

1523-47

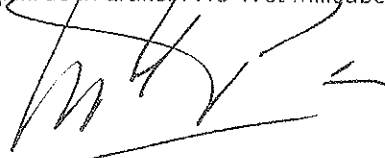
Richtlijnen voor de Trajectnota/MER N18 Varsseveld-Enschede



**Richtlijnen voor de
Trajectnota/MER
N18 Varsseveld-Enschede**

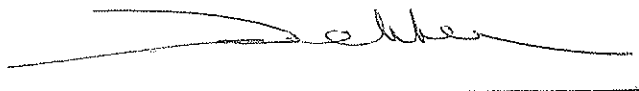
Richtlijnen voor de Trajectnota/MER N18 Varsseveld-Enschede

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer



Den Haag, september 2005

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer



Den Haag, september 2005

Inhoudsopgave

| | |
|--|-----------|
| INHOUDSOPGAVE | 3 |
| 1 INLEIDING | 1 |
| 2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING | 2 |
| 2.1 PROBLEEMSTELLING | 2 |
| 2.2 DOEL | 3 |
| 2.3 BESLUITVORMING | 3 |
| 3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN | 5 |
| 3.1 ALGEMEEN..... | 5 |
| 3.2 ALTERNATIEVEN..... | 6 |
| 4 VERKEER, VERVOER EN ECONOMIE | 8 |
| 4.1 ALGEMEEN..... | 8 |
| 4.2 VERKEERSANALYSE | 8 |
| 4.3 VERKEERSVEILIGHEID | 8 |
| 4.4 ECONOMISCHE ONTWIKKELING | 9 |
| 5 BESTAANDE TOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING 10 | |
| 5.1 ALGEMEEN..... | 10 |
| 5.2 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN..... | 10 |
| 6 MILIEU-EFFECTEN ..FOUT! BLADWIJZER NIET GEDEFINIEERD. | |
| 6.1 ALGEMEEN..... | 11 |
| 6.2 (GROND)WATER..... | 11 |
| 6.3 EXTERNE VEILIGHEID | 11 |
| 6.4 LEEFMILIEU | 12 |
| 6.5 NATUURLIJK MILIEU | 15 |
| 6.6 BOUWFASE | 17 |
| 7 LANDBOUW EN RUIMTELIJK ORDENING | 18 |
| 8 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN | 19 |
| 9 LEEMTEN IN INFORMATIE | 20 |
| 10 EVALUATIEPROGRAMMA | 21 |
| 11 VORM EN PRESENTATIE | 22 |
| 12 SAMENVATTING VAN HET MER | 23 |
| Bijlage 1: Antwoorden op de inspraakreacties | 24 |

1 Inleiding

Op de N18 tussen Varsseveld en Enschede is het aantal verkeersslachtoffers groot. De weg behoort tot de gevaarlijke rijkswegen in Nederland. Op een aantal plaatsen, met name in de kernen Eibergen en Usselo, is de leefbaarheid niet optimaal. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft toegezegd een planstudie uit te voeren naar de mogelijke oplossingen om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verbeteren.

Voor deze trajectstudie wordt de procedure conform de tracéwet gevolgd. Ten behoeve van het tracébesluit wordt een milieueffectrapport opgesteld. Doel van de richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te nemen. Het bevoegd gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Oost-Nederland.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de startnotitie alsmede op de adviezen van de wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de m.e.r.) en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht (zie bijlage).

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

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

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "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

De startnotitie geeft aan dat op en rond de N18 Varsseveld-Enschede problemen zijn. De weg maakt deel 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 deeltrajecten 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 N18 bij Enschede niet is aangesloten op het overige hoofdwegennet (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.

De N18 in de huidige vorm is naar de mening van de regio een belemmering voor de regionaal economische ontwikkeling van het gebied rond de N18.

In de startnotitie zijn de problemen globaal aangeduid. In het MER moeten de leefbaarheidsproblemen, waar mogelijk, kwantitatief beschreven worden (geluid, lucht, barrièrewerking) zodat toetsbaar en navolgbaar wordt in hoeverre de alternatieven uit het MER een oplossing voor de problemen bieden. Daarbij dient aangegeven te worden welke doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering afgeleid worden uit het algemene doel "verbetering van de leefbaarheid" en dient een onderscheid tussen bebouwde kom en landelijk gebied te worden gemaakt.

Het MER dient de benoemde problemen verder uit te werken door in de probleemstelling te beschrijven voor welke knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden. Hiertoe dient in het MER een goede probleemanalyse te worden opgenomen. Ingedeeld naar thema's dienen de volgende aspecten te worden belicht:

Ontsnippering betrokken worden. Aangegeven moet worden welke gebieden in (de omgeving van) het plangebied liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bijvoorbeeld de (P)EHS, verschillende (robuuste) ecologische verbindingzones, de diverse Natuurschoonwetgebieden zoals het Lankheet en drinkwaterwingebieden).

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een tracébesluit door de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM). Het MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: " 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 en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen van voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Daarbij dient eveneens aandacht te worden besteed aan neven- en vervolgvactiteiten.

