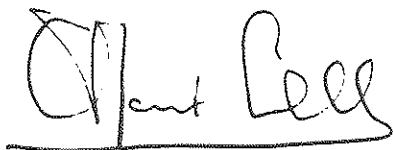


Richtlijnen voor de Trajectnota/MER
Rijksweg 15 (Varsseveld - Enschede)

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Aant Bee'. The signature is written in a cursive style with a horizontal line underneath.

's-Gravenhage,

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Aant Bee'. The signature is written in a cursive style with a horizontal line underneath.

's-Gravenhage,

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER Rijksweg 15, Varsseveld - Enschede

Conform artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer, vastgesteld

. door de Minister van Verkeer en Waterstaat

. door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

's-Gravenhage, 23 oktober 1996

INHOUDSOPGAVE

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

BIJLAGEN

1. Lijst van inspraakreacties en adviezen
2. Samenvatting inspraakreacties en beantwoording

1 Inleiding

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft een startnotitie uitgebracht waarin zij aankondigt een trajectstudie te starten naar de eventuele problemen op de huidige Rijksweg 15 tussen Varsseveld en Enschede en de mogelijkheden om deze eventuele problemen op te lossen. De trajectstudie zal worden uitgevoerd door de Regionale Directie Oost-Nederland van de Rijkswaterstaat.

Ten behoeve van de besluitvorming over de te nemen maatregelen wordt de Tracéwet-procedure gevolgd, inclusief milieu-effectrapportage (m.e.r.) op grond van de Wet milieubeheer. De voornoemde trajectstudie maakt onderdeel uit van deze procedure. De resultaten van deze studie zullen worden neergelegd in de Trajectnota, gecombineerd met een milieu-effectrapport (MER).

Onder verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (samen het bevoegd gezag) zijn in dit document de richtlijnen geformuleerd voor het op te stellen MER. De richtlijnen zijn voor een belangrijk deel gebaseerd op de startnotitie, het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage alsmede de in het kader van de ter inzage ligging van de startnotitie ontvangen reacties en adviezen.

Bijlage 1 bevat een lijst van de inspraakreacties en adviezen. Deze zijn samengevat en voorzien van commentaar in bijlage 2.

Gelijktijdig met het uitbrengen van de startnotitie Rijksweg 15, Varsseveld - Enschede, is de startnotitie voor de Noord-oostelijke verbinding ter visie gelegd. Omdat het studiegebied van beide projecten gedeeltelijk samenvalt, heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat besloten beide procedures parallel te laten verlopen. Bij het opstellen van de richtlijnen is rekening gehouden met de relatie tussen beide projecten.

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

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

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

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

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

2.1 Probleemstelling

In het MER dient een probleemstelling te worden uitgewerkt waarbij de mogelijke huidige en toekomstige knelpunten en hun rangorde zo concreet mogelijk worden aangegeven. De rangorde kan gerelateerd worden aan de doelstellingen van Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). Uit de startnotitie valt af te leiden dat het accent in de probleemstelling ligt op de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Verkeersveiligheid

In het MER dient per relevant te onderscheiden wegvak een analyse te worden gegeven van de ongevallen en de oorzaken daarvan. Daarbij dient aandacht te worden geschonken aan:

- . het aantal ongelukken zonder en met letsel en het aantal dodelijke slachtoffers in relatie tot het landelijk gemiddelde;
- . de ernst van de ongevallen;
- . de aard en oorzaak van de ongevallen (bijvoorbeeld kop-staart botsingen bij langzaam rijdend of stilstaand verkeer);
- . de betrokken verkeerssoorten (vrachtverkeer, langzaam (landbouw)verkeer, personenverkeer);
- . de eventuele samenhang met de aard van de weg, het wegbeeld, het weggebruik en het tijdstip (spitsperiode, nachtperiode).

Leefbaarheid

In het MER dient per woonkern de situatie en de doelstellingen te worden weergegeven ten aanzien van:

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

Verkeer en vervoer

Per relevant te onderscheiden deeltraject (wegvak) dient te worden aangegeven wat nu en in het jaar 2010 de intensiteiten zijn in relatie tot de capaciteit, zowel voor de onderhavige verbinding als voor andere wegverbindingen in het studiegebied, die een relevante relatie hebben met de onderhavige rijksweg 15 en/of een van de te onderzoeken alternatieven (bijvoorbeeld de N739 in Beckum). Daartoe dient in het MER een overzicht te worden gegeven van de huidige en op korte termijn te verwachten infrastructuur in de regio (en de rol daarvan).

Verder dient per deeltraject een verkeersanalyse te worden gepresenteerd, waarbij aandacht wordt besteedt aan:

- . herkomst en bestemming van het verkeer;
- . de verplaatsingsmotieven (woon-school/werk verkeer, zakelijk verkeer, sociaal/recreatief verkeer en goederenvervoer);
- . de vervoersmodaliteiten van het personenverkeer (auto, fiets en openbaar vervoer).

Aangegeven moet worden waar en in welke mate op de bestaande verbindingen problemen optreden met betrekking tot de afwikkeling van het goederenverkeer en het personenverkeer (auto, fiets en openbaar vervoer). De criteria voor die waardering dienen te worden gemotiveerd met vermelding aan welk overheidsbeleid ze zijn ontleend. Tevens moet worden ingegaan op de beoogde kwaliteit van de verbindingen. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de verdeling van het vervoer over korte [lokaal, (inter)regionaal] en lange afstand [(inter)nationaal]. Ook moet worden bezien in hoeverre het mogelijk is de thans per auto gemaakte ritten te vervangen door verplaatsingen per openbaar vervoer (met name de Interliner volgens het Interliner-alternatief van de Gelderse Vervoer Maatschappij) of op de fiets.

In de studies per deeltraject dient onder andere aandacht te worden geschonken aan:

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

Indien uit het onderzoek blijkt dat er nog andere lokale situaties zijn die aandacht behoeven dan zullen deze eveneens worden behandeld.

Verkeer- en vervoersprognoses

De uitwerking van de prognoses zal per alternatief of variant moeten aantonen, in hoeverre er veranderingen zullen optreden in de verkeersveiligheid, de leefbaarheid, de bereikbaarheid of in andere opzichten. Zoals hierboven aangegeven dienen de prognoses voor de verkeersontwikkeling gegevens te bevatten over de herkomst en bestemming van het verkeer, de verplaatsingsmotieven en de vervoersmodaliteiten.

Omdat het vrachtverkeer over de weg een bepalende invloed heeft op het woon- en leefmilieu, dient bijzondere aandacht besteed aan de prognoses van de vrachtverkeerintensiteiten, uitsplitst naar etmaalperioden en, indien mogelijk, naar licht en zwaar vrachtverkeer.

De geschatte onzekerheidsmarges van de prognoses dienen kwantitatief worden aangegeven. Bij de beschrijving van de toekomstige situatie wordt aangegeven over welke periode de problemen worden verwacht en op welke aannamen de prognoses zijn gestoeld. Het verdient aanbeveling na te gaan in welke mate de voorgestelde oplossingen ook na deze periode kunnen voldoen aan de gestelde doelen (robuustheidcontrole).

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel worden afgeleid. Daarbij moet ook worden aangegeven, wat de relatie is met de doelstellingen van het SVV-2. Aan de hand van een zo concreet mogelijke doelstelling kan ook het nut en de noodzaak van een nieuwe wegverbinding/verbetering worden bepaald.

2.3 Besluiten

Kort moet worden aangegeven aan welke voorwaarden (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies en dergelijke) de eventueel te treffen maatregelen moeten voldoen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze voorwaarden zijn of worden vastgelegd. Aangegeven moet worden, of er in de omgeving van het plangebied gebieden liggen, die een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, onderdelen van de ecologische hoofdstructuur, gebieden onder de Boswet enzovoorts), en wat hiervan de consequenties zijn voor de ontwikkeling van alternatieven. Tevens zal worden aangegeven welke criteria voor afweging van alternatieven (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid kunnen worden ontleend.

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

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

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

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

Artikel 7.10, lid 3 van de WM:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

Artikel 7.10, lid 4 van de WM:

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

3.1 Alternatieven en varianten

Afbakening van alternatieven en varianten

De oplossingsrichtingen (de alternatieven en varianten) zullen worden beschreven voor zover sprake is van gevolgen voor het milieu. Indien zinvol zullen deelactiviteiten worden onderscheiden. Ook zal aandacht worden besteed aan neven- en vervolgactiviteiten.

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

Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven, welke maatregelen ter verbetering dan wel bescherming van het milieu nodig zijn, dan wel waarom zulke maatregelen onder die omstandigheden niet zinvol zijn. Tot deze maatregelen kunnen in het algemeen worden gerekend mobiliteitsgeleidende maatregelen (milieuschade voorkomende maatregelen), mitigerende maatregelen, en eventueel compenserende maatregelen.

Als preventieve maatregelen dienen te worden overwogen:

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

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval te worden overwogen:

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

Voor de berekening van geluidafschermende voorzieningen als inrichtingsmaatregel is aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder toegestaan.

Compenserende maatregelen dienen pas te worden ingezet voor zover de schade aan het milieu niet kan worden voorkomen of gemitigeerd. Het MER dient verder aan te geven of op grond van het Structuurschema Groene Ruimte compensatiemaatregelen verplicht zijn (bijvoorbeeld bij doorsnijding van delen van de ecologische hoofdstructuur).

3.2 Ontwikkeling van alternatieven en varianten

Beoordeling te bestuderen alternatieven en varianten

In de startnotitie zijn vele tracé-alternatieven opgevoerd, die de initiatiefnemer voornemens is in het MER te beschrijven. Een motivering waarom juist deze alternatieven, met name de nieuwe-weg-alternatieven I, II en III, worden onderzocht, mede in relatie tot de gesignaleerde knelpunten, ontbreekt.

In de te onderzoeken tracé-varianten binnen de alternatieven I en II vallen de ruime boogstralen op die rond de kernen zijn getrokken. Daarbij wordt niet, zoals te doen gebruikelijk, zo veel mogelijk aangesloten bij de bestaande ruimtelijke (infra)structuur. Hieruit kan worden geconcludeerd dat andere reële tracé-varianten ontwikkeld kunnen worden. Een systematische ontwikkeling van alternatieven en varianten is derhalve noodzakelijk.

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

Strategische verkenning

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

gebruikmakend van bestaande infrastructuur). Bij de te beschrijven maatregelen wordt tevens aangegeven welke invloed deze hebben op de kwaliteit van het openbaar vervoer (reistijden, haltes).

Milieukundige en andere randvoorwaarden voor ligging en ontwerp van tracés

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

Verkenning van tracé-alternatieven

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

In de inspraak worden een aantal varianten naar voren gebracht die zinvol zijn te onderzoeken. Het betreft:

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

Autoweg versus autosnelweg

Uitgangspunt voor alle alternatieven is een autoweg. In de startnotitie wordt uitgegaan van een 1x2 -strooks autoweg. In het MER dient deze keuze te worden gemotiveerd en voor wat betreft het veiligheidsaspect te worden afgezet tegen bijvoorbeeld een 2x1- en een 2x2 autoweg.

Een autosnelweg-alternatief is gezien de te verwachten intensiteiten niet aan de orde. Wel is de initiatiefnemer voornemens een tracé-alternatief te ontwikkelen dat voor wat betreft allignement en vormgeving uitgaat van de richtlijnen voor autosnelwegen (de zogenaamde ROA-richtlijnen). In het MER dient gemotiveerd te worden aangegeven wat hiervan de meerwaarde is.

Selectie van alternatieven en varianten

Er zijn veel varianten uit de startnotitie en de inspraak naar voren gekomen en verwacht kan worden dat nog tijdens de studie nieuwe varianten ontwikkeld worden. Om het MER overzichtelijk te houden met relevante informatie voor de besluitvorming is een (voor)selectie van varianten alvorens die al volwaardige bouwstenen uit te werken, gewenst. Daartoe dient in het MER de criteria te worden aangegeven op grond waarvan de initiatiefnemer op enig moment de

(voor)selectie heeft gemaakt. De (selectie)criteria kunnen ontleend worden aan de doelstelling van het voornemen.

Bundeling met de Noord-oostelijke spoorwegverbinding

Het bundelen met een van de alternatieve tracés van de mogelijke Noord-oostelijke spoorwegverbinding kan onderdeel uitmaken van de systematisch ontwikkeling van alternatieven (zie § 3.2). Daarin is bundeling echter de uitkomst van een systematische analyse en geen uitgangspunt.

3.3 Nul- en nulplusalternatieven

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

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

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

Deze voorstellen dienen als bouwstenen in de studie te worden betrokken.

3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Per alternatief moeten de meest milieuvriendelijke bouwstenen worden ontwikkeld op het niveau van ligging, inrichting (geluidschermen, tunnels en dergelijke) en mitigerende en compenserende maatregelen. Op deze wijze wordt voor ieder alternatief een meest milieuvriendelijke variant samengesteld. Door vergelijking van deze meest milieuvriendelijke varianten kan het mma voor het gehele voornemen worden gevonden.

In de startnotitie wordt aangegeven dat indien gewenst twee mma's worden ontwikkeld; een mma uit het oogpunt van woon- en leefmilieu en één vanuit natuur en landschap. Daarbij moet echter wel - vanuit het ene oogpunt gereedeneerd - alle mogelijke milieuvriendelijke maatregelen voor wat betreft het andere oogpunt in beschouwing worden genomen. Bovendien mag niet voorbij worden gegaan aan het belang van natuur en landschap voor een leefbare omgeving van de mens.

4 Bestaande toestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten

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

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

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

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

4.1 Algemeen

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

Studiegebied

Het studiegebied (invloedsgebied) omvat het tracé van de aan te leggen weg/wegen (inpassingsgebied) en de omgeving waarin effecten kunnen optreden. Per milieu-aspect (lucht, bodem, water, et cetera) kan de omvang van het studiegebied verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven.

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

Referentiejaar

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

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

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten voor deze milieu-aspecten.

4.2 Bodem en water

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

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

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

4.3 Geluid en trillingen

De belangrijkste informatie over de bestaande geluidssituatie en de autonome ontwikkeling betreft:

- . de huidige en te verwachten autonome ontwikkeling van de geluidsbelasting als gevolg van de relevante bronnen (weg-, rail-, vlieg- en scheepvaartverkeer, industrie, gemotoriseerde recreatie et cetera) waaronder expliciet aangegeven geluidsaneringsituaties;
- . het aantal gehinderden volgens dosis-effectrelaties van VROM in verschillende hinderklassen; als deze aantallen bij de vergelijking van alternatieven geen duidelijke conclusies kunnen verschaffen, dan kan gebruikt worden gemaakt van een aggregatiemethode als de populatiehinderindex (PHI);

- . bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, bejaardenoorden en woon-, natuur-, stilte-, relatieve stille- en recreatiegebieden);
- . indien mogelijk trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het huidige verkeer of andere relevante bronnen.

