de bestaande Kwinkweerd volgt en daarna met een nieuw tracé tussen het Twentekanaal en de Spoorlijn, langs het NS-station de route vervolgt. Met een nieuw te bouwen brug over het Twentekanaal sluit dit tracé vervolgens aan op het kruispunt N346/N825 (Nettelhorsterweg (Tracé-alternatief 2);
- 3^e Een variant op trace-1, waarbij de bestaande route ten zuiden van het Twente Kanaal deels wordt verlaten en wordt vervangen door een nieuw zuidelijk gelegen trace;
- 4^e Een variant op trace-2, waarbij ten noorden van het Twente Kanaal een geheel nieuw trace noordelijk van de spoorlijn gevolgd wordt met een geheel nieuwe aansluiting op de westelijke rondweg/Rengersweg.

4.2 Te onderzoeken trace-alternatieven

In eerder onderzoek is aangetoond dat de oplossingsrichtingen genoemd onder 3^e en 4^e aanzienlijk minder kansrijk zijn.

Er worden veel meer negatieve milieu-effecten van deze alternatieven verwacht, terwijl nut en noodzaak zich niet positiever onderscheiden van de eerst twee oplossingsrichtingen.

Daarom is besloten de oplossingsrichtingen 3^e en 4^e niet verder uit te werken en om het m.e.r.-onderzoek verder toe te spitsen op, het op basis van gelijkwaardigheid, uitwerken en onderzoeken van de twee kansrijke trace's, het betreft de trace-alternatieven 1^e en 2^e.

4.3 Alternatief 1

Het tracé volgt de bestaande route tussen de Rengersweg, Kwinkweerd, Stationsweg en Goorseweg. Het is een situatie waarbij het huidige tracé wordt verbeterd en opgewaardeerd.

Bij alternatief 1 is de Kwinkweerd een provinciale weg met een maximumsnelheid van 70 km/uur. Voor het lokale verkeer en het langzame verkeer is voorzien in een parallelweg ten zuiden de Kwinkweerd. De kruising met de Rengersweg en de Stationsweg wordt vooralsnog door ruimtegebrek vormgegeven als verkeersregelininstallaties (VRI's).

De Lochemse brug en het kanaal worden, conform de autonome ontwikkeling, respectievelijk verhoogd en verbreed. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de eisen die de scheepvaart stelt aan de infrastructuur. Bij het opwaarderen van de brug wordt bij alternatief 1 tevens rekening gehouden met de vormgevingseisen van een provinciale weg.

Het huidige tracé tussen de kruising met de Graaf Ottoweg en de Nettelhorsterweg wordt voorzien van een parallelweg aan beiden zijden zodat de toegankelijkheid van de bedrijven (onder andere Intratuin) en de veiligheid voor het lokale verkeer kan worden gewaarborgd. Gezien de beperkte ruimte en waardevolle landschapselementen langs de Goorseweg is op sommige delen van de Goorseweg gekozen voor éénrichting-parallelwegen. De kruising bij de Nettelhorsterweg wordt vormgegeven als rotonde. In het MER moet verder bezien worden of deze vormgeving verder geoptimaliseerd kan worden.

