

776²⁰-2

Startnotitie

Rijksweg 15 Varsseveld-Enschede



P 776- 02
(2e ex)



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland

Startnotitie

Rijksweg 15 Varsseveld-Enschede



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

2 Achtergronden 5

2.1 Aanleiding 5

2.2 Procedureel kader 6

2.2.1 De Tracéwet 6

2.2.2 Noord-oostelijke verbinding Betuweroute 6

2.3 Ruimtelijk kader 6

3 Probleemverkenning en doel van de studie 9

3.1 Inleiding 9

3.2 Streefbeelden 9

3.2.1 Verkeer en vervoer 9

3.2.2 Woon- en leefmilieu/natuur en landschap 12

3.3 Karakteristieken RW15; huidige en toekomstige situatie 12

3.3.1 Verkeer en vervoer 12

3.3.2 Woon- en leefmilieu/natuur en landschap 15

3.4 Probleemstelling en doel van het project 16

4 Te bestuderen alternatieven 17

4.1 Inleiding 17

4.2 Nul-alternatief 17

4.3 Nul-plus-alternatief 18

4.4 Tracévarianten weginfrastructuur RW15 18

4.4.1 Nieuwe weginfrastructuur tussen Varsseveld en Enschede 18

4.4.2 Omleidingen om woonkernen 19

4.4.3 Bundeling van weg- en railtracés 19

4.5 Combinatie van verbreding en omleidingen 20

4.6 Meest milieuvriendelijke alternatief 20

5 Te onderzoeken effecten 21

6 Procedure 23

Bijlagen

I Tijdschema tracé/m.e.r.-procedure

II Beleidskader

III Landschapsbeschrijving van het studiegebied

IV Verklarende woordenlijst

V Kaarten

1 Inleiding

Voor u ligt de 'Startnotitie RW15 Varsseveld-Enschede'. Middels deze startnotitie maken de Ministers van V&W en VROM het voornemen bekend een gecombineerde trajectstudie/milieu-effectenrapportage (MER) te gaan starten naar de problemen van de huidige RW15 (N18) op het trajectdeel tussen Varsseveld en Enschede en naar de mogelijkheden om voor deze problemen een oplossing te vinden.

Deze startnotitie bevat in de eerste plaats een beschrijving van aanleiding, uitgangspunten en randvoorwaarden van de studie.

De karakteristieken van het huidige weggedeelte tussen Varsseveld en Enschede vormen het uitgangspunt voor de formulering van de probleemstelling en het doel van het project (hoofdstuk 3).

Vervolgens komen aan de orde de te bestuderen alternatieven (hoofdstuk 4) en de effecten die in het vervolg van de tracé/m.e.r.-procedure bestudeerd zullen worden (hoofdstuk 5).

Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 uiteengezet hoe de procedure ten aanzien van dit project verloopt, conform de Tracéwet.

De startnotitie zal gedurende een achttal weken voor een ieder ter visie liggen. In deze periode kan een ieder zijn of haar wensen ten aanzien van de inhoud van de studie kenbaar maken. Tevens bestaat er in deze periode de mogelijkheid om in een aantal voorlichtingsbijeenkomsten en informatiesessies de inhoud van de startnotitie ter discussie te stellen.



Plaats, datum en tijd van ter visie-legging en termijn van inspraak zullen door middel van advertenties in de staatscourant en in regionale/lokale dag- en weekbladen bekend worden gemaakt.

Schriftelijke reacties kunnen, onder vermelding van 'Startnotitie RW15 Varsseveld-Enschede', binnen de vermelde termijn, worden gezonden naar:

**Inspraakpunt Startnotitie
Noord-oostelijke verbinding/Rijksweg 15
Kneuterdijk 6
2514 EN 's-Gravenhage**

2 Achtergronden

2.1 Aanleiding

De in beschouwing te nemen N18 Varsseveld-Enschede (in het vervolg RW15 genoemd) maakt onderdeel uit van het landelijk hoofdwegennet. De weg is 1x2-strooks, in het zuiden (Varsseveld) aansluitend op de A18 en in het noorden (Enschede) begrensd door de momenteel in uitvoering zijnde doortrekking van RW35. De totale lengte bedraagt ca. 45 kilometer.

Het verkeer dat gebruik maakt van RW15 is divers van samenstelling.

In de eerste plaats wordt RW15 gebruikt door (vracht)autoverkeer van en naar de direct aanliggende en/of doorsneden kernen van de gemeenten Wisch, Lichtenvoorde, Groenlo, Eibergen, Haaksbergen en Enschede, alsmede door relatief langzaam landbouwverkeer tussen Groenlo en Enschede.

Daarnaast heeft RW15 een belangrijke regionale functie. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII, deel d) wordt RW15 getypeerd als een belangrijke ontsluitingsweg voor de Achterhoek als geheel.

Tenslotte vormt de weg een doorgaande verbinding voor verkeer van en naar de direct aangrenzende regio's Arnhem/Zevenaar en Twente alsook een doorgaande verbinding voor verkeer van en naar overig Nederland en Duitsland.

Verwachte afwikkelingsproblemen op RW15, alsmede de doorsnijding van kernen waren reeds in de jaren 60 aanleiding om de mogelijkheden te onderzoeken van aanleg van een nieuwe rijksweg.

Hoewel daarop in 1977 een tracé voor RW15 werd vastgesteld bleef daadwerkelijke realisering achterwege, mede als gevolg van de toebedeelde lage prioriteit in de achtereenvolgende wegen-uitvoeringsprogramma's.

De Ministers van V&W en VROM hebben in 1992 toegezegd de noodzaak van aanleg of verbetering van RW15 opnieuw te bezien. RW15 is inmiddels opgenomen in het planstudie-programma Hoofdwegennet van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1996-2000 (MIT).



De heropening van de tracédiscussie maakt het mogelijk om in de uiteindelijke afweging integraal rekening te houden met landelijke, regionale en lokale streefbeelden op het gebied van verkeer en vervoer, economie, ruimtelijke ordening en milieu.

Conform het in het SVVII, in het kader van het streven naar een 'duurzame samenleving', verwoord terughoudende beleid ten aanzien van de aanleg van nieuwe weginfrastructuur zal daarbij in de eerste plaats de noodzaak van aanleg of verbetering moeten worden aangetoond. Vervolgens dienen expliciet en op een systematische wijze de mogelijke effecten van alternatieven in kaart gebracht te worden.

2.2 Procedureel kader

2.2.1 De Tracéwet De RW15-studie moet worden opgezet volgens de Tracéwet die sinds 1 januari 1994 van kracht is. De Tracéwet geeft de procedure aan die gevolgd moet worden bij de besluitvorming over aanleg of wijziging van rijks- of hoofdinfrastructuur.

De Tracéwet-procedure bestaat uit een viertal fasen: het beleidsvoornemen (startnotitie-fase), de trajectnota/het milieu-effectrapport (MER), het (ontwerp-)tracébesluit en de uitvoering van het project (zie ook hoofdstuk 6).

Een belangrijk onderdeel van de Tracéwet is de afstemming op de m.e.r.-procedure (Wet Milieubeheer) en de bestemmingsplanprocedure (Wet op de Ruimtelijke Ordening). Dit komt de efficiëntie en de doelmatigheid van de besluitvorming ten goede.

2.2.2 Noord-oostelijke verbinding Betuweroute

In maart 1994 is de door Rijkswaterstaat en NS opgestelde 'Verkenning naar de samenhang tussen RW15-trajectdeel Varsseveld-Enschede en de Doortrekking Betuweroute richting grensovergang Oldenzaal' (in het vervolg Noord-oostelijke verbinding) gepubliceerd. Mede naar aanleiding van aanbevelingen uit dit rapport is besloten om de besluitvorming voor beide projecten via 'parallele procedures' te laten verlopen; d.w.z. de projectstudies worden weliswaar afzonderlijk, maar in de tijd zoveel mogelijk gelijkgeschakeld, uitgevoerd. De externe activiteiten voor beide projecten, zoals ter visie legging, inspraak en advisering zullen, indien mogelijk en reëel, gelijktijdig plaatsvinden.

Door de gelijkschakeling van activiteiten kan in beide studies bij het formuleren en uitwerken van tracé-alternatieven rekening gehouden worden met het principe van bundeling van infrastructuur, één van de aandachtspunten in het Ruimtelijk Ordeningsbeleid.

2.3 Ruimtelijk kader

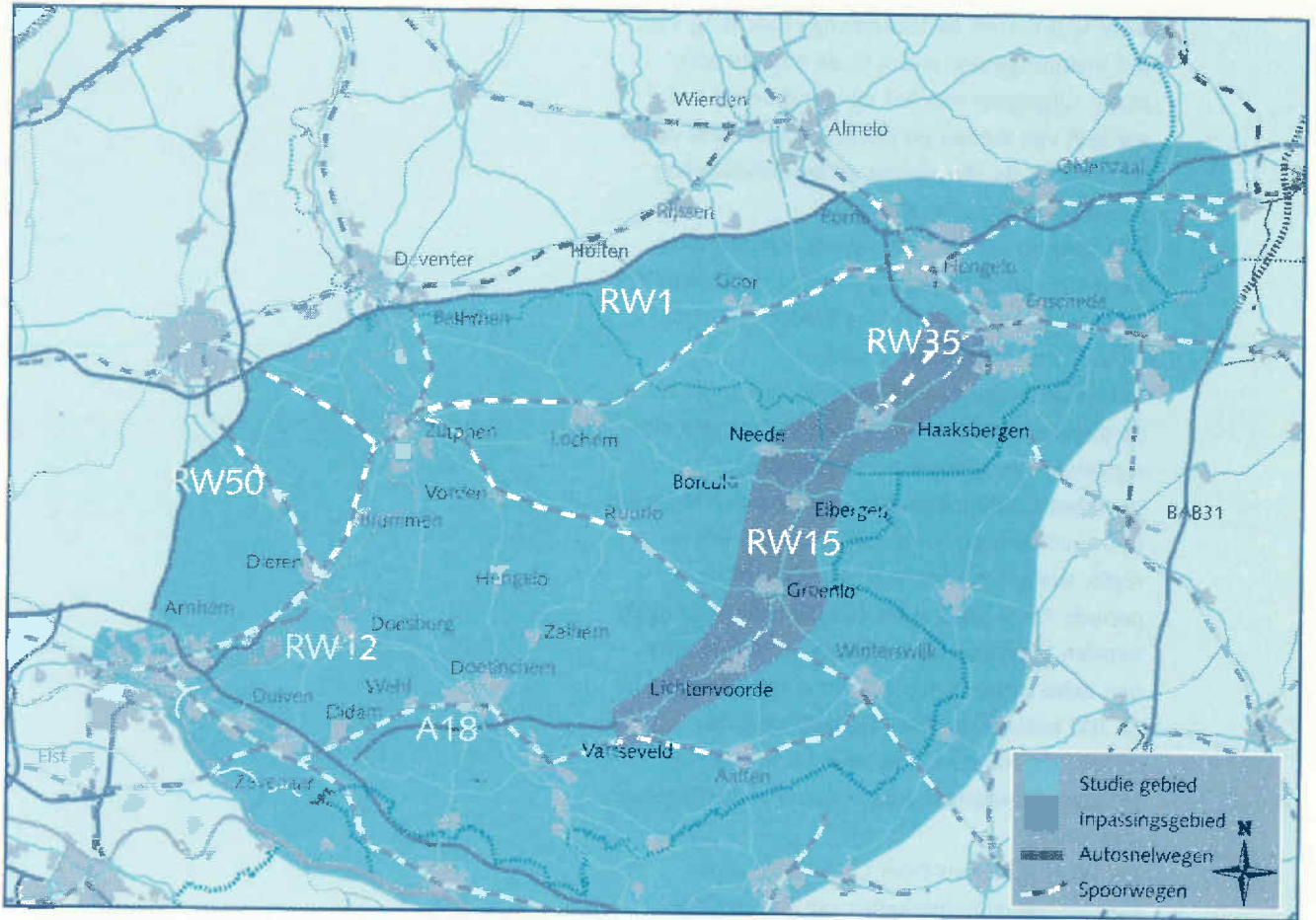
Door aanleg of verbetering van RW15 zal de omgeving in een aantal opzichten **direct** of **indirect** worden beïnvloed. Te denken valt aan beïnvloeding in de vorm van optredende verkeers- en vervoereffecten, economische effecten en milieu-effecten.