De belangrijke effecten met betrekking tot geluidhinder zijn:

- . akoestisch ruimtebeslag relatief stille gebieden in het buitengebied (in ha. groter dan het bestaande referentieniveau geluid, indien dit lager is dan 50 dB(A));
- . het akoestisch invloedsgebied groter dan 50 dB(A);
- . het aantal geluidbelaste woningen (aantal vanaf 50 dB(A), per categorie van 5 dB(A));
- . het aantal gehinderden en ernstig gehinderden vanaf 50 dB(A) in aantallen;
- . aantasting stiltegebieden (en potentiële stiltegebieden), boven de 40 dB(A) in ha.
- . trillingshinder (aantal woningen en trillinggevoelige bebouwing binnen ca. 50 meter van de weg, met inschatting van het schaderisico);
- . effecten van de aanleg met betrekking tot geluid en trillingen.

Geluidcontouren dienen op kaart te worden weergegeven, waarbij tevens de geluidgevoelige bestemmingen en de begrenzing van (potentiële) stiltegebieden worden weergegeven.

Voor zover zinvol en methodisch mogelijk moeten tevens cumulatieve effecten in de beoordeling worden betrokken. In het bijzonder wordt aandacht gevraagd voor de cumulatie van geluidbelasting van weg - en spoorweglawaai bij een gebundeld alternatief. Deze wordt weergegeven in termen van Milieukwaliteitsmaat (MKM) en een beoordeling in kwalitatieve zin over de relatieve betekenis van de twee bronnen voor de milieukwaliteit, in relatie met het referentieniveau van het omgevingsgeluid.

Indien hiertoe aanleiding bestaat kan worden opgenomen:

geluid- en trillingseffecten tijdens de aanlegfase (heien, transport voor aan-en afvoer van materiaal, tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen). Het cumulatieve effect hiervan kan kwalitatief beschreven worden. Extra aandacht dient gegeven te worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in de nachtperioden.

Bij de akoestische berekeningen moet zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de werkelijk te verwachten veranderingen in de verkeerssamenstelling en de verdeling van voertuigbewegingen over de seizoenen, over het etmaal en over de week.

Voor de berekening van geluidafschermende voorzieningen mag aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder worden toegepast (*inrichtingskeuze*). In ieder geval zal de situatie zonder toepassing van artikel 103 berekend moeten worden. Bij de bepaling van het aantal (al dan niet ernstig) gehinderden en akoestisch ruimtebeslag (dus de *tracékeuze*) mag geen rekening gehouden worden met aftrek ingevolge artikel 103.

4.4 Lucht

Gezien de bestaande en te verwachten intensiteiten kan de beschrijving van de effecten op de lucht zich beperken tot de huidige en te verwachten luchtkwaliteit op leefniveau (inclusief stank) aan de hand van de volgende stoffen: CO, CO₂, NO₂, SO₂, benzeen, benzo(a)pyreen, zwarte rook (roet), fijn stof binnen de bebouwde kommen.

Aangegeven dient te worden de gebieden met een verblijfsfunctie waar luchtkwaliteitsnormen (grens- en richtwaarden) worden overschreden.

4.5 Externe veiligheid

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

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

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

4.6 Woon en leefmilieu

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

4.7 Landschap en cultuurhistorie

Het gaat hierbij om de ruimtelijke structuren en patronen en de landschapstypen en de cultuurhistorisch (inclusief archeologisch) belangrijke objecten.

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

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

4.8 Flora en fauna

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

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

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

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

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

5 Vergelijking van de alternatieven

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

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

De milieu-effecten van de alternatieven/varianten moeten worden vergeleken met de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarin. Dit kan gebeuren door middel van een vergelijkend overzicht met daarin opgenomen de milieugevolgen (samengevoegd in groepen aspecten), inclusief een overzicht van de normen en de (interim)grens-, richt- en streefwaarden van het milieubeleid. Aanbevolen wordt om voorzover mogelijk voor dit project een regionale vertaling te hanteren of op te stellen van landelijke (en eventuele provinciale) normen en streefwaarden. In het MER dient de totstandkoming van deze 'projectspecifieke normen/streefwaarden' inzichtelijk te worden gemaakt dan wel dat inzichtelijk wordt gemaakt/aangetoond waarom dit niet mogelijk is. Daarmee kan duidelijk worden gemaakt hoe de effecten van dit project zich verhouden tot landelijke doelstellingen. Indien bij één of meer alternatieven de normen, streefwaarden, et cetera niet gehaald worden dient hierover een beschouwing te worden gegeven.

Met name van belang is aan te geven de mate waarin de doelstellingen ten aanzien van leefbaarheid en bereikbaarheid bij elk van de alternatieven kunnen worden verwezenlijkt, alsook een beschouwing van de positieve en negatieve gevolgen ten aanzien van het milieu van ieder alternatief.

Voorts kan een voorkeursvolgorde van de alternatieven per groep milieu-aspecten worden gepresenteerd (waarbij afweging van ongelijksoortige milieu-aspecten dient te worden vermeden).

6 Leemten in kennis, evaluatie achteraf

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

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

Artikel 7.39 van de WM:

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

In het MER moet worden aangegeven welke van de gevraagde informatie niet kan worden geleverd en waardoor dit wordt veroorzaakt. Redenen hiervoor kunnen onder andere zijn:

- . onzekerheden en/of onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in de gebruikte invoergegevens (bijvoorbeeld van inventarisaties en karteringen);
- . andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden over milieugevolgen op korte en langere termijn;
- . gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden.

Aangegeven moet worden, welk belang de leemten in kennis hebben voor de besluitvorming. Informatie die voor de besluitvorming essentieel zal zijn, kan niet onder leemten in kennis worden aangegeven, maar dient met prioriteit te worden geïdentificeerd en in het MER opgenomen.

Te zijner tijd wordt een evaluatieprogramma opgesteld teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken. Dit evaluatieprogramma houdt rechtstreeks verband met de taak om de effecten op het milieu te volgen en te kunnen voorzien in aanvullende en mitigerende maatregelen.

Aangezien er een sterke koppeling bestaat tussen de in het MER gepresenteerde informatie en het op te stellen evaluatieprogramma, verdient het aanbeveling dat in het MER reeds een aanzet voor een dergelijk evaluatieprogramma wordt gegeven. Daarbij kan worden gedacht aan een evaluatie van de verkeersprognoses door het periodiek meten van de verkeersintensiteiten.

7 Vorm en presentatie van het MER

Het MER moet de probleemstelling, het doel en de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschouwde alternatieven duidelijk en zo objectief mogelijk behandelen, dit ten behoeve van de besluitvorming en om de betreffende milieu-aspecten begrijpelijk te maken voor alle betrokkenen. In het MER moet worden ingegaan op de bij de betrokkenen levende vragen omtrent het voornemen.

Aan wordt bevolen om:

- . het MER beknopt te houden;
- . eventuele afwijkingen van de richtlijnen te motiveren;
- . achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes onderbouwen) niet in het MER zelf te vermelden, maar in bijlagen op te nemen;
- . een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst in het MER op te nemen.

Verder gelden voor de presentatie van het MER de volgende aandachtspunten:

- . Het is wenselijk de omvang van het MER te beperken en toe te spitsen op de informatie die direct relevant is voor het te nemen besluit. Achtergrondinformatie en toelichtingen kunnen in bijlagen bij de nota worden opgenomen.
- . De keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling, moeten duidelijk naar voren worden gebracht. Als wordt afgeweken van de richtlijnen, moet dat worden gemotiveerd.
- . Waar mogelijk zal gebruik moeten worden gemaakt van grafische presentatietechnieken (kaarten, (lucht- en/of montage-)foto's, figuren, diagrammen). Daarbij moet op legenda en op consistentie in lay-out en schaalgrootte worden gelet.
- . Waar kwantitatieve informatie wordt gepresenteerd, verdient het aanbeveling om - eventueel (ook) grafisch - de spreiding weer te geven; dit kan een beter inzicht verschaffen dan wanneer alleen gemiddelden worden gepresenteerd.
- . De samenvatting dient te zijn afgestemd op de inhoud van het MER.
- . Geografische namen en plaatsaanduidingen moeten duidelijk op een kaartbijlage van voldoende detail worden aangegeven.

8 Samenvatting van het MER

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

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

De samenvatting van het MER dient aan het bevoegd gezag en aan een zo breed mogelijk publiek voldoende inzicht te geven om de in het MER beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en alternatieven te kunnen beoordelen.

De samenvatting zal kort en overzichtelijk de kern van de belangrijkste onderdelen van het MER moeten weergeven. Centraal onderdeel van de samenvatting moet zijn een vergelijkende beoordeling van de milieu-effecten van de beschouwde alternatieven (inclusief het nulalternatief) tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid. Voor de onderlinge vergelijking van de alternatieven kan gebruik worden gemaakt van tabellen, figuren, kaarten en ingreep-effect-matrices. De informatie moet zoveel mogelijk kwantitatief worden gepresenteerd.

De samenvatting van het MER dient de belangrijkste elementen van het rapport te presenteren:

- . de doelstellingen van het voornemen en de relatieve prioriteitstelling van deze doelstellingen;
- . de besluitvorming waarvoor het MER dient;
- . de motieven voor de afbakening van de beschouwde alternatieven, waaronder het zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief;
- . een beknopte beschrijving van de verschillende alternatieven;
- . beschrijving van de Ausgangssituatie van het milieu;
- . beschrijving van de voorspelde effecten van de verschillende alternatieven;
- . de leemten in kennis over de milieu-effecten van de verschillende alternatieven.

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven mede tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid.

De samenvatting dient voor een algemeen publiek als een zelfstandig stuk leesbaar en begrijpelijk te zijn en een goede afspiegeling te vormen van de inhoud van het MER.

BIJLAGE 1

Lijst van inspraakreacties en adviezen RW15

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

Lijst van inspraakreacties en adviezen RW15/NOV

- | | | | |
|-----|---|-----|---|
| 21 | Fam. H. Kleinsman, Rietmolen | 111 | Bewoners Buurtschap Boekelerhoek (46 handtekeningen), Enschede |
| 22 | F. Carol, Hengelo | 113 | mw C.F. Cromhoff-van Heek, Deurningen |
| 26 | Recreatieschap Achterhoek Liemers, Hummelo | 114 | B.G. Cromhoff, Deurningen |
| 27 | Samenwerkend Openbaar Vervoer Gelderland (SOVG), Arnhem | 123 | Gemeenschap Rietmolen, Rietmolen |
| 28 | IVN Vereniging voor Natuur- en Milieu-educatie, Afdeling Losser, Losser | 129 | Stichting Dorpsraad Boekelo, Enschede |
| 34 | DGW&T Vastgoedbeheer en Ingenieursdiensten, Directie Noord-Oost Nederland, Meppel | 141 | I.M. Henning en mw A. Henning-de Koning, Zutphen |
| 35 | NV Nederlandse Gasunie, Groningen | 144 | Buurtkring Usselo, Enschede |
| 38 | J.C. van den End, Ellecom | 150 | mw F. ter Kuile-van Heek, Boekelo |
| 40 | GIBO Adviesgroep Juridische Zaken (inzake Fam. J.G.M. Lucassen), Zevenaar | 151 | Heidemij Advies BV (inzake Lankheet BV), Den Bosch |
| 42 | Naam bekend bij Inspraakpunt, Haaksbergen | 154 | J.A. ten Beitel, Rietmolen |
| 47 | mw A. van Dongen, Drempt | 172 | Gemeente Borne, Borne |
| 50 | Gemeente Borculo, Borculo | 173 | Provincies Overijssel en Gelderland, Zwolle |
| 52 | Comité Dieren Zuid, Dieren | 176 | A.R. Groot Wassink, Heelweg |
| 53 | Vereniging tot Behoud van Molens in Nederland 'De Hollandsche Molen', Amsterdam | 180 | Buurtschappen Stemlanden en Molenveld (13 handtekeningen), Enschede |
| 63 | C. Boer, Maartensdijk | 182 | Gemeente Neede, Neede |
| 64 | J. van der Veen, Delft | 187 | Gemeente Ambt Delden, Bentelo |
| 66 | Fam. L.J.M. de Witte en mw J.B. de Witte-Geelink, Rietmolen | 189 | Gemeente Hengelo, Hengelo |
| 67 | Maatschap Te Brake-Tijdhof, Rietmolen | 194 | Stichting Museum Buurtspoorweg, Haaksbergen |
| 68 | J.A.A. ter Haar (mede namens mw J. ter Haar-van Asperen, Enschede), Utrecht | 209 | Belanghebbende Enschedese Landgoedeigenaren (18 handtekeningen), Enschede |
| 70 | R.J. Gaymans en J.B. van Heek, Enschede | 210 | H. Smit, Groenlo |
| 74 | Stichting Edwina van Heek, Enschede | 233 | ir F.C. d' Audretsch, Enschede |
| 75 | J. Buitenhuis en mw C.H. Buitenhuis-Booy, Heelweg | 238 | J.H. Langerak, Rheden |
| 79 | Landinrichtingscommissie, Zwolle | 257 | A.J. Bijkerk, Enschede |
| 86 | ir T.W.H. Fockens (36 handtekeningen), Rietmolen | 258 | ing. J.G.M. en G.A. Olthof, Neede |
| 91 | J. Jordaen, Enschede | 259 | Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Dienst Landinrichting en Beheer Landbouwgronden in de Provincie Gelderland, Arnhem |
| 108 | Nederlandse Mycologische Vereniging, Wijchen | 268 | Vereniging Das & Boom, Beek-Ubbergen |
| | | 273 | M.C.M. Leferink, Boekelo |
| | | 275 | Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Centraal-Gelderland, Arnhem |
| | | 277 | Twentse Werkgroep Natuurbehoud, Enschede |
| | | 286 | Stichting Twickel, Delden |

- 290 Platform Verkeer en Vervoer Overijssel, Zwolle
- 293 Gemeente Lichtenvoorde, Lichtenvoorde
- 294 Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN), Nijmegen
- 296 Gemeente Enschede, Enschede
- 297 Gemeente Duiven, Duiven
- 299 Gemeente Wisch, Varsseveld
- 300 Stichting Vrienden van de Gelderse Molen, Arnhem
- 301 Gelders Platform Verkeer en Vervoer, Arnhem
- 307 J. Meijer, Boekelo
- 308 IVN Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, Afdeling Markelo, Markelo
- 310 Bewoners Leugemorsweg/Stokkersweg, Eibergen
- 311 LTO, Afdeling Haaksbergen, Haaksbergen
- 312 M. Beekhuizen RA, Haaksbergen
- 313 H.H. Rotman, Markelo
- 316 Stichting Twenteroute PLUS, Eibergen
- 319 Comité Noordelijke Aftakking Betuweroute Zutphen, Zutphen
- 320 Vereniging Vrienden van Twickel, Goor
- 325 M.D.R.A. van Helsdingen, Zutphen
- 332 W.A.S. ter Kuile, Boekelo
- 335 B.A. Veldkamp, Harreveld
- 340 G. Lenderink, Rietmolen
- 341 H.J.G. Holtkamp, Enschede
- 350 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB), Amersfoort
- 351 Regio Twente, Enschede
- 353 Werkgroep Leefbaar Olden Eibergen, Eibergen
- 355 M.J.M. te Poele, Lichtenvoorde
- 369 J.H. te Grootenhuis, Varsseveld
- 374 Milieuraad Haaksbergen, Haaksbergen
- 376 Gelderse Milieufederatie (mede namens Natuur en Milieu Overijssel, Geldersch Landschap, Overijssels Landschap en Natuurmonumenten Inspecties Gelderland en Overijssel), Arnhem
- 382 ir G.J. ter Kuile, Boekelo
- 383 IVN Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, Afdeling Groenlo, Eibergen, - Neede, Eibergen
- 384 Haarlo's Belang, Haarlo
- 385 J.E. Hanterink, Oldenzaal
- 400 Boekelose Ondernemers Vereniging (BOV), Boekelo
- 407 Fam. P. Roosendaal, Varsseveld
- 409 P.K.T. Lenos, Boekelo
- 413 Fam. J.W. en A.A. te Fruchte, Beltrum
- 414 M.G.J. Witbreuk en S.B.M. ten Thije o.g. Boonkkamp, Boekelo
- 433 mw E. Weernink-Gröniger, Rietmolen
- 434 mw C.C. Wagenaar-van den Nieuwenhof, Nieuw-Dijk
- 435 ir A.J.W. Voorthuis, Hengelo
- 439 Stichting De Overijsselse Molen, Holten
- 441 Gemeente Warnsveld, Warnsveld
- 442 Gemeente Didam, Didam
- 443 Landbouwfederatie Lichtenvoorde, Vragender
- 444 dr H.E. van der Aa, Boekelo
- 445 Groessen In Protest (GRIP; 209 handtekeningen), Groessen
- 448 A. Brummelhuis, Oldenzaal
- 451 Gemeente Zevenaar, Zevenaar
- 452 Stichting Museum Het Schildersvak, Enschede
- 453 LTO MidOost/Landbouwmaatschappij ZMO, Deventer
- 454 R. Stevens, Doesburg
- 457 W.G. Jansen, Enschede
- 458 C. van Dijk, Oosterbeek
- 460 Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist
- 461 Fam. W. Waanders, Haaksbergen
- 463 H.W.P. Quartero PhD, Enschede
- 472 F. Brouwers en A.J.T. Schennink, Velp
- 473 J.C. Liefertink, Eibergen
- 527 J.B. ten Hag, Haaksbergen
- 595 M.J.A.M. van Spanjen, Nieuw-Dijk
- 603 Actie Bewoners Tracégebied RW15 Varsseveld-Enschede (57 eensluitende reacties), Enschede/Haaksbergen/Rietmolen
- 604 Fam. W. Pulle, Rietmolen
- 605 G.L. Egberink, Boekelo
- 606 J.A. Egberink, Enschede
- 633 Actie Vereniging Heelwegs Belang (88 respectievelijk 89 handtekeningen), Heelweg

- 635 Actie Bewoners Doesburg/Angerlo (31
eensluitende reacties), Does-
burg/Angerlo
- 636 D. Oskamp, Doesburg
- 640 A.F., G.A. en J.G. 't Hoen, Haaksber-
gen
- 643 Gemeente Haaksbergen, Haaksbergen
- 646 prof. dr A.D.F. Addink, Leiden
- 652 Staatstoezicht op de Volksgezondheid,
Inspecties van de volksgezondheid voor
de hygiëne van het milieu voor Gelder-
land en Overijssel, Arnhem en Zwolle

BIJLAGE 2

Inspraakrapport Startnotitie Rijksweg 15

Samenvatting van de inspraakreacties en adviezen en de reactie daarop van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Inhoudsopgave

1 Inleiding	1
1.1 Algemeen	1
1.2 Inspraakprocedure	2
1.3 Verwerking inspraakreacties	2
1.4 Indeling van de reacties in rubrieken	4
1.5 Leeswijzer	5
2 Inspraakreacties	6
2.1 Probleemverkenning en doel	6
<u>2.1.1 Probleemverkenning</u>	6
<u>2.1.2 Doel</u>	7
<u>2.1.3 Uitgangspunten</u>	8
2.2 Alternatieven	10
<u>2.2.1 Algemeen</u>	10
<u>2.2.2 Beschrijving van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief</u>	11
<u>2.2.3 Nieuwe alternatieven</u>	11
<u>2.2.4 Voorkeurs alternatieven</u>	13
<u>2.2.5 Bezwaar tegen alternatieven</u>	14
2.3 Effecten	15
<u>2.3.1 Verkeer en vervoer</u>	15
<u>2.3.2 Ruimtelijke ordening en economie</u>	16
<u>2.3.3 Natuur, landschap en woon- en leefmilieu</u>	17
<u>2.3.4 Landbouw en recreatie</u>	18
2.4 Procedure	20
<u>2.4.1 De algemene procedure</u>	20
<u>2.4.2 Procedure omtrent de Startnotitie</u>	21
<u>2.4.3 Bestuurlijke Begeleidingsgroep</u>	22
<u>2.4.4 Schadevergoedingen</u>	22
2.5 Vorm en presentatie	24
<u>2.5.1 Ontbreken van informatie</u>	24
3 Vervolg van de procedure	25
3.1 Algemeen	25
3.2 Inspraakreacties Startnotitie	25
3.3 Tracéwetprocedure-milieu-effectrapportage (m.e.r)	25
Literatuur	27
Verklarende Woordenlijst	28
Bijlage I: Overzichtslijst namen van insprekers met bijbehorende vraag- en antwoordnummers	30
Indeling vraag- en antwoordnummers in rubrieken en categorieën en verwijzing naar bladzijdenummers in het rapport (uitklapvel)	34

1 Inleiding

1.1 Algemeen

In het kader van de Tracéwet-procedure en milieu-effectrapportage (m.e.r.) voor Rijksweg 15, trajectgedeelte Varsseveld-Enschede (navolgend te noemen: RW15), is op 15 april 1996 door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu de Startnotitie Rijksweg 15 Varsseveld-Enschede ter visie gelegd.

In de periode van 15 april tot 10 juni heeft een ieder de mogelijkheid gehad te reageren op de Startnotitie.

Het voorliggende rapport bevat een overzicht van de binnengekomen inspraakreacties en de daarbij geformuleerde antwoorden. De inspraakreacties zijn gebruikt voor het opstellen van het advies voor de richtlijnen door de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Dit advies en de inspraakreacties hebben de basis gevormd voor de Richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) RW15. De Richtlijnen zijn opgesteld door de Minister van V&W en de Minister van VROM. De milieu-effecten zullen geïntegreerd worden afgewogen in de Trajectnota/MER RW15.

Tegelijk met het verschijnen van de Startnotitie Rijksweg 15 is de Startnotitie Noord-oostelijke verbinding uitgebracht. Beide projecten doorlopen dezelfde procedure en deze wordt parallel (tegelijktijd) gevolgd.

1.2 Inspraakprocedure

De inspraaktermijn voor deze fase van de studie naar RW15 bedraagt formeel 4 weken (vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht). Gezien de omvang van het project was een langere inspraaktermijn wenselijk. Daarom is de inspraaktermijn verlengd tot 8 weken.

Tijdens de inspraakperiode van de Startnotitie RW15, zijn twee informatie-avonden georganiseerd in het studiegebied. Op deze avonden is aan belangstellenden zoveel mogelijk informatie gepresenteerd over de te volgen procedure en inhoud van de Startnotitie.

De ligging van de tracé-alternatieven is in de Startnotitie weergegeven door middel van bandbreedtes van 150-1000 meter die zijn geprojecteerd op een globale topografische ondergrond (schaal 1:50.000) van het totale inpassingsgebied. Op de informatie-avonden zijn de bandbreedtes gepresenteerd op een meer gedetailleerde topografische ondergrond (1:10.000). Hierdoor zijn alle belangstellenden in de gelegenheid gesteld een beeld te krijgen van de exacte ligging van de bandbreedtes voor de tracé-alternatieven.

Na een presentatie van de projecten RW15 en Noord-oostelijke verbinding door Rijkswaterstaat en Railinfrabeheer was er gelegenheid om vragen te stellen.

De volgende twee informatie-avonden zijn georganiseerd:

- Beckum 21 mei 1996;
- Groenlo 23 mei 1996.

In het totaal zijn er ca 630 personen geweest op de twee informatie-avonden.

1.3 Verwerking inspraakreacties

Alle schriftelijke reacties en meningen zijn gestuurd naar het centraal inspraakpunt in Den Haag. Er werden 655 brieven ontvangen waarin soms reacties zijn gegeven op meerdere onderwerpen. In totaal zijn er 441 reacties op de Startnotitie RW15 binnengekomen en verwerkt in dit rapport.

De brieven zijn op het inspraakpunt voorzien van een nummer, de insprekers hebben een ontvangstbevestiging (met dit nummer) ontvangen.

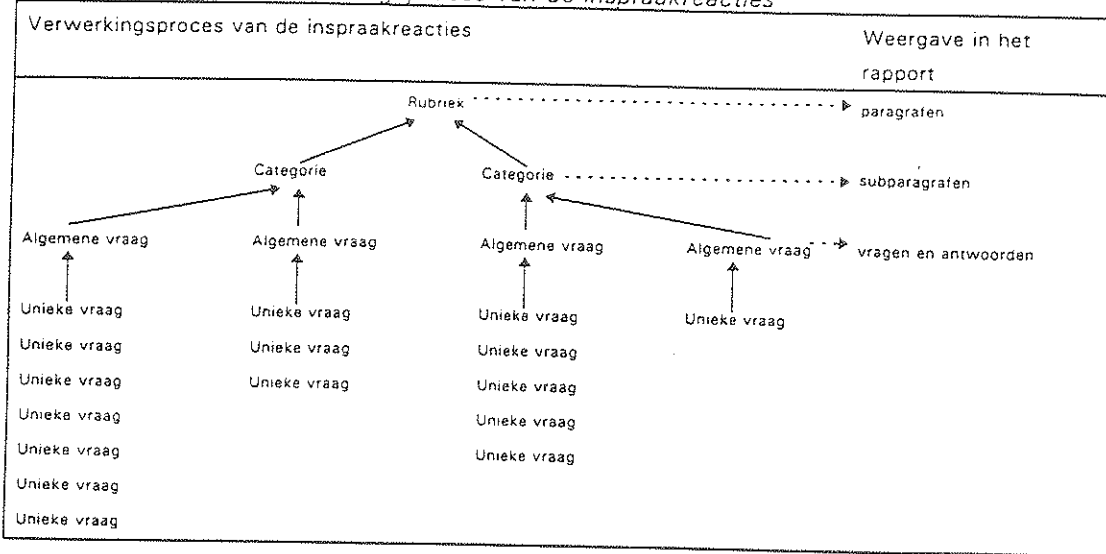
De wijze waarop de inspraakreacties zijn verwerkt weergegeven in schema 1 en 2. In schema 1 is het verwerkingsproces in algemene zin weergegeven. Schema 2 bevat een voorbeeld van de verwerking van een deel van de reacties die gaan over de effecten geluid en trillingen en natuur en landschap.

Alle afzonderlijke, individuele vragen die over hetzelfde onderwerp gaan zijn samengevat tot "algemene" vragen. Deze "algemene" vragen zijn een samenvatting van de reacties van insprekers. Het rubriceren en categoriseren van de unieke reacties leidt tot een zekere beperking van alle nuances in de vragen.

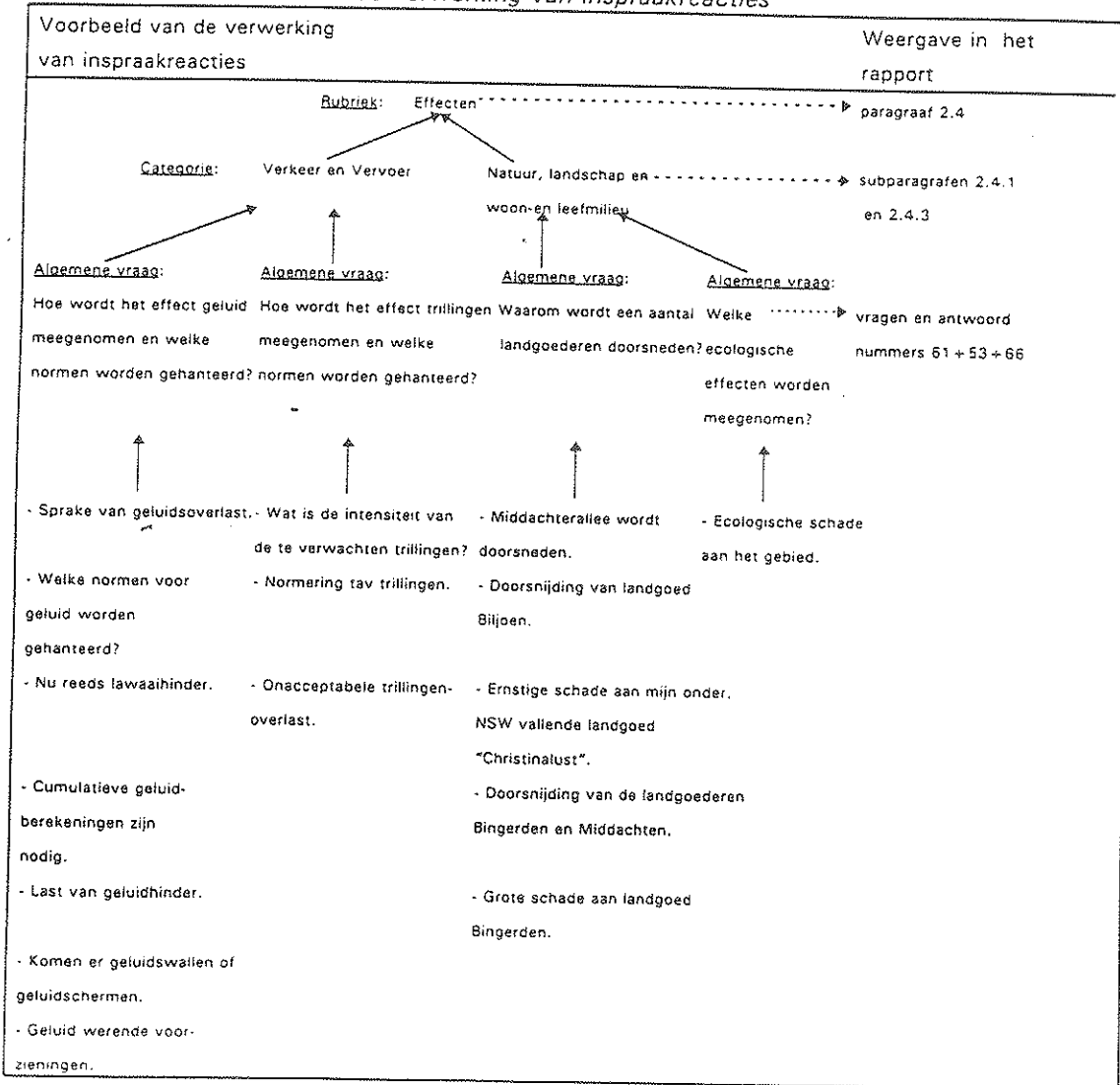
Als tweede stap zijn de algemene vragen ingedeeld in categorieën. Een categorie bevat steeds zoveel mogelijk soortgelijke algemene vragen.

De categorieën zijn vervolgens gebundeld tot rubrieken die overeenkomen met de hoofdstukindeling van de Startnotitie.

Schema 1: Verwerkingsproces van de inspraakreacties



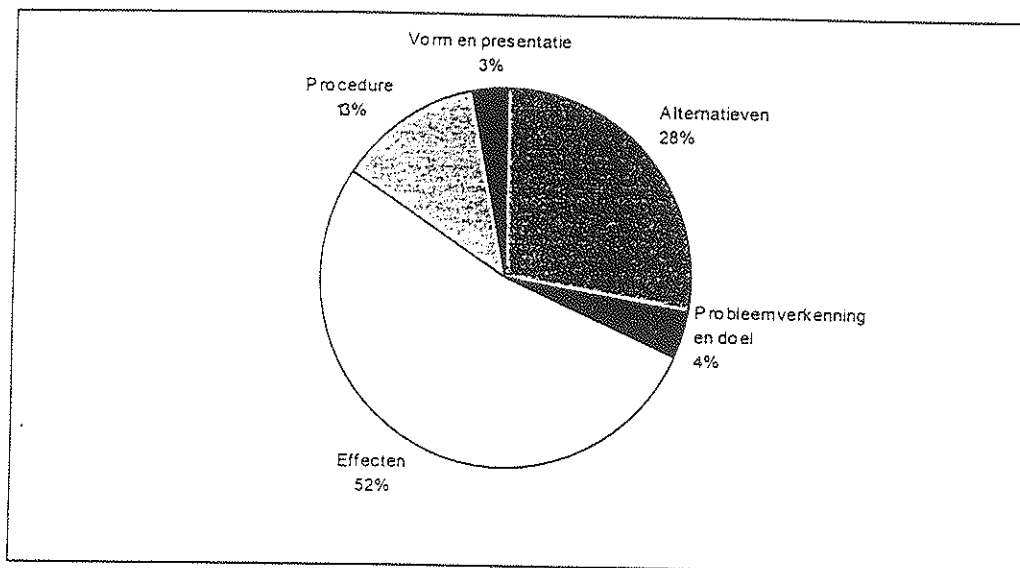
Schema 2: Voorbeeld van de verwerking van inspraakreacties



1.4 Indeling van de reacties in rubrieken

In figuur 1 is de procentuele verdeling van de reacties over de rubrieken weergegeven.

Hieronder volgt een korte toelichting op de verschillende rubrieken.



figuur 1: overzicht van de verdeling van de inspraakreacties

Probleemverkenning en doel

De rubriek Probleemverkenning en doel bevat in totaal 4% van de binnengekomen vragen. Het merendeel van de reacties binnen deze rubriek gaat in op de gehanteerde uitgangspunten van de Trajectnota/MER.

Alternatieven

De rubriek Alternatieven bevat in totaal 28% van de binnengekomen vragen. Door de meeste insprekers binnen deze rubriek worden nieuwe varianten of alternatieven voorgesteld (12% van het totale aantal reacties). Ook wordt in een aantal reacties een voorkeur of bezwaar uitgesproken voor of tegen het uiteindelijk te kiezen alternatief.

Effecten

Van de binnengekomen reacties gaat 52% over de effecten die RW15 kan veroorzaken (zie figuur 1). Het merendeel van deze reacties gaat over de effecten op het gebied van woon- en leefmilieu en natuur en landschap. In mindere mate worden daarnaast ook vragen gesteld met betrekking tot effecten op ruimtelijke ordening en economie (7% van het totale aantal reacties), verkeer en vervoer (2%) en landbouw en recreatie (5%).

Procedure

De rubriek Procedure (13%) bevat vooral vragen/opmerkingen die betrekking hebben op de algemene procedure en dan met name (de relatie van RW15 met) de Noord-oostelijke verbinding.

Vorm en presentatie

De rubriek Vorm en presentatie (3%) bevat met name reacties over het ontbreken van informatie op de kaart van de Startnotitie.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de (algemene) vragen beantwoord die uit de inspraak naar voren zijn gekomen.

In hoofdstuk 3 is het vervolg van de procedure beschreven.

In bijlage I is een lijst opgenomen met de namen van de insprekers en de uitleg hoe aan de hand van deze lijst de antwoorden op deze inspraakreacties kunnen worden gevonden.

Achterin het rapport is een uitklapvel opgenomen waarop een overzicht wordt gegeven van de bladzijden waarop de vragen in het rapport zijn terug te vinden.

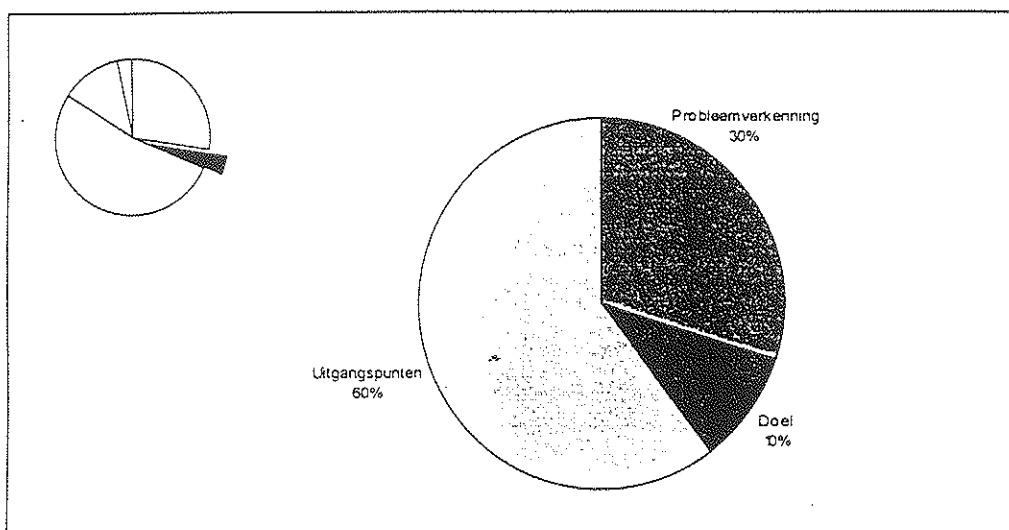
Op pagina 28 is een verklarende woordenlijst opgenomen.

2 Inspraakreacties

2.1 Probleemverkenning en doel

In deze paragraaf worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de rubriek probleemverkenning en doel.

In figuur 2 geeft de kleine taartverdeling het totaal van alle reacties weer (deze verdeling is dus identiek aan die in figuur 1), met daarin de gekleurde taartpunt als de rubriek "Probleemverkenning en doel". Deze kleine taartverdeling wordt in iedere paragraaf herhaald, zodat naast de verdeling van de reacties binnen een rubriek, tevens het beeld aanwezig is van het aandeel in het totale aantal reacties.



figuur 2: verdeling van de reacties in de rubriek Probleemverkenning en doel

In deze rubriek zijn de ingekomen reacties verdeeld over drie onderwerpen. De vragen en opmerkingen gaan met name over de onderbouwing van nut en noodzaak van het voornemen en over de gehanteerde uitgangspunten in de Startnotitie.

2.1.1 Probleemverkenning

Binnen deze categorie is het merendeel van de insprekers van mening dat de noodzaak van het voornemen in de Startnotitie onvoldoende is aangetoond. In een aantal reacties wordt gesteld dat het verschijnen van de Startnotitie een goede zaak is.

1 *De noodzaak van het voornemen is in de Startnotitie onvoldoende aangetoond.*

De probleemverkenning in de Startnotitie richt zich met name op de aspecten leefbaarheid en bereikbaarheid. De probleemverkenning in de Startnotitie is inderdaad nog summier. Echter, ook de beschikbare hoeveelheid informatie is nog beperkt. Een verdergaande probleeminventarisatie zal plaatsvinden in de komende fase. Dan zal ook de noodzaak van een eventueel nieuwe verbinding verder worden onderzocht. Genoemde analyse kan ertoe leiden dat bepaalde alternatieven verdwijnen, maar ook dat nieuwe alternatieven worden toegevoegd.

2 *De prognoses dienen beter onderbouwd te worden.*

De prognoses in de Startnotitie gaan uit van het "geslaagd SVV-beleid" (dat wil zeggen maatregelen op het gebied van bijvoorbeeld carpoolen, openbaar vervoer en prijsbeleid worden volledig geïmplementeerd en sorteren het beoogde effect) en van vastgestelde plannen op het gebied van wonen en werken. In de Trajectstudie zullen de effecten van de verschillende alternatieven en de huidige studieprojecten op de vervoeromvang in beeld gebracht worden.

3 *Het verschijnen van de Startnotitie is een goede zaak.*

De ondersteuning van het initiatief om de Tracéwetprocedure op te starten wordt beschouwd als een stimulans om op de ingeslagen weg door te gaan.

2.1.2 Doel

In deze categorie zijn reacties gekomen waarin gesteld wordt dat de oplossing van de verkeersproblemen moet worden gezocht via alternatief vervoer. Ook hebben reacties betrekking op het doel dat wordt gediend met de aanleg of verbetering van RW15.

4 *Oplossen van verkeersproblemen moet via alternatief vervoer (water, spoor, fiets of openbaar vervoer).*

Conform het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII) is het streven erop gericht alternatief vervoer via spoor en water te bevorderen teneinde de groei van het wegvervoer af te remmen.

Voor wat betreft het vervoer over het water en spoor valt op te merken dat uit onderzoek is gebleken, dat er niet of nauwelijks een vervoerkundige samenhang is tussen dit vervoer enerzijds (in dit geval de IJssel, het Twenthekanaal, eventueel het Twenthe-Mittellandkanaal en de Noord-oostelijke verbinding) en het wegvervoer over de RW15 anderzijds.

Het bevorderen van de fiets en het openbaar vervoer maakt deel uit van de Trajectstudie.

5 *Welk doel wordt gehaald bij de aanleg of verbetering van RW15?*

Het doel is mogelijke knelpunten op de bestaande verbinding weg te nemen/te verzachten.

2.1.3 Uitgangspunten

In het merendeel van de reacties wordt gevraagd naar de uitgangspunten die worden gehanteerd bij de studie. Daarnaast hebben opmerkingen betrekking op de huidige intensiteiten op RW15 en op het goederenvervoer.

6 Welke uitgangspunten zijn gehanteerd voor het RW15-project?

Voor het project RW15 zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

A Studiegebied

De Trajectstudie zal alleen betrekking hebben op RW15 Varsseveld-Enschede en op andere wegen in het studiegebied voor zover er een vervoerkundige samenhang bestaat met RW15.

B Ontwerp

Het is de bedoeling om in het ontwerp van de autoweg ook de gevolgen van een mogelijke uitbouw tot autosnelweg op langere termijn in beeld te brengen.

C Planhorizon

De effecten van de alternatieven worden conform de tijdshorizon van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII), het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP2), het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en diverse regionale en lokale ruimtelijke plannen beschreven voor het jaar 2010. Verder wordt er een doorkijk gegeven naar de periode 2010-2015.

D Geluid

Voor een aanpassing van de bestaande weg gelden niet dezelfde geluidsnormen als voor de aanleg van een nieuwe weg.

In het eerste geval geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A). In geval van een nieuwe weg is de voorkeursgrenswaarde 50 dB(A).

Dat de geluidsnormen bij Hengelo langs de RW1 niet gehaald worden kan als volgt verklaard worden. Nadat de weg is opengesteld zijn de verkeersintensiteiten aanzienlijk meer toegenomen dan kon worden voorzien. Met name het aandeel zwaar vrachtverkeer is sterk gestegen. Tevens is in de periode na openstelling van RW1 de maximum snelheid op autosnelwegen van 100 km/uur naar 120 km/uur opgetrokken. Deze beide zaken hebben een nadelige invloed gehad op het geluidsniveau.

7 Welk beleid is gehanteerd als uitgangspunt?

De volgende beleidsuitgangspunten zijn gehanteerd:

A Verkeer en vervoer

De Trajectstudie gaat uit van geslaagd SVV-beleid. Naast beperking van de groei van de automobiliteit vormen hierin ook aspecten als verkeersveiligheid en leefbaarheid belangrijke aandachtspunten. Stimulering van openbaar vervoergebruik en fietsgebruik, afremming van de groei van de automobiliteit en het terugdringen van files, bijvoorbeeld door middel van maatregelen op het gebied van arbeidstijden (flexibilisering) en telewerken, maken hiervan onderdeel uit. Naast het Rijksbeleid wordt er rekening gehouden met zowel lokale als regionale streefbeelden.

B Ruimtelijke ordening

Uitgangspunt zijn de vastgestelde uitbreidingen ten aanzien van wonen en werken. Bovendien wordt nog gekeken naar de studieprojecten in het inpassingsgebied. Hiertoe behoort ook de aanleg van een regionaal bedrijventerrein ten noorden van Groenlo. Deze zal een aanzienlijke invloed hebben op de verkeersafwikkeling van RW15.

C Milieu

Hoewel het niet expliciet is beschreven in de Startnotitie wordt uitgegaan van het vigerend beleid ten aanzien van het milieu, natuur en landschap.

- 8 *De huidige intensiteiten op RW15 zijn te laag om tot aanleg van een nieuwe weg te komen. Hiervoor moet op zijn minst sprake zijn van ruim 20.000 motorvoertuigen.*

De norm van 20.000 motorvoertuigen geldt voor een autoweg in het algemeen. In dit geval zijn met name de gelijkvloerse kruisingen, de omvang van het kruisend verkeer en het landbouw- en vrachtverkeer bepalend voor de capaciteit.

- 9 *Hoe wordt in de Trajectstudie aandacht besteed aan het goederenvervoer?*

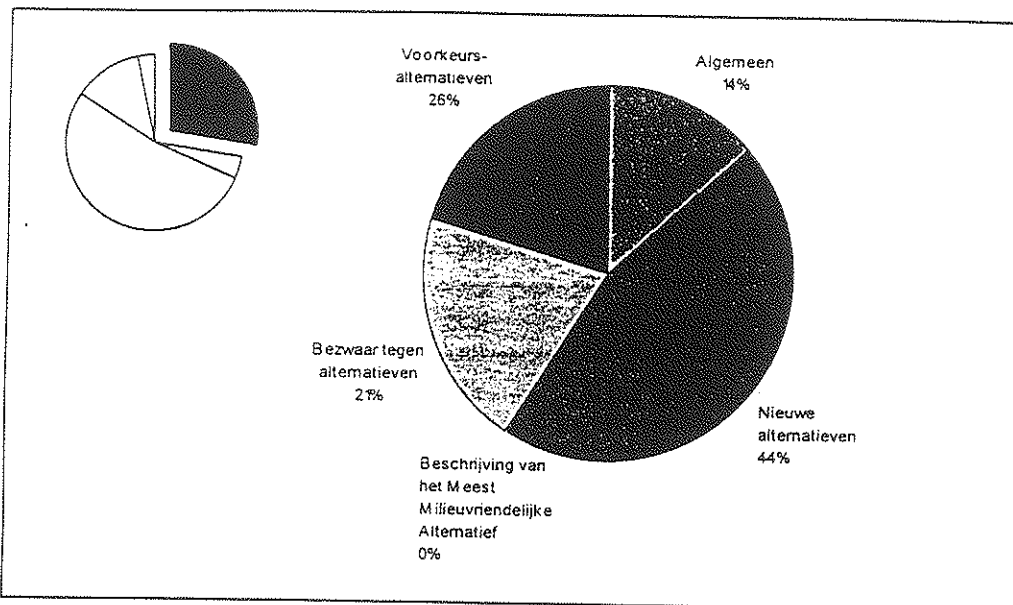
Uitgangspunt is het vigerend beleid, gericht op het stimuleren van het vervoer over spoor en water en het afremmen van de groei van het wegverkeer.

Op dit moment maakt nauwelijks doorgaand vrachtverkeer gebruik van RW15. Bezien wordt in hoeverre dit ook in de toekomst het geval zal zijn. Verder zal nog worden onderzocht in hoeverre overslagpunten voor het goederenvervoer (Valburg, Oldenzaal) de verkeersafwikkeling op RW15 beïnvloeden.

2.2 Alternatieven

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de vragen en antwoorden die vallen onder de rubriek Alternatieven.

In figuur 3 geeft de kleine taartverdeling het totaal van alle reacties weer en de gekleurde punt het aandeel van de rubriek Alternatieven. De grote taartverdeling geeft de verdeling van de onderwerpen (categorieën) weer in de rubriek Alternatieven. De reacties zijn verdeeld over vijf onderwerpen. De meeste hiervan hebben betrekking op suggesties voor nieuwe alternatieven en varianten.



figuur 3: verdeling van de reacties in de rubriek Alternatieven

2.2.1 Algemeen

Een aantal insprekers vraagt zich af waarom het nul-plus-alternatief van RW15 niet in combinatie wordt gezien met de Noord-oostelijke verbinding van de Betuweroute. Ook worden vraagtekens geplaatst bij de in de Startnotitie gehanteerde zonering voor de alternatieven.

- 10 *Is de in de Startnotitie gehanteerde zonering voor de alternatieven wel voldoende breed?*

De zones zijn op dit moment voldoende breed. Overigens zijn er, indien noodzakelijk, nog kleine wijzigingen in de zonering mogelijk.

- 11 *Waarom wordt het nul-plus-alternatief van RW15 niet in combinatie gezien met de Noord-oostelijke verbinding van de Betuweroute?*

Genoemde combinatie zal in de studie wel degelijk worden bekeken. Echter, effecten van de railverbinding in situaties waarin geen bundeling kan plaatsvinden, bijvoorbeeld in geval van het nul-plus-alternatief voor de weg, worden beschreven in de Trajectstudie voor de Noord-oostelijke verbinding.

2.2.2 Beschrijving van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief

- 12 *De beschrijving van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) in de Startnotitie is niet juist.*

De formulering van twee afzonderlijke MMA's in de Startnotitie schept inderdaad een tegenstelling die voorbijgaat aan het woonklimaat in het landelijk gebied en het belang van natuur en landschap voor een leefbare omgeving voor de mens. In het advies van de Commissie-m.e.r. staat, mede naar aanleiding van deze inspraakronde, het voorstel om het MMA in RW15 op een andere manier in te vullen dan in de Startnotitie is beschreven: per tracédeel moeten "meest milieuvriendelijke" bouwstenen worden ontwikkeld. Door vergelijking van de tracé-MMA's kan vervolgens het MMA voor het gehele tracé worden samengesteld.

2.2.3 Nieuwe alternatieven

De vragen en opmerkingen in deze categorie hebben betrekking op een westelijke en oostelijke omleiding (eventueel in open tunnelbak) bij Eibergen, een oostelijke omleiding bij Haaksbergen, een ondergronds tracé in de bebouwde kom van Eibergen en/of Haaksbergen en op korte omleidingen om Eibergen en Usselo. Ook gaan reacties over een aansluiting van RW15 bij knooppunt Twenthekanaal, een doortrekking van de Westsingel in Haaksbergen naar de bestaande RW15, een doortrekking van RW35 naar RW1, een nieuwe wegverbinding richting Winterswijk en Munster, de aansluiting van de N313 en de kern van Lichtenvoorde, een alternatief in Duitsland en over alternatieve vervoerwijzen.

- 13 *Kan voor de oostelijke omleiding om Eibergen een variant in de vorm van een open tunnelbak worden opgenomen?*

In het kader van verdere uitwerking van een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) kan worden gezien in hoeverre uitvoering van een oostelijke (of westelijke) omleiding om Eibergen in de vorm van een "open tunnelbak" een reële oplossing is.

- 14 *Kan een aansluiting van RW15 bij de huidige aansluiting Twenthekanaal in de Trajectstudie als alternatief worden meegenomen?*

Deze variant zal niet worden meegenomen omdat:

- bundeling met de Noord-oostelijke verbinding van de Betuweroute dan niet kan plaatsvinden i.v.m. doorsnijding van het gebied ten noorden van RW35;
- de natuurgebieden het Altena/Asbroek en de Boekelerhoek dan worden doorsneden. Deze gebieden maken onderdeel uit van de landelijke en provinciale ecologische hoofdstructuur.

- 15 *Kan een ondergronds tracé voor RW15 in de bebouwde kom van Eibergen en/of Haaksbergen in de Trajectstudie worden meegenomen?*

Deze varianten zullen niet worden meegenomen om een viertal redenen:

- in de bebouwde kom moet ook de Berkel worden gekruist;
- het optredend ruimtebeslag, daar waar de bestaande weg op de tunnelvariant zou moeten worden aangesloten is te groot;
- gedurende de uitvoeringsfase zullen op RW15 en in de directe omgeving problemen ontstaan;
- de kosten in relatie tot de omvang van het probleem.

Overigens brengt het realiseren van tunnels ook nadelen met zich mee, bijvoorbeeld veiligheids- en sociale risico's.

- 16 *Wordt er aandacht besteed aan de aansluiting van de N313 en de kern van Lichtenvoorde in de Trajectstudie?*

In de Trajectstudie zal hieraan de nodige aandacht besteed worden.

- 17 *Worden ook korte omleidingen om Eibergen en Usselo in de studie meegenomen?*

In aanvulling op de Startnotitie zullen ook de kortere westelijke omleiding om Usselo en een "korte" omleiding om Eibergen op effecten worden beoordeeld.

- 18 *Wordt er een oostelijke omleiding om Haaksbergen meegenomen in de Trajectstudie?*

Deze variant zal niet worden meegenomen in de Trajectstudie omdat:

- een oostelijke omleiding om Haaksbergen voor het merendeel van het huidige RW15-verkeer tot een langere reistijd leidt ten opzichte van de bestaande weg. Problemen zullen dus nauwelijks worden opgelost;
- de huidige en toekomstige woonbebouwing van Haaksbergen zich bevindt ten westen van de huidige weg. Voor Haaksbergen is een nieuwe oostelijke wegverbinding dus geen oplossing;
- in geval van een oostelijk tracé de natuurgebieden het Lankheet en Steenhaar worden doorsneden. Deze gebieden maken onderdeel uit van de landelijke en provinciale ecologische hoofdstructuur.

- 19 *Kan een alternatieve vervoerwijze een oplossing bieden voor de problemen op RW15?*

In de Trajectstudie zal worden onderzocht welk effect een verbeterd openbaar vervoer heeft op de verkeersafwikkeling van RW15. Voorstellen hiervoor betreffen niet alleen de vastgestelde projecten voor het openbaar vervoer in de Achterhoek maar ook de plannen/wensen van de openbaar vervoerbedrijven en overheden voor de langere termijn.

- 20 *Wordt er gekeken naar een eventuele doortrekking van de Westsingel in Haaksbergen naar de Hengelosestraat en de Enschedesestraat (bestaande RW15)?*

In de Trajectstudie zal hiernaar worden gekeken, in die zin dat voor elk alternatief zal worden aangegeven hoeveel verkeer dat nu op RW15 rijdt, in de toekomst van de Westsingel gebruik gaat maken.

- 21 *Wordt in de Trajectstudie ook gekeken naar een nieuwe wegverbinding richting Winterswijk en Munster?*

Nee, de Trajectstudie zal zich uitsluitend richten op de problematiek van de huidige noord-zuid verbinding tussen Varsseveld en Enschede.

- 22 *Kan een eventuele doortrekking vanaf RW35 tot aan de RW1 in de Trajectstudie worden meegenomen?*

Het project heeft uitsluitend betrekking op het gedeelte tussen Varsseveld en Enschede. De problematiek van de verbinding RW35-RW1 wordt derhalve niet in de Trajectstudie betrokken.

- 23 *Kan een alternatief in Duitsland in de Trajectstudie worden meegenomen?*

Een alternatieve verbinding in Duitsland wordt niet bekeken omdat een dergelijke verbinding naar onze mening de problemen op de huidige RW15 niet zal oplossen. Wel wordt bezien in hoeverre doortrekking van de Bundesautobahn 31 (BAB31) in Duitsland en de doortrekking van RW35 op Duits grondgebied de verkeersafwikkeling op RW15 zal beïnvloeden.

2.2.4 Voorkeurs alternatieven

Veel insprekers spreken een voorkeur uit voor een bepaald alternatief. Daarnaast vraagt men zich af waarom een nieuwe RW15 niet wordt gerealiseerd volgens het alternatief dat reeds in een eerder stadium (1969, 1977) is vastgesteld en al in diverse bestemmingsplannen is opgenomen.

- 24 *Vanuit het persoonlijke standpunt van insprekers zijn vele voorkeuren voor alternatieven uitgesproken. De vraag is wat in deze fase van het project met een dergelijke voorkeur kan en mag worden gedaan.*

De Trajectstudie is er op gericht de gevolgen van de verschillende alternatieven zo objectief mogelijk inzichtelijk te maken. Op basis daarvan is het aan het bevoegd gezag (de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu) een keuze te maken. Van de voorkeuren nemen wij in dit stadium kennis, maar het uitspreken van een voorkeur is wat ons betreft in dit stadium nog niet aan de orde.

- 25 *Waarom wordt een nieuwe RW15 niet gerealiseerd volgens het alternatief dat reeds eerder is vastgesteld en al in de verschillende bestemmingsplannen is opgenomen?*

Het alternatief dat reeds eerder (1969, 1977) is vastgesteld heeft geen rechtsgeldigheid meer. Dit alternatief heeft dezelfde status als alle andere in de Startnotitie beschreven alternatieven.

2.2.5. Bezwaar tegen alternatieven

26 *Door een aantal insprekers is bezwaar geuit tegen specifieke alternatieven en varianten.*

A Algemeen

Eerst zal nog moeten worden aangetoond of de aanleg van een nieuwe RW15 noodzakelijk is.

De Trajectstudie moet vervolgens een uitspraak doen of varianten wel of niet haalbaar zijn.

B Bezwaar tegen uitbouw tot autosnelweg.

In de Trajectstudie zullen alleen autowegvarianten worden meegenomen in noord-zuid-richting. Ondermeer zal worden gekeken hoe een eventuele nieuwe autoweg moet worden vormgegeven. In dat kader is in de Startnotitie aangegeven dat in de Trajectnota/MER zou moeten worden gezien welke consequenties een mogelijke uitbouw tot autosnelweg heeft op de vormgeving van de autoweg.

C Bezwaar tegen een nieuw tracé indien dit niet gepaard gaat met maatregelen aan de bestaande weg.

Uit de Trajectstudie moet blijken in welke mate de huidige RW15 een verkeersfunctie blijft behouden als gekozen wordt voor een geheel of gedeeltelijk nieuw tracé. De Trajectstudie dient ook aan te geven welke maatregelen nodig zijn om de bestaande weg in dat geval aan de nieuwe functie aan te passen.

D Bezwaren tegen een aansluiting van de N739 op een nieuwe RW15 in verband met sluipverkeer en tegen de aansluiting van de N822 in verband met doorgaand verkeer door Haarlo.

Bij de verdere uitwerking van de alternatieven zal aan de orde komen waar de verschillende aansluitingen zouden moeten komen te liggen en wat de gevolgen hiervan zijn voor de omgeving.

E Bezwaar tegen een variant in verband met (doorsnijding van) eigen bezit.

Wij nemen kennis van uw overweging. Uiteraard onderkennen wij de geschetste problemen. In de Trajectstudie zal aan doorsnijding van woningen en bedrijven de nodige aandacht worden besteed. Wij zullen trachten om daarbij zo zorgvuldig mogelijk met individuele belangen om te gaan. De Trajectstudie is erop gericht effecten in beeld te brengen zodat een verantwoorde afweging van alternatieven op basis van alle relevante aspecten mogelijk is.

F Bezwaar tegen het in studie nemen van tracé III.

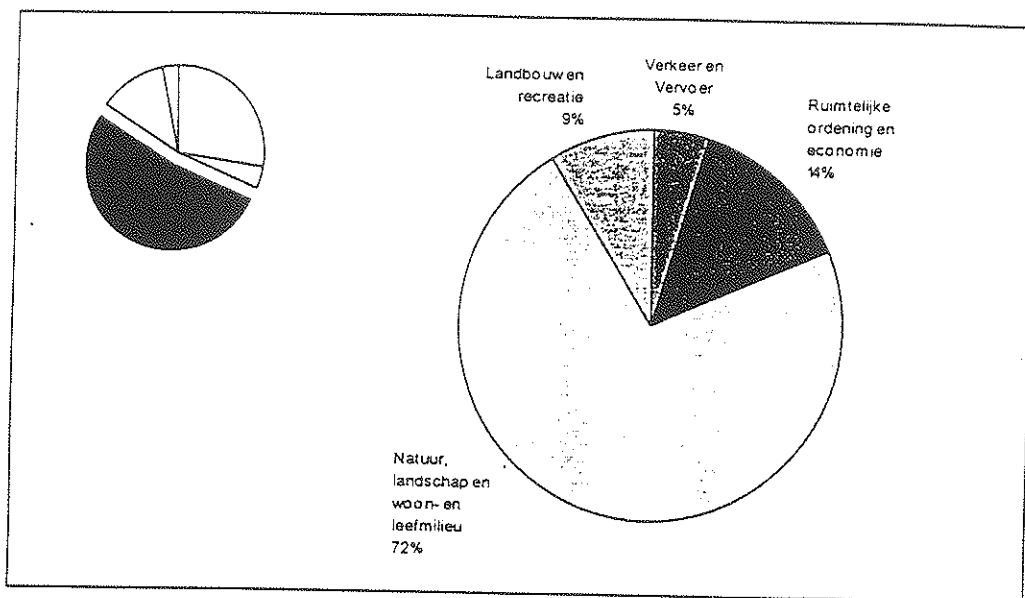
Tracé III wordt uitsluitend gezien in combinatie met de Noord-oostelijke verbinding van de Betuweroute. Een voordeel van tracé III (weg/rail) kan zijn het feit dat het tracé verder van de bebouwde kommen ligt en dus voor de bewoners van die kommen minder overlast veroorzaakt.

2.3 Effecten

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de vragen en antwoorden die vallen onder de rubriek Effecten.

In figuur 4 geeft de kleine taartverdeling het totaal van alle reacties weer met daarin de gekleurde taartpunt als de rubriek "Effecten". De grote taartverdeling geeft de verdeling binnen deze rubriek over de vier onderwerpen weer.

De meeste reacties in de rubriek Effecten hebben betrekking op effecten op natuur, landschap en woon- en leefmilieu.



figuur 4: verdeling van de reacties in de rubriek Effecten

2.3.1 Verkeer en vervoer

Gevraagd wordt welke effecten van verkeer en vervoer worden meegenomen in de Trajectstudie en wat de huidige en in de toekomst beoogde functie is van RW15.

17 Welke effecten van verkeer en vervoer worden in de Trajectstudie meegenomen?

In de Trajectstudie zal onder meer worden gezien/rekening worden gehouden met:

- de invloed die de verschillende alternatieven hebben op het openbaar vervoergebruik.
- het aantal motorvoertuigen dat nu op RW15 rijdt, maar in de toekomst van de Noordsingel in Haaksbergen gebruik gaat maken.
- de optredende reistijdwinst bij realisering van de verschillende alternatieven.
- de plannen voor nieuwe bedrijventerreinen en woningbouw in de directe omgeving van RW15. De Trajectstudie brengt de effecten van deze plannen op de verkeersafwikkeling op het traject Varsseveld-Enschede in kaart.
- de invloed van een mogelijk doorgetrokken RW15 (Ressen-RW12) en een mogelijke verbreding van RW12 (Utrecht-Zevenaar) op de verkeersafwikkeling (en afgeleide effecten) op RW15 (traject Varsseveld-Enschede).

Maatregelen op andere weggedeelten in de West-Oost-corridor van het hoofdwegennet, hebben geen invloed op de verkeersafwikkeling op RW15.

- de gevolgen voor het bestaande wegennet.
- het aantal motorvoertuigen dat nu gebruik maakt van de bestaande doorgaande verbindingen RW1, RW12 en RW50, maar in de toekomst over RW15 gaat rijden.

28 *Wat is nu en in de toekomst de (beoogde) functie van RW15?*

In tegenstelling tot RW1, RW12 en RW50 heeft RW15 een belangrijke functie in de ontsluiting van de Liemers, de Achterhoek en Twente (zuid) in noordelijke en zuidelijke richting. Een uitwisseling van verkeer tussen RW1, RW12, RW50 en RW15 is ongewenst. In de Trajectstudie wordt gezien of er bij de verschillende alternatieven een uitwisseling van verkeer gaat plaatsvinden.

29 *Komen in de studie alle wegen met sluipverkeer vanuit de Achterhoek naar Hengelo/Enschede aan de orde?*

Er worden, indien noodzakelijk, maatregelen geformuleerd voor die wegen die een vervoerkundige relatie hebben met RW15.

2.3.2 Ruimtelijke ordening en economie

Gevraagd wordt in hoeverre economische effecten, effecten op de ruimtelijke ordening en kosten worden meegenomen in de Trajectstudie.

30 *Worden economische effecten in de Trajectstudie meegenomen?*

In de Trajectstudie zal onder meer worden gezien/rekening worden gehouden met:

- Effecten als werkgelegenheid, economische ontwikkeling van de regio en verlies van inkomsten uit recreatie.

In de komende fase zal een aparte deelstudie "economie" worden gedaan. Hierin wordt onder meer aangegeven in hoeverre de verschillende alternatieven van invloed zijn op de regionale ruimtelijke-economische structuur in het studiegebied.

- De effecten op de bereikbaarheid (bijvoorbeeld de bereikbaarheid van bedrijventerreinen).

31 *Welke aspecten t.a.v. ruimtelijke ordening worden in de Trajectstudie meegenomen?*

In de Trajectstudie wordt onder meer aandacht besteed aan:

- De doorsnijding van woningen en bedrijven. Concrete invulling zal plaatsvinden in de derde fase van de tracé/m.e.r.-procedure (de fase van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB)).
- De in het studiegebied aanwezige communicatieapparatuur van de Koninklijke Luchtmacht.
- De ligging van gastransportleidingen en -installaties.
- Gevolgen voor de bestaande spoorweg Haaksbergen-Boekelo en de eventueel aan te leggen spoorweg tussen Boekelo en Hengelo.

32 *Hoe worden de kosten in de Trajectstudie meegenomen?*

Van alle in de studie te beoordelen alternatieven zal een kostenraming worden gemaakt, uitgesplitst naar kosten van voorbereidend werk, bouwkosten, kosten van beheer en onderhoud en van eventuele compensatie- en saneringsmaatregelen. Per alternatief verschillen de kosten nogal. Voorlopige ramingen gaan uit van enkele tientallen miljoenen (kleine aanpassingen) tot enkele honderden miljoenen (volledig nieuwe weg). De uiteindelijke afweging is een zaak van de regering. Op dit moment is niet goed in te schatten welke rol de kosten hierin uiteindelijk zullen gaan spelen.

2.3.3 Natuur, landschap en woon- en leefmilieu

In deze categorie zijn verhoudingsgewijs veel reacties binnengekomen. In veel brieven wordt gevraagd in hoeverre effecten op natuur en landschap en op woon- en leefmilieu in de Trajectstudie worden meegenomen. Daarnaast vragen insprekers of ook andere milieu-effecten worden meegenomen en hoe in de Trajectstudie wordt omgegaan met compenserende en mitigerende maatregelen.

33 *Welke effecten op natuur en landschap worden in de Trajectstudie meegenomen?*

In de Trajectstudie zal onder meer worden gezien/rekening worden gehouden met:

- Flora
De effecten op de (myco)floristische rijkdom van het gebied.
- Fauna
Het leefgebied van reptielen en amfibieën en de (overige) soorten uit het Natuurbeleidsplan en uit internationale verdragen.
- Landschap/Cultuurhistorie/Landgoederen
De mate van afbreuk aan natuur- en landschappelijke waarden. Het is de bedoeling om in de Trajectstudie concrete toetsingscriteria voor "natuur en landschap" te formuleren. Suggesties van insprekers zijn altijd welkom.
Er zal, voorafgaande aan de beoordeling van de alternatieven, een inventarisatie worden gemaakt van alle landgoederen, natuurgebieden en gebieden met belangrijke cultuurhistorische waarden in het inpassingsgebied van RW15. Beoordeling van alternatieven volgt uit een waardering van deze gebieden.
- Overig
Barrièrewerking, versnippering, trekroutes van fauna en gevolgen voor natuurontwikkelingsplannen en ecologische hoofdstructuur.

34 *Welke effecten op woon- en leefmilieu worden in de Trajectstudie meegenomen?*

In de Trajectstudie zal onder meer worden gezien/rekening worden gehouden met:

- Doorsnijding/leefbaarheid
De aspecten verbrokkeling van en barrièrevorming voor de gemeenschap, afname van de leefbaarheid.
- Geluid
Indien nieuwe infrastructuur voor RW15 wordt aangelegd, zal uiteraard alles in het werk worden gesteld om het geluidsniveau binnen de normen te houden.
- Luchtkwaliteit
Aangegeven dienen te worden de gebieden met een verblijfsfunctie waar bepaalde luchtkwaliteitsnormen (grens- en richtwaarden) worden overschreden. Verder gaat het in de studie met name om een vergelijking tussen de verschillende alternatieven.

35 *Welke overige milieu-effecten worden in de Trajectstudie meegenomen?*

In de Trajectstudie zal onder meer worden gekeken naar:

- Lichthinder

Hoewel het aspect lichthinder niet expliciet in de Startnotitie bij de te onderzoeken effecten is genoemd zal bij de uitwerking van de alternatieven worden bezien in hoeverre hiermee rekening gehouden moet worden.

- Horizonvervuiling (visuele hinder)

- Effecten op bodem en water

36 *Hoe wordt in de Trajectstudie met compenserende en mitigerende maatregelen omgegaan?*

Bij alle alternatieven wordt gekeken in hoeverre compenserende of mitigerende (verzachtende) maatregelen noodzakelijk zijn.

Het doel van compensatie is ervoor te zorgen dat er in beginsel netto geen waardenverlies optreedt. Dit houdt in dat de initiatiefnemer (in dit geval Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland) verantwoordelijk is dat bij verlies van bijvoorbeeld 40 hectare bos dit gecompenseerd wordt met de aanleg van 40 hectare bos in de directe omgeving. Hierbij wordt rekening gehouden met de kwaliteit (soortensamenstelling, ouderdom) van het bos.

In de fase van de Trajectstudie zal compensatie per alternatief worden uitgewerkt. Rijkswaterstaat moet daarbij volgens bepaalde richtlijnen te werk gaan.

Na het Ontwerp-Tracébesluit zal van het gekozen alternatief een verdere uitwerking tot een volledig compensatieplan moeten plaatsvinden.

37 *Wordt er in de komende tijd een bezoek gebracht aan natuurgebieden, gebieden met belangrijke cultuurhistorische waarden en/of landgoederen?*

Wanneer de uitwerking van de tracés in het stadium is dat bezoek aan deze gebieden wenselijk is zullen wij dit zeker doen.

38 *Wordt het aspect criminaliteit in de studie meegenomen?*

Alternatieven zullen niet worden beoordeeld op het aspect criminaliteit. Het is namelijk vrijwel onmogelijk om een relatie te leggen tussen de aanwezigheid van een bepaalde weg en criminaliteit.

2.3.4 Landbouw en recreatie

Veel insprekers vragen zich af waarom landbouw weinig aandacht krijgt in de Startnotitie. Gevraagd wordt welke effecten op de recreatie in de Trajectstudie worden meegenomen en hoe rekening wordt gehouden met de landinrichtingsprojecten binnen het inpassingsgebied.

39 *Waarom krijgt landbouw weinig aandacht in de Startnotitie?*

Met belangen van de landbouw zal in de Trajectstudie terdege rekening worden gehouden.

Overigens heeft het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij zitting in de Bestuurlijke Begeleidingsgroep die voor RW15 en de Noord-oostelijke verbinding is ingesteld.

40 *Op welke wijze wordt er rekening gehouden met de landinrichtingsprojecten in het inpassingsgebied?*

Een probleem is dat de planvorming met betrekking tot landinrichting zich in een ander stadium van besluitvorming bevindt dan het RW15-project. Indien mogelijk zal getracht worden om tot onderlinge afstemming te komen.

41 *Welke effecten op de recreatie en het toerisme worden in de Trajectstudie meegenomen?*

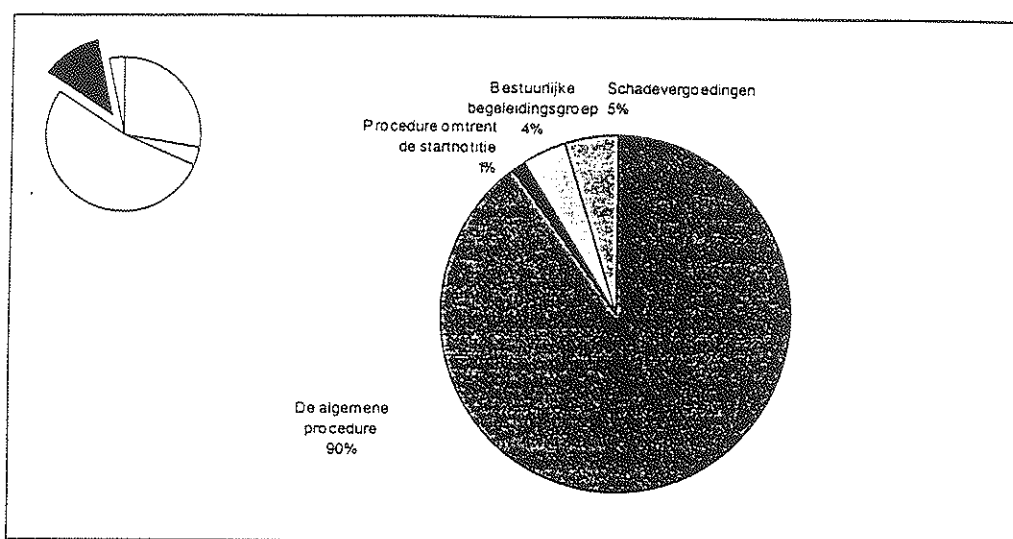
Het gaat om de effecten op de dag- en verblijfsrecreatie (o.a. campings, fietsvoorzieningen en bosgebieden).

Overigens zal pas bij een nadere uitwerking van een (voorkeurs)tracé in de derde fase van de m.e.r.-procedure (de fase van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB)) bekeken worden welke maatregelen er in dit verband concreet noodzakelijk zijn.

2.4 Procedure

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de vragen en antwoorden die vallen onder de rubriek Procedure.

In figuur 6 geeft de kleine taartverdeling het totaal van alle reacties weer, de gekleurde punt geeft het aandeel van de rubriek Procedure weer. De grote taartverdeling geeft de verdeling over de onderwerpen weer in deze rubriek. In de rubriek Procedure zijn reacties opgenomen die zijn verdeeld over vier onderwerpen (categorieën). De meeste reacties in de rubriek Procedure hebben betrekking op de relatie van RW15 met de Noord-oostelijke verbinding.



figuur 6: verdeling van de reacties in de rubriek Procedure

2.4.1 De algemene procedure

Veel reacties hebben betrekking op de Noord-oostelijke verbinding. Daarnaast bevatten de brieven vragen met betrekking tot de tijdverdeling in de m.e.r.-procedure en de voor- en nadelen die zijn verbonden aan de procedurele koppeling van RW15 met de Noord-oostelijke verbinding. Enkele insprekers verzoeken tussentijds het gebied, dat met onzekerheid wordt geconfronteerd, te verkleinen.

42 Reacties die betrekking hebben op de Noord-oostelijke verbinding.

Omdat het studiegebied van de Startnotitie Noord-oostelijke verbinding en RW15 voor een groot deel overeenkomt en er gecombineerde alternatieven zullen worden onderzocht zijn beide Startnotities tegelijk ter inzage gelegd.

De beantwoording van de reacties gebeurt echter apart. Derhalve wordt voor de gestelde vragen over de Startnotitie Noord-oostelijke verbinding verwezen naar antwoorden in het rapport Inspraakreacties Startnotitie Noord-oostelijke verbinding.

43 *Hoe lang duren de verschillende fasen van de m.e.r.-procedure?*

De totale procedure om tot een Tracébesluit voor RW15 te komen zal circa 3 jaar in beslag nemen. De procedure bestaat uit het opstellen van een Trajectnota/MER (de feitelijke studie) en wettelijk vastgelegde perioden van ter inzagelegging en advisering. Deze zijn nodig om een ieder de kans te geven te reageren op de plannen en bezwaren kenbaar te maken. De feitelijke studieduur bedraagt circa 1 ½ jaar. Hoewel de studieduur niet wettelijk vastligt zal, gegeven de complexiteit van de problematiek, naar onze mening een versnelling niet waarschijnlijk zijn.

44 *Welke voor- en nadelen zijn verbonden aan de koppeling van de procedures voor RW15 en de Noord-oostelijke verbinding?*

Voordelen van de procedurele koppeling:

- mogelijkheid om gebundelde varianten op effecten te beoordelen;
- duidelijkheid en inzichtelijkheid gedurende het proces;
- inhoudelijke afstemming (bijvoorbeeld gegevensverzameling, ontwerp).

Een nadeel zou kunnen zijn dat een mogelijke vertraging in het éne project doorwerkt in het andere project. Indien de besluitvorming voor RW15 of de Noord-oostelijke verbinding wordt vertraagd zal één en ander daarom opnieuw moeten worden bezien.

45 *Kan een westelijke rondweg bij Eibergen al vast worden gerealiseerd?*

Voor een dergelijke rondweg is dezelfde procedure vereist zoals die nu voor de RW15 wordt gevolgd. Realisering van een nieuwe rondweg, vooruitlopend op de besluitvorming voor RW15, is dus procedureel niet mogelijk.

46 *Kan in de studiefase tussentijds het gebied dat met onzekerheid wordt geconfronteerd verkleind worden?*

Tijdens de Trajectstudie zal, indien mogelijk, een selectie van reële alternatieven gemaakt worden. Alleen geselecteerde alternatieven zullen vervolgens gedetailleerd worden uitgewerkt.

2.4.2 Procedure omtrent de Startnotitie7 *Wat is de functie van de Startnotitie?*

De Tracéwet bevat de procedure die gevolgd dient te worden bij de uitvoering van de in deze wet genoemde weg-, water- en spoorprojecten. De eerste stap hierbij is het bekend maken van het voornemen om een bepaald probleem op te lossen.

De Startnotitie is in feite de beschrijving van dit voornemen. De Startnotitie bevat:

- een beschrijving van het probleem dat zal worden bestudeerd;
- de opzet van de Trajectstudie;
- de te bestuderen alternatieven voor het probleem en de aspecten die daarbij zullen worden betrokken.

- 48 *Is iedereen in voldoende mate betrokken geweest bij de totstandkoming van de Startnotitie?*

De Startnotitie is tot stand gekomen in overleg met provincies, regio's en gemeenten. Verder is overleg gevoerd met belangengroepen. Ook in de komende fase zal dit het geval zijn.

2.4.3 Bestuurlijke Begeleidingsgroep

- 49 *Welke partijen nemen deel aan de Bestuurlijke Begeleidingsgroep?*

Voor RW15 en de Noord-oostelijke verbinding is door de Minister een Bestuurlijke Begeleidingsgroep ingesteld.

In de Bestuurlijke Begeleidingsgroep hebben zitting vertegenwoordigers van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat (V&W), Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) en Landbouw, Natuur en Visserij (LNV) en vertegenwoordigers van diverse regionale en lokale besturen. De begeleidingsgroep heeft tot taak de Trajectstudie naar RW15 en de Noord-oostelijke verbinding te begeleiden, dit zowel vanuit het aspect inhoudelijke inbreng als vanuit het aspect bestuurlijke inbedding. Uitbreiding van de Bestuurlijke Begeleidingsgroep wordt vooralsnog niet overwogen.

- 50 *Op welke manier kunnen insprekers aan informatie komen over het project?*

Getracht wordt om in een open planproces met betrokkenen te blijven praten over de stand van zaken in het project.

Het is echter op dit moment nog niet mogelijk om exact de momenten van overleg te noemen. Tezijnertijd zult u hierover worden geïnformeerd. Verder is uiteraard (tussentijds) overleg mogelijk met een ieder die dat wenst.

Wanneer voor de Trajectstudie informatie van derden gewenst is, zal met de betrokkenen contact worden opgenomen.

2.4.4 Schadevergoedingen

- 51 *Welke regelingen/wetten bestaan er ten aanzien van de schade die de aanleg of verbetering van RW15 veroorzaakt?*

Voor de volledige beantwoording van de vraag moet onderscheid worden gemaakt tussen de studiefase en de fase na besluitvorming. In het geval dat de Tracéwetprocedure uitmondt in een Tracéwetbesluit komt de geleden schade onder bepaalde voorwaarden voor vergoeding in aanmerking. Tot die voorwaarden behoren in ieder geval de volgende:

- de schade moet worden veroorzaakt door het gekozen alternatief;
- de schade behoort redelijkerwijs niet ten laste van de belanghebbende te blijven;
- het schadetoebrengeend besluit moet onherroepelijk zijn.

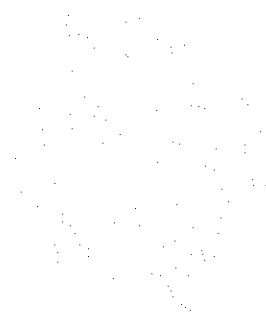
In de laatste voorwaarde ligt ook het antwoord besloten op de vraag of eventuele schade die optreedt in de studiefase voor vergoeding in aanmerking komt. Het antwoord is: Nee. Door het ontbreken van een vaststaand en onherroepelijk besluit kan niet worden bepaald of, en zo ja welke schade er nu precies wordt (of zal worden) geleden. Voor de schadevergoedingsregeling van Rijkswaterstaat (de zgn. nadeelcompensatie) is het Tracébesluit aangewezen als schadetoebrengeend besluit.

Nadat door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu een (voorkeurs)tracé is gekozen zal aan de hand van de optredende effecten worden bezien welke maatregelen er in de omgeving van de weg moeten worden getroffen.

Noodzakelijke aanpassingen zoals bijvoorbeeld aan afwateringssytemen en rioleringen, ofwel ontstane schade hieraan, voor zover veroorzaakt door het gekozen tracé, komen voor vergoeding in aanmerking.

Schade aan "tussentijdse" investeringen zal worden vergoed indien de schade wordt veroorzaakt door het gekozen tracé en redelijkerwijs niet ten koste van belanghebbende kan blijven.

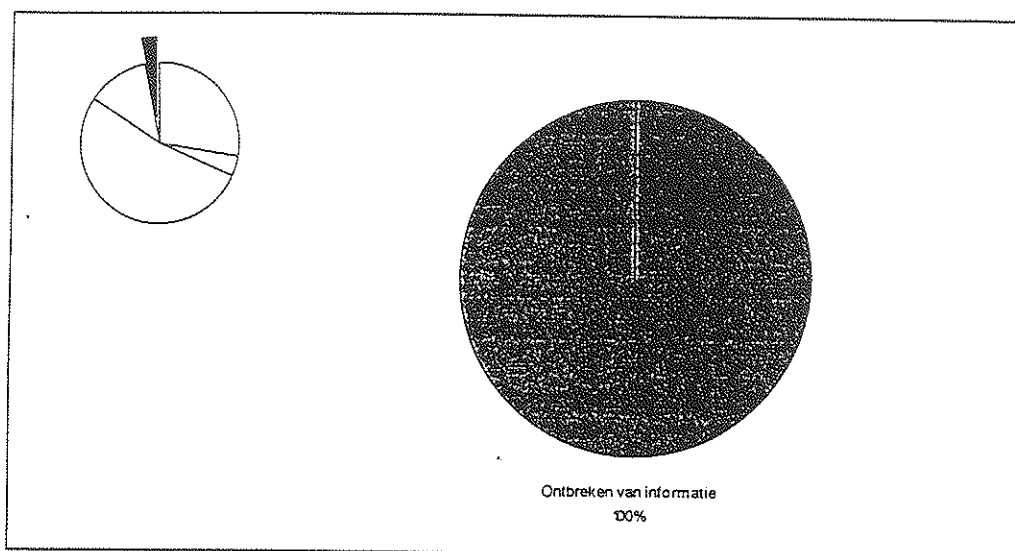
Schadeloosstelling heeft niet alleen betrekking op de gronden ten behoeve van het tracé. Bezien zal worden in hoeverre een reële bedrijfsvoering na realisering van het tracé nog mogelijk is.



2.5 Vorm en presentatie

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de vragen en antwoorden die vallen onder de rubriek Vorm en presentatie.

In figuur 6 geeft de kleine taartverdeling het totaal van alle reacties weer, de gekleurde punt geeft het aandeel van de rubriek Vorm en presentatie weer. De grote taartverdeling geeft de verdeling over de onderwerpen weer in deze rubriek. De meeste reacties in deze rubriek hebben betrekking op het ontbreken van informatie op de kaart behorende bij de Startnotitie.



figuur 6: verdeling van de reacties in de rubriek Vorm en presentatie

2.5.1 Ontbreken van Informatie

- 52 *De informatie op de kaart is onvoldoende.*

Met de kaart uit de Startnotitie is getracht de ligging van de alternatieven in het gebied globaal weer te geven. In de verdere uitwerking zal gedetailleerder kaartmateriaal (schaal 1:10.000) worden gebruikt. Deze zullen terug te vinden zijn in de Trajectnota/MER.

- 53 *Heelweg staat niet op de kaart van de Startnotitie. Is er wel aandacht voor de belangen van Heelweg?*

Het feit dat Heelweg niet op de kaart staat betekent niet dat er in de Trajectstudie geen aandacht zal zijn voor de problemen van Heelweg.

3 Vervolg van de procedure

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op het vervolg van de procedure voor RW15.

3.2 Inspraakreacties Startnotitie

Zoals al eerder aangegeven wordt het document Inspraakrapport Startnotitie gebruikt voor het opstellen van de Richtlijnen door het bevoegd gezag (de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM)). In dit rapport "Inspraakrapport Startnotitie Rijksweg 15" is weergegeven hoe is omgegaan met de reacties van alle individuele insprekers.

3.3 Tracéwetprocedure-milieu-effectrapportage (m.e.r)

De besluitvorming in het kader van de Tracéwet en de milieu-effectrapportage volgt een procedure die uit een aantal stappen bestaat:

Startnotitie; Trajectnota/MER; Ontwerp-Tracébesluit; Tracébesluit

De Startnotitie is uitgebracht op 15 april 1996. Na het opstellen van de Richtlijnen wordt begonnen met het opstellen van de Trajectnota/MER. De Trajectnota/MER bevat een beschrijving van de huidige en te verwachten vervoerssituaties alsmede de verschillende mogelijkheden, waarop het vervoer kan worden afgewikkeld. Daartoe zullen in de Trajectnota/MER de verschillende oplossingen en mogelijke tracévarianten met hun effecten in beeld worden gebracht. De Trajectnota/MER is beschrijvend van aard. Een beslissing wordt in het rapport nog niet genomen. De Trajectnota/MER is, net zoals de Startnotitie, onderwerp van inspraak. Een ieder kan dan zijn of haar zienswijze over de inhoud van de Trajectnota/MER uiten. De Commissie-m.e.r. toetst het rapport aan de opgestelde Richtlijnen.

De inhoud van het rapport en de inspraakreacties vormen de basis voor de besluitvorming over het Ontwerp-Tracébesluit van de Minister van V&W en de Minister van VROM.

De Ministers van V&W en VROM bepalen, naar aanleiding van de Trajectnota/MER, welke oplossing voor Rijksweg 15 de voorkeur verdient. Indien de gekozen oplossing leidt tot wijziging van de bestaande infrastructuur of aanleg van nieuwe infrastructuur als bedoeld in de Tracéwet, dan wordt de oplossing nader uitgewerkt in het Ontwerp-Tracébesluit.

De uitwerking in het Ontwerp-Tracébesluit heeft een detailniveau van een bestemmingsplan. Aan de hand van deze uitwerking moeten gemeenten en provincies bepalen of zij bereid zijn medewerking te verlenen aan het tracé. Belanghebbenden kunnen hun zienswijze ten aanzien van het Ontwerp-Tracébesluit kenbaar maken (inspraak).

Naar aanleiding van de inspraakreacties op het Ontwerp-Tracébesluit besluiten de Minister van V&W en de Minister van VROM of zij een Tracébesluit vaststellen. Als de reacties aanleiding geven om af te wijken van het Ontwerp-Tracébesluit, dan moet eerst een herzien Ontwerp-Tracébesluit worden vastgesteld. Het gewijzigd Ontwerp-Tracébesluit doorloopt dezelfde procedure als het eerdere Ontwerp-Tracébesluit.

Wanneer uiteindelijk het Tracébesluit is vastgesteld, is het mogelijk om daartegen beroep in te stellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het Tracébesluit zal voorzien in een integraal plan voor landschappelijke inpassing, mitigatie en compensatie (conform het Structuurschema Groene Ruimte).

Als het Tracébesluit is vastgesteld kan worden overgegaan tot inpassing van het besluit in de planologische situatie. Daartoe zullen onder meer bestemmingsplannen gewijzigd of herzien moeten worden, met de daarbij behorende procedures binnen de wet Ruimtelijke Ordening. Vervolgens kan worden overgegaan tot verwerving van gronden en het verkennen van de nodige vergunningen om de werken uit te voeren.

Literatuurlijst

Commissie m.e.r. , Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport Rijksweg 15 Varsseveld-Enschede, 10 juli 1996.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Recht doen aan inspraak, rapport van de werkgroep inspraak, juni 1995.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Startnotitie Rijksweg 15 Varsseveld-Enschede, april 1996.

Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening, Inspraakverkenningen, november 1988.

Verklarende Woordenlijst

BAB	Bundesautobahn
Commissie-m.e.r.	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Compenserende maatregel:	Maatregel om de nadelige invloeden van de voorgenomen activiteit op een andere locatie te compenseren.
Corridor	Gebied tussen twee (stedelijke) knooppunten, waarin zich de verkeers- en vervoersstromen afwikkelen.
dB(A):	decibel (eenheid van geluidsniveau)
Grenswaarde	Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat tenminste moet worden bereikt of gehandhaafd.
Leefbaarheid	De kwaliteit van het (woon- en leef)milieu (luchtverontreiniging, energieverbruik, geluidshinder, landelijk gebied) en de verkeersveiligheid.
MER:	Milieu-effect-rapport. 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 worden beschreven. Dit gebeurt op systematische en zo objectief mogelijke wijze. Het wordt opgesteld ten behoeve van één of meer besluiten die over de betreffende activiteit moeten worden genomen.
m.e.r.:	Milieu-effectrapportage (procedure). Een hulpmiddel bij de besluitvorming van een project. Het bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een MER en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van en mede op basis van het MER genomen besluit. Eén en ander gebeurt met inachtneming van de voorgeschreven procedurele uitgangspunten.
Mitigerende maatregel:	Maatregelen, binnen het gebied van de aan te leggen infrastructuur, om de nadelige gevolgen van een voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen of te verzachten.
MMA:	Meest Milieuvriendelijke Alternatief.
Mycoflora	Paddestoelen en schimmels.
Nadeelcompensatie	Schadevergoedingsregeling van Rijkswaterstaat. Deze regeling wordt onder bepaalde voorwaarden toegepast voor het compenseren van schade als gevolg van de aanleg of verbetering van (onder andere) rijkswegen.
OTB:	Ontwerp-Tracébesluit. Het besluit waarin bepaald wordt welk alternatief gekozen is.
Overslagpunt	Locatie, waar goederen worden overgeplaatst op een ander transportmiddel (trein, schip, vrachtwagen).
Richtwaarde	Kwaliteitsniveau van water, bodem en lucht, dat wordt nagestreefd in het beleid.
SGR:	Structuurschema Groene Ruimte.
SVV II:	Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.

Verkeersafwikkeling	De doorstroming en verwerking van de diverse verkeersstromen.
Voorkeursgrenswaarde	In de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder spoorwegen opgenomen waarde, waaraan in nieuwe situaties moet worden voldaan.
VROM:	Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
V&W:	Verkeer en Waterstaat

Bijlage I

Overzichtlijst namen van insprekers met bijbehorende vraag- en antwoordnummers

In deze bijlage kunnen insprekers achter hun naam vraag- en antwoordnummers vinden. De vraag- en antwoordnummers geven aan onder welke vraag/vragen de reactie(s) van de inspreker is/zijn ingedeeld. Via deze vraag- en antwoordnummers kan een inspreker het antwoord op zijn reactie vinden. Het uitklapvel, achterin dit rapport, bevat een indeling van de vraag- en antwoordnummers in rubrieken en categorieën. Bovendien staat op het uitklapvel vermeld op welke bladzijde de vragen en antwoorden kunnen worden gevonden.

Insprekers die zowel hebben ingesproken op de Startnotitie Noord-oostelijke verbinding als op de Startnotitie Rijksweg 15 kunnen de antwoorden voor reacties op de Noord-oostelijke verbinding in het rapport Inspraakreacties Startnotitie Noord-oostelijke verbinding vinden.

Namen van insprekers	Vraag-en antwoordnummers						
't Hoen, A.T. (3 handtekeningen), Haaksbergen	24	41					
< anoniem >	24	26	33				
< anoniem >	15	25	51				
< anoniem >	5	15	24				
Aa, dr. H.E. van der, Boekelo	26						
Actie Bewoners Doesburg/Angerlo	26	42					
Actie Bewoners Tracégebied RW15 Varsseveld-Enschede (57 handtekeningen), Enschede/Haaksbergen/Rietmolen	11	13	17	20	33	34	35
Actie Ver. Heelwegs Belang. (89 handtekeningen), Heelweg	31	33	34	39	53		
Addink, prof. dr. A.D.F., Leiden	24						
d'Audretsch, ir. F.C., Enschede	24						
Baumeister, J.H. (2 handtekeningen), Haaksbergen	26						
Baumeister, M.T.S., Haaksbergen	26	40	51				
Beekhuizen, M., Haaksbergen	24	41					
Beitel, J.A. ten, Rietmolen	6	7	33	34			
Belangengemeenschap ST Isodorushoeve, (2 handtekeningen), Haaksbergen	7	20	24	29			
Belanghebbende Enschedese Landgoedeigenaren, (18 handtekeningen), Enschede	33	37					
Bewoners buurtchap 't Loo, Eibergen	26	30	33	34			
Bijkark, A.J., Enschede	42						
Boekelose Ondernemers Vereniging, Boekelo	26	30	33	39	41		
Boo, D.J.E. ter, Beckum	1	26	27	29			
Brake-Tijdhof, M.T.S. te, Rietmolen	24	26	27	33	51		
Brouwers, F., Velp	42						
Brummelhuis, A., Oldenzaal	6						
Brunnekraeft, A.B.J., Beckum	2	6	7	24	26	33	34
	41						
Buithuis, (2 handtekeningen), Heelweg	24						

Buurtkring Usselo, Enschede	34							
Buurtschap Boekelerhoek, (46 handtekeningen), Enschede	26	33						
Buurtshappen Stemlanden en Molenveld, (13 handtekeningen), Enschede	31	33						
Carol, F., Hengelo	6	24	42					
Comite Noordoelike aftakking Betuweroute Zutphen, Zutphen	42	44						
Comite "Geen oostelijke rondweg om Eibergen", (10 handtekeningen), Eibergen	6	15	24	26	27	30	34	35
Comite Dieren Zuid, Dieren	42							
Comite 'Snelweg - Eibergen', Eibergen	24	26						
Cromhoff, B.G., Deurningen	33							
Cromhoff-van Heek, C.F., Deurningen	33							
Dam, J.B. ten, Rietmolen	43							
Das rechtsbijstand, Amsterdam	24	26	34					
De bewoners van het Rosveld, (27 handtekeningen), Lichtenvoorde	25	34						
De Hollandsche Moien, Amsterdam	33							
DGW&T Vastgoedbeheer en Ingenieursdiensten, Meppel	31							
Dijk, C. van, Oosterbeek	42							
Dongen, A. van, Drampst	42							
Dorpsraad Beckum, (2 handtekeningen), Hengelo	25	26	29	33				
Egberink, G.L., Boekelo	11	17	18	20	33	34	35	
Egberink, J.A., Enschede	11	17	18	20	26	33	34	35
	51							
Eijsink, fam. J.N., Boekelo	24	30	31					
Eijsvogel, M.M.M., Enschede	1	6	7	8	24	30	33	34
End, J.C. van den, Ellecom	42							
Fockens, ir. T.W.H. (36 handtekeningen), Rietmolen	11	13	17	20	31	33	34	35
	38							
Fruchte, fam. S.W. te (2 handtekeningen), Baltrum	24	28						
Gaymans, R.J. (2 handtekeningen), Enschede	33							
Gelders platform verkeer & Vervoer, (2 handtekeningen), Arnhem	44	50						
Gelderse Milieufederatie, (5 handtekeningen), Arnhem	1	24	28	33	36	41		
Gemeenschap Rietmolen, Rietmolen	9	24	26	30	31	33	34	39
	41	49	50					
Gemeente Ambt Deiden, Deiden	3	5	24	30				
Gemeente Borculo, Borculo	24	27						
Gemeente Borne, Borne	42							
Gemeente Didam, Didam	42							
Gemeente Duiven, Duiven	42	44						
Gemeente Enschede, Enschede	6	24	25	27	30	31	33	36
	49							
Gemeente Haaksbergen, Haaksbergen	25	27	31	43				
Gemeente Hengelo, Hengelo	3							
Gemeente Lichtenvoorde, Lichtenvoorde	16	25	26	35				
Gemeente Neede, sector ruimte, Neede	13	24						
Gemeente Warnsveld, Warnsveld	24	42						
Gemeente Wisch, Varsseveld	24							
Gemeente Zevenaar, Zevenaar	24	42						
GIBO Adviesgroep Juridische Zaken, Zevenaar	26	34						
Groessen in Protest, (209 handtekeningen), Groessen	42							

Groot Wassink, A.R., Heelweg	1	24	26	30	32	34	39
Grootenhuis, G.B. te, Varsseveld	24	26	34	35	51		
Grootenhuis, J.H. te, Varsseveld	26	51					
Haar, A. ter (2 handtekeningen), Utrecht	30	33	39	40	41	51	
Haarlo's Belang, (2 handtekeningen), Haarlo	24	27					
Hag, J.B. ten, Haaksbergen	42						
Hanterink, J.E., Oldenzaal	19						
Hasselt, drs. J.B.F. van, Enschede	2	7	33	34	36	44	
Heek, drs. J.A. van, Enschede	33						
Heidemij Advies B.V., Den Bosch	33						
Heldingen, M.D.R.A. van, Zutphen	42						
Hemming, fam. I.M. (2 handtekeningen), Zutphen	4	34	50				
Heusinkveld, D.J. (2 handtekeningen), Varsseveld	26	34	51				
Hoekman, G.P.W., Lichtenvoorde	26	34					
Hoeks, drs. A.A.C., Eibergen	4	6	7	24	26	27	31
	34	41					
Hoflink, J.G.B., Enschede	4	24	26	33			
Holtkamp, H.J.G., Enschede	33	46					
Hurk, J. van de, Lichtenvoorde	26	34					
IVN vereniging voor natuur- en milieueducatie, Markelo	1	6	9	13	14	24	27
Jansen, W.G., Enschede	26	42					
Jordaan, J., Enschede	26	33	42				
Kamer van Koophandel en Fabrieken, (2 handtekeningen), Arnhem	44						
Kleinsman, H., Rietmolen	11	13	17	20	33	34	35
Kluiwers, W. (8 handtekeningen), Eibergen	7	17	26	27	34		
Koek, J., Enschede	26	33					
Kox, G.D. (8 handtekeningen), Eibergen	13	24					
Kuile, ir. G.J. ter, Boekelo	20	24	27	34			
Kuile, W.A.S. ter, Boekelo	4	24					
Kuile-van Heek, F. ter, Boekelo	17	20	24				
Landbouw, natuurbeheer en visserij, Arnhem	40	44					
Landbouwfederatie Lichtenvoorde, Vragender	24	33	39				
Langerak, J.H., Rheden	24	42					
Leferink, M.C.M., Boekelo	4	26	27				
Lenderink, G., Rietmolen	6	13	17	34			
Lenos, P.K.T., Boekelo	19						
Lieftink, J.C., Eibergen	24	26					
LTO Haaksbergen, Haaksbergen	1	6	23	24	30	39	46
LTO Midoost / Landbouwmaatschappij ZMO, Deventer	1	2	6	31	39	46	49
Meijers, G.J., Enschede	34	51					
Meyer, J., Boekelo	1	23	24	34			
Milifeuraad Haaksbergen, (2 handtekeningen), Haaksbergen	6	12	24	26	33	34	
Moas, G.J., Beckum	6	24	26	39	41		
Mondria, A., Enschede	3	22	24				
Nederlandse Mycologische Vereniging, Wijchen	33						
NV Nederlandse Gasunie, Groningen	31						
Olthof, G.A. (2 handtekeningen), Neede	6	13	24	30	32	33	34
Ommen, J.H.A. van, Lichtenvoorde	26	34					
Oskamp, D., Doesburg	24	42					

Platform Verkeer en Vervoer Overijssel, Zwolle	3	24	27	30	31	43	44
Poele, M.J.M. te, Lichtenvoorde	24						
Prov. Gelderl. Prov. Overijssel, (4 handtekeningen), Arnhem	1	10	24	44			
Pulle, W. (2 handtekeningen), Rietmolen	11	13	17	20	26	33	34 35
Quarero, H.W.P., Enschede	1	48					
Recreatieschap Achterhoek Liemers, Hammelo	30						
Regio Achterhoek, (2 handtekeningen), Doetinchem	3	6	24	31	33	34	35
Regio Twente, (2 handtekeningen), Enschede	30	32	33	44			
Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist	33	49					
ROB, Amersfoort	33						
Roosendaal, Iam, P. (2 handtekeningen), Varssaveld	24	26					
Rotman, R.H., Markelo	24	42					
Samenwerkend openbaar Vervoer Gelderland, Arnhem	27						
Schimmelpenninck, A.H., Delden	26	33					
Smit, H., Groenlo	24	30					
Spanjen, M.J.A.M. van, Nieuw-Dijk	42						
Stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen, (2 handtekeningen), Nijmegen	24	42					
Steyens, R., Doesburg	42						
Stg Dorpsraad Boekelo, (2 handtekeningen), Enschede	24	30	33	34			
Stg Milieuwerkgroep "De Oude IJsselstreek, (2 handtekeningen), Doetinchem	6	7	26	27	33	35	
Stichting "De Overijsselse Molen", (2 handtekeningen), Holtten	33						
Stichting Dorpsraad Rekken, (2 handtekeningen), Rekken	24	27					
Stichting Lobby Rijksweg 15/A18 Oost Nederland, (2 handtekeningen), Doetinchem	3	24	27	30	31	43	44
Stichting museum "Het Schildersvak", Enschede	6						
Stichting Museum buurt spoorweg, Haaksbergen	31						
Stichting Twenteroute PLUS, (2 handtekeningen), Eibergen	13	17	20	27	33	34	35
Stichting vrienden van de Gelderse Molen, Arnhem	33						
Stokman, A.P. (2 handtekeningen), Zwolle	42						
Toebe, H.W.M., Lichtenvoorde	26	34	51				
Veen, J. van de, Delft	21						
Veldkamp, B.A., Jarreveld	4	24	33				
Ver. voor Natuur- en milieueducatie, afd. Losser, (2 handtekeningen), Losser	6	9	13	14	24	27	47
Vereniging Das & Boom, (2 handtekeningen), Beek - Ubbergen	33	36	52				
Vereniging vrienden van Twickel, Goor	47						
Voorhuis, ir. A.J.W., Hengelo	26	33	51				
Waanders, M (2 handtekeningen), Haaksbergen	26						
Wagenaar, E. (2 handtekeningen), Nieuw-Dijk	42						
Weerink - Gröniger, E., Rietmolen	18	30	39	49			
Werkgroep Leefbaar Olden Eibergen, Eibergen	24	27	30	33	34		
Wewerinke, dr. ir. P.H., Eibergen	24	26	27	34			
Witbreuk, M.G.J. (2 handtekeningen), Boekelo	1	24	33	51			
Witte, L.J.M. de (5 handtekeningen), Rietmolen	24	26	31	43			
Zandee, P., Eibergen	24	33					