4.4 Alternatief 2

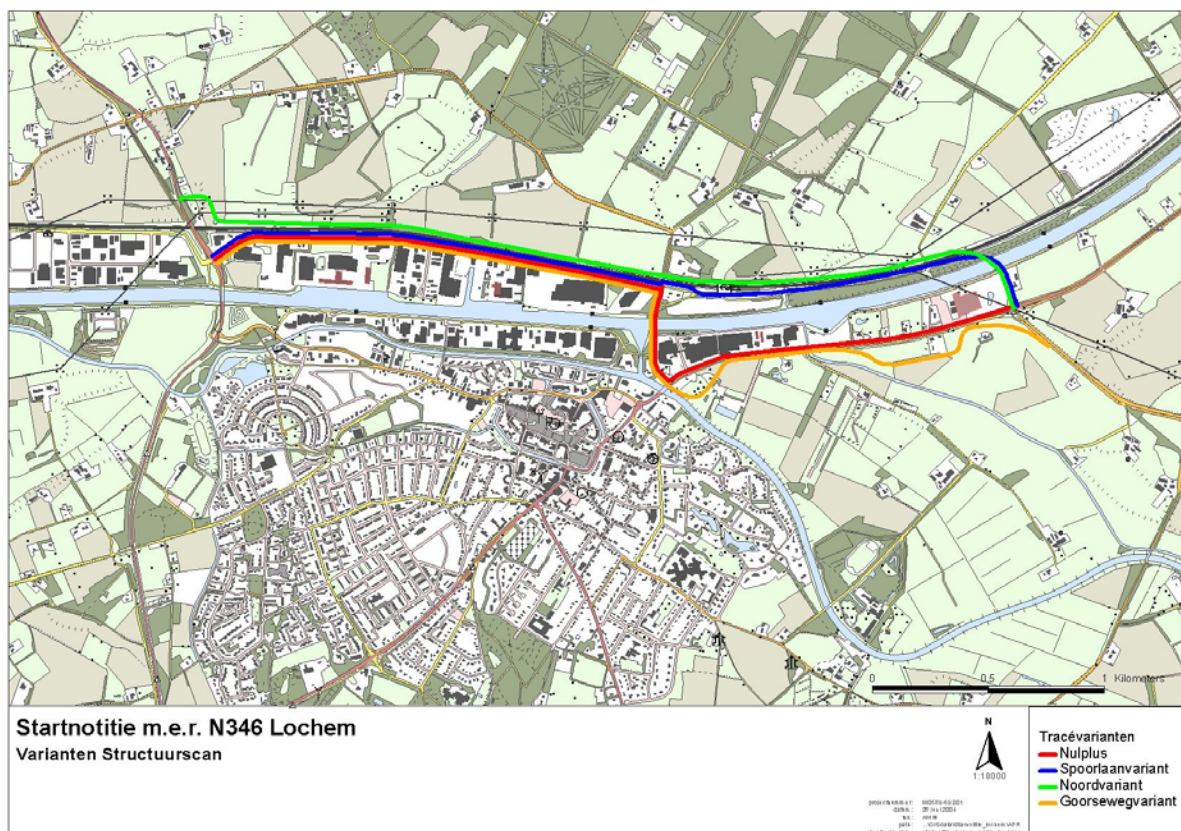
Alternatief 2 bestaat deels uit een bestaand tracé en deels uit een nieuw tracé. Het deel waar het Spoorlaanvariant afwijkt van het Nulplusalternatief ligt tussen de Stationsweg en de aansluiting van de N346 op kruising Goorseweg – Nettelhorsterweg.

Bij alternatief 2 is de Kwinkweerd conform alternatief 1.

Vervolgens ligt het tracé parallel aan het Twentekanaal. Er is hier gezien de waardevolle landschapselementen, de lagere intensiteiten (ten opzichte van de Kwinkweerd) en minimale ruimtelijke functies gekozen voor geen parallelwegen. Wel is er ten hoogte van het NS station Lochem en de Grote Drijfweg een aansluiting. Bij het station is dit vooralsnog vormgegeven als rotonde. Het (toekomstige) bedrijfsterrein in de stationsomgeving is via een parallelweg tussen de rotonde ter hoogte van het station en Grote Drijfweg bereikbaar. De kruising bij de Nettelhorsterweg wordt net als bij alternatief 1 vormgegeven als rotonde.

Ook voor dit alternatief geldt dat in de vervolgstappen de inpassing en vormgeving verder uitgezocht dienen te worden.

In een het MER is daarnaast wettelijk verplicht de volgende twee alternatieven mee te nemen en de effecten ervan te beschrijven, namelijk de referentiesituatie (= Nulalternatief) en het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA). De alternatieven (in totaal vier) zullen in het MER worden beoordeeld op hun probleemoplossend vermogen en op hun effecten op het milieu en andere aspecten (zie hoofdstuk 5).



4.5 Referentie

4.5.1 Nulalternatief

Het Nulalternatief betreft de situatie in 2020 als er geen aanpassingen plaatsvinden aan de huidige N346, waarbij wel rekening wordt gehouden met eventuele effecten van voltooide of in uitvoering zijnde ontwikkelingen. Dit betreft bijvoorbeeld de uitvoering van de maatregelen zoals voorgesteld in de Verkeersvisie van de gemeente Lochem.

