

# Oostelijke Randweg Doetinchem

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport**

11 december 2008 / rapportnummer 2168-34



## **1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER**

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Doetinchem heeft het voornemen om de verkeers- en leefbaarheidsituatie op de route Terborgseweg – J.F. Kennedylaan – Varsseveldseweg te verbeteren en zien hierbij de realisatie van een randweg ten oosten van Doetinchem als kansrijke oplossing. Ten behoeve van de besluitvorming met betrekking tot de randweg wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeenteraad van de gemeente Doetinchem is bevoegd gezag in deze procedure.<sup>1</sup>

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- een kwantitatieve onderbouwing van de nut/noodzaak en probleemstelling van het project;
- een onderbouwde set aan criteria waarop o.a. effecten bereikbaarheid, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid getoetst kan worden;
- een kwantitatieve beschrijving van de verkeers-, leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen;
- een brede afweging van alternatieven waarbij de milieueffecten van een nul plus alternatief en een buitentracé ver buiten de bebouwde kom beschreven worden;
- een zelfstandig leesbare samenvatting, die duidelijk is voor burgers en geschikt is voor bestuurlijke besluitvorming.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

## **2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BELEID**

### **2.1 Probleemstelling**

De startnotie gaat in op de verkeer- en leefbaarheidsproblemen in het oostelijk deelgebied van Doetinchem. Beschrijf in het MER hoe deze problemen gekoppeld zijn aan en zich verhouden tot de problematiek in andere deelgebieden van Doetinchem en de verkeersafwikkeling in de regio.

In de startnotitie wordt kort ingegaan op de huidige problemen op de route A18, Terborgseweg (N317), J.F. Kennedylaan, Varsseveldseweg en Zelhemseweg. Maak deze problemen expliciet door ze te herleiden tot eenduidige grootheden zoals (bijvoorbeeld) verkeersafwikkeling, geluidbelasting en luchtkwaliteit. Onderbouw deze problemen kwantitatief, zowel voor de huidige situatie

---

<sup>1</sup> Voor gegevens over de m.e.r.-procedure, de rol van de Commissie en de werkgroepsamenstelling, zie bijlage 1. In bijlage 2 is een overzicht van de zienswijzen opgenomen.

als voor een reële verwachting van de toekomstige situatie wanneer de randweg niet gerealiseerd zou worden.

### **Verkeersproblemen**

De Actualisatiestudie Oostelijke Randweg (Goudappel-Coffeng, 2004) geeft inzicht in de verkeersproblemen. Beschrijf in het MER hoe de uitkomsten van deze analyses bij de m.e.r. worden betrokken.

Beschrijf in het MER naast verkeersintensiteiten, verkeersafwikkeling, kruispuntbelasting en oversteekbaarheid op de Terborgseweg (N317), J.F. Kennedylaan, en Varsseveldseweg, ook:

- de huidige en toekomstige reistijden op relevante deeltrajecten met daarbij expliciete aandacht voor de wachttijden bij de bestaande en toekomstige spoorwegovergangen op de route;
- de omvang van congestie op verschillende wegvakken; druk de zwaarte daarvan uit in voertuigverliesuren;
- de problemen in relatie tot bereikbaarheid van het station.

Maak in het MER de omvang en de locatie van knelpunten en hun onderlinge samenhang duidelijk. Presenteer op een overzichtskaart de knelpunten op de route A18, Terborgseweg (N317), J.F. Kennedylaan, Varsseveldseweg en Zelhemseweg.

### **Leefbaarheidsproblemen**

Maak in het MER een kwantitatieve beschrijving van de leefbaarheidsproblemen met betrekking tot de luchtkwaliteit, geluidbelasting, externe veiligheid en barrièrewerking. Geef aan of er in de huidige situatie en toekomstige situatie, waarin de randweg niet zou worden gerealiseerd, normen (luchtkwaliteit en geluidsnormen) overschreden worden.