Het plangebied betreft het gedeelte van de N18 vanaf Varsseveld tot aan de A35 bij Enschede. Het plangebied komt overeen met het gebied zoals dat is aangegeven in de startnotitie. Onder studiegebied wordt verstaan, dat gebied dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit- en samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Met andere woorden, het studiegebied omvat het tracé en de omgeving daarvan waaronder ook het onderliggende wegennet voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. De in het studiegebied gelegen gevoelige objecten en functies moeten worden onderscheiden en voor zover mogelijk dienen deze ook op kaart te worden aangegeven.

Per alternatief dient inzicht te worden gegeven in de effecten op het onderliggend wegennet in de gevallen waarin de intensiteiten met ten minste 30% toenemen dan wel 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling met een ondergrens van 2500 mvt/etmaal.

Daar waar in het MER effecten worden beschreven wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2020.

Bij elk alternatief moet worden aangegeven waar mitigerende en compenserende maatregelen nodig zijn ter vermindering van nadelige milieugevolgen zoals hinder voor omwonenden en aantasting van ecologisch of anderszins gevoelige gebieden en relaties. Denk hierbij aan:

- Maatregelen gericht op het behoud van de bereikbaarheid voor omwonenden en bedrijven en de veiligheid van de verkeersafwikkeling
- Geluidwerende voorzieningen en bronmaatregelen (stille wegdekken)

Alternatief Groenlo-Enschede

- 2x1-variant met een fysieke middenbermscheiding, ontwerpsnelheid van 100 km/u
- 2x2 variant met een fysieke middenbermscheiding, ontwerpsnelheid 100 km/u

Alternatief Varsseveld-Enschede

- 2x1-variant met een fysieke middenbermscheiding, ontwerpsnelheid van 100 km/u

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

De ontwikkeling van het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) maakt deel uit van de alternatiefontwikkeling volgens modulaire aanpak zoals die in deze paragraaf is beschreven. De manier van ontwikkelen resulteert erin dat de meest ingrijpende alternatieven als laatste worden overwogen.

In dit ontwikkelproces is vooral aandacht nodig voor:

- De mogelijkheden om de barrièrewerking voor natuur en recreatie van de bestaande weg te verminderen
- Mogelijkheid om nieuwe weggedeelten zodanig in te richten dat de verbindingfuncties van (robuuste) ecologische verbindingzones worden versterkt in plaats van aangetast en versnippering wordt voorkomen
- Het afwaarderen van de bestaande N18 bij eventuele omleidingen

Voor de alternatieven wordt een capaciteitstoets gedaan. Indien nodig worden de alternatieven Groenlo – Enschede en Varsseveld – Enschede deels met extra capaciteit ontworpen.

Voor onderlinge vergelijking moeten alternatieven en varianten op hetzelfde detailniveau worden beschreven.

4 Verkeer, vervoer en economie

4.1 Algemeen

In hoofdstuk 2 zijn de probleem- en doelstelling aan de orde geweest. De uit te werken alternatieven zijn in hoofdstuk 3 beschreven. In dit hoofdstuk komen de te onderzoeken aspecten op het gebied van verkeer en vervoer aan de orde.

De volgende zaken moeten in de Trajectnota/MER worden verwerkt:

- Er dienen verkeerscijfers gepresenteerd te worden voor het jaar 2020. Deze dienen geijkt te zijn op een recent jaar
- De werking van het gebruikte verkeersmodel dient in een bijlage van de Trajectnota/MER te worden beschreven
- In (een bijlage bij) de trajectnota/MER dient te worden aangegeven welke beleidsuitgangspunten zijn gehanteerd

4.2 Verkeersanalyse

In het MER moet naast een beschrijving van de huidige verkeersintensiteiten en de prognose voor de alternatieven, een analyse van de aard van het verkeer worden opgenomen. Geef aan:

- Welk aandeel van het verkeer een relatie heeft met de regio (herkomst, bestemming of beide in het studiegebied) en hoeveel verkeer doorgaand is (nationaal en internationaal); geef daarbij een beschouwing van de routekeuze van het verkeer over de lange afstand (A1 en A31 in Duitsland) en maak hierbij een onderscheid tussen personen- en vrachtverkeer
- Hoeveel landbouwverkeer gebruik maakt van de hoofdrijbaan
- Welke verschillen in verkeersintensiteit er zijn op delen van het traject
- De verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet
- De restcapaciteit per alternatief voor 2020
- De effecten op het onderliggende wegennet met name in relatie tot de lokale/regionale bereikbaarheid

4.3 Verkeersveiligheid

Per alternatief dient inzicht te worden gegeven in:

- Een inschatting van het aantal verkeersslachtoffers op basis van het huidige aantal, type en locatie van de ongevallen. Op basis hiervan en op basis van het kilometrage 2020 wordt een risicocijfer berekend voor 2020. Dit wordt vergeleken met het landelijke streef risicocijfer en het risicocijfer van de autonome ontwikkeling
- Per alternatief moet worden aangegeven wat het effect is van wijzigingen in het dwarsprofiel (fysieke middenbermscheiding, (on)gelijkvloerse kruisingen), zie hiervoor ook hoofdstuk 2.
- De effecten van maximale snelheid op de doorstroming en de verkeersveiligheid
- De effecten op het onderliggende wegennet op het gebied van verkeersveiligheid