Een beschrijving van deze nulsituatie is noodzakelijk om te kunnen beoordelen of, en zo ja, in welke mate er sprake is van milieu-effecten door de realisatie van een van de oplossingsmaatregelen. Het nulalternatief dient louter en alleen om de aard en de ernst van de effecten te kunnen voorspellen. Het is geen reële ontwikkelingsvariant. In het kader van de effectbeschrijving worden de overige alternatieven vergeleken met het Nulalternatief.

4.5.2 Autonomen ontwikkeling

Het nulalternatief maakt deel uit van de autonome ontwikkeling van het gebied. Dit is de situatie die kan worden voorzien wanneer de huidige ontwikkelingen zich voortzetten. De beschrijving van de autonome ontwikkeling dient als referentie voor de te verwachten effecten van de realisatie van het voorgestelde initiatief.

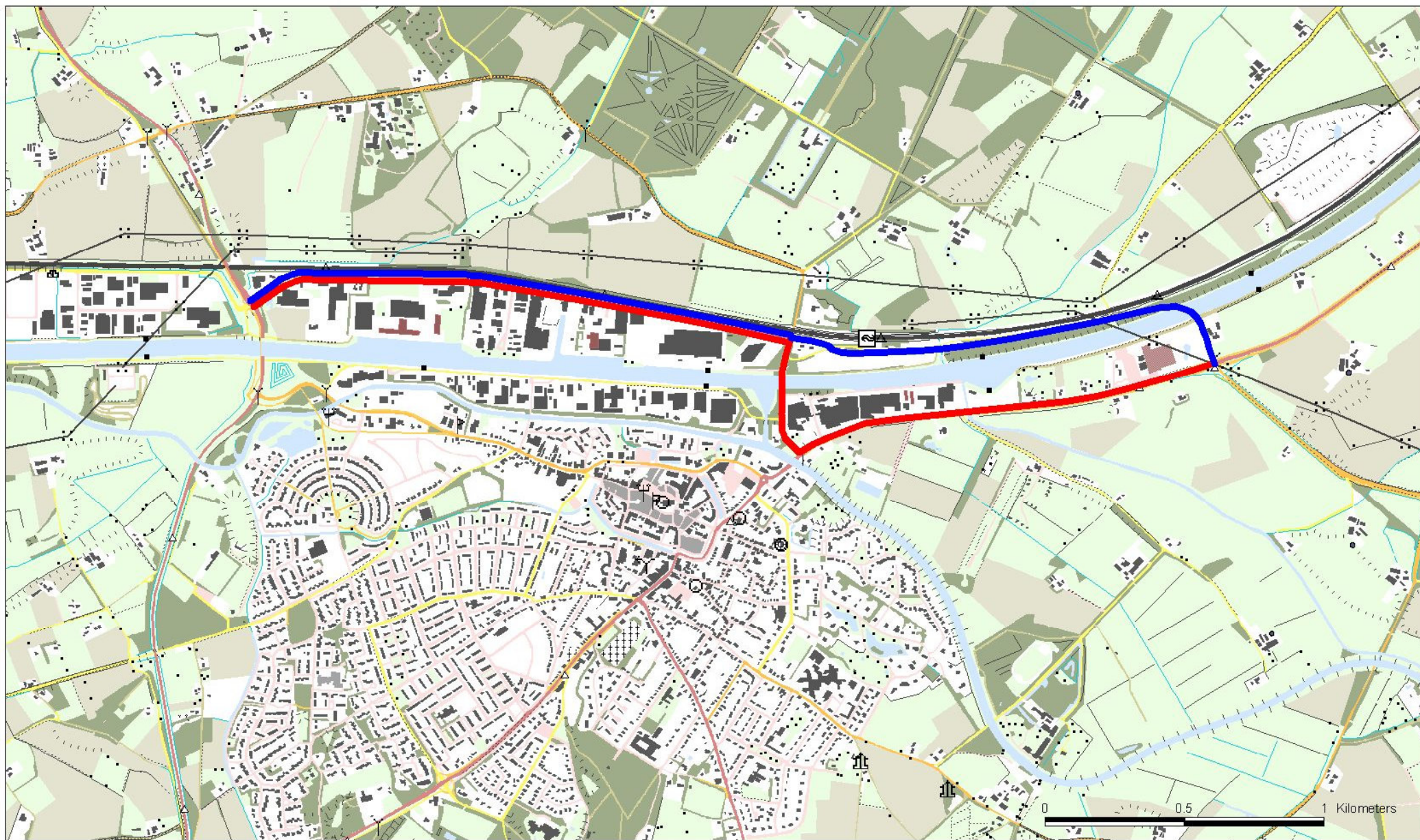
4.6 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief (verder MMA) vormt een vast onderdeel van het MER. Met het MMA wordt inzichtelijk gemaakt hoe het doel van het voornemen kan worden bereikt met zo min mogelijk schade aan natuur en milieu. Het betreft maatregelen die gericht zijn op een mitigatie en, waar relevant compensatie van negatieve effecten.