## 2.2

### Doelstelling

De randweg heeft als doel de verkeers- en leefbaarheidsproblemen van een deelgebied<sup>2</sup> van de Gemeente Doetinchem te verlichten. De doelstelling in de startnotitie dient nog verder te worden geconcretiseerd om:

- te verhelderen waarom andere oplossingsrichtingen<sup>3</sup> buiten beschouwing worden gelaten;
- alternatieven op doelbereik te beoordelen.

De doelstelling kan verder worden geconcretiseerd door de problemen in het MER kwantitatief te beschrijven en per probleem aan te geven hoeveel deze problemen in de toekomst moeten worden gereduceerd. Beschrijf in het MER onderbouwde (kwantitatieve) criteria<sup>4</sup> waaraan de effecten van alternatieven getoetst kunnen worden.

---

<sup>2</sup> Dit betreft het probleemcluster A18, Terborgseweg (N317), J.F. Kennedylaan, Varsseveldseweg en Zelhemseweg.

<sup>3</sup> Zoals die in het Mobiliteitsplan (2007) van de Gemeente Doetinchem zijn beschreven

<sup>4</sup> Voor het "ontlasten" en "verbeteren" van onder andere geluidbelasting, luchtkwaliteit, oversteekbaarheid, bereikbaarheid en verkeersafwikkeling.

## 2.3 Beleidskader

De startnotitie geeft een helder overzicht van het relevante beleidskader voor de verschillende milieuaspecten. Geef in aanvulling hierop aan welke beleidsambities er gelden ten aanzien van het Provinciaal verkeer- en vervoerplan 2, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in het Streekplan "Gelderland 2005" en het mobiliteitsplan van de gemeente Doetinchem. Omschrijf hoe het beleidskader en deze beleidsambities randvoorwaarden en eisen aan het project stellen.

## 3. VOorgenomen Activiteit en Alternatieven

### 3.1 Referentie

De referentiesituatie is de huidige situatie op de wegvakken van het plangebied met de autonome ontwikkelingen (voor zover mogelijk tot 2025). Het is van belang de autonome groei van het verkeersaanbod goed in kaart te brengen. Geef hiertoe een overzicht van de ruimtelijke plannen en projecten, die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd en geef aan welke invloed deze hebben op milieueffecten in het plangebied en met name de verkeersintensiteit op de Terborgseweg (N317), J.F. Kennedylaan, en Varsseveldseweg. Onderbouw de ruimtelijke aannames die voor het verkeersmodel worden gedaan.

In bijlage 2 van de Actualisatiestudie Oostelijke Randweg (Goudappel-Coffeng, 2004) staat een overzicht van ontwikkeling waarmee rekening moet worden gehouden. Geef aan in welke mate deze relevant zullen zijn voor het verkeersaanbod op het te beschouwen tracé.<sup>5</sup> Maak hierbij, voor zover de omvang van ontwikkelingen nog niet vaststaat, gebruik van scenario's. Besteed in dit kader ook aandacht aan de verwachte gevolgen van de vergrijzing in de regio voor het verkeersaanbod <sup>6</sup> en de tijden waarop piekmomenten ontstaan.

### 3.2 Alternatieven

Geef in het MER een korte beschrijving van het proces en keuzes die hebben geleid tot de selectie van de in de startnotie genoemde alternatieven. Geef in deze beschrijving een inzicht in de systematiek die heeft geleid tot de reële alternatieven die zijn onderzocht en in welke mate die alternatieven probleemoplossend zijn.

De in de startnotitie beschreven alternatieven zijn in feite een verlenging van één tracé en zullen wat betreft de beschrijving van milieu effecten waarschijnlijk weinig onderscheidend zijn.<sup>7</sup> De Commissie vraagt de initiatiefnemer om een nul plus alternatief te ontwikkelen, alsmede de aanleg van een buitentraacé die op grotere afstand van de bebouwing loopt (zoals bijvoorbeeld het Goor-

---

<sup>5</sup> Beschrijf bijvoorbeeld in welke mate deze ontwikkelingen zijn doorvertaald naar veranderingen in verkeersintensiteiten. Wordt daarbij bijvoorbeeld aangenomen dat alle aanbod aan bedrijventerrein en woningen uiteindelijk ook worden benut?