Het invloedsgebied van RW15 is het gebied waarbinnen de genoemde effecten zullen optreden. Het invloedsgebied is begrensd door de stedelijke gebieden Enschede/Hengelo, Arnhem/Nijmegen, Stedendriehoek Apeldoorn/Deventer/Zutphen en de Duitse regio Bocholt/Emmerich.

Het invloedsgebied is op te delen in een tweetal deelgebieden (zie kaart 2.1):

- het studiegebied: de omvang van het studiegebied is bepaald door de redelijkerwijs te verwachten maximale reikwijdte van de optredende verkeerseffecten. Globaal zijn de volgende grenzen aangehouden: aan de oostzijde de BAB31 (Emslandlinie) in Duitsland, in het zuiden de grens met Duitsland, in het noorden het gebied rond RW1 en in het westen RW50. Een voorbeeld van een effect dat bij aanleg van RW15 binnen de grenzen van het studiegebied kan optreden is een intensiteitsverandering op o.a. RW50 als gevolg van een wijziging in de routekeuze van de automobilist;
- het inpassingsgebied: een strook van maximaal 5 kilometer, waarbinnen de aanleg van een nieuw tracé dan wel verbeteringswerken of reconstructies daadwerkelijk zullen plaatsvinden. Voorbeelden van effecten die op dit 'fijnere' detailnivo optreden zijn geluidhinder en fysieke hinder van de weg.

Het grootste gedeelte van het huidige invloedsgebied van RW15 kan worden getypeerd als een landelijk gebied, waarin naast grondgebonden landbouw een belangrijke plaats is weggelegd voor bepaalde vormen van recreatie, toerisme, natuur(beheer), bosbouw en drinkwatervoorzieningen.



kaart 2.1 studie- en inpassingsgebied

Voor wat betreft de toekomstige inrichting van het invloedsgebied wordt in de trajectstudie/ m.e.r. uitgegaan van het vigerend beleid ten aanzien van wonen en werken. Onderdeel van dit beleid is de stimulering en de ontwikkeling van de economische structuur.

Ten aanzien van de Achterhoek is voornamelijk aangenomen dat bij concretisering van het beleid in de periode 1990-2010 ca 8.000 (=ca 10%) nieuwe arbeidsplaatsen ontstaan.

Vermeldenswaard in dit verband zijn onder meer de plannen om tussen Groenlo en Elbergen een regionaal bedrijventerrein te realiseren.

Voor het stedelijk knooppunt Enschede/Hengelo is, in overeenstemming met rijk, provincie en regio, vastgelegd dat in dit knooppunt in de periode 1995-2005 ruim 15.000 extra woningen worden gerealiseerd. De totale netto behoefte aan extra bruto bedrijfsterrein wordt geraamd op ca 300 hectare in 2010. De belangrijkste uitbreidingslocaties, Enschede-Eschmarke en Hengelo-Vossenbelt, liggen in het invloedsgebied van RW15.

De Waalsprong en Driel-Oost, twee grote nieuwe uitbreidingslocaties van het stedelijk knooppunt Arnhem/Nijmegen, liggen buiten het invloedsgebied van RW15.



Invloedsgebied van RW15

3 Probleemverkenning en doel van de studie

3.1 Inleiding

Het verkeers- en vervoerbeleid is gericht op het verzekeren van een goede bereikbaarheid. Tevens is gekozen voor een duurzame samenleving als maatstaf voor het te voeren beleid (SVVII). In studies naar verbetering van het verkeers- en vervoersysteem dienen daarom de belangen op het gebied van verkeer en vervoer te worden afgewogen tegen maatschappelijke belangen op andere gebieden, zoals het woon- en leefmilieu en natuur en landschap.



In dit hoofdstuk wordt in de eerste plaats een overzicht gegeven van algemene landelijke en regionale streefbeelden op het deelgebied verkeer en vervoer. De streefbeelden op het gebied van het woon- en leefmilieu en natuur en landschap worden beschreven in paragraaf 3.2.2. Vervolgens worden de huidige situatie en te verwachten toekomstige ontwikkelingen voor het studiegebied van RW15 in beeld gebracht. De beschrijvingen van streefbeelden en huidige/toekomstige situatie vormen de basis voor de probleemstelling en de doelstelling in paragraaf 3.4.

3.2 Streefbeelden

3.2.1 Verkeer en vervoer

Autoverkeer

De intensiteiten op het hoofdwegennet in Nederland blijken, ondanks dat er inmiddels een aantal knelpunten is opgelost en ondanks een betrekkelijk matige groei van het autogebruik, in vergelijking met andere wegen relatief sterk te groeien. In het SVVII worden als mogelijkheden om enigszins greep te krijgen op deze groei genoemd:

- geleiding van de automobilititeit, bijvoorbeeld door een betere benutting van bestaande infrastructuur;
- beperking van de groei van de automobilititeit: landelijk wordt er uitgegaan van een reductie in de groei van het autokilometrage van 70% bij ongewijzigd beleid tot 35% bij volledig slagen van het beleid (SVVII). De provincies Gelderland (zie 'Strategienota Mobiliteitsbeheersing Gelderland' (SMB 1994)) en Overijssel (zie 'verkeers- en vervoerbeleid in de jaren 90' (1992)) streven ernaar hieraan een zo groot mogelijke bijdrage te leveren. De provincie Gelderland gaat voor de periode 1986-2010 uit van een reductie van de groei tot 40%; voor de Achterhoek is in de periode 1991-2010 het nagestreefde maximale groeipercentage 23%; dit is 42% in de periode 1986-2010.

In het studiegebied van RW15 wordt momenteel een aantal wegenprojecten, mogelijk van invloed op de verkeersafwikkeling van RW15, in studie of in uitvoering genomen:

- RW12: Utrecht-Zevenaar (verbreding);
- RW15: gedeelte Ressen-RW12 (aanleg autosnelweg);

- BAB31: doortrekken in noordelijke richting (Emslandlinie Duitsland);
- RW35: Enschede West-Enschede Oost (momenteel in uitvoering); verbinding RW35-BAB31.

X

Goederenvervoer

In het SVVII is als taakstelling geformuleerd dat het Nederlands marktaandeel in het internationaal vervoer tenminste op het huidige niveau gehandhaafd moet blijven. Daarbij zal, ondanks de verschuiving naar rail en binnenvaart, ook het wegvervoer nog een aanzienlijke groei doormaken.

Momenteel wordt voor het wegvervoer in de periode 1986-2010 een grotere groei voorzien dan de oorspronkelijk nagestreefde 40%, zelfs bij volledig slagen van het voorgenomen beleid. Dit kan consequenties hebben voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling van het wegvervoer.

Naast eerdergenoemde wegenprojecten wordt momenteel nog een drietal projecten die mogelijk van invloed zijn op het RW15-project in studie of in uitvoering genomen (MIT 1996-2000):

- Noord-oostelijke verbinding Betuweroute: één van de tracévarianten van deze railverbinding gaat door het inpassingsgebied van RW15; in de trajectstudie zullen de effecten van een eventuele bundeling van deze variant met tracévarianten van RW15 in kaart gebracht worden;
- geplande tweedelijns knooppunten, ten behoeve van overslag van goederen: Valburg en Oldenzaal;
- verbetering Twentekanaal: aanleg Twenthe-Mittellandkanaal.

Uit een inmiddels uitgevoerde studie naar het goederenvervoer in de regio Arnhem/Nijmegen-Twente (Tussenstudie (1995)) volgt dat in vervoerkundig opzicht de samenhang tussen RW15 enerzijds en de Noord-oostelijke verbinding Betuweroute en het Twenthe-Mittellandkanaal anderzijds beperkt is.

Openbaar vervoer

In het SVVII wordt van het openbaar vervoer een grote bijdrage verwacht in het verminderen van de groei van de automobiliteit. Als streefbeeld voor 2010 is geformuleerd dat er een samenhangend stelsel van vervoervoorzieningen is gerealiseerd dat in staat is op de belangrijkste corridors in de spitsuren 50-100% meer reizigers te vervoeren.

Met name voor verplaatsingen over een afstand van meer dan 5 à 10 kilometer ligt er een uitstekende markt voor het openbaar vervoer mits dat openbaar vervoer van goede kwaliteit is. Het gemiddeld modal-splitaandeel openbaar vervoer (= het procentueel aandeel van het openbaar vervoer in het totaal van auto- en openbaar vervoerverplaatsingen) voor verplaatsingen over een afstand van meer dan 5 à 10 kilometer bedroeg in Nederland in 1992 ±14%.

In het studiegebied van RW15 wordt momenteel een drietal openbaar vervoer-projecten, mogelijk van invloed op de verkeersafwikkeling van RW15, in studie of in uitvoering genomen:

- Noord-oostelijke verbinding Betuweroute: het gaat dan om de mogelijkheid om deze verbinding niet alleen voor het goederenvervoer te gebruiken, maar ook te benutten voor reizigersvervoer (HSL-Berlijn). In de trajectstudie voor RW15 zal rekening worden gehouden met de mogelijkheid van medegebruik door reizigerstreinen van de Noord-oostelijke verbinding;
- IGO-plus (Integratie Gelderland Oost): een studie naar mogelijke verbeteringsmaatregelen op de verbindingen Zutphen-Winterswijk en Arnhem-Doetinchem-Winterswijk;
- ontwikkelen van een integraal kleinschalig collectief (openbaar) vervoersysteem.

Verkeersveiligheid

Voor de bevordering van de verkeersveiligheid is de komende jaren, naast een aangescherpt speerpuntenbeleid (o.a. aanpak van kwetsbare groepen verkeersdeelnemers), de ontwikkeling en implementatie van een duurzaam veilig verkeers- en vervoersysteem van belang. De aandacht is



kaart 3.1 studie- en uitvoeringsprojecten

vooral gericht op oplossingen die structureel van aard zijn en relatief onderhoudsarm. Eerste prioriteit daarbij hebben de verkeersaders binnen de bebouwde kom en de 80 km/u-wegen buiten de bebouwde kom.

Uiteindelijke doelstelling (zie o.a. SVVII, Gelders Meerjarenplan Veiligheid (1994)) is het realiseren van een reductie in het aantal verkeersgewonden met 40% en een reductie in het aantal verkeersdoden met 50%. Voorts dient de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst minstens gehandhaafd te blijven op het huidige niveau.

De sanering van de bestaande onveiligheid (aanpakken van gevaarlijke situaties) blijft noodzakelijk om genoemde streefbeelden daadwerkelijk te kunnen realiseren.

3.2.2 Woon- en leefmilieu/natuur en landschap

Economische ontwikkeling en behoud van het woon- en leefmilieu staan vaak op gespannen voet met elkaar. Het nationaal ruimtelijk beleid en het natuur-, milieu- en waterbeleid (respectievelijk de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (VINEX 1990), Structuurschema Groene Ruimte (SGR 1993), Nationaal Milieubeleidsplan 2 (NMP2 1993) en de derde Nota Waterhuishouding (NW3 1990)) geven aan hoe omgegaan dient te worden met de diverse ruimtelijke gebruiksfuncties.

Een belangrijke doelstelling is de aanwezige ruimtelijke karakteristieken, bijvoorbeeld de ecologische kwaliteit en de agrarische productiefuncties, zoveel mogelijk te behouden. In relatie met verkeer en vervoer dient daartoe onder meer rekening gehouden te worden met het terugdringen (ofwel het voorkomen van een toename) van verdroging, geluidhinder, versnippering, barrièrewerking en CO₂-concentratie, alsmede met het behoud en het herstel van ecosystemen.

SVVII en SMB beschrijven een aantal specifieke maatregelen die bijdragen aan realisering van genoemd doel. In de eerste plaats gaat het daarbij om 'algemene' maatregelen zoals

bronbestrijding, dat wil zeggen schonere, zuinige, veilige en stillere voertuigen. Tevens dient het aantal (vracht)verkeerskilometers te worden verminderd en het gebruik van de alternatieve vervoerwijzen te worden gestimuleerd. De maatregelen die op het terrein van verkeer en vervoer noodzakelijk zijn zullen op een creatieve manier binnen de grenzen van een duurzame samenleving aangepakt moeten worden.