Volgens het besluit MER moet het MMA in ieder geval:

- realistisch en uitvoerbaar zijn, dit wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen , zoals geformuleerd in het MER, alsmede binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen;
- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het groene milieu en de woon- en leefomgeving;
- op een duurzame wijze de problemen oplossen;
- zo worden omschreven dat de afzonderlijke maatregelen toepasbaar zijn bij andere alternatieven en varianten (gereedschapskist);
- afgeleid worden van één van de alternatieven of een combinatie hiervan.

Het definiëren van het MMA zal plaatsvinden gedurende de effectbeschrijving van het MER. Omdat dan de effecten van de verschillende alternatieven bekend zijn en een onderbouwde keuze tot het MMA kan plaatsvinden.



Startnotitie m.e.r. N346 Lochem

Tracé-alternatieven



Tracévarianten
Alternatief 1
Alternatief 2

projectnummer: W0589-69.001
datum: 16 juli 2004
tekst: 001
path: ..\GISdata\Startnotitie_lochem\APR
bestandsnaam: startnotitie_lochem_p001_411.apr

5 TE ONDERZOEKEN ASPECTEN

Een belangrijk onderdeel van het milieu-effectrapport is de effectbeschrijving van de alternatieven. De effecten van de alternatieven zullen worden beschreven ten opzichte van de referentiesituatie (situatie in 2020 zonder rondweg). Op basis van de effecten worden de alternatieven met elkaar vergeleken. De effecten worden per (milieu-)aspect geanalyseerd, waarbij de indeling.

Aan de hand van de volgende thema's en aspecten worden de effecten beschreven. In de tabel op de volgende pagina staan aandachtspunten als voorzet voor de beoordelingscriteria die in het MER verder uitgewerkt worden.

5.1 Verkeer en infrastructuur

- **Mobiliteit**

Voor elk alternatief worden de verkeerskundige effecten in beeld gebracht. Hiertoe worden onder meer verkeersberekeningen uitgevoerd. Het doel van de berekeningen is de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van de alternatieven te bepalen voor het hele plan- en studiegebied.

- **Bereikbaarheid**

Het belangrijkste doel van de studie is het vergroten van de bereikbaarheid door het stimuleren van de doorstroming. Om het probleemoplossend vermogen van de alternatieven te bepalen zal gebruik worden gemaakt van een geactualiseerd verkeersmodel waarmee gegevens voor 2020 kunnen worden bepaald. Daarin zullen ook de maatregelen opgenomen worden die worden getroffen om de wegen naar het centrum minder zwaar te belasten.

Aparte aandachtspunten zijn de routes van het openbaar vervoer, het landbouwverkeer, de vrachtauto's, de fiets en voetgangers. Relevante onderzoeksvragen zijn onder andere:

- Zijn er alternatieve routes voor het landbouwverkeer naast de N346 (via de Ampsenseweg en Grote Drijfweg)?
- Tussen het spoor en het Twenthekanaal ligt een landelijke fietsroute. Hoe wordt deze fietsroute ingepast in de alternatieven en wat zijn de effecten hiervan?

Kortom het MER zal ook duidelijk maken wat de nieuwe rondweg betekent voor de afwikkeling van het overige verkeer in de regio.