<sup>6</sup> Zie zienswijzen 2, 6, 7, 11, 12, 16, waarin wordt aangegeven dat de potentiële beroepsbevolking in de regio in de nabije toekomst afneemt, zie bijlage 2.

<sup>7</sup> Insprekers geven aan dat de in de startnotie beschreven alternatieven in feite gezien kunnen worden als varianten, zie zienswijze 1, 15 en 25, bijlage 2.

straattracé)<sup>8</sup> en deze als volwaardige alternatieven in het MER mee te wegen. Het is daarbij van belang deze alternatieven creatief te ontwikkelen en te zoeken naar een combinatie van elementen met de meest gunstige effecten op verkeers- en leefbaarheidsproblemen.<sup>9</sup> Hierdoor ontstaat een eenduidige (milieu) beoordeling van een breder spectrum aan alternatieven, hetgeen in de ogen van de Commissie de transparantie van de besluitvorming ten goede komt.

Bij het nul plus alternatief wordt de oplossing van de verkeersproblematiek gezocht in de optimalisatie van de bestaande infrastructuur<sup>10</sup> waarbij bestaande route over de J.F. Kennedylaan wordt opgewaardeerd. Elementen<sup>11</sup> van het nul plus alternatief kunnen zijn

- een beter afstelling van verkeerslichten;
- een aparte buslaan op de Terborgseweg;
- een verbreding van de Kennedylaan met een dubbele rij richting Terborgseweg;
- een ongelijkvloerse spoorwegovergang: een tunnel onder of viaduct over het spoor;
- het doortrekken van de J.F. Kennedylaan met een ongelijkvloerse kruising langs het spoor met aansluiting op de Havenstraat.

### 3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Kies, op basis van milieueffecten, welk alternatief als meest milieuvriendelijk alternatief (mma) wordt uitgewerkt. Besteed, indien het mma voortkomt uit een alternatief waarin het huidige infrastructuur wordt opgewaardeerd, vooral aandacht aan maatregelen die de leefomgeving verbeteren, zoals: het bevorderen van de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en luchtkwaliteit en het verlagen van de geluidsbelasting.

Besteed in het geval het mma voortkomt uit de aanleg van een nieuw tracé, vooral aandacht aan maatregelen die de aantasting van natuurwaarden en verlies van recreatief uitloopgebied tegen gaan. Dit zijn onder andere:

- maatregelen die voorkomen dat mensen worden afgesneden van hun groene uitloopgebied;
- maatregelen die het geohydrologisch systeem in relatie tot het beschermd natuurmonument “De Zumpe” in stand houdt of verbetert;
- maatregelen die de natuurwaarden van de EHS vergroten;
- maatregelen voor de fietsroutes, zoals voldoende oversteekpunten, ongelijkvloerse kruisingen, vrije fietspaden, etc.

---

<sup>8</sup> Dit soort tracés komen aan de orde in zienswijzen 1, 6, 20, 21, 24, 25, 30, zie bijlage 2. Bij het ontwikkelen van dit alternatief kan gezocht worden naar varianten die landschappelijke- en natuurwaarden zoveel mogelijk besparen en waar negatieve effecten op natuur en landschap gemitigeerd worden.

<sup>9</sup> Indien uit de beschrijving van de effecten op verkeer, lucht en geluid duidelijk blijkt dat een alternatief niet kansrijk is in het bereiken van de doelstellingen dan hoeven overige milieueffecten van dat alternatief niet verder te worden onderzocht.

<sup>10</sup> Zie zienswijzen 6 (GroenLinks) en 16 (Sectie M), bijlage 2.

<sup>11</sup> Elementen van het nul plus alternatief komen naar voren uit het eerdere onderzoek voor de Mobiliteitsnota en worden aangedragen door verscheidene insprekers: zie zienswijzen 1, 2, 6, 11, 12, 14, 16, 17, 25, 30 bijlage 2.

## 4. BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN MILIEUGEVOLGEN

### 4.1 Algemeen

Beschrijf de milieueffecten van de referentiesituatie, de verschillende alternatieven en varianten en de te treffen mitigerende maatregelen zoveel mogelijk kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen en op kaart. Maak hierbij onderscheid tussen doelbereik van het voornemen en (positieve of negatieve) milieueffecten. Maak tevens onderscheid tussen effecten tijdens de aanleg- en gebruiksfase.

De bestaande milieutoestand inclusief de autonome ontwikkeling enerzijds en de milieueffecten van de alternatieven anderzijds moeten gelijkwaardig worden beschreven.

Geef in het MER op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd

### 4.2 Verkeer

#### **Model**

Voor de beschrijving van het aspect verkeer speelt het verkeersmodel een belangrijke rol. Geef in de MER een goede toelichting van het verkeersmodel en de aannames die hierin zijn gebruikt. Geef aan:

- welke ruimtelijke ontwikkelingen en eventueel scenario's voor de prognosejaren zijn meegenomen;
- hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (personenauto- en vrachtverkeer en openbaar vervoer);
- wat de eventuele relevante verschillen zijn met de modellen die bij voorgaande studies in dit gebied zijn gebruikt.

#### **Analyse**

Beschrijf voor de referentiesituatie, het nulalternatief en de alternatieven:

- de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen in het studiegebied onderscheiden naar in- extern en doorgaand verkeer;
- de verkeersafwikkeling op de relevante wegen in het studiegebied. Ga hierbij uit van prognoses voor het jaar 2025<sup>12</sup>. Bereken daarvoor de piekintensiteiten (spitsuur) als de werkdagemaal intensiteiten<sup>13</sup>. Geef aan hoe de I/C-verhoudingen op de wegvakken en de capaciteit van de belangrijke kruispunten in het studiegebied zijn;
- de reis- en wachttijden in voertuigverliesuren tijdens de piekmomenten op de huidige en toekomstige route.

Besteed daarnaast in het MER ook aandacht aan:

- de verkeersveiligheid, waarbij zowel aandacht wordt besteed aan de te verwachten aantallen ongevallen (kwantitatief m.b.v. ongevals cijfers en kentallensystematiek) als aan de ontwerpuitgangspunten die de verkeersveiligheid bepalen (kwalitatieve beschrijving op basis van 'Duurzaam Veilig');

---

<sup>12</sup> De openstelling van de randweg zal waarschijnlijk rond 2015 plaatsvinden, hetgeen inhoudt dat voor geluid het planjaar 2025 (10 jaar na openstelling) relevant is. Mogelijk dienen ook eerdere jaren te worden doorgerekend als het om luchtkwaliteit gaat.

<sup>13</sup> Voor de verkeersafwikkeling zijn werkdagintensiteiten relevant. Voor geluid de weekdagintensiteiten.

- de oversteekbaarheid van de relevante wegen. Leg hierbij ook de relatie met de recreatieve uitloopmogelijkheden;
- de bereikbaarheid van woningen en percelen in relatie tot (de eventueel gewenste aanleg van) parallelwegen;
- routes voor langzaam- en landbouwverkeer.

## 4.3 Woon- en leefmilieu

### 4.3.1 Geluid

Beschrijf de huidige geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de randweg en de aan te passen wegen voor het bepaalde jaar (tien jaar na aanpassing van de weg). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen.

Betrek bij de beoordeling op het aspect geluid alle wegen binnen het studiegebied waar sprake is van een afname van de verkeersintensiteit van 20% of meer en van alle wegen waar sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten van 30% of meer.<sup>14</sup>

Breng zowel het relevante geluidbelaste oppervlak voor de (woon)omgeving, als het aantal geluidgehinderden in het studiegebied in beeld.

Geef in het MER aan:

- welke geluidsreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidsschermen of 'stiller asfalt') moeten worden getroffen;
- of bij bestaande woningen waar sprake is van een saneringssituatie geluidreducerende maatregelen de geluidbelasting kunnen terugdringen tot de saneringsdoelstelling;
- wat de geluidbelaste natuurgebieden zijn en welke aanvullende geluidsreducerende maatregelen getroffen worden.

### 4.3.2 Lucht

Beschrijf de gevolgen van de verschillende alternatieven voor de luchtkwaliteit langs het wegennet in het studiegebied, onafhankelijk van de vraag of er sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden. Volg hierbij de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Houd daarbij rekening met de gevolgen van eventuele congestie op de luchtkwaliteit. Geef aan hoe wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen. Beschrijf de gevolgen voor de luchtkwaliteit langs de relevante aanliggende wegvakken. Voor de afbakening van het studiegebied is het van belang die gebieden mee te nemen waar significante gevolgen te verwachten zijn.

Geef in het MER voor fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub><sup>15</sup>) en NO<sub>2</sub> inzicht in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden, zowel voor de

<sup>14</sup> Bij deze toe- cq. afname is sprake van een verandering van de geluidbelasting van 1 dB of meer.

<sup>15</sup> Het Europese Parlement heeft op 11 december 2007 streef- en grenswaarden voor PM<sub>2,5</sub> vastgesteld. Voor PM<sub>2,5</sub> geldt een grenswaarde (jaarnorm 25 µg/m<sup>3</sup> per 2015), streefwaarden (20 µg/m<sup>3</sup> per 2020) en een reductiedoelstelling voor de 'gemiddelde-blootstellingsindex' (GBI) tot 20% voor de periode 2010-2020. De GBI is de gemiddelde blootstelling van de bevolking van een lidstaat die voor het referentiejaar (2010) wordt vastgesteld met het doel de schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid te verminderen. Deze moet waar mogelijk binnen een bepaalde termijn worden bereikt. Naar verwachting zal de nieuwe EU-richtlijn eind 2008 zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. In beginsel kunnen de bepalingen van een richtlijn geen



autonome ontwikkelingen als voor de verschillende alternatieven. Geef op plankaarten de concentratiegradiënten aan en beschrijf de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen verschillende concentratiegradiënten.

Het is niet te verwachten dat de grenswaarden<sup>16</sup> en richtwaarden<sup>17</sup> voor de overige stoffen uit de Wm zullen worden overschreden. Veranderingen in concentraties van deze stoffen dienen in het MER wel kwalitatief beschreven te worden.

#### **4.3.3 Gezondheid**

Beschrijf in het MER de effecten van het voornemen op gezondheidsdeterminanten zoals luchtkwaliteit, geluid en verkeersveiligheid, ook wanneer deze onder de wettelijke overschrijdingsnormen vallen. Laat zien waar zich gevoelige objecten of personen<sup>18</sup> in het studiegebied bevinden, welke alternatieven en mitigerende maatregelen mogelijk zijn om gezondheidsschade zoveel mogelijk te voorkomen en welke maatregelen de volksgezondheid kunnen verbeteren.<sup>19</sup>

### **4.4 Natuur**

#### **Algemeen**

De Commissie vindt het belangrijk dat, los van de wet- en regelgeving, in het MER op hoofdlijnen een algemeen beeld wordt geschetst van de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de effecten op de natuur in het studiegebied. Besteed daarbij vooral aandacht aan de beschermde en bedreigde (bijvoorbeeld rode lijst) soorten en de essentiële kenmerken van hun leefgebied voor zover die door dit project beïnvloed kunnen worden.

#### **Gebiedsbescherming en ecohydrologisch systeem**

Aan twee gebieden is een extra status toegekend in het analyseren en beoordelen van deze effecten: de ecologische hoofdstructuur (EHS) en het beschermd natuurmonument De Zumpe daarbinnen.

Geef in het MER een kaart met beschrijving van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en beschermd natuurmonument De Zumpe binnen het plan- en studiegebied. Vermeld daarbij de natuurdoelen die zijn vastgelegd in het Natuurgebiedsplan (provincie), of in uitwerkingen daarvan door bijvoorbeeld natuurbeheerders. Beschrijf in het MER voor de EHS gebieden het van toepassing zijnde beschermingsregime. Beschrijf hoe de alternatieven uitwerken op dit beschermingsregime. Wanneer er schade optreedt geef dan aan welke compenserende en mitigerende maatregelen daarbij getroffen zullen worden.

Daarnaast beveelt de commissie aan om:

- een ecohydrologische systeemanalyse op te stellen voorafgaand aan het ontwerp van de alternatieven;
- in de effectbeschrijving niet alleen aandacht te besteden aan de gevolgen van insnijding van de bodem en van kunstwerken in de deklaag en het

---

rechtstreekse werking hebben voordat de implementatietermijn is verstreken. Lidstaten dienen zich gedurende deze termijn wel te onthouden van maatregelen die het bereiken van het doel van de richtlijn in gevaar zouden brengen.

<sup>16</sup> Grenswaarden voor SO<sub>2</sub>, CO, Pb, en benzeen.

<sup>17</sup> Richtwaarden voor nikkel, arseen, cadmium, ozon en benzo(a)pyreen.

<sup>18</sup> Gevoelige groepen zijn kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten; objecten bijvoorbeeld scholen, kinderdagverblijven, verpleeghuizen en woningen.

<sup>19</sup> Zie ook <http://www.gezondheidinmer.nl/isurvey>.

eerste watervoerende pakket <sup>20</sup>. In aanvulling daarop is het ook relevant te kijken naar de gevolgen van een eventueel verminderde grondwateraanvulling ter hoogte van de weg en van de belasting van het grondwatersysteem met wegenzout en andere stoffen die de Zumpe kunnen bedreigen.

Wanneer significante gevolgen aan het beschermd natuurmonument niet kan worden uitgesloten verplicht de Natuurbeschermingswet tot een passende beoordeling voor de Zumpe.

### **Soortbescherming**

Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied en geef aan tot welke categorie deze soorten behoren.<sup>21</sup> Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen op de standplaats (planten) of het leefgebied (dieren) van deze soorten en bepaal in hoeverre verbodsbepalingen<sup>22</sup> mogelijk overtreden worden. Beschrijf mitigerende maatregelen die de aantasting kunnen beperken of voorkomen.

## 4.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

### **Landschap**

In de startnotitie worden verschillende landschappelijke waarden genoemd. Geef in het MER een waardering van de beschreven landschapstypen en -elementen, aan de hand van de (regionale) kenmerkendheid, de zeldzaamheid, de gaafheid en de vervangbaarheid. Geef vervolgens een beschrijving van de effecten van de alternatieven op de verschillende landschapstypen, de elementen en de samenhang hiertussen. Maak bij het uitwerken van de landschappelijke effecten zoveel mogelijk gebruik van kaartbeelden en visualisaties.

Beoordeel voor verschillende alternatieven de doorsnijding van het historisch landschapspatroom (en de doorsnijding van het historisch bebouwingsspatroom) zo mogelijk kwantitatief (aantal en lengte doorsnijdingen).

### **Cultuurhistorie**

Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorische waarden in het plangebied. Besteed hierbij aandacht aan monumentale boerderijen, het verkavelingspatroom, het historisch groen en het verloop van bestaande wegen. Beschrijf of, en zo ja, in welke mate deze waarden bij verschillende alternatieven aangetast zullen worden.

### **Archeologie**

Doetinchem is omgeven door zones met een hoge archeologische verwachtingswaarde. In het MER zal inzichtelijk gemaakt moeten worden of verschillende alternatieven op dit vlak onderscheidend zijn. Een Bureauonderzoek kan hiervoor naar verwachting volstaan. Wanneer uit bureauonderzoek blijkt dat er mogelijk archeologische vindplaatsen aanwezig zijn dan dient door veldonderzoek te worden vastgesteld of dit inderdaad zo is. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze behoudenswaardig zijn.<sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> zoals beschreven in de startnotie Oostelijke Randweg Doetinchem.