3.3 Karakteristieken RW15; huidige en toekomstige situatie

3.3.1 Verkeer en vervoer

(Vracht)autoverkeer

De waargenomen werkdag-etmaalintensiteiten op RW15 in 1993 varieerden van ruim 12.000 motorvoertuigen op het trajectdeel Groenlo-Eibergen tot zo'n 16.000 op het trajectdeel Eibergen-Haaksbergen (zie tabel 3.1 op pagina 13). In vergelijking met andere wegen behorende tot het hoofdwegennet zijn deze intensiteiten gering. Echter, bedacht moet worden dat ook de afwikkelingscapaciteit van RW15 relatief gering is. Dit wordt veroorzaakt door de vele gelijkvloerse, deels geregelde kruisingen met het onderliggend wegennet en ook door de aanwezigheid van landbouwverkeer.

Het etmaalaandeel vrachtverkeer in 1993 is met zo'n 20% (waarvan gemiddeld meer dan 8% zwaar vrachtverkeer) relatief hoog; ter vergelijking: het gemiddelde etmaalaandeel vrachtverkeer op het hoofdwegennet in Nederland bedraagt 10-15%. Eén van de problemen voor het vrachtverkeer is de beperkte doorstromingsnelheid op RW15. De gemiddelde rijtijd tussen Varsseveld en Enschede bedraagt in de huidige situatie in de spits 45-50 minuten terwijl in een situatie zonder doorstromingsproblemen de rijtijd ca 30-35 minuten kan bedragen.

Uit wegenquêtes, gehouden in het najaar van 1990, blijkt dat RW15 met name een functie heeft voor de regio. Gemiddeld is ruim 80% van

Tabel 3.1: intensiteit motorvoertuigen op RW15 (werkdagemaalintensiteit (x1000))

RW15-trajectdeel	I-1986	I-1990	I-1993	I-2010*
Varsseveld-Groenlo	10.3	11.2	12.5	14.0 - 15.0
Groenlo-Eibergen	10.6	11.9	12.4	13.0 - 14.0
Eibergen-Haaksbergen	13.0	13.8	15.5	15.5 - 16.5
Haaksbergen-Usselo	11.6	12.4	13.3	13.5 - 15.0

*resp ER2-groeiscenario (aangescherpt SVV-beleid) en ER1-groeiscenario (basispakket beleidsmaatregelen SVVH)

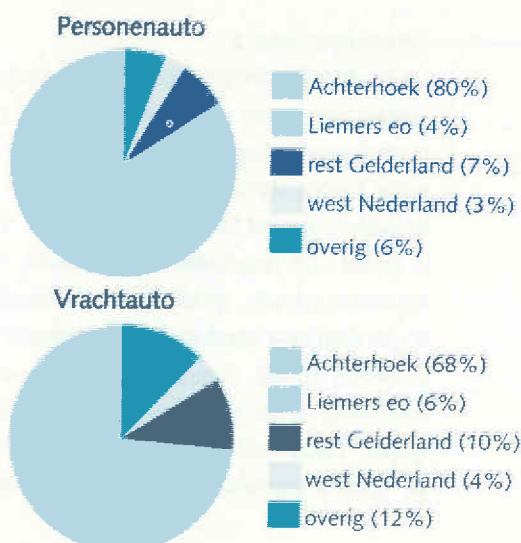
het personenautoverkeer en ruim 70% van het vrachtautoverkeer op RW15 uit het studiegebied afkomstig (tabel 3.2). 10-20% van het personenauto-verkeer en 20-30% van het vrachtautoverkeer heeft een herkomst buiten het studiegebied.

Nadere analyse leert dat ook de bestemming van het verkeer voornamelijk het studiegebied is. Het aandeel verplaatsingen met een herkomst en bestemming buiten het studiegebied (=doorgaand verkeer) is, zowel voor het personenautoverkeer als voor het vrachtauto-

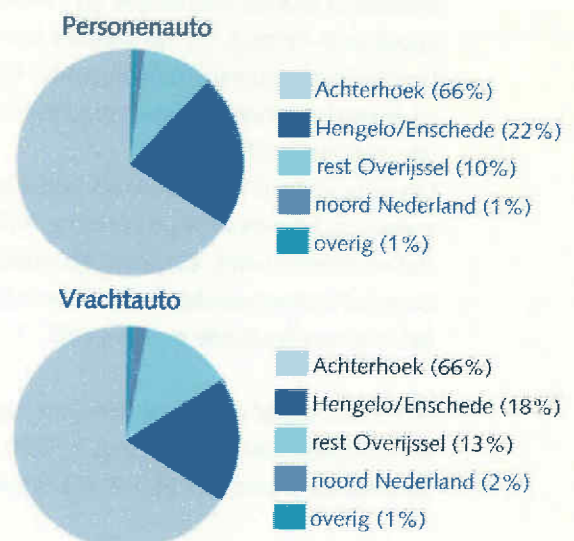
verkeer beperkt (minder dan 5%).

De intensiteit op RW15 is in de periode 1986-1993 toegenomen met gemiddeld zo'n 20%. Uiteindelijk zal in 2010 bij geëffectueerd beleid de intensiteit gemiddeld 25%-35% groter zijn dan in 1986 en 5-15% groter dan in 1993. In deze prognoses is geen rekening gehouden met de realisatie van eerdergenoemde studieprojecten, zoals de aanleg van RW15, gedeelte Ressen-RW12, de verbinding RW35-BAB31 (Duitsland), noch met een eventuele concentratie van nieuwe arbeidsplaatsen in de directe

Tabel 3.2: verdeling (vracht)autoverkeer op RW15 naar herkomstgebied; verkeer in noordelijke richting nabij Groenlo (in %)



Tabel 3.3: verdeling (vracht)autoverkeer op RW15 naar bestemmingsgebied; verkeer in noordelijke richting nabij Groenlo (in %)



omgeving van RW15. Een voorbeeld hiervan zijn de plannen voor een regionaal bedrijventerrein nabij Groenlo.

Oorzaken van de toename van het (vracht)autoverkeer zijn in de eerste plaats de ontwikkelingen ten aanzien van woningbouw en werkgelegenheid in de regio Achterhoek en in het stedelijk knooppunt Enschede/Hengelo.

Een te verwachten positieve conjuncturele ontwikkeling zal bijdragen aan een verdere toename van het vrachtverkeer. De consequentie daarvan voor RW15 kan zijn dat deze weg, in combinatie met aanleg van het gedeelte Ressen-RW12, in de toekomst ook voor het verkeer tussen mainport Rotterdam en Twente/Noord-Duitsland een alternatieve doorgaande verbinding gaat vormen.

Openbaar vervoer

Alle kernen langs de route van RW15 worden per openbaar vervoer verbonden door de reguliere GVM-buslijn 27; het betreft een halfuur-dienst tussen Doetinchem en Enschede, in de avonden gereduceerd tot een uurdienst. Daarnaast rijden over RW15 twee Interliner-busverbindingen (Arnhem-Doetinchem-Enschede en Winterswijk-Groenlo-Enschede) twee reguliere GVM-buslijnen (20 en 21), en drie spits-/school-buslijnen (58,70,71). RW15 heeft daarmee een belangrijke functie in de openbaar vervoer-ontsluiting van de Achterhoek en Twente in noord-zuid-richting. De NS-stations in Doetinchem, Groenlo/Lichtenvoorde, Enschede en Hengelo dienen als overstappunten van het interregionale net.

Op deze stations is het mogelijk een overstap te maken op NS-verbindingen richting Arnhem (NS-station Doetinchem), Zutphen (NS-station Groenlo/Lichtenvoorde) en Apeldoorn/Deventer (NS-stations Enschede en Hengelo).

Het totaal aantal openbaar vervoerreizigers op alle buslijnen tezamen bedroeg in 1990 op een gemiddelde werkdag 1.050-2.925 (tabel 3.4).

Voor RW15 is hieruit een gemiddeld modal-splitaandeel openbaar vervoer af te leiden van maximaal 10%. In Nederland is het gemiddeld modal-splitaandeel openbaar vervoer voor vergelijkbare verplaatsingen 14%.

In elke kern op de route van RW15 zijn er overstapmogelijkheden tussen de verschillende buslijnen. Uit een enquête-onderzoek op RW15

Tabel 3.4: aantal ov-reizigers op RW15 (werktmaal); bron GVM

RW15-trajectdeel	1990	1993*
Varsseveld-Groenlo	1.050	1.550
Groenlo-Eibergen	1.475	1.775
Eibergen-Haaksbergen	1.525	1.600
Haaksbergen-Usselo	2.925	3.250

*verschillen tussen 1990 en 1993 worden vooral veroorzaakt door de introductie van de ov studentenkaart in 1991

in 1990 bleek dat een grote groep automobilisten juist de te maken overstap als het belangrijkste probleempunt voor het openbaar vervoer zag. Het betrof met name automobilisten met een bestemming in Aalten, Hengelo, Lichtenvoorde en Zevenaar.

Verkeersveiligheid

De op RW15 geregistreerde verkeersongevallen vinden met name plaats op kruisingen met het onderliggend wegennet, verspreid over de gehele route tussen Varsseveld en Enschede.

Er deden zich op RW15 in de periode 1992-1994 in totaal 121 ongevallen voor waarbij, naast materiële schade, sprake was van letsel; in 9 gevallen was sprake van een ongeval met dodelijke afloop. Gerelateerd aan de verkeersintensiteit en de weglengte is het tracégedeelte tussen Varsseveld en Groenlo onveiliger dan gemiddeld eenzelfde wegtype in Nederland.



In de periode 1987-1990 zijn door de provincie Overijssel op RW15 en een viertal vergelijkbare wegvakken in Overijssel naast intensiteitsmetingen ook snelheidsmetingen gedaan (rapportage 'verkeers- en vervoeronderzoek' (1991)). Op RW15 werd van alle meegenomen wegvakken de hoogste etmaalintensiteit gemeten en de op één na hoogste gemiddelde snelheid. Verder is op RW15 sprake van grote snelheidsverschillen: binnen de bebouwde kom is de maximaal toegestane snelheid 50 km/u, buiten de bebouwde kom 80-100 km/u; de weg is tussen Groenlo en Enschede opengesteld voor landbouwverkeer.

3.3.2 Woon- en leefmilieu/natuur en landschap

In de huidige situatie wordt door RW15 de leefbaarheid in de omgeving negatief beïnvloed.

In Eibergen wordt veel hinder ondervonden van barrièrewerking. De bebouwde kom van Eibergen wordt over een lengte meer dan één kilometer in noord-zuidrichting door RW15 doorsneden. De barrièrewerking wordt deels veroorzaakt doordat alle winkelvoorzieningen aan de westkant zijn gesitueerd, terwijl de oostkant een woonbestemming heeft.

In iets mindere mate is ook sprake van barrièrewerking voor de lintbebouwing tussen Haaksbergen en het kerkdorp Usselo.

Voorts zijn er problemen met betrekking tot geluidhinder, vervoer van gevaarlijke stoffen en luchtverontreiniging. Aandachtspunten hierbij zijn vooral de woonbebouwing van Lichtenvoorde (aan de oostzijde van RW15), Eibergen (beide zijden) en Haaksbergen (voornamelijk aan de westzijde). Het geluidsniveau dient bij woningen die zijn gesitueerd binnen een zone van 250 meter van de weg aan wettelijk gestelde normen te voldoen. Meer dan 20% van de bebouwde kom in genoemde steden bevindt zich binnen deze zone.

Indien naast het wegverkeer ook nog andere bronnen geluidhinder veroorzaken zal sprake zijn van cumulatie van geluid.

Uit de rapporten 'Mitigerende maatregelen voor de fauna aan bestaande rijkswegen in Overijssel' (1992) en 'Van snippen en snippers: ontsnipperingsmaatregelen voor de natuur langs rijkswegen in Gelderland' (1994) blijkt dat de huidige RW15 vooral voor zoogdieren (ree, vos, wezel, steenmarter, das) een aantal ecologische barrières

kent. Deze dieren maken bij het verplaatsen gebruik van ecologische infrastructuur, zoals beken, wallen, singels en bossen, die in dit gebied veelal de huidige RW15 kruisen.

Voor een beschrijving van karakteristieken van natuur en landschap in het studiegebied van RW15 wordt verwezen naar de bijlage.