Tabel Voorstel beoordelingskader bij effectbeschrijving

Thema	Milieuaspect	Toetsingscriterium
Verkeer en infrastructuur	Mobiliteit	• Intensiteiten
	Bereikbaarheid	• Verkeersafwikkeling • Sluipverkeer
	Verkeersveiligheid	• Verwachte toe dan wel afname van ongevallen i.r.t. intensiteiten in studiegebied n.a.v sluipverkeer en het karakter van de infrastructuur (kwalitatief)
Landschap en natuur	Landschap	• Invloed op herkenbaarheid van de onderdelen in het landschap: rivier, stuwwal, oeverwallen en kommen • Beleving weggebruiker • Aantasting van bijzondere landschapselementen • Aantasting van (potentieel) archeologisch waardevol gebied • Aantasting van cultuurhistorische elementen • Verandering cultuurhistorisch waardevolle gebieden
	Natuur	• vernietiging • verstoring • versnippering
Woon- en leefmilieu	Geluid	• Geluidbeperkende maatregelen • Aantal woningen boven voorkeursgrenswaarde • Geluidssaneringssituaties • Aantal geluid belaste woningen • Akoestisch ruimtebeslag
	Lucht	• Immissie
	Sociale aspecten	• Mate van oversteekbaarheid door langzaam verkeer
	Externe veiligheid	• Aantal huizen binnen 10⁶ contour • Overschrijding oriëntatie waarde (grenswaarde aantal slachtoffers)
Bodem/ geomorfologie en water	Bodem/ geomorfologie	• aantasting kenmerkende geomorfologische elementen • Aantasting bodemkwaliteit
	Water	• Aantasting kwaliteit grondwater (systeem) • Aantasting kwaliteit van oppervlaktewater • Aantasting kwantiteit van oppervlaktewater
Ruimtelijke Ordening	Ruimtegebruik	• Te amoveren woningen / bedrijven • Beïnvloeding uitbreidingsmogelijkheden woongebieden en bedrijventerreinen
	Landbouw en recreatie	• Verlies landbouwgrond • Versnippering percelen landbouwgrond • Aantasting, doorsnijding recreatieve gebieden en routes • Bereikbaarheid recreatie en landbouwgebieden

- **Verkeersveiligheid**

De oplossingsrichtingen dienen bij te dragen aan de verkeersveiligheid. Het gaat zowel om de subjectieve als de objectieve verkeersveiligheid. Deze wordt bepaald door de te verwachten verkeersintensiteit te koppelen aan de layout van de weg en zijn gebruikers. Specifieke aandachtspunten zijn de kruispunten en de wegvakken Stationsstraat, Stationsweg, Goorseweg, Zutphenseweg. In het proces zullen maatregelen tot verbetering van de verkeersveiligheid onderzocht worden en geïmplementeerd in het ontwerp.



Kruising Nettelhorsterweg - Goorseweg

5.2 Landschap en natuur

- **Landschap**

In het MER zal een visie op de landschappelijke inpassing van een nieuwe provinciale weg worden gegeven. De kenmerken van het landschap van Lochem zoals het beekdal en het landgoed zijn belangrijk bij het bepalen van de landschappelijke inpassing van de weg. In het MER zal globaal ingegaan worden op de landschappelijke inpassing met name die maatregelen die effecten kunnen verzachten. Cultuurhistorische elementen spelen zowel in de effectbeschrijving als in de mogelijkheden voor inpassing, een rol.

- **Natuur**

De natuurwaarden rond Lochem zoals de oude bomen, de roekenkolonie en het beekdal zullen in het MER beschreven worden. De belangrijkste effecten op natuurwaarden liggen in vernietiging, versnippering en verstoring van leefgebieden. Daarbij verdienen de mogelijke effecten op de ecologische verbinding tussen het landgoed Ampsen – Twentekanaal – Berkel aandacht. Waar mogelijk worden (globale) kwantitatieve methoden gebruikt waarbij een beschrijving van de effecten in tekst ondersteunend is.

Er zal in het MER speciale aandacht zijn voor beschermde en bedreigde soorten en gebieden⁴. Indien noodzakelijk wordt er gekeken naar ‘vervangende (natuur)gebieden ter compensatie van aangetaste gebieden.

⁴ Wanneer niet voldoende gegevens beschikbaar zijn voor een gedegen beschrijving van de bestaande natuurwaarden in het directe invloedsgebied van de tracéalternatieven zal er een aanvullend inventariserend onderzoek moeten plaatsvinden.