<sup>21</sup> Er wordt onderscheid gemaakt tussen de categorieën: tabel 1 (algemeen), 2 (overig) en 3 (Bijlage IV HR/ bijlage 1 AMvB) soorten en vogels.

<sup>22</sup> De verbodsbepalingen zijn opgenomen in art. 8 (planten) en 9 - 12 (dieren) van de Flora- en faunawet.

<sup>23</sup> Hiertoe dienen voor het MER de onderzoeksstappen 'bureauonderzoek', 'inventariserend veldonderzoek karterende fase' en 'inventariserend veldonderzoek waarderende fase' te worden doorlopen, voorzover de resultaten van de voorafgaande onderzoeksstap hier aanleiding toe geven.

## **5. OVERIGE ASPECTEN**

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in milieu-informatie' en 'samenvatting van het MER' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.



## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** College van burgemeester en wethouders van de gemeente Doetinchem

**Bevoegd gezag:** Gemeenteraad van de gemeente Doetinchem

**Besluit:** wijziging bestemmingsplan

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C01.2

**Activiteit:** de realisatie van een randweg ten oosten van Doetinchem

### **Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Startnotitie Oostelijke Randweg Doetinchem (Arcadis, 2008);
- Oostelijke Randweg Doetinchem – Actualisatiestudie, Eindrapport (Goudappel-Coffeng, 2004);
- Mobiliteitsplan – Een duurzame route kiezen (Gemeente Doetinchem, 2007)

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in De Gelderlander van: 8 oktober 2008

aanvraag richtlijnenadvies: 9 oktober 2008

ter inzage legging startnotitie: 9 oktober tot en met 19 november 2008

richtlijnenadvies uitgebracht: 11 december 2008

### **Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies:**

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

ing. P. Bloemerts

drs. A. van Leerdam

ir. S. Teeuwisse

M.A.J. van der Tas (voorzitter)

## **BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen**

1. H.J. Brans, Doetinchem
2. J. van Groesen, Doetinchem
3. G.P. Post, Doetinchem
4. A.H. Wensink, Doetinchem
5. P.R. Noack, Doetinchem
6. H. Molenaar/H. Kettelerij, Doetinchem
7. W.R.J. Hendriksen, Doetinchem
8. H. van Hulst, woonplaats onbekend
9. Anoniem
10. T. van Korlaar-van Hout, Doetinchem
11. Stichting Milieuwerkgroep “de Oude IJsselstreek”, Doetinchem
12. Stichting tot Behoud van Landschapspark Den Vinkenburg, Doetinchem
13. G.J.U. van Kooten/A.W.K. van Kooten/J.F.B. van Kooten, Doetinchem
14. R.H.T. Vriezen, Tuincentrum Vriezen, Doetinchem
15. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, Amersfoort
16. Groen Links, Doetinchem
17. E. Kamerich-Exterkate, Doetinchem
18. R. van de Vliert-Zomer, Doetinchem
19. O.P. van der Werff, Doetinchem
20. W. Roes namens de bewoners van de Vossenstraat, Doetinchem
21. E. Gudde/ I. Gudde, Doetinchem
22. G.Th.J. Gudde, Doetinchem
23. P.H.A. Ebbers, Doetinchem
24. R. Miedema, Doetinchem
25. H.J. Steenbergen, Doetinchem
26. Gemeente Bronckhorst, Hengelo
27. M. Sweers, Doetinchem
28. W. Martin, Doetinchem
29. W.A. Stererdink, Doetinchem
30. SARS Vastgoed, Doetinchem
31. IVN Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie afdeling De Oude IJsselstreek, Dinxperlo
32. G. Massen, Doetinchem



## **Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Oostelijke Randweg Doetinchem**

De gemeente Doetinchem heeft het voornemen om de verkeers- en leefbaarheids situatie in de oostkant van Doetinchem te verbeteren en zien hierbij de realisatie van een randweg ten oosten van Doetinchem als kansrijke oplossing. Ten behoeve van de besluitvorming wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeenteraad van de gemeente Doetinchem is bevoegd gezag in deze procedure.

ISBN: 978-90-421-2574-2