3.4 Probleemstelling en doel van het project

Het beleid van de Nederlandse overheid ten aanzien van het economisch belangrijk verkeer is erop gericht zorg te dragen voor een goede bereikbaarheid van de bestemmingen voor dit verkeer. Een kwalitatief voldoende verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet vormt hiervoor één van de randvoorwaarden.

Het beleid van de Nederlandse overheid ten aanzien van het aspect leefbaarheid is erop gericht de huidige situatie waar mogelijk te verbeteren.

RW15 heeft een relatief belangrijke functie in de afwikkeling van het vrachtverkeer en het openbaar vervoer in de regio. Op dit moment treden rijtijdverliezen op voor het (vracht)autoverkeer en het openbaar vervoer, mede door de aanwezigheid van gelijkvloerse, deels geregelde kruisingen en de aanwezigheid van relatief langzaam landbouwverkeer.

Belangrijke aandachtspunten van de huidige RW15 voor wat betreft het aspect leefbaarheid zijn de verkeersonveiligheid en het lokaal woon- en leefmilieu in de directe omgeving van de weg. Weg en weggebruikers van RW15 vormen een barrière, met name binnen de doorsneden kernen.

Verwacht mag worden dat het gebruik van RW15 door het (vracht)autoverkeer de komende jaren verder zal toenemen.

Oorzaken hiervan zijn:

- individuele (auto)mobiliteitsgroei onder invloed van een toenemende verplaatsingsbehoefte;
- uitbreiding van het woningaanbod en het aantal

arbeidsplaatsen in het studiegebied van RW15;

- te verwachten groei in het transport over de weg;
 - in samenhang met bovenstaande: mogelijke versterking van de functie van RW15 als verbinding voor het doorgaand verkeer.
- De te verwachten toename van het verkeer zal gepaard gaan met een toenemende verkeersoverlast (verkeersonveiligheid, barrièrewerking, geluidhinder) in de door RW15 doorsneden woonkernen.

Doel van de trajectstudie/m.e.r. is beter zicht te krijgen op de problemen die de huidige RW15 veroorzaakt en op de mogelijkheden die er zijn om voor deze problemen een oplossing te vinden.

Tevens dienen de gevolgen van een bundeling van weginfrastructuur voor RW15 en railinfrastructuur ten behoeve van de Noord-oostelijke verbinding voor het studiegebied in beeld gebracht te worden.

In de trajectstudie/m.e.r. zal een aantal 'potentiële verbeteringen' op hun effecten beoordeeld worden. Deze verbeteringen moeten bestaan uit (combinaties van) mogelijke maatregelen op het gebied van:

- verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en woon- en leefmilieu:
 - verbeteren van de huidige weginfrastructuur van RW15;
 - maatregelen, gericht op verdere terugdringing van de automobilititeit, bijvoorbeeld door middel van stimulering van het openbaar vervoer en de fiets;
 - aanleg van nieuwe weginfrastructuur voor RW15;
 - aanleg van gecombineerde weg/rail-infrastructuur voor RW15 en de Noord-oostelijke verbinding;
- verkeersveiligheid, woon- en leefmilieu en natuur en landschap:
 - samenhangend pakket van mitigerende (beperkende) en/of compenserende maatregelen.

4 Te bestuderen alternatieven

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de te onderzoeken alternatieven beschreven die een mogelijke verbetering zouden kunnen betekenen ten opzichte van de bestaande situatie:

- het nul-alternatief;
- het nul-plus-alternatief;
- nieuwe weginfrastructuur voor RW15;
- combinatie van verbreding en omleidingen;
- het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).

Deze alternatieven en bijbehorende tracévarianten zullen in de trajectstudie/m.e.r. worden beoordeeld op hun probleemoplossend vermogen en op hun effecten op het milieu en andere aspecten.

Aangezien naast de tracévarianten van RW15 ook tracévarianten van de Noord-oostelijke verbinding van de Betuweroute het studiegebied van RW15 doorrijden ligt het voor de hand om in de uitwerking van tracévarianten ook de effecten te bezien van de aanleg van 'gebundelde' weg/railinfrastructuur. In onderstaande beschrijving is aangegeven in hoeverre bij de beoordeling van alternatieven en tracévarianten rekening wordt gehouden met de Noord-oostelijke verbinding van de Betuweroute.

De gekozen tracévarianten van RW15 in het alternatief 'nieuwe weginfrastructuur voor RW15' zijn onder te verdelen naar nieuwe infrastructuur tussen Varsseveld en Enschede, omleidingen om woonkernen en gebundelde weg/rail-infrastructuur. In alle gevallen gaat de aandacht in de eerste plaats uit naar een uitvoering van RW15 als 1x2-strooks autoweg. In de studie zullen daarbij nog de consequenties van een mogelijke uitbouw naar een autosnelweg in kaart worden gebracht (zie hoofdstuk 5).

De tracévarianten zijn in de bijgevoegde overzichtskaart vooralsnog weergegeven als zones waarbinnen gezocht zal gaan worden naar een tracé. De bandbreedtes (150-1000 meter) geven aan dat in alle gevallen nog een 'optimale' tracering bepaald moet worden.

4.2 Nul-alternatief

In het nul-alternatief zijn geen maatregelen getroffen om specifieke knelpunten op RW15, zoals deze voortkomen uit de probleemverkenning, op te lossen of te verminderen. Wel wordt in dit alternatief ervan uitgegaan dat het verkeers- en vervoerbeleid, zoals verwoord in het SVVII, in 2010 het beoogde effect zal bereiken¹⁾. Maatregelen die deel uitmaken van het SVV-beleid betreffen onder meer het inzetten van prijsbeleid, een stringent parkeer- en lokatiebeleid, stimulering openbaar vervoer-gebruik, fietsen en carpoolen.

In eerste instantie wordt aangenomen dat de infrastructuur voor het autoverkeer, het openbaar vervoer en het goederenvervoer niet verandert met uitzondering van de projecten waarvoor nu reeds een besluit tot uitvoering is genomen. Dit betekent ondermeer dat ten aanzien van de weginfrastructuurprojecten in het studiegebied rekening is gehouden met de aanleg van RW35 Enschede-Duitse grens. Geen rekening is gehouden met de aanleg van de Noord-oostelijke verbinding in het studiegebied van RW15.

Onafhankelijk van bovenstaande zal nog een situatie worden bezien waarbij ook de in hoofdstuk 3 vermelde studieprojecten ten aanzien van de weginfrastructuur gerealiseerd zijn, bijvoorbeeld RW15, gedeelte Ressen-RW12. Ook dergelijke projecten kunnen namelijk effect

¹⁾ In de trajectstudie/m.e.r. wordt ten aanzien van de mobiliteitsgroei uitgegaan van het 'European Renaissance' (ER) groei scenario en van geslaagd SVV-beleid

hebben op de toekomstige verkeersintensiteiten op RW15. Dit effect kan zowel positief zijn (minder (vracht)verkeer op RW15) als negatief (juist meer (vracht)verkeer op RW15).

De beschreven nul-situaties zullen als zelfstandige alternatieven beschouwd worden en gelden als referentiekader in de beoordeling van de andere alternatieven en tracévarianten.

4.3 Nul-plus-alternatief

Het nul-plus-alternatief bestaat uit een pakket van maatregelen dat gericht is op het optimaal gebruik maken van de bestaande infrastructuur. De in dit alternatief meegenomen verbeteringen zijn gericht op reeds aanwezige of in de toekomst te verwachten lokaal-specifieke knelpunten op of langs RW15. Voorbeelden zijn maatregelen op het gebied van verkeersonveiligheid, doorstroming, geluidhinder en ontsnippering.



Ook zal bij dit alternatief bekeken worden of met het stimuleren van andere vervoermodaliteiten in het inpassingsgebied van RW15 de automobiliteit in het inpassingsgebied kan worden teruggedrongen. Te denken valt aan:

- stimulering van het openbaar vervoergebruik. Bijvoorbeeld door realisatie van de eerdergenoemde studie- en uitvoeringsprojecten op het gebied van openbaar vervoer. Getracht wordt inzicht te krijgen in de maximaal mogelijke substitutie van auto naar openbaar vervoer in het studiegebied van RW15, binnen grenzen van kosten en rendement;
- stimulering van het fietsgebruik.

De 'verbeteringen' in het nul-plus-alternatief zijn van dien aard dat een bundeling met de railinfrastructuur van de Noord-oostelijke verbinding niet mogelijk is. Er wordt in dit alternatief derhalve geen rekening gehouden met de Noord-oostelijke verbinding.

4.4 Tracévarianten weginfrastructuur RW15

4.4.1 Nieuwe weginfrastructuur tussen Varsseveld en Enschede

Tracévariant I-1: route 'voormalig vastgestelde RW15'

Deze variant sluit ter hoogte van Varsseveld aan op de huidige A18. Richting Lichtenvoorde wordt het gebied tussen Heelweg west en Heelweg oost, alsmede het gebied tussen Zieuent en Harreveld doorsneden. Vervolgens buigt het tracé ter hoogte van Groenlo en Eibergen iets naar het oosten af, waarmee doorsnijding van de Beltrumsche Esch en Olden Eibergen wordt voorkomen.

In Overijssel loopt het tracé westelijk langs de woonbebouwing van Haaksbergen, buigt wederom in oostelijke richting af, kruist de toeristische spoorweg Haaksbergen-Enschede en sluit tenslotte aan op RW35 ter hoogte van knooppunt Westerval.

Het doorgaande verkeer richting Hengelo en RW1 hoeft na realisering van deze variant geen omweg meer te maken over de Usseler Rondweg of gebruik te maken van de N739 (Haaksbergen-Beckum-aansluiting RW35).

Tracévariant I-1 zal in de trajectstudie/m.e.r. worden beoordeeld in een situatie met en zonder railinfrastructuur voor de Noord-oostelijke verbinding (zie ook paragraaf 4.4.3).

Tracévarianten I-2, I-3

In de trajectstudie/m.e.r. zal aandacht worden besteed aan een tweetal aanpassingen op tracévariant I-1. In de eerste plaats zou tussen Varsseveld en Lichtenvoorde een kortsluiting kunnen worden gerealiseerd ter hoogte van Heelweg. Verder is een routewijziging mogelijk

ter hoogte van Harreveld. In beide gevallen wordt doorsnijding van het waterwingebied nabij Varsseveld alsook doorsnijding van Heelweg voorkomen.

4.4.2 Omleidingen om woonkernen

Tracévariant II-1a: omleiding westelijk langs Eibergen

Deze variant gaat ter hoogte van de Hupselsche Esch over in het voormalig vastgestelde RW15-tracé en sluit voorbij de provinciegrens weer aan op de huidige RW15.

Een eventuele alternatieve route ten noorden van de Hupselsche Esch gaat langs het recreatiegebied ten zuidwesten van Eibergen.

Tracévariant II-1b: omleiding oostelijk langs Eibergen

Een mogelijkheid is ter hoogte van de Landweerdijk af te splitsen van de huidige RW15 en hierop weer aan te sluiten ter hoogte van de provinciegrens. Daarbij wordt het gebied tussen de oostelijke (deels toekomstige) woonbebouwing van de gemeente Eibergen en het bosgebied Kerkloo doorsneden.

Een voordeel van deze omleiding is dat de lengte ervan korter is dan de lengte van de huidige RW15. Daartegenover staat dat het tracé vlak langs het vanuit landschappelijk oogpunt waardevolle gebied ten noorden van de Berkel (Mallumsche watermolen) loopt.

Tracévariant II-2: omleiding westelijk langs Haaksbergen

In deze variant wordt het voormalig vastgestelde RW15-tracé gevolgd ten westen van Haaksbergen. In de trajectstudie/m.e.r. wordt niet de mogelijkheid van een zuid-oostelijke omleiding om Haaksbergen meegenomen. In het streekplan Twente wordt in dit kader gesproken van een 'belemmerde uitbreidingsrichting' voor stadsgebied Haaksbergen. Een dergelijke omleiding zou namelijk het natuurgebied Steenhaar doorsnijden en staat haaks op de toekomstige stedelijke uitbreiding

van Haaksbergen in noord-westelijke richting.

Tracévariant II-3: omleiding oostelijk langs Groenlo

Het tracé splitst af van de huidige RW15 ter hoogte van het Lievelder veld. Vervolgens wordt weer aangesloten op de huidige RW15 of op de westelijke of de oostelijke omleiding Eibergen (resp II-1a en II-1b).