5.3 Woon- en leefmilieu

- **Geluid**

Aan de hand van de verwachte verkeersintensiteiten⁵ wordt bepaald wat de huidige geluidssituatie en de toekomstige geluidssituatie zal worden van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. Aangegeven zal worden het huidige en het te verwachten toekomstige geluidsniveau, alsmede in welke gebieden die geluidbelasting zal toenemen en de normen zonder speciale voorzieningen zullen worden overschreden. Als normen overschreden worden, zullen in het MER voorstellen voor geluidwerende voorzieningen worden gedaan.

- **Lucht**

Ook voor het aspect lucht geldt dat de verwachte verkeersintensiteiten de basis zijn voor de berekening van de luchtkwaliteit. Bij overschrijding van normen zullen maatregelen voorgesteld worden om de effecten te beperken. Het gaat om de uitstoot en concentratie langs de weg voor bijvoorbeeld stikstofoxiden (NO_x), koolmonoxide (CO), zwaveldioxide (SO₂), lood, benzeen en benzo(a)pyreen.

- **Sociale aspecten**

De uitwerking van de alternatieven houdt ook in dat in de ontwerpfase nadrukkelijk wordt gekeken hoe barrièrewerking kan worden voorkomen. De belangrijke routes zullen met name voor fietsers en voetgangers ook sociaal veilig moeten zijn. Ook kan gedacht worden aan visuele hinder en ruimtebeslag.

- **Externe veiligheid**

Indien sprake is van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg dan brengt dit de kans op een ramp met zich mee. Aan de hand van de verkeersprognoses en de situatie ter plaatse wordt bepaald wat het groepsrisico en het persoonsgebonden risico is.

5.4 Bodem / geomorfologie en water

- **Bodem en geomorfologie**

De reconstructie of aanleg van een nieuwe weg kan gevolgen hebben voor de bodemstructuur, -opbouw en -functie. Relevante effecten voor bodem zijn bijvoorbeeld de kans op bodemverontreiniging of verplaatsing van verontreiniging in de aanlegfase. De effecten worden kwalitatief beschreven.

- **Water**

Ook de waterhuishouding kan beïnvloed worden (peil/kwaliteit grond- en oppervlaktewater). Aandachtspunt in de MER is de effecten op de waterhuishouding nabij het Twentekanaal en Landgoed Ampsen en het zoekgebied voor retentie ter hoogte van de Tusselerdijk. Voor water geldt in de procedure speciale aandacht niet alleen op de inhoud, maar ook op het proces dat tijdens het opstellen van het MER gevoerd wordt.

Watertoets

⁵ Voor de beoordeling van de effecten op het woon- en leefmilieu wordt onderscheid gemaakt in de onderwerpen die overwegend kwantitatief worden beschreven aan de hand van vigerend beleid.

Op 14 februari 2001 is door het Rijk, IPO, de Unie van Waterschappen en VNG de 'Startovereenkomst waterbeleid 21e eeuw' ondertekend en sindsdien moet ieder relevant ruimtelijk voornemen getoetst worden met behulp van de Watertoets.

De doelstellingen en de werkingssfeer van de m.e.r., het ruimtelijke ordeningsproces en de watertoets overlappen met elkaar. Het gaat erom milieu respectievelijk water een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Voor dit project betekent het dat het overleg in het kader van de watertoets met de waterbeheerders leidt tot aandacht voor alle relevante wateraspecten in het MER. Een deel van het proces van de watertoets wordt dus in de MER-fase verweven.

5.5 Ruimtelijke ordening

- **Ruimtelijke ontwikkelingen**

Het is mogelijk dat het ene alternatief een grotere bijdrage kan leveren aan de realisatie van ruimtelijke ontwikkelingen dan een ander alternatief. Op een kwalitatieve manier worden de alternatieven beoordeeld. Zaken als bereikbaarheid met verschillende vervoerswijzen spelen een rol. Uitgangspunt zijn de ruimtelijk plannen die in hoofdstuk 2 genoemd zijn. Er zal daarom ook gekeken worden naar het te verwachten ruimtebeslag van de voorgenomen activiteit.

