



Rijkswaterstaat

Trajectnota/MER

N18 Varsseveld-Enschede

Samenvatting





Inhoud

1 Deze samenvatting	2
Wat leest u in deze samenvatting?	2
Wat is een MER?	2
Wat verwachten we van u?	3



2 De huidige N18	4	4 Wat zijn de gevolgen van de alternatieven?	14
Wat is het traject van de N18?	4	Toelichting per thema	14
Wat is het probleem met de N18?	6	De alternatieven en de thema's op een rij	17
Wat is de doelstelling van de onderzochte maatregelen?	8	Welk alternatief is nu het beste?	18
		Schade verminderen en voorkomen	18
3 Wat zijn de onderzochte oplossingen?	9	5 Wat gaat er nu gebeuren?	20
De korte omleidingen	9	Informatiebijeenkomsten	22
De middellange omleidingen	10	Uw mening is belangrijk	22
De lange omleidingen	12	Waar kunt u ons bereiken?	23
Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief	13		

Deze samenvatting

Voor u ligt de samenvatting van de Trajectnota/MER N18 Varsseveld-Enschede. Deze samenvatting geeft in grote lijnen de inhoud van de Trajectnota/MER N18 Varsseveld-Enschede weer. In dit hoofdstuk leest u eerst hoe deze samenvatting is opgebouwd, daarna wat een MER (milieueffectrapport) nu precies is en ten slotte wat we van u als lezer of als betrokkene verwachten.

Wat leest u in deze samenvatting?

> Waar vindt u wat?

Het MER voor de N18 is een omvangrijk document. U kunt dit document inzien op www.rws.nl/N18 of op www.inspraakpunt.nl. De samenvatting van het MER voor de N18 is als volgt ingedeeld.

In hoofdstuk 1 leest u over het MER voor de N18: wat is een MER, waarom wordt het geschreven, en wat verwachten wij van u als lezer van dit MER?

2 Hoofdstuk 2 gaat over de N18, het traject waarover dit MER rapporteert. Wat zijn de problemen en knelpunten op en rond deze weg? En, wat moeten de maatregelen oplossen?

Hoofdstuk 3 zet de onderzochte oplossingen voor de problemen op en rond de N18 op een rij. Welke alternatieven voor de huidige N18 zijn in het MER onderzocht en hoe zien deze alternatieven er precies uit?

In hoofdstuk 4 leest u wat de gevolgen van de verschillende alternatieven voor de huidige N18 en de omgeving allemaal zijn. Deze gevolgen worden bekeken aan de hand van de thema's veiligheid, leefmilieu, natuurlijk milieu, ruimtelijke ordening en economie, maar ook aan de hand van de kosten. U vindt hier het materiaal waarmee u een oordeel kunt vormen over wat in uw ogen het beste alternatief is. Ook de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM gebruiken dit materiaal om hun keuze voor een alternatief te bepalen. Het MER doet geen uitspraak over wat het beste alternatief is.

In hoofdstuk 5 leest u wat de achtergrond van dit MER is, en vooral wat de volgende stappen zijn. Uw mening speelt hierbij een belangrijke rol. U kunt reageren op de plannen in het MER voor de N18 en u kunt meer informatie over dit MER krijgen. Hoe dat allemaal moet? Lees het in hoofdstuk 5.

Wat is een MER?

> Het MER helpt bij keuzes

'MER' staat voor milieueffectrapport. In de Trajectnota/MER N18 Varsseveld-Enschede, 'het MER' vanaf nu, vindt u een beschrijving van de huidige situatie en van de mogelijke toekomstige situaties. Voor die toekomstige situatie moeten keuzes gemaakt worden. Het MER moet daarbij helpen.

De maatregelen om de knelpunten op de N18 weg te nemen zijn duur en hebben gevolgen voor mens en milieu. Het MER geeft een overzicht van de mogelijke oplossingen voor de knelpunten op en rond de N18, en van de effecten daarvan. Het MER beschrijft de effecten op verschillende onderwerpen: verkeer en vervoer, bodem en water, natuur en landschap, en op de woon- en leefomgeving.

Verder geeft het MER aan welke maatregelen genomen kunnen worden om de negatieve effecten van de mogelijke oplossingen te voorkomen, te verzachten of te compenseren.



De huidige N18

Wat verwachten we van u?

> *Inspraak: uw inbreng is belangrijk*

Nu het MER voor de N18 gereed is, kunt u erop reageren. Reacties kunnen betrekking hebben op de volgende vragen.

- Is de milieu-informatie in het MER correct en volledig genoeg om er een besluit op te kunnen baseren?
- Welke maatregelen hebben uw voorkeur?
- Welke bedenkingen heeft u bij de onderzochte maatregelen?

Ook geven de reeds betrokken overheden en de wettelijk adviseurs hun advies op de mogelijke oplossingen. De betrokken overheden zijn de provincies Overijssel en Gelderland, de regio's, de gemeenten en de waterschappen. De wettelijk adviseurs zijn onder meer de regionale dienst van het Ministerie van LNV en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten.

Daarnaast toetst de commissie voor de milieueffect-rapportage de inhoud van het MER aan de vastgestelde richtlijnen; hierbij kan de commissie ook de ingediende reacties betrekken.

De reacties en de adviezen helpen de verantwoordelijke ministers om knopen door te hakken. Zij stellen vast of het nodig is om maatregelen te nemen, en zo ja, welke oplossing de voorkeur heeft.

In hoofdstuk 5 van deze samenvatting staat welke stappen er na dit MER genomen worden en hoe u kunt reageren op het MER.

Deze samenvatting van de trajectnota/MER is bedoeld om u op hoofdlijnen te informeren over het project. Daarvoor zijn de nodige details achterwege gelaten. Wilt u meer gedetailleerde gegevens hebben, bijvoorbeeld over uw eigen situatie, leest u dan het hoofdrapport en eventueel de onderzoeken die zijn uitgevoerd voor het hoofdrapport. In hoofdstuk 5 van deze samenvatting leest u hoe u deze kunt inzien.

Aan deze brochure kunnen geen rechten worden ontleend.

De huidige N18

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige N18. Waar loopt deze precies en wat zijn de problemen en de knelpunten op en rond de huidige N18? Als deze problemen duidelijk in beeld zijn gebracht, leest u hoe deze in grote lijnen aangepakt zouden moeten worden: wat is de doelstelling van de maatregelen aan de N18?

Wat is het traject van de N18?