Deze tracévariant geeft een goede ontsluiting voor verkeer vanuit Aalten, Winterswijk en Duitsland (Bocholt e.o.). Op dit moment heeft zo'n 15% van het verkeer dat op RW15 in noordelijke richting rijdt een herkomst in deze gebieden.

In de trajectstudie/m.e.r. zullen enkele combinaties van bovenbeschreven omleidingsvarianten op hun effecten worden beoordeeld.

In dergelijke varianten zal tenminste een omleiding om Eibergen worden meegenomen, aangezien in de huidige situatie de doorsnijding van de bebouwde kom van Eibergen (uitgedrukt in weglengte) het grootst is.

De afweging tussen de westelijke en oostelijke omleiding om Eibergen zal apart plaatsvinden. Indien de oostelijke omleidingen langs Eibergen en Groenlo beide gunstig scoren zal tevens worden onderzocht in hoeverre het mogelijk is om deze omleidingen rechtstreeks met elkaar te verbinden.

Tenslotte zullen de effecten worden bezien van een combinatie van genoemde omleidingen met een aansluiting op RW35 ter hoogte van knooppunt Westerval ('omleiding Usselo').

4.4.3 Bundeling van weg- en railtracés

Een mogelijkheid tot bundelen van de weginfrastructuur van RW15 met de railinfrastructuur van de Noord-oostelijke verbinding geeft de variant 'voormalig vastgestelde RW15' (tracévariant I), en wel op het traject tussen Varsseveld en Haaksbergen. Ten noorden van Haaksbergen sluit RW15 aan op RW35, de tracévariant voor de Noord-oostelijke verbinding op het baanvak ter hoogte van Oldenzaal.

In de trajectstudie/m.e.r. zal nog een tweede gebundeld weg/railtracé op zijn effecten worden beoordeeld: het zogenaamde 'korte route-tracé' (tracévariant III). Dit tracé loopt westelijk langs de Beltrumsche Esch, oostelijk (of westelijk) langs Rietmolen en westelijk langs Boekelo.

In deze variant is sprake van een doorsnijding van een aantal, uit oogpunt van natuur en landschap, zeer waardevolle gebieden (zgn 'beheers- en reservaatgebieden'), zoals Olden Eibergen en Boekelerhoek/Asbroek; daartegenover staat dat de bundeling ten noorden van Haaksbergen kan doorlopen tot de aansluiting met RW35 ten westen van knooppunt Westerval.

In de trajectstudie/m.e.r. worden niet meegenomen:

- een tracé ten oosten van de huidige RW15 (gedeelte Lichtenvoorde-Groenlo-Haaksbergen);
- de mogelijkheid van aanleg van nieuwe weginfrastructuur over het grondgebied van de gemeente Doetinchem, westelijk langs Beltrum;
- een afsplitsing ten noorden van Haaksbergen, langs het Rutbeek en aansluitend op RW35 ter hoogte van Zuid Eschmarke.

Dergelijke tracés zijn voor de meeste gebruikers van de huidige RW15 geen aantrekkelijke optie (relatief grote afstand en lange rijtijd) en bieden derhalve vanuit oogpunt van leefbaarheid en bereikbaarheid geen oplossing voor de huidige problemen. Bovendien zouden een aantal gebieden doorsneden worden, waarbinnen bescherming van natuurwaarden wordt nastreefd. Voorbeelden zijn Vragenderveld/Het Lankheet (tracé ten oosten van de huidige RW15), Slangenburg/Haarfosche Veld (tracé westelijk langs Beltrum) en Usseleveld/Het Rutbeek (afplitsing ten noorden van Haaksbergen).

4.5 Combinatie van verbreding en omleidingen

In dit alternatief wordt in kaart gebracht welke effecten ontstaan bij realisering van een gedeeltelijke verbreding van de bestaande route op het trajectdeel tussen Varsseveld en Groenlo,

gecombineerd met de westelijke omleidingen om Eibergen en Haaksbergen (II-1a en II-2).

Daarbij kan op een aantal plaatsen van de huidige route worden afgeweken om een eventuele verdere uitbouw naar autosnelweg mogelijk te houden.

Dit alternatief komt, voor wat betreft het Gelders trajectdeel, overeen met het tracé, zoals beschreven in het beleidsplan RVVP-Achterhoek (1995).

4.6 Meest milieuvriendelijke alternatief

Bij de formulering van het 'meest milieuvriendelijke alternatief' (MMA) is de bescherming/behoud van het milieu het belangrijkste uitgangspunt.

Het MMA bestaat uit één of meer tracédelen

van de eerderbeschreven alternatieven en tracévarianten; het ontstaat door toetsing

hiervan aan de in de trajectstudie/m.e.r.

geformuleerde milieutaakstellingen (bijvoorbeeld taakstellingen ten aanzien van luchtverontreiniging en geluidhinder).

Indien wenselijk zal een tweetal MMA's worden ontwikkeld, één uit oogpunt van woon- en leefmilieu en één uit oogpunt van natuur en landschap.

Daar waar mitigerende en/of compenserende maatregelen onderdeel uitmaken van de alternatieven en tracévarianten, wordt het geformuleerde MMA (MMA's) zo mogelijk nog voorzien van extra maatregelen; dit om de milieutaakstellingen volledig te kunnen realiseren. Voorbeelden van extra maatregelen kunnen zijn het instellen van een aangescherpte snelheidslimiet, het realiseren van wildviaducten of het nemen van extra geluidbeperkende maatregelen.

Compensatie zal, indien noodzakelijk, in de directe omgeving van RW15 plaatsvinden.

5 Te onderzoeken effecten

De alternatieven en varianten uit het voorgaande hoofdstuk worden in de trajectstudie/m.e.r. onderzocht op grond van een aantal aspecten en worden vervolgens beoordeeld op effectiviteit. De meegenomen aspecten zijn onderverdeeld in aspecten in relatie tot verkeer en vervoer, aspecten in relatie tot ruimtelijke ordening en economie en aspecten in relatie tot milieu. Van de gecombineerde weg/rail-tracés (RW15/ Noord-oostelijke verbinding) zullen de effecten in onderlinge samenhang worden bekeken. Als prognosejaar wordt het jaar 2010 genomen, de tijdshorizon van het SVVII en het NMP2.

Verkeer en vervoer

- (Geleiding) mobiliteit: gezien wordt welk effect de alternatieven en tracévarianten hebben op het autogebruik en op de omvang van het wegvervoer in het studie- en inpassingsgebied;
- bereikbaarheid: onderzocht zal worden in hoeverre de verkeersafwikkeling en daarmee de rijtijd in het zakelijk verkeer en het goederenvervoer door de aanleg van RW15 wordt beïnvloed;
- verkeersonveiligheid: het effect op de verkeersonveiligheid wordt daarbij uitgedrukt in het aantal letselongevallen op RW15 en op wegen in de directe omgeving daarvan;
- autoweg/autosnelweg: aangegeven wordt in hoeverre aanleg van een autosnelweg noodzakelijk is ofwel in hoeverre in een later stadium verdere uitbouw van RW15 tot een autosnelweg mogelijk is.

Ruimtelijke ordening en economie

- ruimtebeslag: er zal inzicht worden verschaft in de ruimtelijke consequentie de aanleg van nieuwe weginfrastructuur voor RW15, eventueel

gecombineerd met de railinfrastructuur van de Noord-oostelijke verbinding;

- landbouw en recreatie: aangegeven wordt in hoeverre sprake is van doorsnijding van de kavelsstructuur, beperking in bedrijfsvoering en beperking in recreatiemogelijkheden;
- wonen en werken: onderzocht zal worden in hoeverre de diverse regionale en lokale plannen op het gebied van wonen en werken de verkeersafwikkeling op RW15 beïnvloeden. Ook zal worden bekeken in hoeverre realisering van de alternatieven en tracévarianten een positieve invloed kan hebben op de regionale (economische) ontwikkeling;
- kosten en baten: er zal inzicht worden verschaft in de verschillen in kosten (bijvoorbeeld investerings-, onderhouds- en compensatiekosten) en baten (bijvoorbeeld exploitatiebaten) tussen de alternatieven en varianten.

Milieu: woon- en leefmilieu; natuur en landschap

- geluid-/trillinghinder: aangegeven zal worden het huidige en het te verwachten toekomstige geluidniveau, alsmede in welke gebieden de geluidbelasting zal toenemen en de normen zonder speciale voorzieningen zullen worden overschreden;
- luchtverontreiniging: voor alle alternatieven en varianten zullen uitstoot en concentratie langs de weg in kaart gebracht worden van stikstofoxyden (NOx), koolmonoxide (CO), zwaveldioxide (SO₂), aërosolen, lood, benzeen en benzo(a)pyreen;
- sociale aspecten: onderzocht zullen worden de mate van barrièrewerking, visuele hinder, ruimtebeslag en veiligheid; zo zal worden nagegaan welke risico's er voor omwonenden zijn verbonden aan het vervoer van gevaarlijke stoffen en wat hiervan de consequenties kunnen zijn;
- landschap (geomorfologie, cultuurhistorie, archeologie en beleving): gezien wordt in hoeverre sprake is van een doorsnijding van waardevolle landschappen;
- bodem en water: de aanleg van RW15, eventueel gecombineerd met de railinfrastructuur van de Noord-oostelijke verbinding kan gevolgen



hebben voor de bodemstructuur, -opbouw en -functie. Ook de waterhuishouding kan beïnvloed worden (peil/kwaliteit grond- en oppervlaktewater);

- ecologie: er zal inzicht worden verschaft in de invloed op het leefgebied van plant en dier (aantasting ecologische structuur);
- compensatie: indien noodzakelijk worden er 'vervangende' (natuur)gebieden ontwikkeld.

Per aspect worden beoordelingscriteria gehanteerd. Dit zijn normen die afkomstig zijn uit wetten en beleidsnota's. Voorbeelden zijn de congestienorm uit SVVII en de normen ten aanzien van de maximale geluidbelasting uit de Wet Geluidhinder.

Bij de beoordeling van aspecten wordt onderscheid gemaakt naar effecten in aanlegfase en effecten in de gebruiksfase.

Verder zal worden aangegeven in hoeverre de

effecten een direct (bijvoorbeeld rijtijdwinst) of een indirect (bijvoorbeeld werkgelegenheidsontwikkeling), een lokaal of een regionaal karakter hebben.

Tenslotte zal voor de milieu-aspecten worden bepaald in hoeverre de effecten tijdelijk of permanent zijn, welke effecten onomkeerbaar zijn en in hoeverre het mogelijk is om met maatregelen negatieve effecten zoveel mogelijk te beperken of te compenseren.

6 Procedure

De besluitvorming over RW15 Varsseveld-Enschede zal geschieden conform de Tracéwet die per 1 januari 1994 in werking is getreden. De procedure die ten behoeve van de besluitvorming over RW15 wordt gevolgd loopt parallel aan de procedure voor de Noord-oostelijke verbinding. Dit betekent dat beide studies weliswaar onafhankelijk van elkaar worden uitgevoerd, maar dat ter visie legging en besluitvorming zoveel mogelijk tegelijkertijd plaatsvinden. Gecombineerde tracévarianten worden in beide studies uitgewerkt.

De besluitvorming over beide trajecten komt tot stand in overleg en zoveel mogelijk in overeenstemming met de verschillende belanghebbenden. In bijlage I is de te volgen procedure schematisch weergegeven. De volgende fasen zijn te onderscheiden:

fase 1: beleidsvoornemen

De startnotitie RW15-trajectdeel Varsseveld-Enschede wordt opgesteld door de initiatiefnemer, Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland. Parallel hieraan wordt de startnotitie Noord-oostelijke verbinding opgesteld. Beide startnotities worden tegelijkertijd gedurende acht weken ter visie gelegd door het bevoegd gezag, in dit geval de Ministers van V&W en VROM. Middels de ter visie legging maken de Ministers publiekelijk bekend met de beide trajectstudies/m.e.r. te gaan starten. In de genoemde periode zullen er informatie-avonden belegd worden, waar verdere uitleg wordt gegeven over de inhoud van de startnotities.

Een ieder is in de gelegenheid om schriftelijk zijn/haar bevindingen kenbaar te maken bij het bevoegd gezag. Op basis van de startnotities en de inspraakreacties adviseert de Commissie voor de Milieu-effectrapportage (Cie-m.e.r.) de Ministers over de richtlijnen voor de inhoud van de op te stellen trajectnota/MER. Vervolgens stellen de Ministers mede op basis van genoemd advies, de richtlijnen vast.

fase 2: trajectnota/MER

Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland stelt in deze fase de trajectnota/MER RW15 op met inachtneming van de door de Cie-m.e.r. voorgestelde richtlijnen. Parallel hieraan wordt de trajectnota/MER Noord-oostelijke verbinding opgesteld.

De nota's beschrijven op een zo objectief mogelijke wijze de gevolgen van de meegenomen alternatieven en varianten. Aangegeven wordt in hoeverre de alternatieven bijdragen aan de oplossing van het in de startnotitie gedefinieerde probleem.

Tijdens deze fase vindt overleg plaats met derden (provincies, gemeenten etc.), het bevoegd gezag, de wettelijke adviseurs en de Cie-m.e.r..

Nadat de nota's zijn goedgekeurd door het bevoegd gezag worden de nota's openbaar gemaakt.

De trajectnota/MER RW15 en de trajectnota/MER Noord-oostelijke verbinding worden tegelijkertijd ter inzage gelegd en er worden voorlichtingsavonden georganiseerd. Een ieder heeft dan de gelegenheid zich een mening te vormen over de nota's.

Vervolgens bestaat de mogelijkheid om schriftelijke ingebrachte reacties toe te lichten in daartoe door het bevoegd gezag te organiseren hoorzittingen. De Cie-m.e.r. toetst het MER aan de richtlijnen. Daarnaast volgt een advies van het Overlegorgaan VerkeersInfrastructuur (OVI).

fase 3: (ontwerp-)tracébesluit

Indien de Ministers van V&W en VROM

besluiten tot continuering van (één van) beide projecten bepalen zij, mede op basis van de MER's, de uitgebrachte adviezen en de resultaten van de inspraak het alternatief dat wordt uitgewerkt in het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) RW15 Varsseveld-Enschede en het Ontwerp-Tracébesluit Noord-oostelijke verbinding. Voor RW15 en de Noord-oostelijke verbinding kunnen dit twee afzonderlijke tracés zijn, ofwel een gecombineerd weg/rail-tracé.

Het besluit wordt ter inzage gelegd en er worden inspraakavonden met belanghebbenden georganiseerd.

Provincies, gemeenten en waterschappen dienen vervolgens aan te geven of zij bereid zijn om de gekozen variant in hun plannen op te nemen.

Tenslotte neemt de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van VROM, het definitieve Tracébesluit.

Tegen dit Tracébesluit is beroep mogelijk bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In de trajectstudie/m.e.r. voor RW15 worden ook alternatieven uitgewerkt, waarbij geen nieuwe auto(snel)weg wordt aangelegd, maar waarbij andere maatregelen zullen worden getroffen.

Sommige beslissingen, bijvoorbeeld een gewenste aanpassing van gemeentelijke wegen, vallen buiten de directe verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag. In die gevallen zal gestreefd worden naar een gecoördineerde besluitvorming met de daarbij betrokken instanties.

fase 4: uitvoering

In het geval dat de Ministers besluiten tot aanleg van RW15 en/of de Noord-oostelijke verbinding, dienen de betrokken gemeenten op verzoek van de Minister van VROM het uitgewerkte plan planologisch in te passen. In dat geval vindt er over de bestemmingsplannen geen nieuwe inspraak plaats; deze heeft dan reeds in het kader van het Tracébesluit plaatsgevonden. Voorts zullen de nodige vergunningen moeten worden aangevraagd.

Indien een tracébesluit is genomen moet het bevoegd gezag de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de vooraf in het MER voorspelde effecten. Hiertoe wordt een evaluatieprogramma opgesteld. In dit programma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek zal worden verricht. Als de gevolgen veel ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter inzage gelegd.

Bijlagen

I Tijdschema

tracé/m.e.r.-procedure

Omschrijving fase	Termijn
Fase 1 Beleidsvoornemen <ul style="list-style-type: none"> • Opstellen startnotitie • Publikatie en ter-inzage-legging startnotitie (Min. V&W en VROM) • Schriftelijke inspraak • Advisering door Commissie m.e.r. • Opstellen en vaststellen Richtlijnen (Min. V&W) 	<p>8 weken 9 weken 13 weken</p>
Fase 2 Trajectnota/MER <ul style="list-style-type: none"> • Opstellen trajectnota/MER • Overleg met de betrokken overheden • Toezenden trajectnota/MER aan bevoegd gezag • Publikatie en ter-inzage-legging trajectnota/MER na verzending van de nota aan de mede-overheden • Inspraak, hoorzittingen • Toetsingsadvies Cie. -m.e.r. • Advies provincies, gemeenten, waterschappen en overige bestuursorganen 	<p>ca. 2 jaar 8 weken 5 weken 4 maanden</p>
Fase 3 (Ontwerp-) tracébesluit <ul style="list-style-type: none"> • Vaststellen Ontwerp-Tracébesluit door Ministers van V&W en VROM • Ter-inzage-legging Ontwerp-Tracébesluit • Inspraak • Schriftelijke reacties provincies, gemeenten, waterschappen en overige bestuursorganen • Vaststelling Tracébesluit door Ministers van V&W en VROM • Ter-inzage-legging Tracébesluit • Evt. beroep bij de Raad van State, Afd. bestuursrechtspraak 	<p>4 weken 6 weken 12 weken 5 maanden 8 weken (+ evt. 6 maanden)</p>
Fase 4 Uitvoering <ul style="list-style-type: none"> • Aanpassing bestemmingsplannen • Aanvragen vergunningen • Opstellen evaluatie-programma 	

II Beleidskader

Rijk

Verkeer en vervoer

- Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1990); discussie-/evaluatie-nota's
- Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (1996-2000)

Ruimtelijke ordening en economie

- Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (Extra) (1990)
- Regio's zonder grenzen (1990)
- Wetgeving op het gebied van ruimtelijke ordening

Woon- en leefmilieu/natuur en landschap

- Nationaal Milieubeleidsplan 2 (1993)
- Natuurbeleidsplan (1990)
- Structuurschema Groene Ruimte (1992)
- Nota Landschap (1992)
- Derde Nota Waterhuishouding (NW3 1990)
- Wetgeving op het gebied van natuur- en landschapsbescherming, landinrichting, waterbeheer en milieu

Provincie/regio

Verkeer en vervoer

- Provinciale beleidsnota's op het gebied van verkeer en vervoer
- Integrale verkeers- en vervoerplannen (RVVP)

Ruimtelijke ordening en economie

- Streekplan Twente (1985) + part. herziening
- Streekplan (oost) Gelderland
- Regionale economische ontwikkelingsplannen

Woon- en leefmilieu/natuur en landschap

- Provinciale milieubeleidsplannen
- Ruilverkavelingsplannen en landinrichtingsplannen
- Waterhuishoudingsplannen
- Verordeningen op het gebied van natuur- en landschapsbescherming, waterbeheer en milieu

Gemeente

Verkeer en vervoer

- Gemeentelijke beleidsplannen verkeer en vervoer
- Verkeersstructuurplannen

Ruimtelijke ordening en economie

- Bestemmingsplannen
- Gemeentelijke structuurplannen

Woon- en leefmilieu/natuur en landschap

- Gemeentelijke milieubeleidsplannen
- Beleidsplannen natuur en landschap

III Landschapsbeschrijving van het studiegebied

Geomorfologie/cultuurhistorie

Globaal kan het studiegebied van RW15 in drie delen worden opgedeeld, namelijk in het oost-Nederlands Plateau, het dekzandgebied en het rivierengebied langs de IJssel en de Oude IJssel. Het oost-Nederlands Plateau omvat het relatief hooggelegen gebied ten oosten van de lijn Aalten-Groenlo-Eibergen-Enschede.

De oppervlakte bestaat deels uit keileem, deels uit dekzandruggen.

Het oppervlak van het meer westelijk gelegen dekzandgebied is glooiend; de hoogteverschillen bedragen enkele meters. Het rivierengebied, ten zuid-westen van het Dekzandgebied, wordt begrensd door de IJssel en de oude IJssel.

Nabij de huidige RW15 ligt een aantal aardwetenschappelijk waardevolle objecten, zogenaamde GEA-objecten; voorbeelden in Overijssel zijn 'Rietmolen', 'Haaksbergen' (Essencomplex), 'Buurserzand' (stuifzandgebied) en 'Laag van Usselo' en in Gelderland 'Aalten-Eibergen' (Pliocene afzettingen en grindrijke Rijnafzettingen).

Bodem/water

Het studiegebied wordt doorsneden door meerdere beken, welke voor een groot gedeelte hun bron hebben op het oost-Nederlands Plateau en van daaruit afstromen richting de IJssel, Oude IJssel, Berkel en het Twentekanaal. Met uitzondering van enkele beken op het oost-Nederlands Plateau zijn alle beken genormaliseerd en van stuwen voorzien.

Door de ondiepe ligging van de waterdoorlatende lagen is het waterbergend vermogen van de

hooggelegen gronden van het oost-Nederlands plateau gering. Bij neerslag treedt snel wateroverlast op; in droge perioden is de grondwatervoorraad snel uitgeput, waardoor bovenlopen van het bekenstelsel dan droog komen te staan.

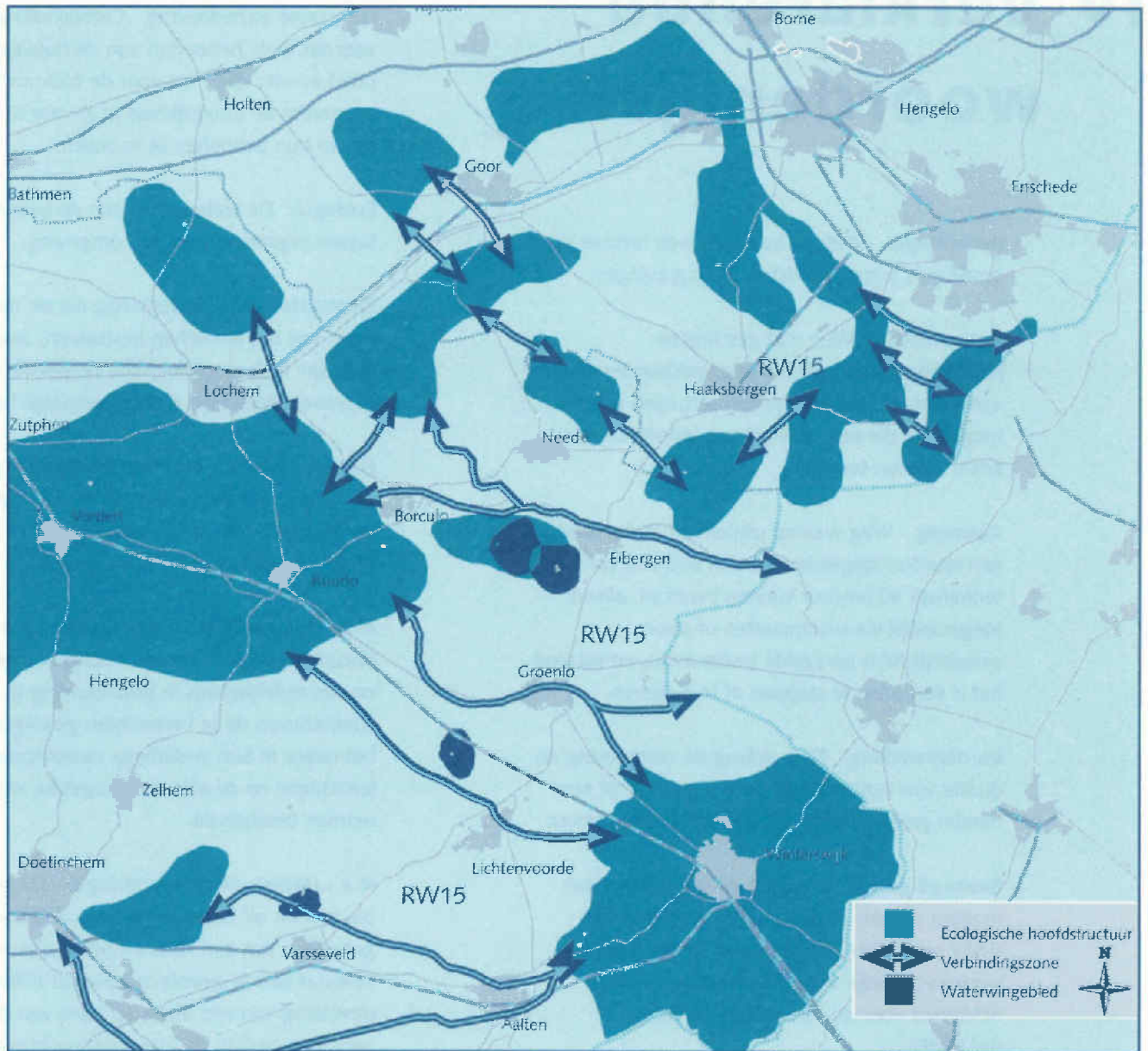
In de nabijheid van RW15 ligt een drietal drinkwaterbeschermingsgebieden: bij de Veenslatsgoot ten zuidwesten van Eibergen, nabij de Baaksche Beek ten noorden van Lichtenvoorde en in het stroomgebied van de Bovenslinge ten noorden van Varsseveld.

Flora

Het gebied tussen Varsseveld en Enschede bestaat overwegend uit landbouwgrond, afgewisseld door natuurgebieden, met name tussen Eibergen en Enschede (voorbeelden zijn Steenhaar, Het Lankheet, Olden Eibergen), maar ook meer naar het zuiden (bijvoorbeeld de Aaltense Goor nabij Varsseveld). De voorkomende begroeiingstypen zijn loofbos, houtwallen, vochtige heide, moeras en akker- en graslandpercelen. De landschappelijke heterogeniteit is kenmerkend voor het gebied.

Fauna

De omgeving van Harreveld en de omgeving van Rietmolen behoren tot de laatste bolwerken van de boomkikker in Gelderland. Verder zijn waarnemingen bekend van de Gewone pad, de Groene kikker, de Heikikker en de Bruine kikker. Langs de Berkel bevinden zich uitgestrekte weidevogelgebieden (omgeving Borculo, omgeving Eibergen).



kaart 1 natuur en landschap

IV Verklarende woordenlijst

Archeologie Wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen.

Autosnelweg Weg met gescheiden hoofdrijbanen, ongelijkvloerse kruispunten en aansluitingen, waarop motorvoertuigen worden toegelaten die een snelheid van tenminste 60 km/u kunnen bereiken.

Autoweg Weg waarop uitsluitend motorvoertuigen worden toegelaten die een snelheid van tenminste 40 km/uur kunnen bereiken, alleen toegankelijk via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten, en waarop het is verboden te stoppen of te parkeren.

Barrièrewerking Naar gelang de vormgeving en drukte van een weg kan deze een grote of een minder grote barrière om over te steken vormen.

Bevoegd gezag Degenen die het tracébesluit moeten nemen, in dit geval de Ministers van V&W en VROM. Het bevoegd gezag is tevens verantwoordelijk voor het vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van de trajectnota/MER.

Cie-m.e.r. Commissie voor de Milieu-effectrapportage: deze bestaat uit een aantal onafhankelijke deskundigen uit diverse disciplines. De Cie-m.e.r. geeft advies over de richtlijnen aan het bevoegd gezag en toetst de trajectnota/MER op juistheid en volledigheid.

Compenserende maatregel Maatregel om de nadelige invloeden van de voorgenomen activiteit op een andere plaats te compenseren.

Duurzame ontwikkeling Ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generaties zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen óók in hun behoeften te voorzien.

Ecologie De wetenschap van de betrekkingen tussen organismen en hun omgeving.

Geomorfologie Wetenschap die de natuurlijke vorm van het landschap bestudeert, zoals die ontstaan is door geologische processen en eventueel beïnvloed is door menselijk handelen.

Hoofdwegennet Het hoofdwegennet zorgt voor de verbinding tussen de 40 belangrijkste centra van Nederland, alsmede voor de belangrijkste verbinding met het buitenland.

MER (Milieu-EffectRapport) Een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit en van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang op systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven.

m.e.r.(Milieu-EffectRapportage) De procedure die bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een MER en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van een mede op basis van dat MER genomen besluit; dit alles met inachtneming van de voorgeschreven procedures.

Mitigerende maatregel Maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen, te beperken of te compenseren.

OVI Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur: een overlegorgaan van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Richtlijnen Document waarin het bevoegd gezag exact aangeeft wat er in het MER moet worden onderzocht.

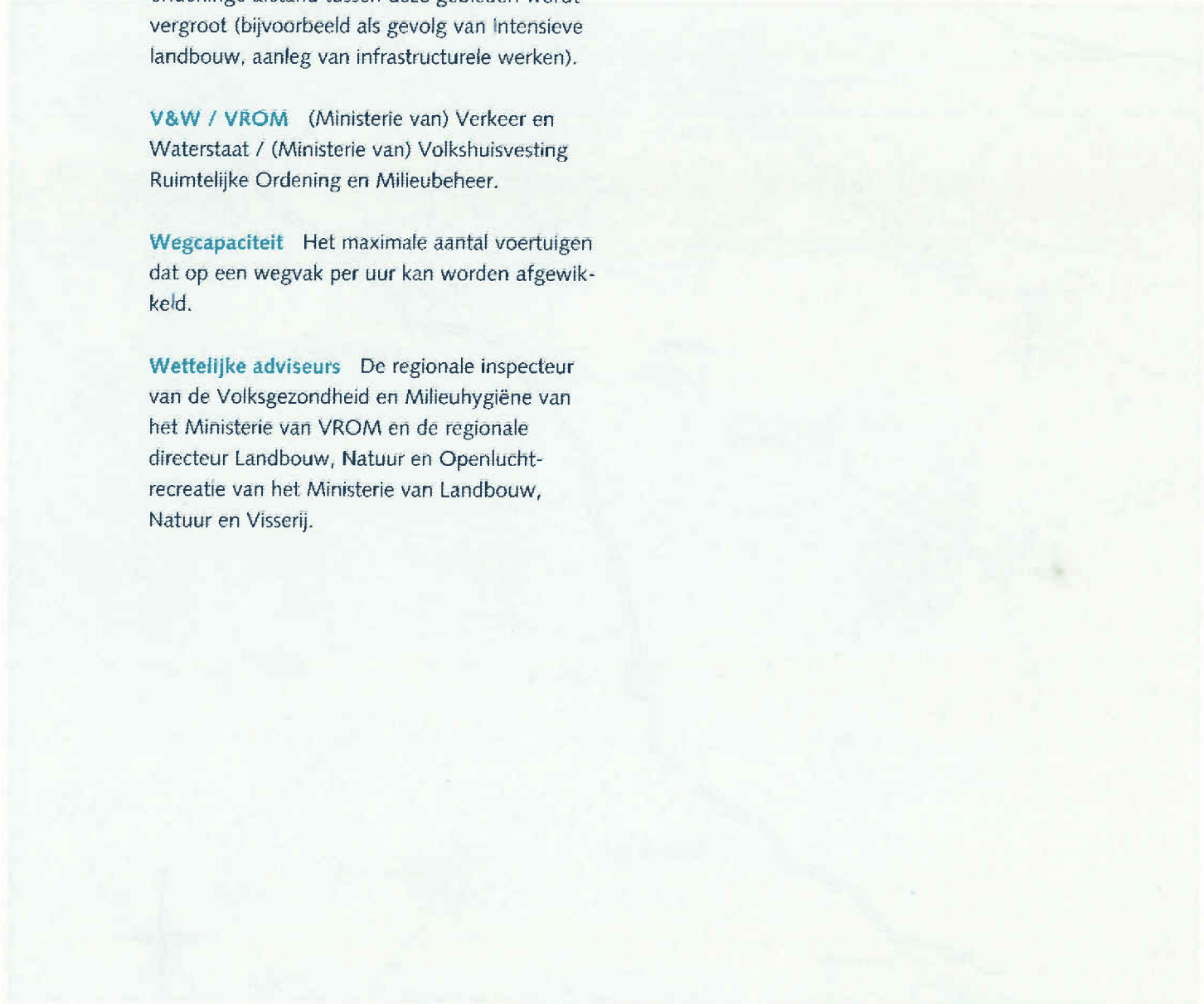
Verkeersafwikkeling De doorstroming en verwerking van de diverse verkeersstromen.

Versnippering Proces in het landschap waarbij aaneengesloten gebieden worden verkleind en de onderlinge afstand tussen deze gebieden wordt vergroot (bijvoorbeeld als gevolg van intensieve landbouw, aanleg van infrastructurele werken).

V&W / VROM (Ministerie van) Verkeer en Waterstaat / (Ministerie van) Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

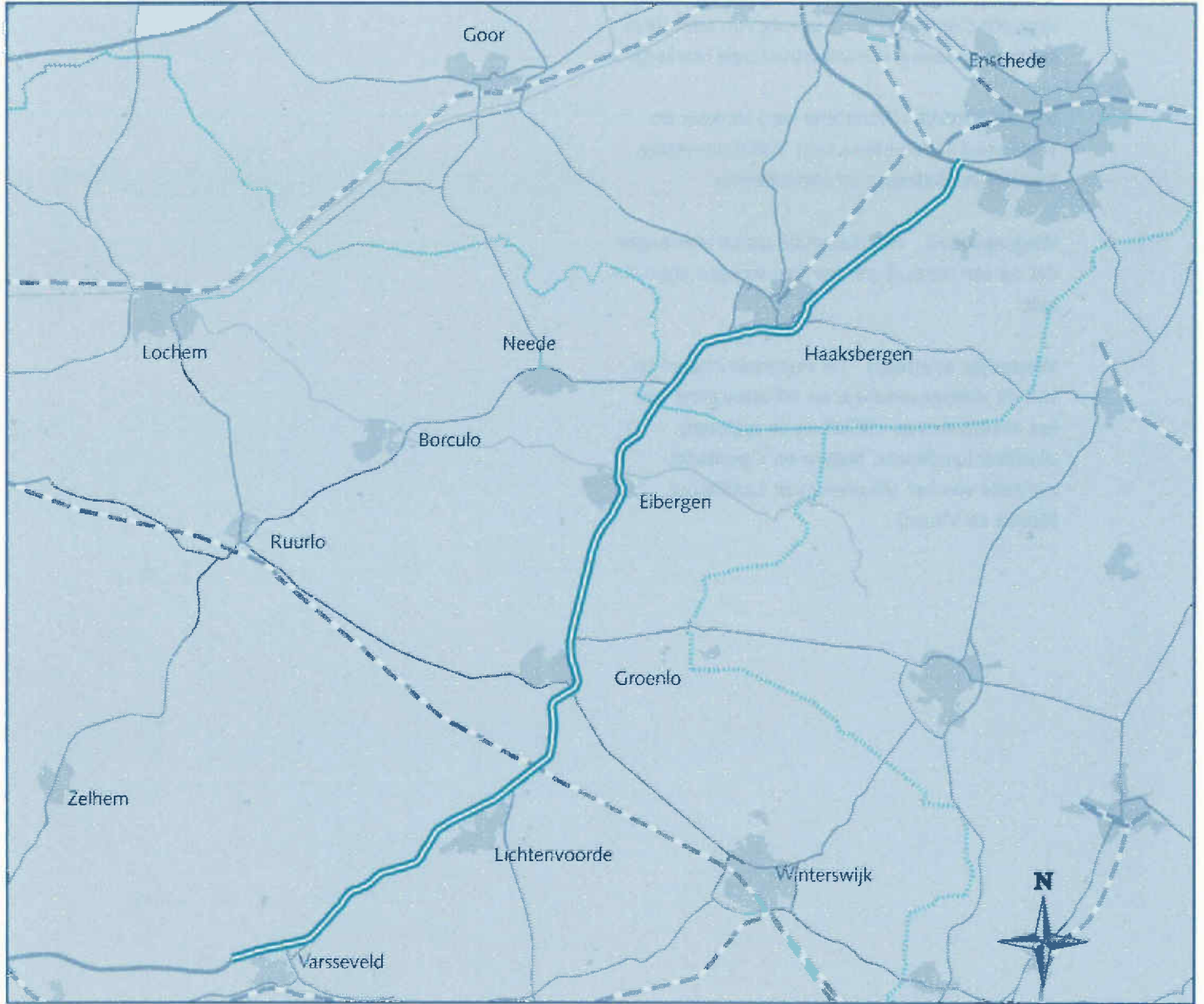
Wegcapaciteit Het maximale aantal voertuigen dat op een wegvak per uur kan worden afgewikkeld.

Wettelijke adviseurs De regionale inspecteur van de Volksgezondheid en Milieuhygiëne van het Ministerie van VROM en de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij.

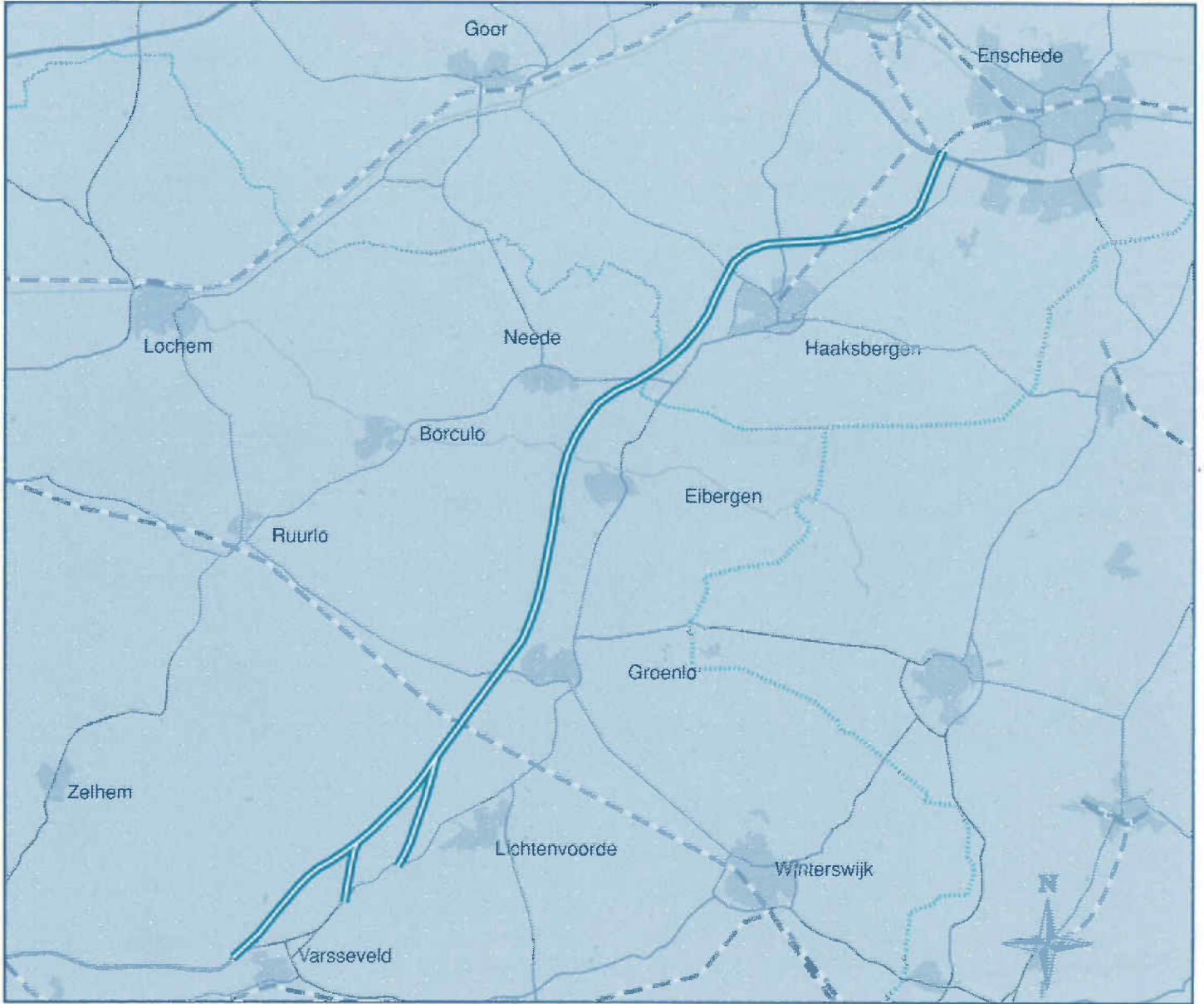


V Kaarten

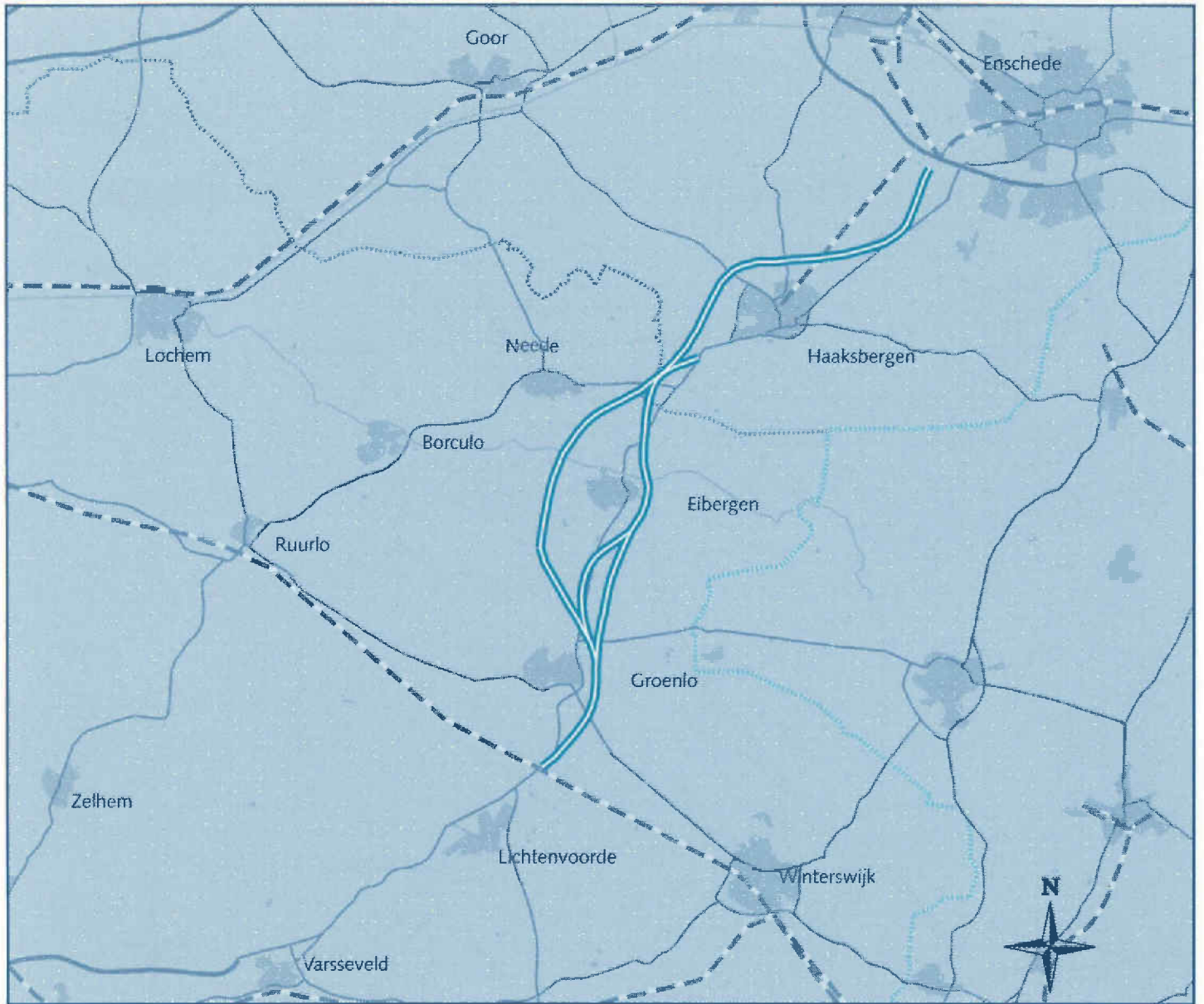
Nul-alternatief



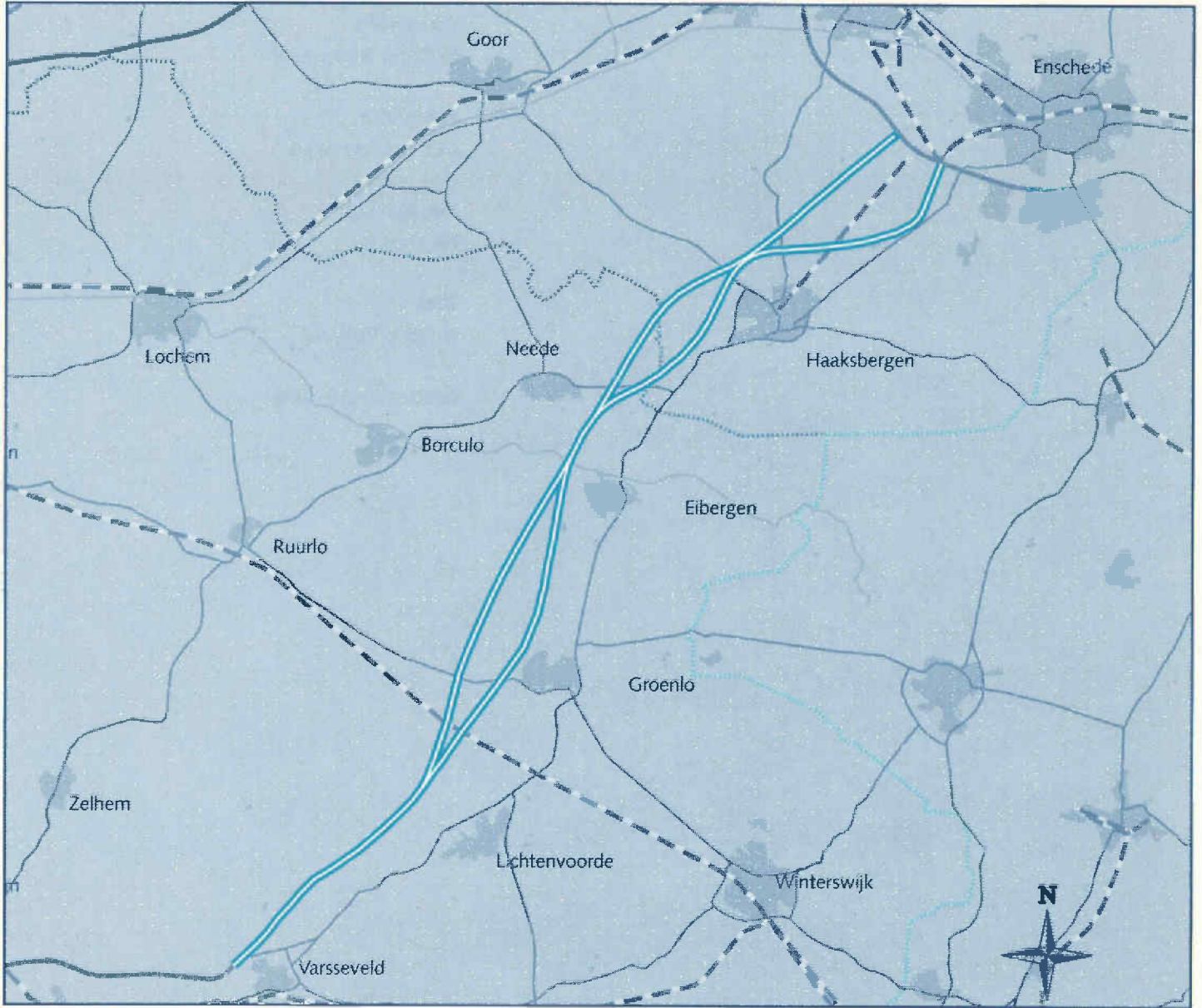
I Nieuwe weginfrastructuur RW15



II Omleidingen om woonkernen



III Bundeling weg en rail



Colofon

Uitgave

Dit is een uitgave van Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland

Cartografie

Holland Railconsult

Fotografie

Ger van Leeuwen

Vormgeving

NS Design

Druk

Hoonte Holland

Arnhem, april 1996