- **Landbouw en recreatie**

Aangegeven wordt in hoeverre sprake is van doorsnijding van de kavelstructuur, beperking in bedrijfsvoering en beperking in recreatiemogelijkheden.

6 PROCEDURE EN TIJDSPLANNING

Gezien de omgevingswaarde in Lochem-noord en terwille van de zorgvuldigheid is gekozen voor het uitvoeren van een m.e.r.-procedure. De milieueffectrapportage dient ter onderbouwing van een herziening van het streekplan. In de m.e.r.-procedure worden de volgende fasen onderscheiden.

Initiatiefnemer

Het m.e.r.-proces begint bij een initiatiefnemer. In dit geval ten aanzien van het aanleggen van een provinciale weg (N346) is dat de Provinciale Staten van de provincie Gelderland.

Startnotitie en richtlijnen

De eerste stap in een m.e.r.-procedure het publiceren van een startnotitie. Dit vindt plaats door het Bevoegd Gezag, de Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland. De startnotitie wordt vervolgens door Gedeputeerde Staten voor inspraak ter inzage gelegd. Insprekers kunnen aangeven welke onderwerpen naar hun mening in het milieueffectrapport (MER) aan de orde moeten komen. Tijdens de inspraak periode wordt een informatiebijeenkomsten georganiseerd. Tegelijkertijd wordt de startnotitie toegezonden aan de adviseurs, te weten de Commissie voor de m.e.r. (Cmer), de Inspecteur Milieuhygiëne en de Regionale directie van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. De Commissie voor de m.e.r. geeft haar advies in de vorm van conceptrichtlijnen voor het MER.

Daarna stelt de provincie aan de hand van de inspraakreacties en adviezen de (definitieve) richtlijnen vast. De richtlijnen geven aan welke onderwerpen in het MER moeten worden behandeld en zijn als het ware “het spoorboekje” voor het MER.

Opstellen MER en wijziging Streekplan

Voordat eventueel tot de aanleg van een provinciale verbinding N346 kan worden overgegaan moet de provincie Gelderland het streekplan herzien, omdat de aanleg ervan volgens het vigerend streekplan (nog) niet mogelijk is. De m.e.r.-procedure wordt gekoppeld aan de herziening van het streekplan voor de provincie Gelderland, omdat dit plan als eerste in de mogelijke aanleg van de N346 voorziet. De m.e.r.-procedure moet worden doorlopen voordat het streekplan kan worden herzien. De MER levert namelijk milieuinformatie voor het te nemen besluit, in dit geval de partiële herziening van het streekplan.

Het MER beschrijft op een zo objectief mogelijke wijze de gevolgen van de beschreven alternatieven en varianten. Aangegeven wordt in hoeverre de alternatieven bijdragen aan de oplossing van het gedefinieerde probleem. Tijdens deze fase vindt eventueel informeel overleg plaats met derden (gemeente, waterschap etc.), het bevoegd gezag, de adviseurs en de Cmer. Vervolgens wordt het MER op aanvaardbaarheid beoordeeld en gepubliceerd.

Als het Bevoegd Gezag het MER aanvaardbaar acht, kan het MER samen met de partiële herziening van het streekplan bekend worden gemaakt en ter inzage worden gelegd.