> Een belangrijke verkeersader

De N18 is een belangrijke verkeersader voor Twente en de Achterhoek. Bij Varsseveld sluit de N18 aan op de A18, en vormt zo de belangrijkste verbinding van de steden in Twente met de steden Doetinchem, Arnhem en Nijmegen. De N18 is 45 kilometer lang en is onderdeel van het Nederlandse hoofdwegenet.

De N18 is ook een belangrijke weg voor het regionale en lokale verkeer. De weg vormt voor de aanliggende gemeenten en voor de omwonenden een belangrijke verbindingsweg. Ook de uitbreidingen van de woonwijken, werkplekken en recreatievoorzieningen in de omgeving van de N18 zijn gebaat bij een goede verbindingsweg.





Druk en onveilig

- Zwaarst bereiden weg in de Achterhoek
- Verwachte groei verkeer tot 2020: 60%
- Veel verkeersongevallen



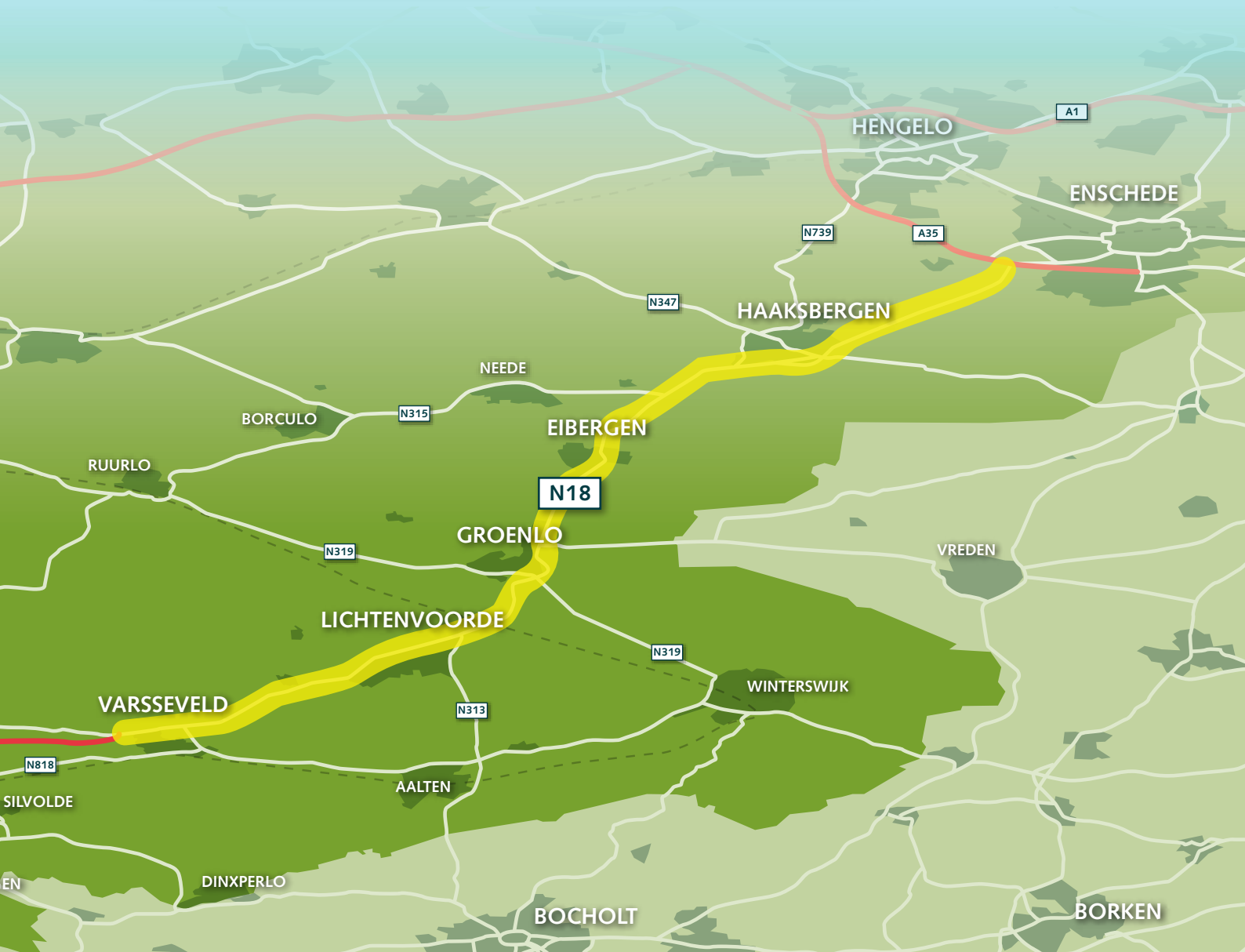
Overlast

- Door of langs bebouwde kom
- Met name Eibergen en Usselo
- Langzaam en snel verkeer



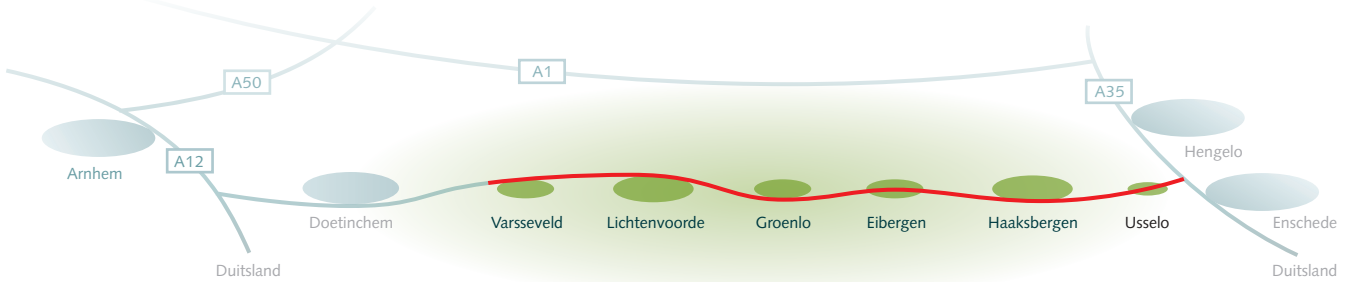
Barrière

- Moeilijk over te steken
- Tweedeling bebouwde kom
- Onveilig



De huidige N18 is ingericht als eenbaansweg (1x2 rijstroken) met gelijkvloerse kruisingen. Er geldt een maximumsnelheid van 80 km/u en op het deel tussen Groenlo en Enschede mag de weg ook gebruikt worden door langzaam verkeer, zoals landbouwvoertuigen.

Figuur - Uitgangssituatie, schematisch



Wat is het probleem met de N18?

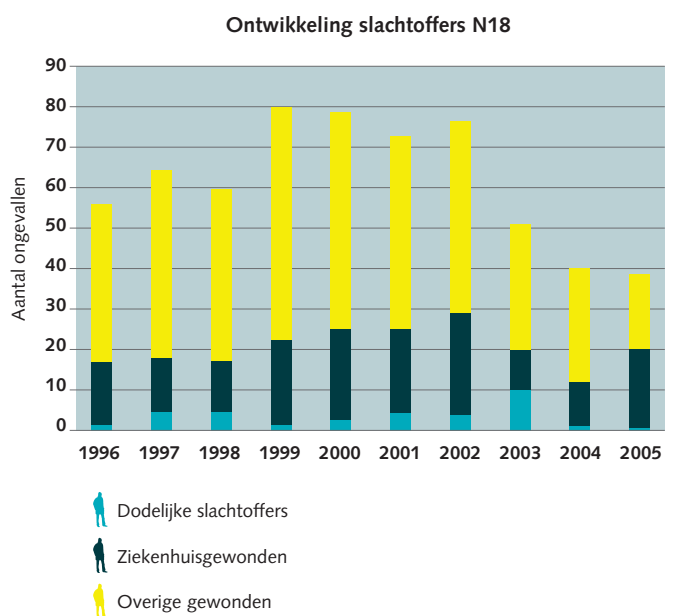
> Druk, onveilig en veel hinder

De N18 is een drukke weg. Het is de zwaarst bereden weg in de Achterhoek. Met name de stukken tussen Varsseveld en Lichtenvoorde, tussen de N823 en Eibergen, en tussen de N315 en Haaksbergen zijn heel zwaar belast. De verwachting is dat de N18 alleen maar drukker wordt, omdat het verkeer blijft toenemen. Op sommige wegvakken wordt tot 2020 een groei van het verkeer verwacht van meer dan 60%.

> Veel verkeersongevallen

Toch is het aantal verkeersslachtoffers niet genoeg afgenomen. Vooral op kruispunten vlakbij Varsseveld, Lichtenvoorde, Eibergen en Haaksbergen gebeuren veel ongevallen, maar ook in de bebouwde kom van Eibergen en op de weg ten noorden van Haaksbergen. Ook verspreid over de hele N18 gebeuren relatief veel verkeersongevallen.

Figuur - Verkeersslachtoffers op de N18



De N18 is een relatief onveilige weg. Sommigen noemen de N18 een gevaarlijke weg. De N18 is in de afgelopen jaren aangepast om de verkeersveiligheid op en langs de weg te verbeteren. De maximumsnelheid en de wegmarkering zijn aangepast. Maar ook de politiecontroles zijn intensiever geworden.



Veiligheid

Leefmilieu

Ruimtelijke ordening

Natuurlijk milieu

Economie



> Overlast voor omwonenden

De N18 wordt ervaren als een langzame, onveilige weg, die bovendien veel overlast geeft voor de omwonenden, zeker waar de weg door de bebouwde kom loopt.

Met name Eibergen en Usselo, waar de N18 door de bebouwde kom loopt, kunnen bewoners de weg moeilijk oversteken en hebben ze last van onveilige verkeerssituaties en verkeersgeluid.



Huidige N18 door Eibergen

> Moeilijk over te steken

Omdat de N18 niet overal gemakkelijk over te steken is, vormt de weg een barrière. Vooral de bebouwde kommen van Eibergen en Usselo worden hierdoor in tweeën gedeeld.

De inrichting en de vormgeving van de N18 voldoen niet meer aan de richtlijnen van deze tijd en aan de eisen die het toegenomen verkeer stelt. De vele gelijkvloerse kruisingen, de grote hoeveelheid verkeer en de vermenging van snel en langzaam verkeer zorgen voor gevaarlijke situaties en voor langere reistijden.



Barrièrewerking in Haaksbergen

Als er niets gebeurt, zullen de knelpunten op en rond de N18 alleen maar groter worden en in aantal toenemen. Denk daarbij aan de hinder, de barrièrewerking, de onveilige verkeerssituaties en de files.

Wat is de doelstelling van de onderzochte maatregelen?

> Doelstelling van de maatregelen

Om de knelpunten op en rond de N18 weg te nemen moeten er maatregelen genomen worden. Het MER onderzoekt in welke vorm dat kan. De doelstellingen van deze maatregelen zijn:

- Allereerst de leefbaarheid en verkeersveiligheid op en rond de N18 vergroten,
- maar ook de bereikbaarheid vergroten en (regionale) economische ontwikkeling stimuleren.
- De maatregelen moeten ook in de toekomst een oplossing blijven bieden voor de problemen.

Naast deze hoofddoelstellingen geldt ook dat de negatieve gevolgen van de maatregelen voor mens en milieu zoveel mogelijk moeten worden beperkt.

Wat zijn de onderzochte oplossingen?

Dit hoofdstuk zet de onderzochte oplossingen voor de problemen op en rond de N18 op een rij. Welke alternatieven voor de huidige N18 zijn in het MER onderzocht en hoe zien deze alternatieven er precies uit?

Alternatieven die al snel te duur of onhaalbaar bleken, zijn niet verder onderzocht. Dat ging om twee tunnelvarianten bij Eibergen. De tien onderzochte alternatieven zijn in te delen in drie korte, twee middellange en drie lange omleidingen en een tweetal Meest Milieuvriendelijke Alternatieven (MMA's).

De korte omleidingen

Alternatief 1 - De korte omleiding west (80 km/u)

> Omleiding langs Eibergen en Usselo

Dit alternatief lijkt veel op de huidige N18, qua inrichting, vormgeving en maximumsnelheid. Het langzaam verkeer en snelverkeer zijn gescheiden door middel van parallelwegen, er zijn rotondes in plaats van gelijkvloerse kruisingen en er geldt een maximumsnelheid van 80 km/u. Er is een korte omleiding westelijk langs Eibergen en langs Usselo.

Alternatief 2 - De korte omleiding oost (80 km/u)

> Oostelijk langs Eibergen

Dit alternatief is nagenoeg gelijk aan de korte omleiding west. De korte omleiding langs Eibergen loopt nu oostelijk.

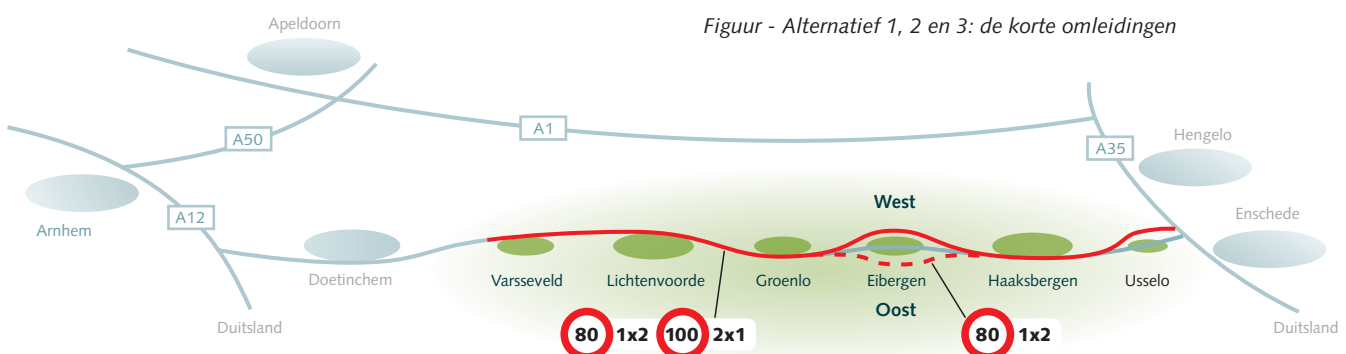
Alternatief 3 - De korte omleiding west (100 km/u)

> Geen langzaam verkeer op de weg

Bij dit alternatief wordt de N18 ingericht als een tweebaansweg met twee rijstroken, waarop 100 km/u gereden mag worden, met ongelijkvloerse kruisingen, brede vluchtstroken en een middenberm met een geleiderail. Ook in dit alternatief wordt het langzame verkeer gescheiden van het snelverkeer door parallelwegen of omleidingen. Er is een korte omleiding westelijk langs Eibergen en langs Usselo.

9

Figuur - Alternatief 1, 2 en 3: de korte omleidingen



De middellange omleidingen

Voor de alternatieven 1, 2 en 3 (de korte omleidingen) zijn ingrijpende maatregelen nodig. De weg moet aanzienlijk verbreed worden, bebouwing moet worden gesloopt, en bij het 100-kilometeralternatief moeten ongelijkvloerse kruisingen aangelegd worden. Daarom zijn ook middellange omleidingen om en langs de kernen van Eibergen, Haaksbergen en Usselo onderzocht, als tweebaansweg met twee rijstroken en als tweebaansweg met vier rijstroken waarbij de bestaande weg blijft liggen.

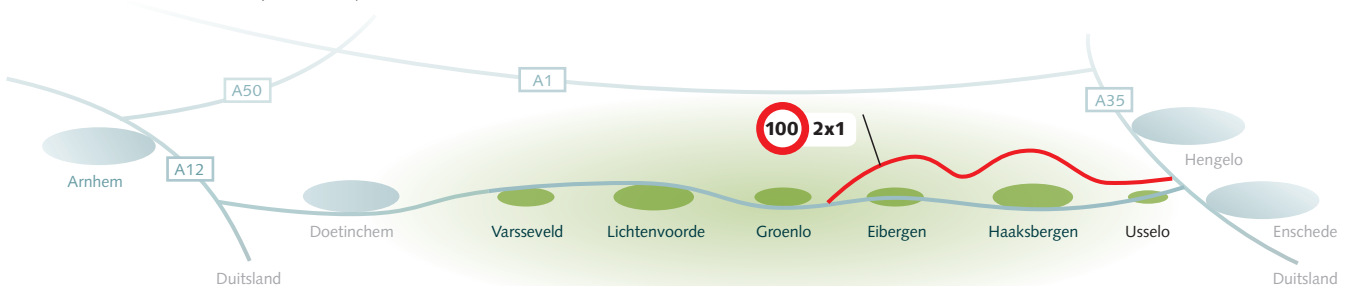
De bestaande N18 vanaf het begin van de middellange omleidingen tot Enschede blijft bestaan als weg voor regionaal en lokaal verkeer.

Alternatief 4 - De tweebaansomleiding Groenlo-Enschede (100 km/u)

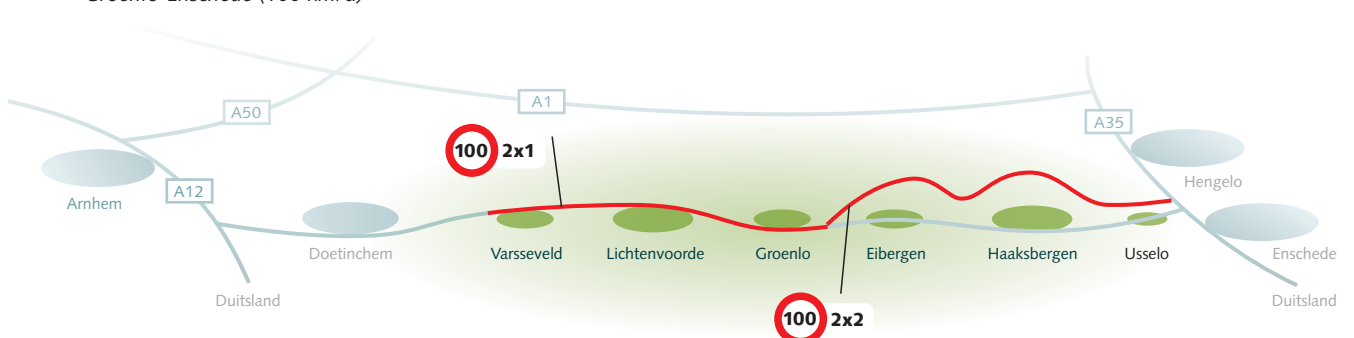
> Een nieuwe tweebaansweg

In dit alternatief wordt een nieuwe tweebaansweg (2x1 rijstrook) aangelegd tussen Groenlo en Enschede, met ongelijkvloerse kruisingen, brede vluchtstroken en een middenberm met geleiderail. Op de weg tussen Varsseveld en Groenlo worden gevaarlijke kruispunten aangepast, verder blijft dit stuk van de N18 gelijk aan de huidige situatie.

Figuur - Alternatief 4: de tweebaansomleiding Groenlo-Enschede (100 km/u)



Figuur - Alternatief 5: de tweebaansomleiding Groenlo-Enschede (100 km/u)



Alternatief 5 - De tweebaansomleiding Groenlo-Enschede (100 km/u)

> Een nieuwe tweebaansweg (2x2)

In dit alternatief wordt een nieuwe tweebaansweg van tweemaal twee rijstroken aangelegd tussen Groenlo en Enschede, met ongelijkvloerse kruisingen, brede vluchtstroken en een middenberm met geleiderail. De weg tussen Varsseveld en Groenlo wordt ingericht als een tweebaansweg met twee rijstroken waarop 100 km/u gereden mag worden, met ongelijkvloerse kruisingen, brede vluchtstroken en een middenberm met een geleiderail.



Veiligheid Leefmilieu

Ruimtelijke ordening

Natuurlijk milieu

Economie



De lange omleidingen

In aanvulling op de middellange omleidingen zijn ook compleet nieuwe omleidingen van Harreveld en Varsseveld naar Enschede onderzocht, de lange omleidingen.

Alternatief 6 - De tweebaansomleiding Harreveld-Enschede (100 km/u)

> In één keer van Harreveld naar Enschede

In dit alternatief wordt een nieuwe tweebaansweg (2x1 rijstrook) aangelegd tussen Harreveld en Enschede, met ongelijkvloerse kruisingen, brede vluchtstroken en een middenberm met geleiderail. De weg tussen Varsseveld en Harreveld wordt ingericht als een tweebaansweg waarop 100 km/u gereden mag worden, met ongelijkvloerse kruisingen, brede vluchtstroken en een middenberm met een geleiderail. Dit alternatief is opgesteld vanuit een optimale landschappelijke inpassing.

Alternatief 8 - De tweebaansomleiding Varsseveld-Enschede (100 km/u)

In dit alternatief wordt een nieuwe tweebaansweg van tweemaal twee rijstroken aangelegd tussen Varsseveld en Enschede, met ongelijkvloerse kruisingen, brede vluchtstroken en een middenberm met geleiderail.

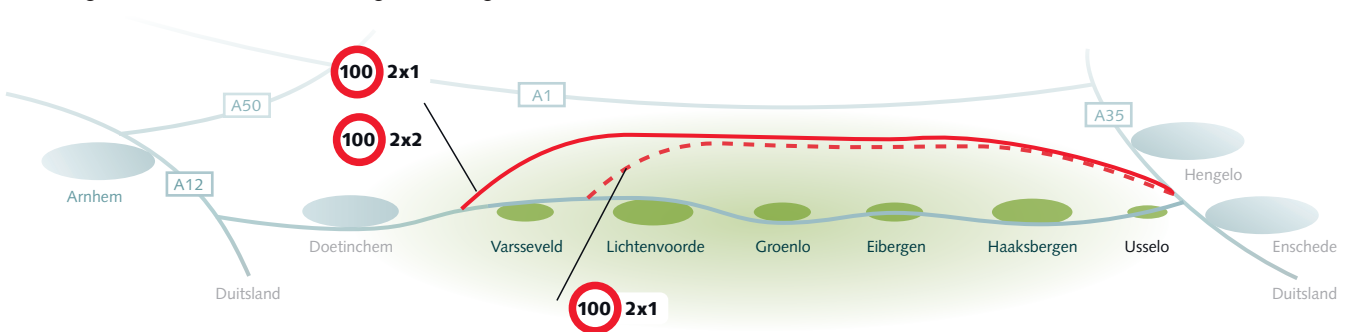
12

Alternatief 7 - De tweebaansomleiding Varsseveld-Enschede (100 km/u)

> Een nieuwe weg voor de hele N18

In dit alternatief wordt een nieuwe tweebaansweg (2x1 rijstrook) aangelegd tussen Varsseveld en Enschede, met ongelijkvloerse kruisingen, brede vluchtstroken en een middenberm met geleiderail.

Figuur - Alternatief 6, 7 en 8: lange omleidingen



Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief

> Een verplicht onderdeel van elk MER

Elk MER moet een zogenaamd Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) bevatten. Een MMA moet de problemen voldoende oplossen en het moet uitvoerbaar zijn. Verder moet een MMA de best mogelijke bescherming bieden van het milieu of de best mogelijke verbetering van het milieu.

Voor de N18 zijn twee MMA's ontwikkeld, namelijk een MMA 80 km/u en een MMA 100 km/u.

Alternatief 9 - MMA 80 km/u

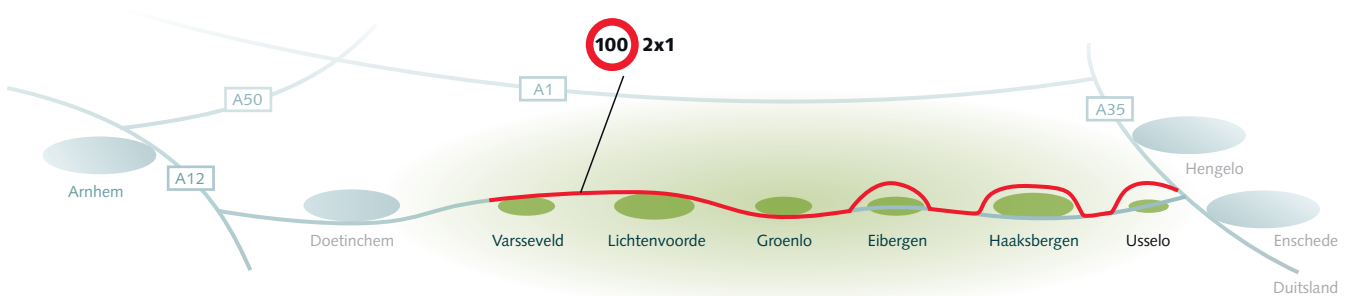
Het MMA blijft dicht bij de huidige N18, qua inrichting, vormgeving en maximumsnelheid. Het langzaam verkeer en snelverkeer zijn gescheiden, er zijn rotondes in plaats van gelijkvloerse kruisingen en er geldt een maximumsnelheid van 80 km/u. Er is een korte omleiding oostelijk langs Eibergen en westelijk langs Usselo.

Figuur - Meest Milieuvriendelijk Alternatief – 80 km/u



13

Figuur - Meest Milieuvriendelijk Alternatief – 100 km/u



Wat zijn de gevolgen van de alternatieven?

In dit hoofdstuk leest u wat de gevolgen van de verschillende alternatieven voor de huidige N18 en de omgeving zijn. Deze gevolgen worden bekeken aan de hand van de thema's veiligheid, leefmilieu, natuurlijk milieu, ruimtelijke ordening en economie, maar ook aan de hand van de kosten.

Per thema worden veel verschillende aspecten bekeken; bij het thema veiligheid gaat het bijvoorbeeld om aspecten als het aantal verkeersslachtoffers op en rond de N18, en het risico bij vervoer van gevaarlijke stoffen.

> Het MER maakt geen keuze

U vindt hier al het materiaal waarmee u een oordeel kunt vormen over wat in uw ogen het beste alternatief is. Ook de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM gebruiken dit materiaal om hun keuze voor een alternatief te bepalen. Het MER doet geen uitspraak over wat het beste alternatief is.

> Alternatief 5 en 8 scoren het best op veiligheid

Toelichting per thema

Veiligheid

Bij dit thema gaat het om de verkeersveiligheid en de zogenaamde externe veiligheid (de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N18).

Alle alternatieven scoren goed als het gaat om de verkeersveiligheid; de alternatieven 5 en 8 scoren daarin het beste.

Leefmilieu

Bij dit thema gaat het om de gevolgen voor de mensen in het gebied waar de N18 loopt. Denk daarbij aan de barrièrewerking van de N18, de visuele hinder en de geluidhinder die de mensen ondervinden en het gevoel van veiligheid. Bij leefmilieu gaat het ook om de gevolgen voor de luchtkwaliteit: hoeveel fijnstof en stikstofoxiden worden uitgestoten door het verkeer?

> Alternatief 6,7 en 8 scoren het best op leefmilieu

De lange omleidingen (alternatief 6, 7 en 8) hebben de minste barrièrewerking. Alle alternatieven scoren minder goed op visuele hinder. Bij visuele hinder gaat het vooral om de geluidsschermen die de geluidhinder moeten tegengaan.

> Alternatief 1, 2 en 3 scoren het best op geluid

De korte omleidingen (alternatief 1, 2 en 3) scoren het beste als het gaat om het oppervlak en de woningen die door geluid belast worden.

Alle alternatieven scoren minder als het gaat om de beleving (sociale veiligheid) van de nieuwe fietstunnels die, hoe goed ze ook ontworpen zijn, vaak negatief gewaardeerd worden.

Alle alternatieven blijven binnen de wettelijk vastgestelde grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

Natuurlijk milieu

Bij dit thema gaat het om het landschap en de cultuurhistorie, archeologische vindplaatsen, de ecologie en de natuur, de bodemverontreiniging en het water (grondwater en oppervlaktewater). Het gebied waar de N18 doorheen loopt en waar de alternatieven lopen heeft een aantrekkelijk en zeer gevarieerd landschap; het is een uniek patroon van historisch gegroeide agrarische landschappen met vele dorpen en buurtschappen. Ook qua natuur is dit gebied zeer gevarieerd; er zijn veel uiteenlopende en vaak beschermde natuurgebieden met een gevarieerde flora en fauna.



Veiligheid Leefmilieu

Ruimtelijke ordening

Natuurlijk milieu

Economie



> Alternatief 1, 2 en 3 en de MMA's scoren het best op cultuurhistorie en archeologie

De lange en middellange omleidingen (alternatief 4 tot en met 8) grijpen het meest in op het landschap, op de cultuurhistorie en de archeologie, en op de bodem en het water; de korte omleidingen (alternatief 1, 2 en 3) en de MMA's scoren hier het best.

> Alternatief 1 en 2 scoren het best op ecologie en natuur

Voor de ecologie en de natuur scoren alternatief 1 en 2 het minst negatief. Voor de bodem en het water scoren de lange omleidingen het slechtst en de korte het best. De korte omleidingen verstoren de minste natuurgebieden en gebieden die belangrijk zijn voor de waterhuishouding.

Ruimte

Bij dit thema gaat het om de sloop van woningen en bedrijven, de aantasting van geplande en bestaande woonwijken, bedrijventerreinen, en recreatieroutes en recreatieruimten. Het gaat bij het thema ruimte ook om de aantasting van landbouwgronden en om de waterhuishouding voor de landbouw.

> Voor alternatief 4 hoeven de minste woningen gesloopt te worden

Bij alternatief 4 hoeven de minste woningen gesloopt te worden: het betreft 28 woningen. Alternatief 3 scoort het slechtst als het gaat om woningen en bedrijven die gesloopt moeten worden. Veel van deze woningen en bedrijven liggen vlak bij de huidige N18, in de zone waar de verbreding plaatsvindt. Geen van de alternatieven heeft gevolgen voor geplande nieuwbouw van woningen.

> Alternatief 4 en 5 scoren het best op behoud van bedrijventerreinen

Alternatief 2 scoort het slechtst als het gaat om de aantasting van bestaande en geplande bedrijventerreinen; alternatief 4 en 5 scoren in dit opzicht het best.

Alternatief 3, 4 en 5 scoren het slechtst als het gaat om de aantasting van recreatiegebieden en recreatieroutes, alternatief 7 en 8 het best.

Alle alternatieven scoren negatief als het gaat om doorsnijding en aantasting van landbouwgronden. Voor de waterhuishouding in de landbouw scoren alle alternatieven neutraal. In het algemeen kan gezegd worden, dat naarmate de omleidingen langer zijn de mate van versnippering van de bestaande ruimte en functies groter is. Met name de MMA's beogen deze versnippering tegen te gaan.

Verkeer en economie

Bij dit thema gaat het om de bereikbaarheid (de reistijden en mogelijke files) en de invloed op de werkgelegenheid in het gebied waarin de N18 een belangrijke rol speelt. Langs de N18 liggen veel bedrijven en bedrijventerreinen. Zij vormen de basis van de economie in dit gebied en zorgen voor een gezonde werkgelegenheid in de Achterhoek en Twente. Als er geen maatregelen worden genomen, zal het aantal arbeidsplaatsen in het gebied van de N18 met ruim 1700 afnemen in 2030.

In alle alternatieven blijft de te handhaven bestaande N18 een belangrijke functie behouden voor regionaal en lokaal verkeer met relatief hoge intensiteiten, vergelijkbaar met die op de omliggende N-wegen. Naarmate de nieuwe N18 verder afdigt van de oude, blijft er meer verkeer rijden op de oude N18.

> Alternatief 8 scoort het best op reistijden

De lange omleidingen scoren het best als het gaat om de reistijden. Alternatief 8 scoort hierin het best. Alternatieven 5, 7 en 8 scoren het best als het gaat om de capaciteit van de weg, waardoor files voorkomen worden. Alternatief 8 scoort hierin het best. Als de N18 wordt omgebouwd naar een weg waarop 100 kilometer per uur gereden kan worden (alle alternatieven behalve 1 en 2), zal het aantal arbeidsplaatsen in de Achterhoek en Twente tot 2030 groeien met ruim 800.

Kosten

De kosten spelen een belangrijke rol: het alternatief mag niet duurder zijn dan het geld dat ervoor gereserveerd is. Maar omdat het project ook in fasen onderverdeeld kan worden en omdat het budget misschien nog wijzigt (omdat een bepaald alternatief bijvoorbeeld heel zwaar weegt), spelen de kosten een andere rol dan thema's als veiligheid of leefmilieu.

> Alternatief 4 en 9 komen het dichtst bij het beschikbare budget

Niet voor alle alternatieven is voldoende budget beschikbaar. Op dit moment bedraagt het budget 294 miljoen euro. Alternatief 4 en 9 komen het dichtst bij het beschikbare budget.

De alternatieven en de thema's op een rij

Het MER vergelijkt de verschillende alternatieven met de situatie waarin er geen extra maatregelen worden genomen en met de Meest Milieuvriendelijke Alternatieven. De vergelijking gebeurt in deze samenvatting aan de hand van de thema's. Bij de uiteindelijke keuze voor één van de alternatieven kunnen bestuurders aan een bepaald thema een zwaarder belang hechten.

Een overzicht van een vergelijking van de alternatieven vindt u in Tabel 1.

Tabel 1 - De alternatieven vergeleken

Thema's	Veiligheid	Leefmilieu	Natuurlijk milieu	Ruimte	Verkeer en economie	Kosten (miljoen euro)
Referentie (geen extra maatregelen)	0	0	0	0	0	0
Korte omleidingen						
1 West (80)	positief effect	positief effect	negatief effect	negatief effect		312
2 Oost (80)	positief effect	positief effect	negatief effect	negatief effect		318
3 West (100)	positief effect	negatief effect	negatief effect	negatief effect		492
Middellange omleidingen (100)						
4 Groenlo-Enschede	positief effect	negatief effect		negatief effect	negatief effect	279
5 Groenlo-Enschede 2x2	positief effect	negatief effect		negatief effect	negatief effect	472
Lange omleidingen (100)						
6 Harreveld-Enschede	positief effect	negatief effect	negatief effect	negatief effect	positief effect	574
7 Varsseveld-Enschede	positief effect	negatief effect	negatief effect	negatief effect	positief effect	438
8 Varsseveld-Enschede 2x2	positief effect	negatief effect	negatief effect	negatief effect	positief effect	489
Meest Milieuvriendelijke Alternatief						
9 Meest Milieuvriendelijke Alternatief 80	positief effect	positief effect	negatief effect	negatief effect		271
10 Meest Milieuvriendelijke Alternatief 100	positief effect	positief effect	negatief effect	negatief effect		479

Betekenis

- negatief effect
- positief effect

> Een lastige keuze

Het overzicht van Tabel 1 maakt duidelijk dat het heel lastig is om één alternatief als het beste te benoemen. Het overzicht maakt ook duidelijk dat alternatieven die goed scoren op veiligheid en leefbaarheid vaak slecht scoren op het natuurlijk milieu en de ruimte. Maatregelen die de veiligheid en de leefbaarheid bevorderen, gaan dus vaak ten koste van de natuur, woningen, bedrijven en recreatiegebieden.

Een andere invalshoek om de alternatieven te beoordelen is ze te vergelijken met de hoofddoelstelling van de onderzochte maatregelen om de problemen op en rond de N18 te verminderen. We geven deze doelstelling nog even kort weer.

De verkeersveiligheid en de leefbaarheid vergroten en de economie stimuleren, ook na 2020: minder verkeersslachtoffers, minder barrièrewerking, minder geluidshinder en betere reistijden.

Uit de vergelijking van de alternatieven blijkt dat de korte omleidingen (alternatief 1, 2 en 3) het minste voldoen aan de hoofddoelstelling, en dat alternatief 8 het beste voldoet aan de hoofddoelstelling van de maatregelen.

Welk alternatief is nu het beste?

> De politiek bepaalt het

Met de vergelijking van de alternatieven geeft het MER geen eendoordeel over welk alternatief nu het beste is. Dat eendoordeel hangt er immers van af welk thema het zwaarst moet wegen. En dat is uiteindelijk een politieke keuze die afhangt van het belang dat de bestuurders en de politiek hechten aan bepaalde thema's.

> Wat ook moet gebeuren

Schade verminderen en voorkomen

Welke maatregelen kunnen genomen worden om de eventuele schade van de verschillende alternatieven te voorkomen of te verminderen? En, als er schade ontstaat, hoe kan deze dan worden gecompenseerd?

Als de voorgestelde maatregelen worden uitgevoerd, moeten huiseigenaren worden uitgekocht of onteigend. Hiervoor zijn allerhande schade- en compensatieregelingen, die pas aan de orde komen als er een definitieve keuze gemaakt is.

Een groot deel van zulke maatregelen hoort al bij het ontwerp van de weg (denk daarbij aan voorzieningen voor de dieren, zoals dassentunnels) en bij de manier waarop deze in het landschap wordt ingepast.

Wegen kunnen op verschillende manieren een negatieve invloed hebben op de natuur en de omgeving. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de barrièrewerking of de verstoring door licht en geluid.

Als er een nieuwe N18 wordt aangelegd, ontstaat er een dubbele barrière omdat de oude N18 blijft bestaan. Voor de dieren komen er voorzieningen om de nieuwe weg veilig te overbruggen. Ook voor de oude N18 zijn deze nodig.

Waar nieuwe wegen aangelegd worden, wordt geluidarm asfalt toegepast. Dat vermindert de verstoring van de natuurgebieden, maar ook de hinder voor de aanwonenden. Ook waar de oude N18 wordt opgeknapt, wordt ernaar gestreefd geluidarm asfalt toe te passen.

Langs de N18 komt in principe geen wegverlichting om verstoring door licht te voorkomen. Voor de veiligheid wordt verlichting wel toegepast bij kruisende wegen. Deze verlichting wordt dan tussen 22.00 en 6.00 uur uitgeschakeld en straalt minimaal naar de omgeving uit.

Compenserende maatregelen moeten ervoor zorgen dat er in een bepaald gebied geen nettoverlies optreedt. Dus waar negatieve effecten optreden, moeten deze binnen het aangewezen gebied gecompenseerd worden door maatregelen met een even groot positief effect.



Veiligheid Leefmilieu

Ruimtelijke ordening
Natuurlijk milieu
Economie

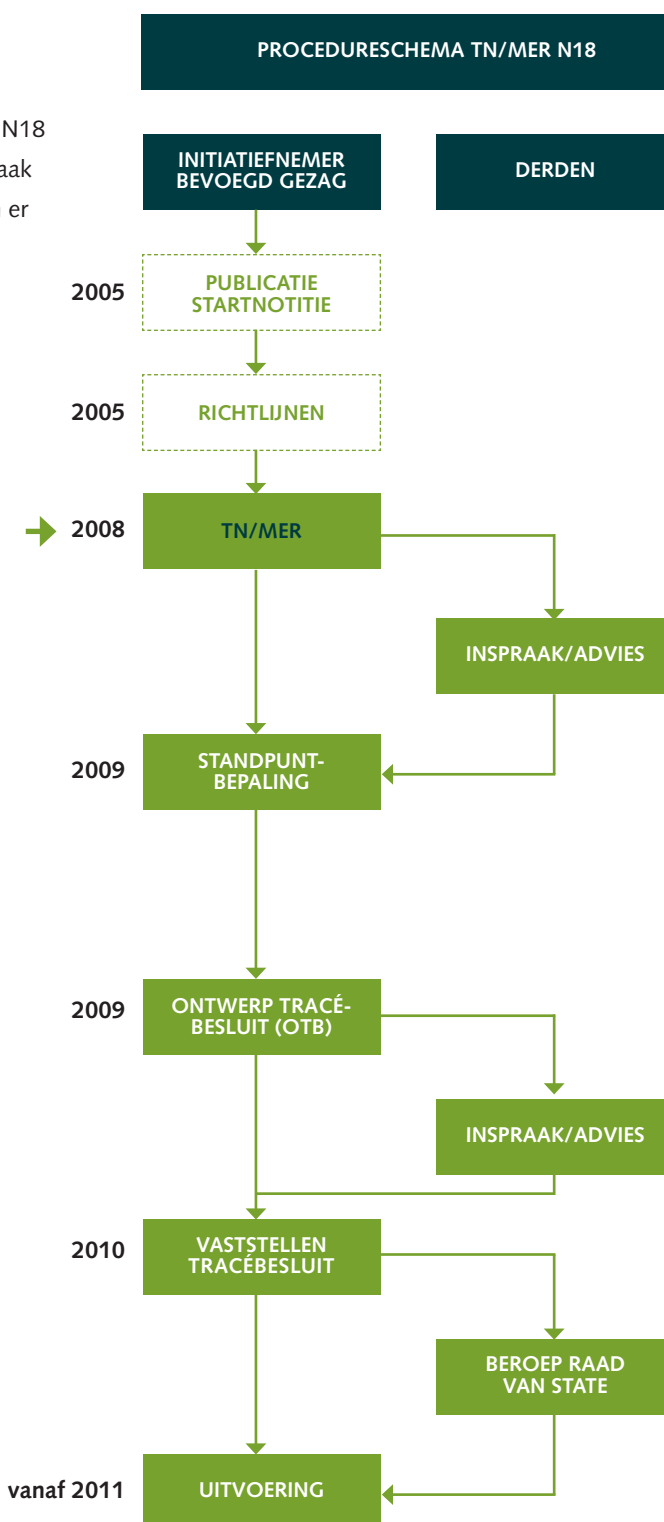


Wat gaat er nu gebeuren?

In dit hoofdstuk leest u wat de geschiedenis van dit MER is, en vooral wat de volgende stappen zijn. Uw mening speelt hierbij een belangrijke rol. U kunt reageren op de plannen in het MER voor de N18 en u kunt meer informatie over dit MER krijgen. Hoe dat allemaal moet? Lees het hier.

> De stappen en de procedures

In de wet staat dat het MER voor een traject als de N18 op verschillende momenten onderwerp is van inspraak en overleg. We zetten hier op een rij welke stappen er gezet zijn en welke stappen er nog gezet worden.





Veiligheid Leefmilieu

Ruimtelijke ordening

Natuurlijk milieu

Economie



Informatiebijeenkomsten

> Meer weten?

Van 30 september tot en met 13 oktober 2008 organiseert Rijkswaterstaat zeven informatiebijeenkomsten waar medewerkers van Rijkswaterstaat u persoonlijk te woord staan over het MER van de N18.

U bent van harte welkom op een van de volgende dagen:

dinsdag	30 september	Groenlo	Partycentrum Marveld
woensdag	1 oktober	Varsseveld	Zalencentrum De Radstake
donderdag	2 oktober	Eibergen	Zalencentrum De Klok
dinsdag	7 oktober	Haaksbergen	Zalencentrum Hoogeland
woensdag	8 oktober	Neede	Café-restaurant de Olde Mölle
donderdag	9 oktober	Lichtenvoorde	Zalencentrum 't Zwaantje
maandag	13 oktober	Boekelo	Hotel Resort Bad Boekelo

De informatiebijeenkomsten starten om 19.00 uur. Nadere informatie over deze avonden volgt via bekendmaking in regionale kranten en een aparte nieuwskrant die rond 12 september zal worden verspreid.

22

Uw mening is belangrijk

> *Inspraak*

Uw mening telt mee bij de besluitvorming van de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM. U kunt schriftelijk en mondeling reageren op het MER van de N18 waarover deze samenvatting gaat.

Schriftelijk reageren kan van 12 september tot en met 23 oktober 2008. Het MER ligt dan ter inzage in gemeentehuizen, de kantoren van Regio Twente en Regio Achterhoek, de provinciehuizen in Arnhem en Zwolle en de kantoren van Rijkswaterstaat Oost-Nederland in Arnhem en Hengelo. Alle documenten zijn ook te vinden op www.inspraakpunt.nl en www.rws.nl/n18.

U kunt uw inspraakreactie digitaal verzenden via het inspraakformulier op www.inspraakpunt.nl of per post sturen naar:

Inspraakpunt
Trajectnota/MER N18 Varsseveld-Enschede
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Uw mondelinge reactie kunt u geven tijdens de informatieavonden waar ook medewerkers van het Inspraakpunt aanwezig zijn om uw reactie te noteren. Ook kunt u mondeling reageren tijdens een hoorzitting die op 15 oktober 2008 gehouden wordt in De Klok in Eibergen. De hoorzitting begint om 20.30 uur.



Waar kunt u ons bereiken?

Informatielijn Rijkswaterstaat 0800-8002

www.rws.nl/N18

www.inspraakpunt.nl



Colofon

Rijkswaterstaat 2008

Redactie, vormgeving en illustraties: LaVerbe, Nijmegen

Fotografie cover: William Moore

Fotografie binnenwerk: William Moore, Peter van Eeden/RoyalPrint

Druk: Roos en Roos



Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

Rijkswaterstaat, de uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, werkt voor u aan droge voeten, voldoende en schoon water, vlot en veilig verkeer over weg en water en betrouwbare en bruikbare informatie. www.rijkswaterstaat.nl

