

# Startnotitie N18 Varsseveld-Enschede

Rijkswaterstaat Oost-Nederland  
maart 2005

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

provincie  
GELDERLAND

provincie Overijssel





# Inhoudsopgave

<b>Hoofdstuk 1 Waarom deze Startnotitie?</b>	<b>4</b>
1.1 Aanleiding	4
1.2 Functie van de Startnotitie	7
1.3 Spelregels voor de inspraak	7
1.4 Leeswijzer	7
<b>Hoofdstuk 2 Probleemanalyse</b>	<b>8</b>
2.1 Inleiding	8
2.2 Veiligheid	8
2.3 Leefmilieu	11
2.4 Natuurlijk milieu	13
2.5 Landbouw & Ruimtelijke Ordening	15
2.6 Bereikbaarheid & Economie	16
<b>Hoofdstuk 3 Probleem- en doelstelling</b>	<b>18</b>
3.1 Probleemstelling	18
3.2 Doelstelling	19
<b>Hoofdstuk 4 De alternatieven</b>	<b>20</b>
4.1 Inleiding	20
4.2 Uitgangspunten	21
4.3 Nul-alternatief	21
4.4 Omleidingen Eibergen en Usselo	21
4.5 Groenlo-Enschede	22
4.6 Varsseveld-Enschede	22
4.7 Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)	22
<b>Hoofdstuk 5 Te onderzoeken effecten</b>	<b>24</b>
<b>Hoofdstuk 6 De procedure</b>	<b>26</b>
6.1 De tracéwet en afstemming met andere regelingen	26
6.2 Stappen in de procedure	27
6.3 Hoe kunt u reageren?	29
Gehanteerde begrippen en afkortingen	30
Bronnen, geraadpleegde literatuur	32
<b>Bijlage</b>	<b>33</b>
B.1 Inleiding	33
B.2 Europees Beleid	33
B.3 Nationaal Beleid	33
B.4 Provinciaal en Regionaal Beleid	35
B.5 Gemeentelijk Beleid	36

# 01



## Waarom deze startnotitie?

### 1.1 Aanleiding

Het project N18 Varsseveld-Enschede is opnieuw een feit. In deze paragraaf wordt de aanleiding voor en daarmee de geschiedenis van het project toegelicht.

In 1992 hebben de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM toegezegd de noodzaak van aanleg of verbetering van de N18 voor het gedeelte Varsseveld-Enschede te bezien. De rijksweg is destijds opgenomen in het planstudieprogramma van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). In 1995 is de startnotitie uitgekomen. In 1996 is de planstudie gestart.

De N18 is een 1x2 strooks (stroom)weg tussen Varsseveld en Enschede met een lengte van ongeveer 45 kilometer. Tussen Varsseveld en Groenlo is de weg gedimensioneerd als autoweg. De maximum snelheid is hier sinds 2001 80 km/uur (voorheen 100 km/uur). De weg is gesloten voor langzaam (landbouw)verkeer. Op het gedeelte van de rijksweg tussen Groenlo en Enschede geldt ook een maximumsnelheid van 80 km/u. Dit deel van het traject mag wel worden gebruikt door langzaam (landbouw)verkeer.



Figuur 1.1  
 N18 Varsseveld-Enschede

De N18 maakt onderdeel uit van het landelijk hoofdwegenet. Daarnaast heeft de weg een belangrijke regionale functie. Verder is de rijksweg een belangrijke ontsluitingsweg voor de Achterhoek (regionale functie), een verbinding voor verkeer tussen de stedelijke netwerken Arnhem/Nijmegen en Twente.

De weg passeert zes kernen: Varsseveld, Lichtenvoorde, Groenlo, Eibergen, Haaksbergen en Usselo, waarvan drie door de bebouwde kom: Eibergen, Haaksbergen en Usselo. In de bebouwde kom van Eibergen en Usselo is de maximum snelheid 50 km/uur. Op de overige delen van het tracé varieert de maximumsnelheid van 70 tot 80 km/uur. De N18 heeft een groot aantal gelijkvloerse kruisingen.

In 1998, kort voor publicatie van Trajectnota/MER, is de procedure naar de N18 in het kader van de toenmalige MIT-prioritering opgeschort. Het aantal studies was te veel in relatie tot de beschikbare gelden voor de uitvoering. Na het opschorten van de procedure is met de provincies Gelderland en Overijssel en de kaderwetgebieden Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) en Regio Twente de afspraak gemaakt, dat de procedure alleen wordt voortgezet wanneer de regio meefinanciert aan de planstudie en in een substantieel deel van de aanleg bijdraagt.

Tijdens een bestuurlijk overleg in april 2002 heeft de regio aangegeven te willen zoeken naar middelen voor realisatie van de N18. In dit overleg is tevens besloten een nieuwe procedure te starten in plaats van de 'oude' procedure voort te zetten. De belangrijkste redenen voor het starten van een nieuwe procedure zijn de volgende ontwikkelingen:

- In de 'oude' procedure werd uitgegaan van een bundeling met de Noord oostelijke verbinding (NOV) van de Betuwelijn, dit is niet langer het geval;
- De gegevens uit de 'oude' procedure zijn deels achterhaald of niet volledig, onder andere betreft dit ontwikkelingen op het gebied van Vogel- en Habitatrichtlijnen en regelgeving voor luchtverontreiniging;
- Op zowel landelijk, provinciaal als gemeentelijk niveau is sprake van nieuw beleid voor ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer: Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, PVVP's, RVVP's, nieuwe streekplannen en bestemmingsplannen. Dit geeft nieuwe inzichten in de potentiële locaties voor een nieuw tracé voor de rijksweg;
- Het instellen van de watertoets en de verplichting deze toets bij ruimtelijke ingrepen toe te passen.

Het tijdsbeslag voor het inpassen van genoemde ontwikkelingen in de 'oude' procedure is dusdanig, dat het starten van een nieuwe procedure efficiënter is.

Naar aanleiding van een bestuurlijke werkconferentie in november 2002 heeft de provincie Gelderland het initiatief genomen om in regionaal verband een onderzoek te starten naar een voorkeursalternatief voor de N18. Gelijktijdig is gezocht naar een substantiële bijdrage in de aanlegkosten.

De resultaten van het onderzoek, met daarin opgenomen een mogelijke financiële bijdrage van de regio aan zowel de planstudie als de aanleg heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in december 2003, tijdens een bestuurlijk overleg met de regio, doen besluiten een nieuwe procedure te starten en een bijdrage toe te zeggen van € 50 miljoen (incl. BTW, prijspeil 2004) voor 2010.

## 1.2 Functie van de startnotitie

Deze startnotitie is de eerste fase van de studie naar de N18. Doel van de startnotitie is de achtergronden en uitgangspunten van het project op een rij zetten en te beschrijven welke zaken in een volgende fase onderzocht moeten worden. Daarnaast bakent de startnotitie het aantal alternatieven af. Tot slot geeft de startnotitie aan op welke (milieu)effecten de alternatieven worden onderzocht.

## 1.3 Spelregels voor de inspraak

Met deze Startnotitie doet Rijkswaterstaat Oost-Nederland een eerste aanzet tot de inhoudsafbakening van de op te stellen Trajectnota/MER. Tegelijkertijd vormt de Startnotitie de basis voor belangstellenden en betrokkenen om mee te denken en desgewenst een inspraakreactie in te dienen.

De Startnotitie ligt vier weken ter inzage. Gedurende deze periode kunnen burgers, belangengroeperingen en overheidsinstanties via inspraakreacties kenbaar maken op welke alternatieven en effecten het onderzoek zich volgens hen moet gaan richten. Belangrijk daarbij is dat het bij de inspraak in dit stadium nadrukkelijk nog niet draait om de vraag welk besluit het Bevoegd Gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt pas aan de orde in de tweede inspraakronde, wanneer de Trajectnota/MER afgerond is en ter inzage wordt gelegd. Op dit moment gaat het vooral om de vraag welke informatie op tafel moet komen om later een zorgvuldig afgewogen besluit te kunnen nemen.

Het Bevoegd Gezag gebruikt de inspraakreacties om de richtlijnen voor de tracé/m.e.r.-studie vast te stellen. Daarna gaat het werken aan de Trajectnota/MER van start.

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de problemen op en rond het tracé van de N18 beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op de probleem- en doelstelling. In hoofdstuk 4 worden de oplossingsrichtingen beschreven. Hoofdstuk 5 is een weergave van de te onderzoeken effecten. In hoofdstuk 6 wordt de tracéwetprocedure toegelicht.



# 02



## Probleemanalyse

### 2.1 Inleiding

De probleemanalyse wordt uitgewerkt in vijf thema's: Veiligheid, leefmilieu, natuurlijk milieu, landbouw & ruimtelijke ordening en bereikbaarheid & economie. In het vervolg van dit hoofdstuk worden de vijf genoemde thema's uitgewerkt aan de hand van meerdere aspecten.

Voor zover mogelijk wordt voor de aspecten die worden beïnvloed door de verkeersintensiteit beschreven wat de stand van zaken momenteel is, welke ontwikkelingen zijn te verwachten voor het prognosejaar 2020 en wat de gewenste situatie in 2020 is. Voor de grondgebonden aspecten worden de huidige situatie en de gewenste ontwikkelingen beschreven.

### 2.2 Veiligheid

Veiligheid wordt uitgewerkt door twee aspecten te behandelen: Verkeersveiligheid en externe veiligheid.



## 2.2.1 Verkeersveiligheid

In de Nota Mobiliteit, die in voorbereiding is, worden ten aanzien van verkeersveiligheid de volgende landelijke doelstellingen voor 2010 gehanteerd: een vermindering van het aantal dodelijke slachtoffers tot 900 per jaar en een vermindering van het aantal ziekenhuisgewonden tot 17000 per jaar. Voor 2020 zijn de doelstellingen een vermindering tot 640 dodelijke slachtoffers per jaar en een vermindering van het aantal ziekenhuisgewonden tot 13.500 per jaar. Deze landelijke doelstellingen worden regionaal doorvertaald.

Een belangrijk instrument om de gewenste doelstellingen te halen is een Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet. In het rapport *Categorisering Rijkswegen* <sup>(1)</sup> is de functie van de N18 betiteld als regionale stroomweg. Feitelijk vervult de weg deze functie momenteel al. De vormgeving van de weg voldoet echter niet aan de eigenschappen van een regionale stroomweg.

Door de aanwezigheid van een groot aantal gelijkvloerse, deels geregelde kruispunten, oversteken, erfaansluitingen en de aanwezigheid van langzaam verkeer op het wegvak Groenlo – Enschede, ontstaan er verkeersonveilige situaties. Daarnaast zorgt sluipverkeer voor verkeersonveiligheid in de directe omgeving van de rijksweg en op parallelle routes.

Dat de verkeersonveilige situaties op de rijksweg van Varsseveld naar Enschede daadwerkelijk leiden tot verkeersonveiligheid blijkt uit de risicocijfers.<sup>(2)</sup> Over de periode 1999-2001 zijn de risicocijfers (zie tabel 2.1) ongunstig.

Wegvak	Risicocijfer
Varsseveld – Groenlo	0.361
Groenlo – grens Gelderland/Overijssel	0.391
Grens Gelderland/Overijssel – Enschede	0.350

(1) In dit rapport wordt een wensbeeld beschreven t.a.v. de inrichting van stroomwegen zijnde niet-auto-snelwegen

(2) Risicocijfer = aantal slachtoffers per miljoen voertuigkilometers

(3) Bron: Monitor verkeersveiligheid 2002, Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland

(4) UMS = uitsluitend materiële schade

Tabel 2.1  
Risicocijfers N18 1999-2001 <sup>(3)</sup>

Het streefbeeld van het risicocijfer in 2010 bedraagt 0.15 slachtoffers per miljoen voertuigkilometers voor wegen buiten de bebouwde kom, niet zijnde de auto(snel)wegen.

De scores zijn niet alleen ongunstig ten opzichte van het streefbeeld voor vergelijkbare wegen, maar ook ten opzichte van bepaalde risicocijfers voor vergelijkbare wegen in Nederland (0,1-0,3). De N18 Varsseveld-Enschede behoort tot de 15% gevaarlijkste wegvakken van dit type wegen in Nederland. De ongevallen in absolute getallen voor de periode 2000-2002 zijn weergegeven in tabel 2.2.

Jaar	Aantal UMS <sup>(4)</sup> -ongevallen	Aantal slachtoffers
2000-2002	609	232 (waarvan 12 doden)

Tabel 2.2  
Ongevallen op de N18 (gedeelte Varsseveld-Enschede) in de periode 2000-2002

Op een viertal locaties (black spots) tussen Varsseveld en Enschede vinden opmerkelijk veel ongevallen plaats:

- Het kruispunt van de N18 met de Zelhemsseweg (Varsseveld). Hier hebben tussen 2001 en 2003 16 UMS-ongevallen en 6 slachtofferongevallen plaatsgevonden. Bij de slachtofferongevallen waren 7 slachtoffers betrokken;
- Het kruispunt van de N18 met de Varsseveldseweg (Lichtenvoorde). Hier hebben tussen 2001 en 2003 17 UMS-ongevallen en 8 slachtofferongevallen plaatsgevonden. Bij de slachtofferongevallen waren 11 slachtoffers betrokken, waarvan 1 dode;

(5) Bron: Monitor verkeersveiligheid 2002, Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland

- Het kruispunt van de N18 met de Enschedesestraat (Haaksbergen). Hier hebben tussen 2001 en 2003 26 UMS-ongevallen en 6 slachtofferongevallen plaatsgevonden. Bij de slachtofferongevallen waren 6 slachtoffers betrokken;
- Het kruispunt van de N18 met de Badweg (tussen Haaksbergen en Enschede). Hier hebben tussen 2001 en 2003 9 UMS-ongevallen en 8 slachtofferongevallen plaatsgevonden. Bij de slachtofferongevallen waren 9 slachtoffers betrokken;

Het aantal slachtoffers en UMS-ongevallen zijn naar de aard van het ongeval opgesplitst. In tabel 2.3 zijn het aantal slachtoffers (doden en gewonden) en de UMS-ongevallen naar de aard van het ongeval aangegeven.

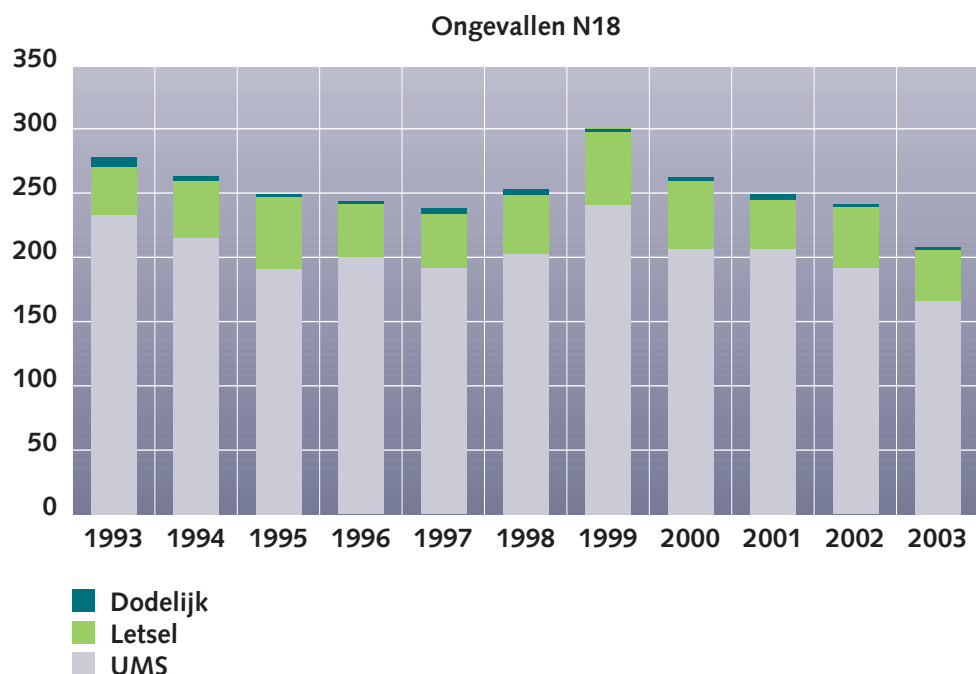
Aard	Slachtoffers		UMS	
Frontaal	14	6%	19	3%
Flank	90	38%	155	23%
Kop/staart	81	34%	300	45%
Overig	50	21%	191	29%
<b>Totaal</b>	<b>235</b>	<b>100%</b>	<b>665</b>	<b>100%</b>

Tabel 2.3  
Slachtoffers en UMS-ongevallen naar aard (1999-2001) <sup>(5)</sup>

Kop/staart- en flankbotsingen zijn de oorzaak van zo'n 68% van de UMS-ongevallen. 72% Van de slachtoffers valt bij kop/staart- en flankongevallen. De flankbotsingen vinden hoofdzakelijk plaats op erfontsluitingswegen, aansluitingen en kruisingen, met name op het traject Haaksbergen – Enschede.

Bij meer dan éénderde van alle ongevallen is de oorzaak 'het onvoldoende afstand bewaren' met in de meeste gevallen een kop/staartongeval als gevolg. Deze ongelukken vinden hoofdzakelijk plaats in de omgeving van erfontsluitingswegen, aansluitingen en kruispunten. Daarnaast is het niet verlenen van voorrang of doorgang oorzaak van een groot aantal ongevallen.

In figuur 2.1 is een overzicht gegeven van het totaal aantal ongevallen op de rijksweg tussen Varsseveld en Enschede van 1993 tot en met 2003. Uit de figuur is te lezen dat er geen sprake is van een structurele daling in het aantal ongevallen in de jaren 1993 tot en met 2003.



Figuur 2.1  
Ongevallen over de jaren 1993 tot en met 2002 op de N18 Varsseveld-Enschede

## 2.2.2 Externe veiligheid

In de nota 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' van de ministeries van VROM en V&W is aangegeven aan welke risiconormen dient te worden voldaan. Er zijn normen voor plaatsgebonden (individueel) risico en normen voor groepsrisico. De N18 dient aan deze normen te voldoen. Het beleid is dat het huidige veiligheidsniveau ten minste gehandhaafd dient te worden.

Externe veiligheid voor de rijksweg tussen Varsseveld en Enschede betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen. De transporten van gevaarlijke stoffen over de weg in de omgeving van de Rijksweg bestaan voornamelijk uit transporten van brandbare vloeistoffen (bijv. diesel), zeer brandbare vloeistoffen (bijv. benzine) en brandbaar tot vloeistof verdicht gas (bijv. LPG). De risico's uit oogpunt van externe veiligheid van deze transporten worden daarbij in hoge mate bepaald door de transporten van brandbare gassen, met name LPG. Voor de rijksweg wordt de grenswaarde voor zowel het individueel risico als de oriënterende waarde van het groepsrisico in de huidige situatie niet overschreden. Voor het groepsrisico worden een paar 'bijna aandachtspunten' geïdentificeerd. Het risico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen is beperkt.

## 2.3 Leefmilieu

Leefmilieu betreft: de sociale aspecten, geluid en luchtkwaliteit. Achtereenvolgens worden de genoemde aspecten behandeld.

### 2.3.1 Sociale aspecten

Een van de specifieke verkeersveiligheidsproblemen bij niet-autosnelwegen is de barrièrewerking (slechte oversteekbaarheid), met name wanneer een wegvak de bebouwde kom doorsnijdt of aansnijdt. Het gevolg van slechte oversteekbaarheid is veelal een relatief grote verkeersonveiligheid en een sociale barrière tussen de twee delen van een dorp.

De nota Mobiliteit geeft geen specifieke doelstellingen voor barrièrewerking. Barrièrewerking maakt onderdeel uit van de doelstellingen van Duurzaam Veilig. Waar nodig moet de oversteekbaarheid verbeterd worden.

In de bebouwde kom van Eibergen is de rijksweg de belangrijkste barrière. De omvang van de barrièrewerking in Eibergen hangt samen met het aantal relaties tussen beide delen van Eibergen en de relatief hoge verkeersintensiteit op dit gedeelte van het traject. In Usselo is de rijksweg ook de belangrijkste barrière. De N739 (Haaksbergen-Beckum-Hengelo) vormt een belangrijke barrière in Haaksbergen en Beckum. De oorzaak is de grote hoeveelheid (sluip)verkeer naar de A35 dat de N18 mijdt. De barrières zullen toenemen als gevolg van nieuwbouw (woningbouw en bedrijventerreinen) en verkeersgroei. De barrièrewerking in de andere kernen langs de N18 kan toenemen, met name wanneer de kernen nieuwbouw gaan plegen aan de overzijde van de rijksweg.

### 2.3.2 Geluid

Bij dit project is de wet geluidhinder van toepassing. Een aantal te onderzoeken alternatieven in dit project betreft nieuwe doorsnijdingen daarom moet er voor zover mogelijk worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

De gewenste situatie ten aanzien van geluidhinder is beschreven in het Nationaal Milieubeleidsplan-4. Uitgaande van het referentiejaar 2000 wordt in 2010 het volgende nagestreefd:

- 100% reductie woningen > 70 dB(A)
- 90% reductie woningen > 65-70 dB(A)
- 50% reductie woningen > 60-65 dB(A)

De einddoelstelling is: in 2010 'forse verbetering van akoestisch klimaat in stedelijk gebied en in Ecologische Hoofdstructuur-gebieden'.

De ontwikkelingen ten aanzien van de nota Mobiliteit sluiten hier op aan, namelijk dat in 2020 alle knelpunten van 65 dB(A) en meer voor weginfrastructuur zijn aangepakt.

Om dit te bereiken hebben VROM en Verkeer en Waterstaat het Innovatie Programma Geluid (IPG) opgestart. Dit programma heeft als doel innovatieve geluidsreducerende maatregelen uit te werken en te onderzoeken of en hoe deze in de praktijk ingezet kunnen worden. Hierbij ligt de nadruk op bronmaatregelen dus, stillere voertuigen, banden, asfalt e.d.

De toenemende intensiteiten op de N18 zorgen met name in Eibergen, Haaksbergen en Usselo voor een groot aantal woningen waar sprake is van geluidshinder.

### 2.3.3 Luchtkwaliteit

Sinds juni 2001 is het '*Besluit Luchtkwaliteit*' van kracht. Dit besluit is een uitwerking van de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit. Het besluit schrijft voor dat bestaande situaties, waar de normen voor lokale luchtkwaliteit overschreden worden, 'gesaneerd' moeten worden. Gelijktijdig moet, door harde normen te stellen, voorkomen worden dat er nieuwe kritieke situaties ontstaan.

Bestaande kritieke situaties moeten door gemeenten jaarlijks gerapporteerd worden aan de provincie, de provincie rapporteert aan de minister van VROM en de minister van VROM rapporteert tenslotte aan Europa.

Wanneer er een knelpunt is langs een rijksweg is de gemeente verantwoordelijk voor het opstellen van een Plan van Aanpak (waaraan de andere overheden moeten meewerken) waarin wordt aangegeven hoe in 2010 wel aan de normen wordt voldaan.

De verkeersemisies van de door het verkeer meest geëmitteerde stoffen dalen in 2010 doordat de te verwachten toename als gevolg van de verkeersgroei volledig wordt gecompenseerd door de ontwikkeling van schonere voertuigen. Uitzondering hierop is CO<sub>2</sub>, waarvoor juist een stijging van de emissies is voorzien.

De component NO<sub>2</sub> is maatgevend voor de luchtvervuiling door wegverkeer. De plan-drempel van 56 mg/m<sup>3</sup> wordt volgens de gegevens die Rijkswaterstaat in het kader van de rapportage Besluit Luchtkwaliteit 2002 heeft aangeleverd in de huidige situatie ten gevolge van verkeer op de N18 nergens overschreden.

Voor fijn stof is de situatie anders. De achtergrondconcentratie van fijn stof is op veel plaatsen in Nederland hoog. Voor het studiegebied van de nieuwe rijksweg geldt dat de achtergrondconcentratie fijn stof ongeveer gelijk is aan de indicatiewaarde voor het 24-uursgemiddelde fijn stof. Dit betekent dat op basis van de gegevens voor de rapportage Besluit Luchtkwaliteit 2002 elke bijdrage van het verkeer, hoe gering ook, tot overschrijdingen leidt.

## 2.4 Natuurlijk milieu

### 2.4.1 Landschap

Landschap is altijd de weerslag van een cultuur en van verschillende vormen van landgebruik. Het huidige landschap is een momentopname, met oude en nieuwe elementen. In het landschapsbeleid is een belangrijke rol weggelegd voor gemeenten. Gemeenten kunnen de ontwikkeling van landschap sturen via bestemmingsplannen en landschapsbeleidsplannen.

Het studiegebied wordt gekenmerkt door een gevarieerd landschap. Rond de woonkernen komt een relatief kleinschalig landschap voor terwijl in de gebieden tussen de kernen een meer open grootschalig landschap te vinden is.

De ontwikkeling van het landschap is afhankelijk van vele factoren: ontwikkelingen in het ruimtegebruik, stedelijke ontwikkelingen, infrastructuur, landbouw en maatregelen in het kader van het natuurbeleid.

Het landschap in het studiegebied staat onder druk door ontwikkelingen in de landbouw, infrastructuur en stedelijke ontwikkeling. Daar tegenover staat het landschapsbeleid dat zich richt op behoud en ontwikkeling van het landschap.

De Achterhoek is in de Nota Ruimte benoemd als Nationaal Landschap. De kernkwaliteiten van dit gebied zijn: kleinschalige openheid, het groene karakter en microreliëf door essen en 'eenmansessen'.

#### *Cultuurhistorie en archeologie*

De volgende cultuurhistorische landschapstypen komen in het studiegebied voor:

- bos- en heide landschap
- esdorpenlandschap
- kampenlandschap
- heide- en veenontginningslandschap

Slechts op enkele plaatsen in het studiegebied zijn de oorspronkelijke heidevelden nog aanwezig. De meeste grotere bosgebieden zijn na 1850 aangelegd op de oude heidevelden.

Onder de essencomplexen kunnen vindplaatsen worden verwacht van archeologische waarde. Deze complexen betreffen immers opgebracht materiaal, dat mogelijk historische vindplaatsen overdekt.

Het kampenlandschap heeft een kleinschalig en besloten karakter. Op veel plaatsen in het studiegebied is dit karakter bewaard gebleven.

De heide en veenontginningen worden gekenmerkt door een rechtlijnig ontsluitings- en verkavelingspatroon. Enkele heiderestanten zijn nog bewaard gebleven, onder andere in het Lankheet en in Het Altena.

In het gebied zijn verscheidene cultuurhistorisch waardevolle elementen te vinden zoals de spoorlijn Winterswijk-Haaksbergen-Enschede (1885) een oude Hessenweg (op langgerekte dekzandrug) ten noordoosten van Varsseveld, de circumvallatielinie rond Groenlo en Eibergen, landgoederen en oude rijkswegen tussen Groenlo en Winterswijk (laanbeplanting met oude eiken). De N18 doorsnijdt het waardevol cultuurlandschap Aalten-Zelhem.

### 2.4.2 Natuur

Het natuurbeleid in Nederland richt zich in eerste instantie op de realisering van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een stelsel van kerngebieden en natuurontwikkelingsgebieden die met elkaar in verbinding staan of worden gebracht door ecologische verbindingzones. Bij kerngebieden gaat het niet alleen om bossen en natuurgebieden maar ook om cultuurlandschappen met veel natuur. Een deel van die gebieden bestaat al, een deel moet nog ontwikkeld worden.

Kerngebieden zijn belangrijk om bedreigde diersoorten een leefomgeving te bieden. De verbindingszones zijn kleinere en langgerekte gebieden, zoals beken, of een aaneenschakeling van houtwallen, bosjes en poelen. De verbindingszones zorgen ervoor dat de verschillende diersoorten zich kunnen verspreiden, waardoor ze minder kwetsbaar worden.

De kwaliteit van het studiegebied voor natuur is groot: er zijn gebieden aangeduid als kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones. Het EHS-beleid is op provinciaal niveau doorvertaald (pEHS). Beide provincies richten zich op het behoud en versterking van kerngebieden. De ecologische verbindingszones moeten in stand worden gehouden, hersteld of ontwikkeld.

Naast bovengenoemde gebieden zijn nog andere aspecten die speciale aandacht krijgen in het natuur en landschapsbeleid:

- parels: gebieden met bijzondere natuurdoeltypen die versterking behoeven zoals bijvoorbeeld 'natuurlijke bossen', 'hoogveen', en 'natte heiden';
- Wateren met hoge ecologische natuurwaarden. Dit zijn voornamelijk beken die nog een oorspronkelijk karakter hebben. Dit oorspronkelijke karakter moet worden behouden en versterkt.

In het studiegebied komen enkele bijzondere soorten voor zoals amfibieën, das, weidevogels, ganzen en moerasvogels. Behalve van natuurgebieden zijn deze soorten ook afhankelijk van het agrarische cultuurlandschap. Agrarisch natuurbeheer speelt dus een belangrijke rol bij het behoud van deze soorten.

### 2.4.3 Bodem, geomorfologie en water

De kwaliteit van de bodem en het grond- en oppervlaktewater in het studiegebied is relatief goed. Zowel in Gelderland als in Overijssel is het beleid gericht op een verdere verbetering. Met name de beken die het studiegebied doorkruisen nemen daarbij een belangrijke plaats in.

#### *Bodem*

Het grootste gedeelte van het studiegebied bestaat uit zandgronden. Binnen de zandgronden komen bodemtypen enkeerdgrond, veldpodzol en beekerdgrond het meeste voor.

Gezien het landelijke en agrarische karakter van het studiegebied wordt verwacht dat er sprake zal zijn van hoge nutriëntenbelasting. Het merendeel van de bodemverontreinigingen is in de bebouwde kommen gesitueerd en een aantal in het buitengebied.

Het bodembeleid in het studiegebied is erop gericht duurzame landbouw te stimuleren om zo de nutriëntenbelasting te verminderen. Daarnaast zijn er zones aangewezen die in aanmerking komen voor bijzondere bescherming om zo specifieke bodemkwaliteiten te herstellen of te behouden.

#### *Geomorfologie*

De geomorfologische eigenschappen van het gebied betreffen de zichtbare gevolgen van het ontstaan van het gebied.

In het studiegebied komen ondermeer de volgende geomorfologische eenheden voor: Plateauresten, dekzandruggen, dekzandwelingen, dekzandkopjes en beekoverstromingsvlakten.

#### *Water*

De oppervlakte waterhuishouding kenmerkt zich door een uitgebreid stelsel van beken. Over het algemeen is het oppervlaktewater van redelijke tot goede kwaliteit. Ook het zwemwater is van goede kwaliteit.

De waterhuishoudkundige koers in het Gelderse deel van het studiegebied is over het algemeen gericht op het intact laten van de verwevenheid van landbouw en natuur. Natuur stelt eisen aan de waterkwaliteit en kwantiteit. Voor de landbouw betekent dit dat wateroverlast en vochttekorten zoveel mogelijk beperkt moeten worden.

De kwaliteit van het grondwater in het studiegebied is van nature goed. Met betrekking tot het grondwaterbeheer wordt gestreefd naar het niet verder dalen van het grondwaterpeil. Door middel van inrichtingsmaatregelen proberen de waterschappen de situatie te verbeteren.

Door het uitvoeren van een watertoets worden de waterbeheerders in het studiegebied betrokken bij de ontwikkeling van mogelijke alternatieven voor de huidige N18 en de effecten van deze alternatieven op de kwalitatieve en kwantitatieve aspecten van de waterhuishouding.

## 2.5 Landbouw & ruimtelijke ordening

Voor het aspect ruimtelijke ordening en economie wordt onderscheid gemaakt naar: wonen, werken, landbouw, recreatie en toerisme.

De belangrijkste uitgangspunten met betrekking tot het nationale ruimtelijke beleid zijn weergegeven in de Nota Ruimte. Op provinciaal niveau wordt het beleid in de streekplannen verwoord. Het gemeentelijk ruimtelijk beleid is neergelegd in structuur- en bestemmingsplannen.

Voor de Achterhoek deelt de provincie Gelderland in haar hoofdlijnen nota voor een nieuw streekplan de visie van de regio om tot netwerkvorming te komen rond de A18/N18, maar dan wel op termijn. Het doortrekken van de N18 wordt genoemd in relatie tot stedelijke ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen dienen afgestemd te worden op de ligging en de mogelijk gefaseerde realisatie van de doortrekking van de rijksweg.

De provincie ziet verder mogelijkheden voor bedrijven in de recreatieve en toeristische hoek en de dienstverlenende sector.

Het streekplan Overijssel geeft aan dat rond Haaksbergen voldoende mogelijkheden zijn voor uitbreiding van zowel woningbouw als bedrijventerreinen. Deze uitbreidingsmogelijkheden zijn aansluitend bij bestaande ontwikkelingen te vinden in noordelijke en westelijke richting.

Voor de stad Enschede is in het streekplan de volgende doel- en taakstelling geformuleerd: "Bij de ruimtelijke ontwikkeling van Enschede worden voorwaarden geschapen voor een groei van de kennisintensieve bedrijvigheid en hoogwaardige dienstverlening".

Door het afwisselende landschap en de relatieve rust, leent het studiegebied zich goed voor fietsen, wandelen, paardrijden en kanoën. De grotere beken zijn geschikt voor de kleine watersport. Er zijn diverse recreatieve routes uitgezet. Aanwezige cultuurhistorische elementen als landhuizen, monumentale boerderijen, watermolens en windmolens vergroten de recreatieve waarde. Met name de omgeving van Enschede en Haaksbergen heeft een belangrijke betekenis voor de dag- en verblijfsrecreatie. Hier liggen relatief veel voorzieningen.

Mede gezien de economische betekenis van recreatie mag een verdere uitbreiding van het recreatieve voorzieningenniveau worden verwacht.

(6) Bron: Knelpuntenanalyse  
rijksweg 15, RWS directie Oost-  
Nederland, december 1995.

Landbouw is qua oppervlakte de belangrijkste vorm van grondgebruik in het studiegebied. Melkveehouderij is de dominante productietak in het gebied. Daarnaast komen er veel gespecialiseerde intensieve veehouderijbedrijven voor. De intensieve veehouderij is in belangrijke mate verantwoordelijk voor de grote minerale overschotten en de ammoniakemissies in het gebied.

In het reconstructieplan 'Achterhoek en Liemers' wordt aangegeven dat de N18 niet concreet meegenomen wordt in zoneringen of maatregelen in het kader van de reconstructie. Indien tijdens de reconstructie meer duidelijkheid ontstaat over de wijzigingen ten aanzien van de N18 kunnen de reconstructiemogelijkheden alsnog nader worden afgestemd.

In het studiegebied is op veel plaatsen sprake van een versnipperde verkaveling. Met het instrument landinrichting tracht men de verkaveling te verbeteren.

## 2.6 Bereikbaarheid & Economie

### *Bereikbaarheid*

In de Nota Mobiliteit wordt gesproken over betrouwbare en acceptabele reistijden. Voor de N18 van Varsseveld naar Enschede zijn midden jaren negentig reistijdmetingen verricht. De resultaten van deze metingen zijn weergegeven in tabel 2.4.

	Reistijd	Gemiddelde Snelheid	Vertragsfactor
Bij maximum toelaatbare snelheid	32 min en 11 sec	82,6 km/h	
In daluur	41 min en 20 sec	64 km/h	28% t.o.v. reistijd bij max. toelaatbare snelheid
In spitsuur	46 min en 31 sec	57 km/h	45% t.o.v. reistijd bij max. toelaatbare snelheid en 13% t.o.v. reistijd in het daluur

Tabel 2.4  
Vergelijking reistijden 1995 <sup>(6)</sup>

In het daluur is er een reistijdverlies van 28% ten opzichte van de reistijd bij maximum toelaatbare snelheid als gevolg van verkeersregelinstanties, langzaam rijdend verkeer en verkeersintensiteit. In het spitsuur bedraagt de extra reistijd 13% ten opzichte van het daluur.

Ontwikkelingen tussen uitvoering van het onderzoek en nu zijn:

- de aanpassing van de maximum toelaatbare snelheid op het wegvak Varsseveld – Groenlo, deze is teruggebracht van 100 km/h naar 80 km/h.
- De verkeersgroei tussen 1995 en 2002 op de N18 is ten zuiden van Groenlo ca 25% en ten noorden van Groenlo ca. 10%.

De ontwikkelingen op de N18 tussen midden jaren negentig en nu zal de reistijd op de N18 in negatieve zin beïnvloeden. De streefwaarde die in de Nota Mobiliteit wordt aangegeven voor niet-autosnelwegen is dat in de spits de reistijd maximaal twee keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Gezien de reistijdmetingen midden jaren negentig en de ontwikkelingen tussen 1995 en heden is de verwachting dat de reistijd de genoemde streefwaarde niet overschrijdt.



Ondanks de verwachting dat de reistijd aan de streefwaarde uit de Nota Mobiliteit voldoet zijn er wel enkele duidelijke oorzaken voor de langere reistijden op de N18 dan bij ideale verkeersafwikkeling. Op een aantal kruisingen op de N18 is sprake van hoge cyclustijden.<sup>(7)</sup> Deze hoge cyclustijden zorgen voor een slechte doorstroming van het verkeer op de betreffende kruispunten. Op de tracégedeelten van de rijksweg welke door de kernen lopen gelden maximale snelheden van 50 en 70 km/uur, ook deze lage maximale snelheden zorgen voor langere reistijden.

(7) Tijd dat alle richtingen/verkeersstromen bij een verkeerslicht aan de beurt zijn geweest

#### *Economie*

Langs de N18 liggen vele bedrijven, bedrijventerreinen en te ontwikkelen locaties voor bedrijven(terreinen). Deze bedrijven zijn pijlers van de regionale economie en zorgen daarmee voor de werkgelegenheid in de Achterhoek en Twente.

Het verbeteren van de N18 biedt naast een hogere verkeersveiligheid en een verbeterde leefbaarheid ook kansen voor de regionale economie in het gebied rond de N18.

De N18 is de ontsluitende verbinding vanuit de Achterhoek en één van de ontsluitende verbindingen vanuit Twente. In de regionaal economische structuurvisie voor de Achterhoek wordt dan ook aangegeven dat verbetering van de huidige N18 een impuls geeft aan de regionale economische ontwikkeling.

Uitgangspunt voor de Regio Achterhoek is om de Achterhoek verder te ontwikkelen als een economisch, sociaal en cultureel zelfstandige regio. De regio kiest in haar structuurvisie onder andere voor 'opwaardering N18/aanleg A18 voor een gebundelde afwikkeling van het verkeer'.

De gemeente Groenlo heeft in april 2001 een omgevingsvisie Groenlo opgesteld. Belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen die in deze omgevingsvisie worden beschreven zijn het stopzetten van de activiteiten van bierbrouwerij Grolsch na 2005. Er zijn plannen om het Grolsch-terrein te bestemmen als woningbouwlocatie. Aan de noordzijde van Groenlo wordt een regionaal bedrijventerrein (RBT) gerealiseerd. Deze uitbreiding sluit aan bij het bestaande bedrijventerrein Den Sliem. Het RBT ligt op het grondgebied van de gemeente Groenlo-Lichtenvoorde.

In Haaksbergen is aan de noordwestzijde van de huidige N18 een toekomstig werkgebied en een toekomstig woongebied gepland (te realiseren voor 2011).

De ruimtelijk ontwikkelingen in Enschede tot 2015 zijn:

- bedrijventerrein Josink Es, tussen de Westerval en de Haaksbergerstraat (18 ha)
- bedrijventerrein Usseler Es, ten oosten van de Haaksbergerstraat aan weerszijden van Rijksweg 35 (60 ha)
- bedrijventerrein kop Marssteden, ten noordwesten van Rijksweg 35 en de Westerval (8 ha)
- revitalisering van het havengebied (5 ha)
- ontwikkeling van het Grolschterrein, de Grote Plooy
- verdere ontwikkeling van het kennispark-UTwente en B&S-park (60 ha)
- ontwikkeling kantoorlocatie Zuiderval (10 ha)
- verdere ontwikkeling Kanaalzone/Go Planet

# 03



## Probleem- en doelstelling

### 3.1 Probleemstelling

Uit de probleemanalyse blijkt dat op en rond de N18 Varsseveld-Enschede problemen zijn. De weg maakt onderdeel uit van het landelijk hoofdwegennet maar heeft met name een regionale en lokale functie. De vele kruisende langzame verkeersdeelnemers, de gelijkvloerse uitwisselingen tussen verkeersstromen en de ligging van deel-trajecten van de rijksweg door de bebouwde kommen van Eibergen, Haaksbergen en Usselo zorgen voor veiligheids- en leefbaarheidsproblemen. De aanwezigheid van landbouwverkeer en fietsers op de weg leidt naast doorstromingsproblemen ook tot veiligheidsproblemen. Daarnaast neemt het verkeer in de toekomst verder toe waardoor er meer verkeersonveilige en slechte leefbaarheidssituaties ontstaan. Problemen met sluipverkeer komen met name voor in Haaksbergen en worden veroorzaakt door het feit dat de rijksweg bij Enschede niet is aangesloten op het overige hoofdwegennet (in dit geval de A35).

De verkeersafwikkelingsproblematiek heeft vooral betrekking op de relatief zware belasting van de vele gelijkvloerse kruisingen. Zowel op de trajecten binnen als buiten de bebouwde kom leidt dit tot reistijdverlies.

## 3.2 Doelstelling

Het beleid van de Nederlandse overheid ten aanzien van veiligheid en leefbaarheid is gericht op een verbetering van de huidige situatie. Ten aanzien van de bereikbaarheid is een voldoende verkeersafwikkeling randvoorwaarde voor het functioneren van het hoofdwegenet. Dit geldt ook voor de N18.

Uit voorgaande kan worden afgeleid dat, om de geschetste problemen op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid zodanig te verbeteren dat voldaan wordt aan beleidsdoelstellingen, maatregelen nodig zijn om het autoverkeer anders af te wikkelen door middel van een aanpassing van de N18.

De aanpassing van de N18 kan zowel plaatsvinden door aanleg van nieuwe infrastructuur als door verbetering van de bestaande weg.

In algemene zin kan het hoofddoel van de voorgenomen activiteit worden omschreven als:

**'Het zo goed mogelijk verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op en in de omgeving van de N18.'**

De subdoelstelling is als volgt:

**'Het zo goed mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid en de regionaal economische ontwikkeling.'**

Aandachtspunten daarbij zijn dat:

- Oplossingen zoveel mogelijk toekomstvast zijn
- De negatieve gevolgen voor natuur en landschap zoveel mogelijk worden beperkt.

Dit algemene doel kan als volgt worden geconcretiseerd:

*Vorm, inrichting en functie van de rijksweg:*

- Het ontwikkelen van een duurzaam alternatief op of in de omgeving van de huidige rijksweg, waarin de functie, wegontwerp en gebruik met elkaar in evenwicht zijn.

*Verkeersveiligheid*

- Het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

*Leefbaarheid*

- Het verminderen van barrièrewerking voor de mens, met name in de kernen
- Het verminderen van geluidhinder
- Het voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging
- Het voorkomen, verzachten of compenseren van negatieve effecten op natuur en landschap.

*Bereikbaarheid en economische ontwikkeling*

- Het verminderen van de problematiek op de zwaar belaste kruisingen
- Het terugdringen van sluipverkeer
- Waar mogelijk de regionale economische ontwikkeling stimuleren door een verbeterde bereikbaarheid.

# 04



## De alternatieven

### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de te onderzoeken alternatieven beschreven die een mogelijke verbetering kunnen betekenen ten opzichte van de bestaande situatie op en langs de N18.

De alternatieven zijn:

- Nul-alternatief;
- Omleidingen Eibergen en Usselo;
- Omleiding Groenlo-Enschede;
- Omleiding Varsseveld-Enschede;
- Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).

De genoemde alternatieven worden in de volgende fase van het project, de Trajectnota/MER-fase, beoordeeld op probleemoplossend vermogen en effecten op de omgeving.

De alternatieven worden ontwikkeld volgens een modulaire aanpak. Dat betekent dat de alternatieven in 'stukken worden opgeknipt' en dat vervolgens het ontwerpen en de effectbepalingen per module wordt uitgevoerd. Het voordeel van een modulaire aanpak is dat in de verdere planontwikkeling flexibel kan worden ingespeeld op een in de tijd gefaseerde realisatie van een alternatief. Ook is het mogelijk modules onderling uit te wisselen. De uitwerking van de modulaire aanpak vindt plaats in de Trajectnota/MER-fase.

## 4.2 Uitgangspunten

Bij de bepaling van de alternatieven zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Een alternatief moet voldoen aan het profiel van een stroomweg tussen Varsseveld en Enschede
- Het alternatief moet tevens een functie houden in de ontsluiting van de kernen die nu langs de rijksweg liggen of doorsneden worden. Dat houdt in dat de alternatieven niet te ver van het huidige tracé liggen, dan wel dat de kernen via het onderliggend wegennet goed bereikbaar blijven
- Een alternatief moet zo min mogelijk schade aanrichten voor mens, dier en plant. Dat betekent dat woongebieden en natuurgebieden zoveel mogelijk worden ontzien
- De rijksweg is aangewezen als stroomweg, vanuit kostenoverwegingen worden ook varianten meegenomen met een profiel van een gebiedsontsluitingsweg (gelijkvloerse kruisingen, niet-fysiek gescheiden rijbanen en smaller profiel)
- De nieuwe weg sluit aan op A35 bij de huidige aansluiting Enschede-West (Westerval)
- In de kernen Eibergen en Usselo is geen verbetering mogelijk aan de bestaande route, op die plaatsen dient de rijksweg omgeleid te worden
- In de Trajectnota/MER-fase wordt gekeken of 1 rijstrook per richting voldoende capaciteit biedt of dat (op gedeelten van het tracé) 2 rijstroken per richting nodig zijn.

De voorgestelde alternatieven liggen grotendeels aan de westzijde van de huidige rijksweg. Er worden, behalve bij Eibergen in het alternatief omleidingen Eibergen en Usselo, geen alternatieven voorgesteld aan de oostzijde van de rijksweg. Dit heeft de volgende redenen:

- Aan de oostzijde van de rijksweg liggen een aantal belangrijke natuurgebieden: De Habitatgebieden Haaksbergerveen en Buursezand en het natuurgebied Lankheet; een nieuw tracé aan de oostzijde betekent een forse doorsnijding van deze gebieden
- Aan de oostzijde van het tracé ligt het nationaal landschap de Achterhoek
- Een oostelijk gelegen tracé voorziet niet in een optimale ontsluiting van een aantal woonkernen en kan tevens leiden tot extra verkeersdruk op lokale wegen
- Een oostelijk tracé biedt geen perspectief voor de ontsluiting van toekomstige uitbreidingen van het regionaal bedrijventerrein de Laarberg tussen Groenlo en Eibergen
- Een omleiding om Groenlo zal alleen plaatsvinden in het perspectief van een totaal nieuw tracé voor de rijksweg. Eerder genoemde argumenten maken het niet aannemelijk dat een nieuw tracé Varsseveld – Enschede Groenlo oostelijk passeert.

## 4.3 Nul-alternatief

Het nul-alternatief betreft de situatie in 2020 als de N18 niet aangepast of omgeleid wordt. Het is wettelijk verplicht het nul-alternatief te onderzoeken. Simpel gezegd is dat een onderzoek naar de milieugevolgen wanneer geen nieuwe infrastructuur zou worden aangelegd. Het nul-alternatief is dus geen realistisch alternatief. Het nul-alternatief is uitsluitend bedoeld als referentie.

## 4.4 Omleidingen Eibergen en Usselo

Het alternatief omleidingen Eibergen en Usselo bestaat uit een pakket maatregelen dat gericht is op het optimaal gebruik maken van de bestaande infrastructuur. In dit alternatief worden alleen maatregelen meegenomen die zijn gericht op verbetering van de reeds aanwezige of in de toekomst te verwachten knelpunten op of langs de N18.

Het alternatief omleidingen Eibergen en Usselo heeft de volgende invulling:

- Een omleiding bij Eibergen (zowel westelijk als oostelijk)
- Een omleiding bij Usselo, aansluitend op de A35 bij aansluiting Enschede-West (Westerval)
- Aanpassen van de overige tracé-delen en daar waar nodig parallelvoorzieningen aanleggen. De nadruk zal liggen op de gedeelten Groenlo-Eibergen en Eibergen-Usselo. Op de genoemde tracédelen is namelijk sprake van een smal dwarsprofiel en zijn geen parallelwegen aanwezig, terwijl op het tracédeel Varsseveld-Groenlo een breder dwarsprofiel ligt en voor een groot deel parallelwegen liggen. Op het gedeelte Varsseveld-Groenlo worden wel aanpassingen voorgesteld voor de gevaarlijke locaties.

#### 4.5 Groenlo-Enschede

Het alternatief Groenlo - Enschede begint tussen Groenlo en Eibergen, loopt aan de westzijde van de huidige N18 en sluit bij Enschede aan op de A35 ter hoogte van de aansluiting Enschede-West (Westerval).

Het alternatief wordt uitgewerkt als:

- Stroomwegvariant > maximumsnelheid 100 km/u en ongelijkvloerse kruisingen
- Gebiedsontsluitingswegvariant > maximumsnelheid 80 km/u en gelijkvloerse kruisingen.

#### 4.6 Varsseveld-Enschede

Het alternatief Varsseveld-Enschede begint op het punt waar de A18 eindigt bij Varsseveld. Dit alternatief loopt aan de westkant van de huidige N18 en sluit aan op de A35 ter hoogte van de aansluiting Enschede-West (Westerval). Het tracégedeelte tussen Groenlo en Enschede is bij dit alternatief gelijk aan het alternatief Groenlo-Enschede.

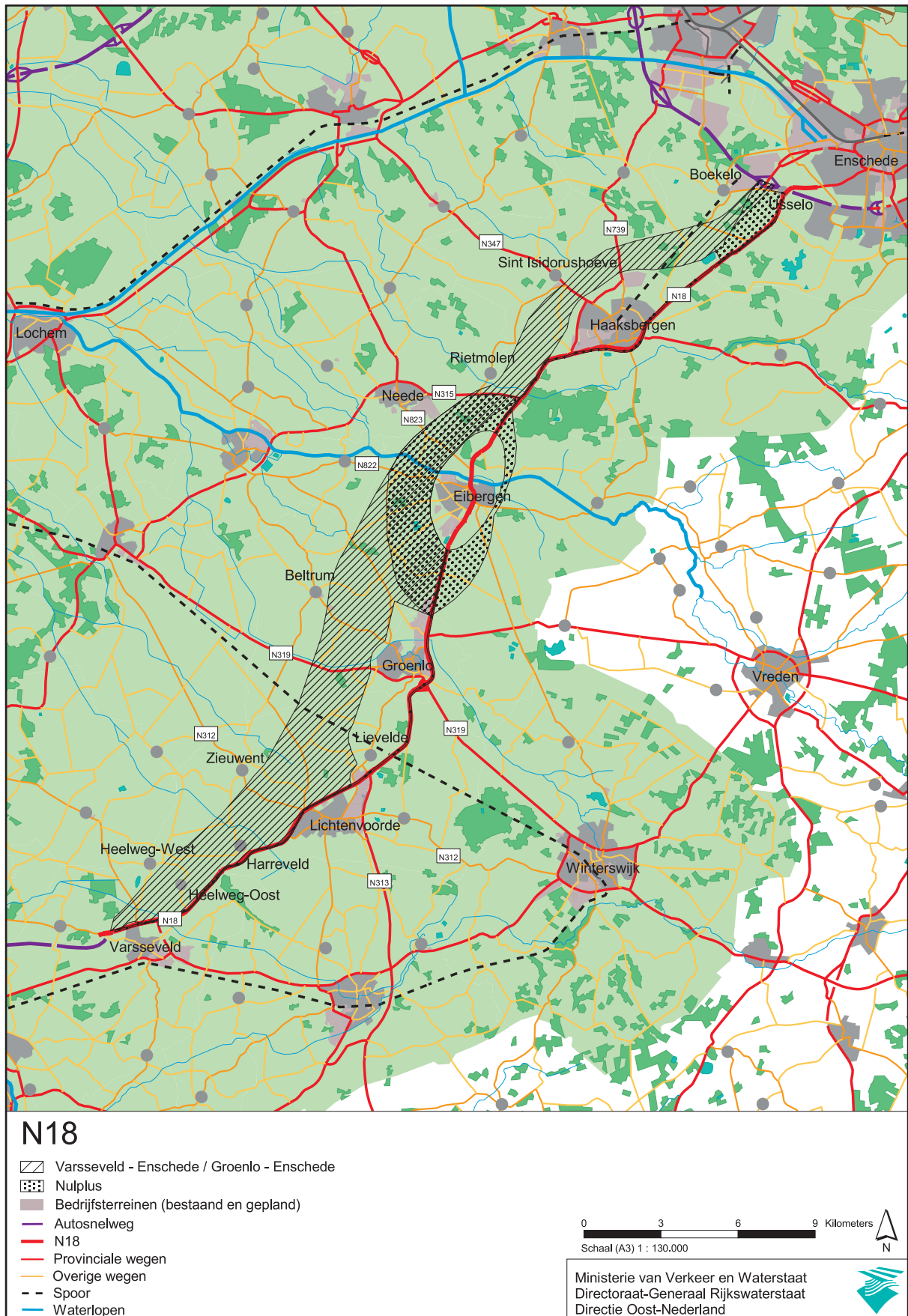
Het alternatief wordt uitgewerkt als:

- Stroomwegvariant > maximumsnelheid 100 km/u en ongelijkvloerse kruisingen
- 1x3-variant > maximumsnelheid 100 km/u, afwisselend hebben de rijrichtingen 2 rijstroken;
- Gebiedsontsluitingswegvariant > maximumsnelheid 80 km/u en gelijkvloerse kruisingen.

#### 4.7 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Het is een wettelijke verplichting om in een Trajectnota een zogenoemd meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) te presenteren. In zo'n MMA moeten nadelige gevolgen voor het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap voorkomen worden of tot een minimum beperkt blijven. Tegelijkertijd moet een MMA ook een realistisch alternatief zijn. Het heeft bijvoorbeeld weinig zin een MMA uit te werken dat in vergelijking met de andere alternatieven zeer kostbaar is. Een belangrijke eis is ook dat het MMA het doel uit hoofdstuk 3 moet kunnen bereiken of op z'n minst benaderen. Het MMA is, kortom, een redelijk alternatief dat de verkeersproblemen oplost met de minste belasting voor het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap.

Op dit moment is nog niet bekend hoe het MMA er concreet uit zal zien. Het wordt samengesteld op basis van inzichten die worden verkregen tijdens de effectenbepalingen.



Figuur 4.1  
 Overzicht van zoekgebieden voor alternatieven  
 Topografische ondergrond © Topografische Dienst Emmen

# 05



## Te onderzoeken effecten

In het milieueffectrapport (MER) wordt onderzocht welke milieugevolgen optreden door het aanpassen of omleiden van de N18 tussen Varsseveld en Enschede. Het gaat hierbij zowel om negatieve als positieve gevolgen, waarbij onderscheid wordt gemaakt in blijvende en tijdelijke effecten. De effecten van de alternatieven zullen worden beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie in het jaar 2020 indien de N18 niet aangepast of omgelegd wordt. Op basis van de effecten zullen de alternatieven met elkaar vergeleken worden. De effecten worden per (milieu)aspect geanalyseerd waarbij de indeling zoals opgenomen in tabel 5.1 wordt voorgesteld. Een definitieve opsomming van de onderwerpen waaraan in het MER aandacht moet worden besteed, zal worden gegeven in de richtlijnen.

Er zijn verschillende manieren om effecten te beschrijven. Kwantitatieve methoden drukken de effecten in getallen uit. Deze methode wordt vaak gebruikt bij verkeersstudies. Voor bijvoorbeeld het aspect landschap is het moeilijk de effecten in getallen uit te drukken. Dit soort aspecten worden in het MER op een kwalitatieve manier beschreven, op een beschouwende wijze en soms vergelijkenderwijs.



THEMA	ASPECT	TOETSINGSCRITERIUM
Veiligheid	Verkeersveiligheid Externe veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwachte toe en/of afname van ongevallen</li> <li>• Wegkenmerken (inrichting van de weg)</li> <li>• Individueel risico vervoer gevaarlijke stoffen</li> <li>• Groepsrisico vervoer gevaarlijke stoffen</li> </ul>
Leefmilieu	Sociale aspecten Geluid en trillingen  Lucht	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrièrewerking bebouwde kom en buitengebied</li> <li>• Mate sociale veiligheid</li> <li>• Omvang geluidsbeperkende maatregelen</li> <li>• Aantal geluidsbelaste woningen</li> <li>• Akoestisch ruimtebeslag</li> <li>• Geluidbelast PEHS</li> <li>• Aanwezigheid overige geluidsgevoelige bestemmingen</li> <li>• Trillingshinder nabij objecten</li> <li>• Emissie wegverkeer</li> <li>• Oppervlakte (ha) groter dan de grenswaarde</li> <li>• Gevoelige bestemmingen gelegen binnen overschrijdingsgebied grenswaarde</li> </ul>
Natuurlijk milieu	Landschap  Ecologie/natuur Bodem Geomorfologie Water(toets)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantasting landschappelijke structuur</li> <li>• Aantasting bijzondere landschapselementen</li> <li>• Aantasting (potentieel) archeologisch waardevol gebied</li> <li>• Aantasting cultuurhistorische elementen/gebieden</li> <li>• Aantasting leefgebied flora en fauna</li> <li>• Aantasting/doorsnijding EHS/verbindingzones</li> <li>• Aantasting bodemkwaliteit</li> <li>• Aantasting kenmerkende geomorfologische elementen</li> <li>• Aantasting grondwaterkwaliteit (systeem)</li> <li>• Aantasting kwaliteit oppervlaktewater</li> <li>• Aantasting kwantiteit oppervlaktewater</li> </ul>
Landbouw en Ruimtelijke ordening	Ruimtegebruik  Landbouw en recreatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Te amoveren woningen/bedrijven</li> <li>• Beïnvloeding uitbreidingsmogelijkheden woongebieden en bedrijventerreinen</li> <li>• Verlies landbouwgrond</li> <li>• Versnippering percelen landbouwgrond</li> <li>• Aantasting/doorsnijding recreatieve gebieden en routes</li> <li>• Bereikbaarheid recreatie- en landbouwgebieden</li> </ul>
Bereikbaarheid en Economie	Mobiliteit Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensiteiten</li> <li>• Verkeersafwikkeling</li> <li>• Sluipverkeer</li> <li>• Reistijden</li> </ul>

Tabel 5.1

Voorstel beoordelingskader bij effectbeschrijving alternatieven in het MER

# 06



## De procedure

De Tracéwet-procedure bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze Startnotitie is de eerste stap. De Startnotitie geeft aan welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat Oost-Nederland wil gaan onderzoeken in de studie naar de N18 Varsseveld-Enschede. Tot het einde van de inspraakperiode kunt u schriftelijk op dit voorstel reageren.

### 6.1 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen

Deze Startnotitie markeert het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in de Tracéwet. De Tracéwet-procedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming zo zorgvuldig mogelijk verloopt. Daartoe is in de wet onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies gevraagd worden aan deskundigen.

In de Tracéwet zijn twee andere regelingen afgestemd:

- de regeling voor de milieu-effectrapportage uit de Wet milieubeheer
- de planologische regeling uit de Wet op de ruimtelijke ordening.

Verder gaat de Tracéwet in op vergunningen en ontheffingen die voor de uitvoering van het besluit nodig zijn.

De minister van V&W is samen met de minister van VROM verantwoordelijk voor het uiteindelijke besluit. Beide ministers vertolken in de procedure de rol van 'bevoegd gezag'. Provincies, regionaal openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken, omdat het project raakvlakken heeft met hun belangen. Mocht de besluitvorming in een impasse geraken, dan biedt de Tracéwet de betrokken ministers de mogelijkheid knopen door te hakken.

## 6.2 Stappen in de procedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen.

### Stap 1: Startnotitie

De Startnotitie is opgesteld door de initiatiefnemer, Rijkswaterstaat Oost-Nederland. De Startnotitie wordt door het bevoegd gezag gedurende vier weken ter inzage gelegd.

### Stap 2: inspraak, advies, richtlijnen voor de Trajectnota

Zolang de inspraakperiode voor de Startnotitie duurt, kan iedereen schriftelijke inspraakreacties indienen (zie paragraaf 6.3 voor termijn en adres). De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen omtrent de alternatieven en effecten die onderzocht moeten gaan worden. De vraag welk besluit de ministers zouden moeten nemen, komt pas later aan de orde.

De inspraakreacties worden gebundeld en ter inzage gelegd. De reacties worden voorts overhandigd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze Commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het bevoegd gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota'. Het bevoegd gezag stelt, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de Commissie, vervolgens de richtlijnen vast. Daarna kan het opstellen van de Trajectnota van start gaan.

### Stap 3: Trajectnota

Rijkswaterstaat Oost-Nederland is als initiatiefnemer verantwoordelijk voor het opstellen van de Trajectnota. De richtlijnen uit stap 2 zijn daarbij het uitgangspunt. De drie belangrijkste onderwerpen in deze Trajectnota zijn:

- een analyse van huidige en toekomstige problemen
- een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de alternatieven
- een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor onder meer het verkeer en het milieu.

Tijdens het opstellen van de Trajectnota wordt regelmatig overlegd met verschillende betrokken partijen: Gemeenten, Regio's, Provincies, Waterschappen, enzovoort. Is de Trajectnota gereed, dan biedt de initiatiefnemer het document aan het bevoegd gezag aan. Als de nota in de ogen van het bevoegd gezag voldoende kwaliteit heeft, dan wordt hij ter inzage gelegd.

#### Stap 4: inspraak, advies en toetsing

De Trajectnota ligt minimaal zes weken ter visie. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van de nota wordt toegelicht. Voorts is er de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling (tijdens speciaal daartoe georganiseerde hoorzittingen). De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

1. Is de milieu-informatie in de Trajectnota correct en volledig genoeg om er een besluit op te kunnen baseren?
2. Welk van de beschreven alternatieven verdient de voorkeur en waarom?

In dit stadium wordt tevens overlegd met de besturen van de betrokken gemeenten, regionaal openbare lichamen, provincies en waterschappen. Aan de betrokken bestuursorganen wordt specifiek gevraagd aan te geven:

- welke alternatieven passen in het ruimtelijk beleid
- naar welk alternatief de voorkeur uitgaat.

Direct na de inspraakronde wordt wederom de Commissie voor de milieueffectrapportage ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in de Trajectnota op juistheid en volledigheid. De Commissie spreekt geen voorkeur uit voor een bepaald alternatief, maar kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies.

Verder brengt het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) een Rapport van bevindingen uit aan de minister van V&W. Het OVI is een overlegplatform waarin tal van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen vertegenwoordigd zijn en waarin beleidsvoornemens van de minister van V&W beoordeeld worden.

#### Stap 5: besluitvorming (ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit)

Op basis van de informatie uit de Trajectnota, de inspraakreacties en de adviezen stelt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, een voorkeursalternatief vast (neemt standpunt in). Dit wordt uitgewerkt in een ontwerp-Tracébesluit. Aan de betrokken provincies, gemeenten en waterschappen wordt gevraagd te reageren. Belangstellenden en betrokkenen kunnen in dit stadium opnieuw zowel schriftelijk als mondeling inspreken.

Daarna neemt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, het definitieve Tracébesluit. Tegen het Tracébesluit en de eventuele aanwijzing is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

#### Stap 6: planologische inpassing en vergunningen

Als de ministers besluiten tot aanpassing van het traject, dan moeten de betrokken provincies en gemeenten het gekozen alternatief planologisch inpassen. Verder moeten de benodigde vergunningen verleend worden. Tijdens deze procedur stap is geen bezwaar meer mogelijk tegen beslissingen die deel uitmaken van het Tracébesluit. De afweging daarover heeft immers dan al plaatsgevonden (stap 5).

## Stap 7: realisatie en evaluatie

Indien een Tracébesluit tot aanpassing van het traject is genomen en de relevante procedures zijn doorlopen, kan de realisatie plaatsvinden. Het bevoegd gezag moet dan de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in de Trajectnota voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het Tracébesluit een evaluatieprogramma opgesteld. Tevens worden de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. In dit programma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht gaat worden. Als de gevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter visie gelegd.

### 6.3 Hoe kunt u reageren?

In deze Startnotitie is aangegeven welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat Oost-Nederland wil gaan onderzoeken in de studie naar de N18 Varsseveld-Enschede. Tijdens de inspraakronde over deze Startnotitie kunt u op dit onderzoeksvorstel reageren. De inspraaktermijn loopt vier weken na de ter inzagelegging af. Vóór het einde van de inspraakperiode moet u uw inspraakreactie opsturen naar:

**Inspraakpunt N18 Varsseveld-Enschede**  
**Postbus 30316**  
**2500 GH DEN HAAG**

Zoals reeds vermeld in hoofdstuk 1: bij de inspraak in dit stadium van de procedure draait het nog niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt pas aan de orde in de tweede inspraakronde, na de publicatie van de Trajectnota. Inspraakreacties naar aanleiding van deze Startnotitie zijn vooral bruikbaar wanneer ze het karakter hebben van concrete voorstellen voor te onderzoeken alternatieven en effecten. Uw reactie is van harte welkom!





# Gehanteerde begrippen en afkortingen

<b>Archeologie</b>	Wetenschap van historie, gebaseerd op bodemvondsten
<b>Barrièrewerking</b>	Is een andere naam voor belemmerende invloed van de weginfrastructuur op de vrije doorgang van bewoners. De mate van de barrièrewerking wordt bepaald door de intensiteit op een wegvak in combinatie met feitelijke snelheden
<b>Bevoegd gezag</b>	Minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM
<b>Commissie voor de m.e.r.</b>	Commissie van onafhankelijke deskundigen die door het ministerie van VROM wordt benoemd ter beoordeling van de kwaliteit van het m.e.r.-onderzoek
<b>Cultuurhistorie</b>	Wetenschap die zich bezighoudt met de ontstaansgeschiedenis van de beschaving
<b>dB(A)</b>	Maat voor geluidsbelasting
<b>Ecologie</b>	Leer van onderlinge relaties tussen planten, dieren en hun omgeving
<b>EHS/pEHS</b>	Ecologische hoofdstructuur/provinciale ecologische hoofdstructuur
<b>Externe veiligheid</b>	Risico dat mensen lopen door vervoer van gevaarlijke stoffen

<b>Gebiedsontsluitingsweg</b>	Weg ter ontsluiting van een gebied met gelijkvloerse kruisingen (meestal 80 km/u)
<b>Geomorfologie</b>	Wetenschap die zich bezighoudt met de ontstaanswijze en vorm van het aardoppervlak
<b>Groepsrisico</b>	Kans per jaar dat een groep personen in één keer overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen
<b>Initiatiefnemer</b>	Degene die het voornemen wenst te realiseren
<b>Infrastructuur</b>	Het netwerk van wegen, spoorlijnen, vaarwegen, leidingen enz. Waarlangs personen, goederen en informatie verplaatst wordt.
<b>KAN</b>	Knooppunt Arnhem-Nijmegen
<b>MMA</b>	Meest Milieuvriendelijke Alternatief
	Alternatief met de minst schadelijke effecten op de omgeving, al of niet na het nemen van mitigerende maatregelen
<b>MER</b>	Milieu-effectrapport
<b>m.e.r.</b>	Milieueffectrapportage
<b>Mitigerende maatregel</b>	Maatregel ter beperking van een (negatief) milieueffect
<b>Mobiliteit</b>	Het verplaatsingspatroon van mensen, goederen en informatie
<b>NOV</b>	Noord oostelijke verbinding (spoorlijn) van de Betuwelijn
<b>OVI</b>	Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur
<b>Plangebied/zoekgebied</b>	Het gebied waarbinnen de oplossingen worden gezocht voor de problematiek op de N18
<b>PVVP</b>	Provinciaal Verkeer en Vervoersplan
<b>Referentiesituatie</b>	Situatie zoals die zou zijn wanneer geen nadere maatregelen worden genomen, terwijl overige ontwikkelingen wel doorgaan
<b>Richtlijnen</b>	Door het bevoegd bestuursorgaan vast te stellen inhoudelijke eisen bij het te verrichten m.e.r. onderzoek
<b>Sociale veiligheid</b>	Mate waarin mensen zich vrijelijk door een omgeving kunnen bewegen zonder hinder, overlast of geweld door derden
<b>Startnotitie</b>	Notitie waarin het hoe, wat en waarom en waar van de plannen worden beschreven en waarin het uit te voeren m.e.r.-onderzoek in grote lijnen beschreven is. De publicatie van de startnotitie is het formele begin van de m.e.r.-procedure
<b>Stroomweg</b>	Autoweg/snelweg (100-120 km/u)
<b>Studiegebied</b>	Het gebied waar effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen optreden. Het betreft het plangebied en de omgeving daarvan. De omvang van het studiegebied kan niet bij voorbaat worden aangegeven. Uit onderzoek in het kader van de Trajectnota/MER zal blijken hoe ver de milieugevolgen van een nieuw tracé zich uitstrekken. Dit kan per milieuaspect verschillen
<b>Verbindingszone (ecologisch)</b>	Kleinere langgerekte gebieden, zoals beken, of een aaneenschakeling van houtwallen, bosjes en poelen. De verbindingszones zorgen ervoor dat de verschillende diersoorten zich kunnen verspreiden, waardoor ze minder kwetsbaar worden.
<b>Verkeerscapaciteit</b>	Hoeveelheid verkeer per tijdseenheid, die een wegvak kan verwerken
<b>Verkeersintensiteit</b>	Hoeveelheid verkeer die een bepaald punt per tijdseenheid passeert
<b>Ministerie VROM</b>	Ministerie Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu

# Bronnen, geraadpleegde literatuur

Nota Ruimte	VROM, april 2004
Hoofdlijnennotitie Nota Mobiliteit	V&W, juni 2004
Hoofdlijnennota Streekplan Gelderland	Provincie Gelderland, 2004
Streekplan Overijssel 2000+	Provincie Overijssel, 2000
Ontwerp Provinciaal verkeer en vervoer plan 2 Gelderland	Provincie Gelderland, oktober 2003
Provinciaal verkeer en vervoer plan Overijssel	Provincie Overijssel, september 1998
Regionaal verkeer en vervoer plan Twente	
Regionale structuurvisie Achterhoek	Regio Achterhoek, 2003
Regionale economische structuurvisie Achterhoek	Regio Achterhoek, 2004
Rijksweg 15/N18 Groenlo-Enschede	Provincie Gelderland/ Twiinstra Gudde, oktober 2003
Ontwerp reconstructieplan Achterhoek en Liemers	Provincie Gelderland, 2004
Ontwerp reconstructieplan Salland en Twente	Provincie Overijssel, 2004
Omgevingsvisie Groenlo	Gemeente Groenlo, April 2001
Ontwikkelingsvisie Grolsch	BRO, november 1999
'Vanuit een inzichtelijk verleden' Archeologie in Gelderland in het kader van het cultuurhistorisch beleid Belvoir, tot en met 2004	Provincie Gelderland, juni 2001
'Natuurgebiedsplan Zuid-Twente'	
Begrenzingsplan voor nieuwe natuurgebieden en beheersgebieden in Zuid-Twente	Provincie Overijssel, oktober 2003
'Grond voor samenwerking' Bodembeleidsplan	Provincie Overijssel





# Bijlage

## B.1 Inleiding

In deze bijlage wordt een overzicht gegeven van relevante beleidskaders en besluiten die van invloed kunnen zijn op de aanpassing of omleiding van de N18. Onderscheid wordt gemaakt in beleid op Europees-, rijks-, provinciaal/regionaal- en gemeentelijk niveau.

## B.2 Europees beleid

### Verdrag van Malta

Bij nieuwe infrastructuur in gebieden met archeologische waarden worden deze waarden zoveel mogelijk ontzien en wordt de infrastructuur zorgvuldig ingepast. Mede als gevolg van het Verdrag van Malta (1992) zal intensieve aandacht uitgaan naar de instandhouding en bescherming van archeologisch erfgoed. Volgens de streekplannen van Gelderland en Overijssel is het uitgangspunt het behoud/conservatie van dit archeologisch erfgoed in de bodem ter plekke. Waar mogelijk dient de planvorming voor gebieden met archeologische waarden zodanig plaats te vinden dat ongestoorde handhaving wordt verzekerd.

### Vogel- en Habitatrichtlijn

Op Europees niveau zijn richtlijnen uitgevaardigd: de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Vogelrichtlijn voorziet in de bescherming van vogelsoorten, de Habitatrichtlijn in de bescherming van overige waardevolle dier- en plantensoorten. Beide richtlijnen voorzien eveneens in de verplichting voor de lidstaten van de Europese unie om speciale beschermingszones aan te wijzen ten behoeve van het behoud en bescherming van de leefgebieden van bijzondere soorten.

In het plangebied van de nieuwe rijksweg komen geen vogel- of habitatrichtlijnen voor. Ten zuidoosten van de huidige N18 bevinden zich een aantal habitatrichtlijngebieden. Nader onderzoek moet uitwijzen of de nieuwe rijksweg effecten heeft op deze gebieden.

## B.3 Nationaal beleid

### Nota Belvédère

De Rijksnota Belvédère geeft een visie op de wijze waarop met cultuurhistorische kwaliteiten van het fysieke milieu in de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland kan worden omgegaan. De nota Belvédère beschrijft tal van maatregelen om de cultuurhistorie op een volwaardige manier en vanaf de eerste planfase als wegingsfactor bij ruimtelijke ordeningsplannen te betrekken. Eén van de belangrijkste instrumenten uit de nota Belvédère is het gebiedsgericht beleid. Het Rijk heeft gebieden en steden, die in cultuurhistorisch opzicht het belangrijkste zijn, aangewezen als Belvédèregebieden of -steden. Het Rijk vraagt van de provincie om in deze gebieden een actief beleid te voeren en deze gebieden zo nodig extra te beschermen.

## Flora en faunawet

Per 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Deze nieuwe wet vervangt ten dele de Natuurbeschermingswet (soortbescherming), de Vogelwet en de Jachtwet. Daarnaast is de soortbescherming uit de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in deze wet geïmplementeerd. Binnen de Flora- en faunawet heeft een groot aantal plant- en diersoorten een beschermde status. Het betreft onder andere een aantal soorten die naar verwachting binnen de grenzen van het studiegebied aanwezig zullen zijn, maar waarvan mogelijk geen actuele data voorhanden zijn.

## Natuurbeleidsplan, Structuurschema Groene Ruimte, Natuur voor mensen, Mensen voor natuur

De gewenste situatie voor natuur en landschap is op landelijk niveau beschreven in het Natuurbeleidsplan, het Structuurschema Groene Ruimte en de Nota Natuur voor mensen, Mensen voor Natuur. Het beleid is gericht op handhaving en zo mogelijk versterking van bestaande natuurwaarden (Ecologische Hoofdstructuur, bestaande natuurgebieden en nieuw te ontwikkelen natuurontwikkelingsgebieden). Het streven is om aanleg van nieuwe infrastructuur en/of uitbreiding van bestaande infrastructuur niet in deze gebieden plaats te laten vinden. Wanneer aanleg of uitbreiding wel plaatsvindt in een waardevol gebied, dan moeten de natuurwaarden, die als gevolg van deze activiteiten verloren gaan, worden gecompenseerd. Verder is het streven, waar mogelijk en wenselijk, de barrièrewerking van bestaande infrastructuur te verminderen. Het doel is 'behoud van de aanwezige ruimtelijke karakteristiek'. Naast aantasting van natuur moet aantasting (direct of indirect) van andere ruimtelijk functies zoals landbouw en recreatie worden voorkomen of beperkt.

## Nota Ruimte

De Nota Ruimte is een nota van het Rijk, waarin de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland zijn vastgelegd. In de Nota Ruimte gaat het om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030.

De nota heeft vier algemene doelen: versterken van de economie (oplossen van ruimtelijke knelpunten), krachtige steden en een vitaal platteland (bevordering leefbaarheid en economische vitaliteit in stad en land), waarborging van waardevolle groengebieden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden) en veiligheid (voorkomen van rampen).

## Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is een Rijksnota, waarin de beleidsuitgangspunten voor verkeer & vervoer voor de komende jaren worden vastgelegd. Momenteel is de Nota Mobiliteit in voorbereiding. Naar verwachting wordt de nota medio 2005 vastgesteld door de Tweede Kamer. In de hoofdlijnennotitie van juni 2004 wordt aangegeven dat prioriteit wordt gelegd bij economische belangrijke verbindingen en bij de betrouwbaarheid van het verkeers- en vervoerssysteem.

## B.4 Provinciaal en regionaal beleid

### B.4.1 Provincie Gelderland

#### *Streekplan Gelderland*

De provincie Gelderland werkt aan een nieuw streekplan. Gedeputeerde Staten hebben in maart 2004 de hoofdlijnen vastgesteld. Daarin staat dat de rol van de provincie in het ruimtelijk beleid verandert. Zij legt zich meer toe op de grote lijnen. Regio's en gemeenten krijgen meer vrijheid om de ruimte voor wonen en werken in hun gebied te verdelen. Zelf pakt de provincie een aantal projecten op die gemeenten niet alleen uit kunnen voeren.

#### *Gelders Milieu Plan 3 (GMP 3)*

Gedeputeerde Staten van Gelderland gaan met het GMP3 voor duidelijke verbetering van leefomgeving voor mens en natuur. Iedereen in Gelderland moet in 2010 profiteren van een gezonde en veilige woonomgeving. Dat betekent dat overlast door lawaai of stank afkomstig van bedrijven en verkeer dan tot het verleden behoren. Gelderland krijgt daarmee over zes jaar overal de zogeheten 'basiskwaliteit'. Provinciale Staten van Gelderland zullen naar verwachting het GMP 3 in de zomer van 2004 vaststellen.

#### *Gelderse Waterhuishoudingsplan 3 (WHP 3)*

Hoe de provincie het waterbeheer wil regelen en organiseren staat in een Waterhuishoudingsplan (WHP). Het huidige WHP moet worden herzien en vervangen door het derde Gelderse Waterhuishoudingsplan (WHP 3). Dit plan moet zijn afgestemd op de andere Gelderse omgevingsplannen, maar ook op landelijke en zelfs Europese regels die nu of in de nabij toekomst gaan gelden. In december 2004 is de hoofdlijnennota voor het WHP 3 vastgesteld. Daarin worden keuzes gemaakt om resultaat te boeken in het waterbeheer: ruimte voor de rivier en ruimte voor regionale waterberging, maar ook voor natuurherstel. Provinciale Staten van Gelderland zullen naar verwachting het WHP 3 eind 2004 vaststellen.

#### *Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2 (PVVP-2)*

Op weg naar goede bereikbaarheid, een gezonde leefomgeving en veilig verkeer voor nu en straks. Dat is het uitgangspunt van het PVVP-2 van de provincie Gelderland. In het plan staat dat provincie samen met het Rijk en de gemeenten aan de slag wil gaan met samenhangende pakketten van maatregelen voor een blijvend aantrekkelijk Gelderland.

Voor de regio Achterhoek gaat de provincie aan het werk om de N18 van Varsseveld naar Enschede door te trekken, te beginnen met een omlegging bij Eibergen.

#### *Reconstructieplan Achterhoek en Liemers*

Begin 2004 heeft de provincie Gelderland het ontwerp-reconstructieplan Achterhoek en Liemers uitgebracht. Het doel van de reconstructie is enerzijds het verbeteren van de sociaal economische omstandigheden voor landbouw, recreatie en toerisme en voor wonen, werken en leefbaarheid. Anderzijds is het doel een goede omgevingskwaliteit te creëren op het gebied van water, milieu, natuur, landschap en cultuurhistorie.

### B.4.2 Provincie Overijssel

#### *Streekplan Overijssel*

Bij het opstellen van het streekplan 'Overijssel 2000+' was de hoofdcoers de Strategische visie 'Overijssel, kwaliteit in vernieuwing'. In deze visie heeft de provincie gekozen voor sociale kwaliteit en welzijn als hoofdmotieven voor het beleid. Dit betekent dat economische groei en nieuwe ingrepen in de leefomgeving moeten bijdragen aan de genoemde hoofdcoers. Het bieden van ontwikkelingsruimte voor economische groei en het behouden van en versterken van de 'kroonjuwelen' van de provincie spelen daarbij een essentiële rol.

#### *Waterhuishoudingsplan Overijssel 2000+*

Het waterbeleid van de provincie Overijssel is ook gekoppeld aan het hoofdmotief van de Strategische visie: sociale kwaliteit en welzijn. Vanuit het hoofdmotief gaat het om de volgende zaken:

- herstel veerkracht watersystemen (verdroging en veiligheid)
- belevingswaarde water
- kwalitatief goede drinkwatervoorziening
- water als productiemiddel

Het waterhuishoudingsplan beschrijft een drietal streefbeelden voor het te voeren waterbeheer in een gebied. Streefbeelden met bijbehorende eisen op het vlak van kwantiteit, kwaliteit, inrichting, beheer en onderhoud. Eisen die per gebied verschillend zijn in het licht van de functies en waarden die in een gebied aan de orde zijn.

#### *Provinciaal verkeer- en vervoerplan*

De centrale doelstelling van het PVVP (1998) van de provincie Overijssel is: 'het realiseren en instandhouden van een verkeers- en vervoerssysteem dat iedere burger veilige vervoersmogelijkheden biedt en tevens bijdraagt aan de ontwikkeling van welvaart en welzijn in de provincie Overijssel en het milieu zo weinig mogelijk belast.'

De provincie werkt aan een nieuw PVVP, de verwachting is dat dit plan in 2005 gereed is.

#### *Reconstructieplan Salland en Twente*

Begin 2004 heeft de provincie Overijssel het ontwerp-reconstructieplan Salland en Twente uitgebracht. De reconstructie in Salland en Twente heeft een drietal speerpunten: de grondmobiliteit verhogen, zodat vernieuwingen daardoor op gang kunnen komen; de vervlechting van de intensieve veehouderij met zijn omgeving verminderen, zodat er ontwikkelingsmogelijkheden komen voor deze sector en voor wonen, werken en recreatie; het verbeteren van de leefbaarheid in het landelijk gebied.

### **B.4.3 Regionaal beleid**

#### *Structuurvisie Achterhoek*

De Regionale Structuurvisie (RSV) is in januari 2004 in concept afgerond. De visie is bedoeld als bouwsteen van de regiogemeenten voor het nieuwe Streekplan, dat de provincie Gelderland dit jaar wil vaststellen. In de RSV staan twee doelstellingen centraal: Enerzijds wordt een grotere dynamiek nagestreefd, die vooral tot uitdrukking moet komen in de economische ontwikkeling en het woning- en voorzieningen-aanbod, anderzijds is het behoud van de eigen kwaliteiten van de Achterhoek een belangrijke doelstelling

#### *Regionaal verkeer- en vervoerplan Twente*

Het regionaal verkeer- en vervoerplan Twente heeft een tweeledige doelstelling: enerzijds het optimaliseren van de bereikbaarheid van sociale, economische en maatschappelijke activiteiten, anderzijds het verbeteren van de leefbaarheid door de schadelijke effecten van het verkeer op het milieu te beperken en de verkeersveiligheid te verbeteren. Een structurele verbetering van de N18 heeft een hoge prioriteit.

### **B.5 Gemeentelijk beleid**

De N18 doorkruist 5 gemeenten. Elke gemeente heeft een eigen bestemmingsplan. Een bestemmingsplan heeft 2 functies; een functie om de ruimte te beheren en een tweede functie om een gebied te ontwikkelen. Als de gemeente ergens iets wil gaan ontwikkelen dan moet dit eerst in een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Hiervoor moet een herzieningsprocedure worden gevoerd.

Als er geen ontwikkelingen zijn beschrijft het bestemmingsplan de situatie zoals die dan is. De nieuwe rijksweg zal in alle bestemmingsplannen benoemd moeten worden.