Aanvaarding en inspraak

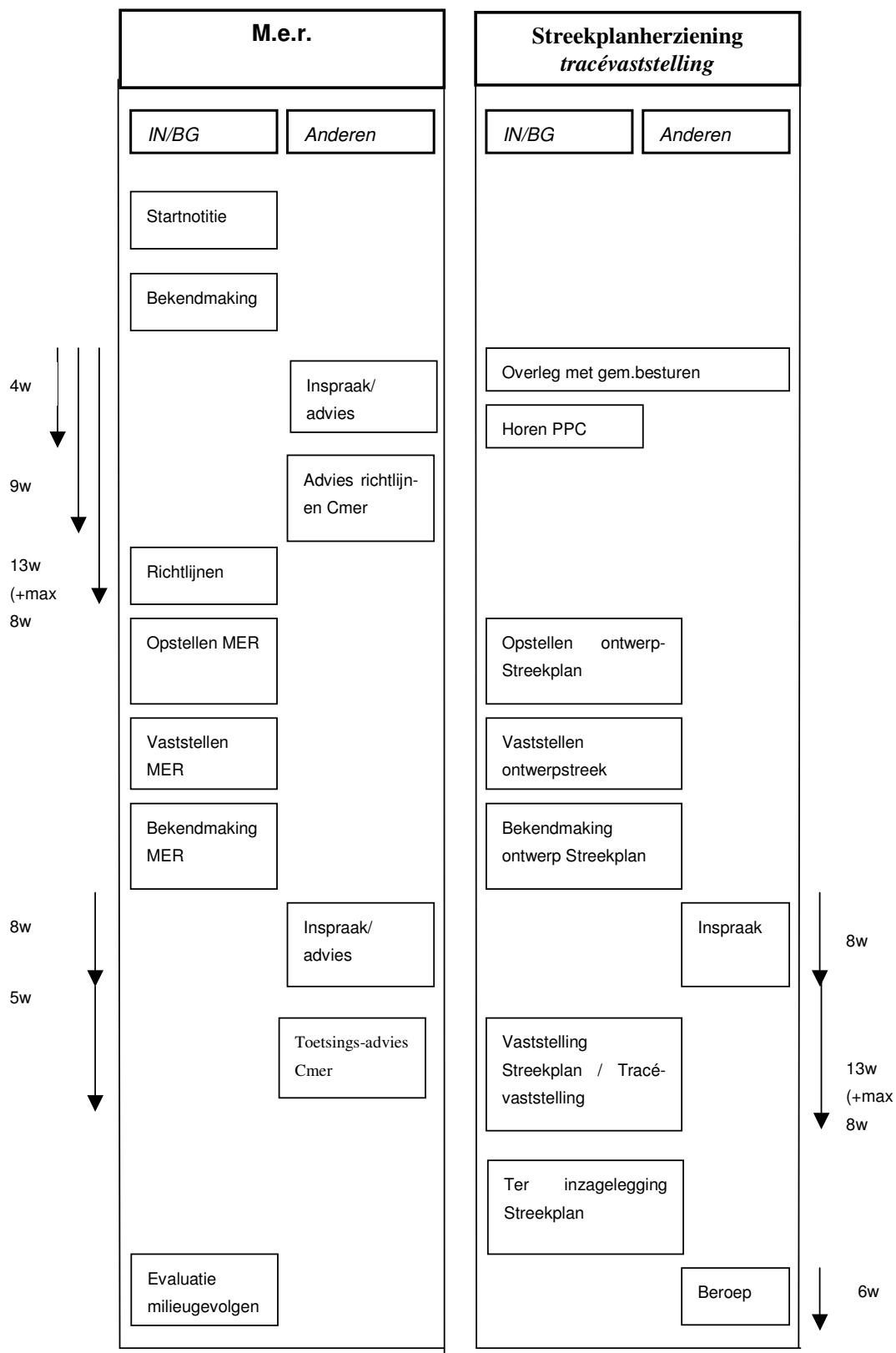
Voorts wordt er een openbare hoorzitting/inspraakbijeenkomst over het MER en het ontwerp streekplan belegd. Binnen 5 weken na afloop van de inspraaktermijn brengt de Cmer het toetsingsadvies uit. Hierin geeft de Cmer, mede aan de hand van de inspraakreacties, haar oordeel over de kwaliteit en volledigheid van het MER.

Evaluatiefase

In de evaluatiefase, die na enige jaren moet volgen, maakt het Bevoegd Gezag (GS) een vergelijking tussen de feitelijk optredende milieugevolgen en de effectvoorspellingen zoals beschreven in het MER.

Hieronder is een schematische weergave opgenomen van de planologische procedure voor de m.e.r..

Figuur 6.1 Schema m.e.r.-procedure, streekplanherziening en tracévaststelling



7 COLOFON

Opdrachtgever	: Provincie Gelderland
Project	: Startnotitie m.e.r. N346 Lochem
Dossier	: W0589-59.001
Omvang rapport	: 1 pagina's
Auteur	: Karen Zwerver
Bijdrage	: Amber van Tatenhove, Arjen van der Linde, Allian Mulder, Stella Eitjes, Wouter Kanger, Richard Hosper
Projectleider	: Bart Humblet
Projectmanager	: Bart Humblet
Datum	: 30 juni 2004
Naam/Paraaf	:
