

Oostelijke randweg Doetinchem

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

9 december 2009 / rapportnummer 2168-83

1. OORDEEL OVER HET MER

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Doetinchem heeft het voornemen om de verkeers- en leefbaarheidsituatie op de route Terborgseweg – J.F. Kennedylaan – Varsseveldseweg te verbeteren en zien hierbij de realisatie van een randweg ten oosten van Doetinchem als een kansrijke oplossing. Ten behoeve van de besluitvorming met betrekking tot de randweg is een milieueffectrapport opgesteld. De gemeenteraad van de gemeente Doetinchem is bevoegd gezag.¹

Tijdens de toetsing heeft een gesprek plaats gevonden tussen de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. Daar heeft de Commissie (mede naar aanleiding van de zienswijzen en adviezen) kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen onvolledig is.

Naar aanleiding hiervan heeft de initiatiefnemer in een aanvulling op het MER nadere informatie aangeleverd over:

- de probleemanalyse;
- de onderbouwing van de doelstellingen;
- het probleemoplossend vermogen van een nulplusalternatief;
- het meest milieuvriendelijk alternatief.

De Commissie is van mening dat **in het MER en de aanvulling tezamen de essentiële informatie aanwezig is.**

De effecten van de alternatieven en het meest milieuvriendelijk alternatief (mma) zijn in het MER en de aanvulling compleet en inzichtelijk gemaakt. Hieruit blijkt dat de alternatieven 1, 2 en 3 een oplossing bieden voor de problemen met betrekking tot de leefbaarheid, verkeersveiligheid en in mindere mate voor problemen met betrekking tot de bereikbaarheid.

Uit de aanvulling blijkt dat een nulplusalternatief voor de bereikbaarheidsproblemen een vergelijkbare oplossing biedt als de overige alternatieven. Dit alternatief lost in vergelijking met de andere alternatieven de problemen met betrekking tot geluidhinder, oversteekbaarheid en verkeersonveiligheid slechts gedeeltelijk op. Het MER en de aanvulling bevatten samen voldoende informatie om het nulplusalternatief als volwaardig alternatief mee te nemen in de besluitvorming. Op basis van de informatie in het MER en de aanvulling is een goede afweging mogelijk tussen de milieugevolgen van de alternatieven op de leefbaarheid en verkeersveiligheid enerzijds en de milieugevolgen van de aanleg van een randweg op het buitengebied (natuur en landschap) anderzijds. De Commissie acht op basis van de informatie in het MER en de aanvulling de keuzes die geleid hebben tot het mma (en het voorkeursalternatief) navolgbaar.

De aanvulling heeft niet ter visie gelegen. Daarom heeft de Commissie geen zienswijzen over de aanvulling in haar advies mee kunnen nemen. De Commissie gaat ervan uit dat het bevoegde gezag de aanvulling alsnog publiceert, bijvoorbeeld bij een komende openbare stap in het besluitvormingsproces.

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *adviezen*. Voor een overzicht van zienswijzen wordt verwezen naar bijlage 2.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht. In hoofdstuk 3 worden aanbevelingen gedaan voor het vervolgtraject.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL

2.1 Probleemanalyse

2.1.1 Verkeersafwikkeling

MER

Uit het MER blijkt dat de problemen met betrekking tot de verkeersafwikkeling beperkt zijn. De verkeersafwikkelingsproblemen doen zich voornamelijk voor op de J.F. Kennedylaan en de Ondernemingsweg. Alleen op deze twee wegen liggen de Intensiteit/Capaciteit (I/C) verhoudingen² tijdens de avondspits in 2020 op één rijstrook iets boven de 0,70 zodat er sprake is van een matige verkeersafwikkeling. Extra berekeningen in het MER laten zien dat bij kruispunten van de J.F. Kennedylaan met de Terborgseweg en met de Varsveldseweg, de I/C verhoudingen 0,85 bedragen. Volgens het onderzoek naar de extra alternatieven³ geldt dit voor alle alternatieven. Op grond van deze informatie concludeert de Commissie dat het verkeersafwikkelingsprobleem beperkt is en dat alle alternatieven weinig (of onvoldoende) probleemoplossend vermogen voor de doorstroming op de kruispunten hebben.

De bereikbaarheid van de stationsomgeving wordt in de probleemstelling genoemd maar wordt in het MER niet verder beschreven.⁴ Bij de analyse van de verkeersafwikkeling zijn ook geen voertuigverliesuren berekend, zoals opgenomen in de Richtlijnen. De Commissie is van mening dat deze criteria meer inzicht bieden in de verkeersproblematiek. Te meer omdat in de autonome situatie bij de geprognosticeerde avondspits van 2020 op slechts 2 rijstroken sprake is van een matige verkeersafwikkeling.

Aanvulling

De aanvulling maakt de verkeersafwikkelingsproblemen en de bereikbaarheid van de stationsomgeving inzichtelijker. In de huidige situatie wordt het grootste doorstromingsprobleem veroorzaakt door de spoorwegovergang in combinatie met de omliggende kruispunten (Terborgseweg – Broekweg en Terborgseweg – J.F. Kennedylaan). De I/C-verhouding is in de referentiesituatie op beide kruispunten hoger dan 0,85.

Op basis van de aanvulling constateert de Commissie dat de bereikbaarheidsproblematiek zich concentreert op deze twee kruispunten. In het onderzoek naar de extra alternatieven staat dat in alle alternatieven de I/C verhouding op deze twee kruispunten 0,85 bedraagt. De Commissie concludeert

² De I/C- verhouding geeft de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van een weg ofwel de mate van doorstroming op een weg weer. Hoe hoger de I/C-waarde, des te groter is de kans op congestie. Het MER geeft daarbij de volgende waarden: een I/C-waarde van 0,70 geeft een goede verkeersafwikkeling, een I/C-waarde tussen 0,70-0,85 geeft een matige verkeersafwikkeling, een I/C-waarde tussen 0,85 en 1,00 geeft een slechte afwikkeling en bij een waarde van 1 of meer is er sprake van overbelasting. In deze studie is er gerekend met een grenswaarde van 0,85.

³ zie Gemeente Doetinchem, april 2009. MER Oostelijke Randweg Doetinchem – Onderzoek Extra Alternatieven.

⁴ Enkele insprekers geven in hun zienswijzen aan dat de spoorwegovergang bij het station het belangrijkste verkeersprobleem is en dat de problematiek rondom het station onvoldoende in het MER beschreven is, zie zienswijzen 6 en 36.

hieruit dat daarom bij alle alternatieven in 2020, net als bij de referentie en het nulplus alternatief, een I/C-verhouding tussen 0,85 en 0,91 wordt verwacht. De verschillen in verkeersafwikkeling en het probleemoplossend vermogen tussen de alternatieven op deze twee kruispunten zijn dus klein.

In de aanvulling zijn bij de analyse van de verkeersafwikkeling voertuigverliesuren berekend. De verliesuren op het traject in de alternatieven 1, 2 en 3 zijn substantieel kleiner dan de referentie en het nulplusalternatief. Dit komt doordat de intensiteit in de alternatieven 1, 2 en 3 op deze wegvakken sterk afneemt. Echter, op de probleemverbinding naar het centrum scoort het nulplusalternatief juist gunstiger dan de alternatieven 1, 2 en 3.

Hiermee is voldoende informatie over de probleemanalyse in het MER en de aanvulling aanwezig.

2.1.2 Leefbaarheid en verkeersveiligheid

MER

Het MER en het onderzoek naar extra alternatieven geeft een korte beschrijving van de problemen met betrekking tot geluidhinder, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Hierbij blijkt dat geluidhinder het grootste leefbaarheidsprobleem is. De problemen met luchtkwaliteit en verkeersveiligheid lijken niet groot te zijn. De problemen met oversteekbaarheid worden in het MER niet diepgaand beschreven.

Aanvulling

In de aanvulling worden de problemen met betrekking tot geluidhinder, en oversteekbaarheid nader uitgewerkt en onderbouwd. De aanvulling biedt daarmee een sterkere onderbouwing van de probleemstelling en daarmee een betere basis voor de vergelijking van alle alternatieven op probleemoplossend vermogen.

2.2 Doelstelling

MER

De verkeersdoelstelling van de randweg is sinds de richtlijnenfase toegespitst op onder andere:

- het beperken van verkeersintensiteiten op de Terborgseweg, op de J.F. Kennedylaan en op de Varsseveldseweg tot minder dan 10.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal;
- een snelle verbinding voor doorgaand verkeer tussen Zelhem en de A18 door het verbeteren van de reistijd op dit traject (< 10 minuten).

Deze criteria zijn in het MER niet onderbouwd. Daarom is de keuze voor deze criteria voor de beoordeling van de alternatieven niet navolgbaar.

Aanvulling

Het criterium '10.000 mvt per etmaal' is gebaseerd op keuzes in het vastgestelde "wegcategoriseringsplan Doetinchem". In dit plan is de categorisering weergegeven voor alle wegen in de gemeente. Hierbij is aangesloten op landelijke richtlijnen voor een duurzaam veilige weginrichting.⁵ De Varsseveldseweg en de J.F. Kennedylaan zijn hierin benoemd als gebiedsontsluitingswegen I (met een maximale intensiteit: 10.000 motorvoertuigen per etmaal). De Commissie acht de onderbouwing van de 10.000 mvt navolgbaar. De Commissie merkt daarbij op dat het criterium:

⁵ Bron: Handboek Wegontwerp, CROW publicatie 164, 2002.

- niet volgt uit de resultaten van de probleemanalyse maar uit keuzes in het vastgestelde “wegcategoriseringsplan Doetinchem”;
- op basis van het ‘Duurzaam Veilig’- beleid gezien kan worden als een richtwaarde, maar niet als vaststaand criterium.⁶

De Commissie beschouwt daarom de intensiteit minder dan 10.000 mvt per etmaal niet als maatgevend criterium. Verkeersintensiteit is wel bepalend voor de effecten op de leefbaarheid in Doetinchem zoals geluidhinder, luchtkwaliteit, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. De Commissie beschouwt deze effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid als betere criteria om de alternatieven op doelbereik te beoordelen. Deze effecten zijn in het MER en de aanvulling voldoende beschreven.

Het criterium ‘minder dan 10 minuten reistijd tussen Zelhem en de A18’ is gebaseerd op het aantrekkelijker maken van de nieuwe route over de randweg. Om de nieuwe route voor al het doorgaande verkeer aantrekkelijker te laten zijn, moet de nieuwe route 15 tot 20% sneller zijn dan de bestaande route (een verbetering van circa 2 minuten ten opzichte van de referentie situatie). Het reistijd criterium is enkel van toepassing wanneer een nieuwe route is gerealiseerd. Dit criterium is niet van toepassing bij het beoordelen van de alternatieven. In de referentie en het nulplusalternatief is immers geen nieuwe route aangelegd.

2.3 Nulplusalternatief

MER

In het onderzoek extra alternatieven wordt geheel conform de vastgestelde richtlijnen een nulplusalternatief en een alternatief ten oosten van de kern van Doetinchem (conform het Goorstraat tracé) onderzocht. Daarnaast is in het onderzoek ook een derde alternatief als extra alternatief meegenomen: het Halfgoorstraattracé.⁷ In het MER wordt op basis van het onderzoek naar de extra alternatieven geconcludeerd dat het nulplus onvoldoende probleemoplossend vermogen heeft om in het MER als volwaardig alternatief meegenomen te worden.

De Commissie is van mening dat deze conclusie in het MER niet voldoende is onderbouwd.⁸ De redenen hiervoor zijn de volgende:

- De in de probleemanalyse beschreven knelpunten in verkeersafwikkeling zijn beperkt en alle alternatieven laten een kruispunt belasting met een I/C verhouding 0,85 zien (zie paragraaf 2.1). Het nulplusalternatief biedt daarom ten minste in gelijke mate een oplossing voor het verbeteren van de verkeersafwikkeling als andere alternatieven.
- De criteria ‘minder dan 10.000 mvt’ en ‘minder dan 10 minuten reistijd’ zijn in het MER onvoldoende onderbouwd (zie ook paragraaf 2.2). Met deze criteria zal een nulplusalternatief automatisch slecht scoren op doelbereik.⁹

⁶ In strijd met wat de aanvulling stelt, legt het ‘duurzaam-veilig-beleid niet een relatie tussen de verkeersintensiteit op een weg en het profiel, maar een relatie tussen functie-vormgeving en gebruik. Daarbij is 10.000 mvt/etmaal niet als een grenswaarde benoemd.

⁷ Het onderzoek naar de extra alternatieven laat zien dat de Goorstraat- en Halfgoorstraatalternatieven grote negatieve effecten hebben op natuur-, landschappelijke- en cultuurhistorische waarden en een groter ruimtebeslag hebben dan de in het MER onderzochte alternatieven. De Commissie acht de keuze om deze alternatieven in het MER niet verder te onderzoeken daarom navolgbaar.

⁸ Veel insprekers zijn van mening dat het nulplusalternatief te beperkt is onderzocht en ten onrechte is afgeschreven, zie zienswijzen 4, 7, 10, 21, 26, 34, 36 en 45, bijlage 2.

⁹ Het nulplusalternatief is immers gericht op het verbeteren van de doorstroming door knelpunten als de spoorwegovergang, slecht afgestelde stoplichten, kruisingen met fietsende scholieren, etc. aan te passen.

Aanvulling

Uit de aanvulling blijkt nog steeds dat het nulplus alternatief een vergelijkbare oplossing biedt voor het bereikbaarheidsprobleem als de overige alternatieven (zie ook paragraaf 2.1). De analyse van de voertuigverliesuren laat zien dat op de relatie naar het centrum (één van de problemen) het nulplusalternatief iets beter scoort dan de alternatieven 1, 2 en 3. Het nulplusalternatief biedt in vergelijking met de andere alternatieven slechts een gedeeltelijke oplossing voor de problemen met betrekking tot de oversteekbaarheid, verkeersveiligheid en geluidhinder.

De Commissie is van mening dat het nulplusalternatief in het MER en de aanvulling voldoende is uitgewerkt om als volwaardig alternatief in de besluitvorming meegenomen te worden.

2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

MER

De effecten van het mma zijn niet in het MER beschreven.¹⁰ Het mma bestaat uit een lijst met mitigerende maatregelen voor de negatieve milieugevolgen van de onderzochte alternatieven. De positieve milieugevolgen van deze onderdelen zijn niet vergeleken met de effecten van de in het MER onderzochte alternatieven. Dit maakt een afweging van het mma ten opzichte van de overige alternatieven niet mogelijk.

Omdat het nulplusalternatief in het MER niet is meegenomen als volwaardig alternatief is niet duidelijk of dit alternatief mogelijk de basis kan zijn voor het mma.¹¹

Aanvulling

Het mma is gebaseerd op alternatief 1. De effecten van het mma zijn in de aanvulling beschreven en vergeleken met de effecten van de andere alternatieven.

De Commissie acht de keuze om alternatief 1 als basis voor het mma te nemen navolgbaar. Het nulplusalternatief lost leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in mindere mate op, waarbij vooral aan oversteekbaarheid en barrièrewerking belang is toegekend. Daarmee is in het MER en de aanvulling voldoende informatie over de effecten van het mma aanwezig.

3. AANBEVELINGEN VOOR HET VERVOLGPROCES

3.1 Grondwatereffecten

Informatie over het gevoelige ecohydrologische systeem ten oosten van Doetinchem is vooral beschreven in het achtergrondrapport Het hydroecologisch functioneren van de Zumpe (Jansen et al 2009). Hierin wordt aan-

¹⁰ Stichting Milieuwerkgroep 'de Oude IJsselstreek', Sectie M en andere insprekers geven aan dat de uitwerking van het mma en de vergelijking van het mma met de alternatieven in het MER ontbreken, zie zienswijzen 4, 13, 26, 32 en 36, bijlage 2.

¹¹ GroenLinks is van mening dat het nulplusalternatief in het MER slechts beperkt is uitgewerkt en daarom niet als basis voor het mma heeft kunnen dienen, zie zienswijze 34, bijlage 2.

gegeven dat verdrogingseffecten van een randweg niet zullen optreden bij aanleg benedenstrooms van het beschermd natuurmonument de Zumpe en, vooral, bij aanleg op of boven maaiveldniveau (zonder insnijding in deklaag of watervoerend pakket). Op basis van de informatie in het MER en de aanvulling concludeert de Commissie dat in het huidig ontwerp van alternatief 1, 2 en 3 deze voorwaarde nog niet is verzekerd.¹² Bij de kruising van het spoor is het zelfs zeker dat er vergraving plaats zal vinden.

- De Commissie adviseert om - mede op basis van de informatie uit de achtergrondrapportage - bij de besluitvorming over het bestemmingsplan aan te geven hoe wordt omgegaan met de mogelijke effecten van de aanleg en het gebruik van de randweg op het ecohydrologisch systeem.

¹² KNNV en GroenLinks wijzen in hun zienswijzen op het belang om het onderzoek naar hydrologische effecten, herstel mogelijkheden en randvoorwaarden in het bestemmingsplan te verwerken, zie zienswijzen 16 en 34, bijlage 2.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing besluit-MER

Initiatiefnemer: College van burgemeester en wethouders van de gemeente Doetinchem

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van de gemeente Doetinchem

Besluit: wijziging bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.2

Activiteit: de realisatie van een randweg ten oosten van Doetinchem

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in De Gelderlander van: 8 oktober 2008

ter inzage legging startnotitie: 9 oktober tot en met 19 november 2008

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 9 oktober 2008

richtlijnenadvies uitgebracht: 11 december 2008

richtlijnen vastgesteld: 12 februari 2009

kennisgeving MER in: dé Weekkrant Oost Gelders Vizier van: 5 augustus 2009

ter inzage legging MER: 6 augustus tot en met 16 september 2009

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 21 juli 2009

toetsingsadvies uitgebracht: 9 december 2009

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

ing. P.A. Kroeze

drs. A. van Leerdam

M.A.J. van der Tas (voorzitter)

ir. S. Teeuwisse

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer en de vastgestelde richtlijnen voor het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Gemeente Doetinchem, april 2009. MER Oostelijke Randweg Doetinchem.
- Gemeente Doetinchem, april 2009. MER Oostelijke Randweg Doetinchem – Onderzoek Extra Alternatieven.
- Gemeente Doetinchem, juni 2009. Voorontwerp Bestemmingsplan Oostelijke Randweg Doetinchem.
- Gemeente Doetinchem, november 2009. Aanvullende Informatie MER Oostelijke Randweg Doetinchem n.a.v. vragen Commissie m.e.r.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. J.G.J. Eijsvogels, Doetinchem
2. Tuincentrum Vriezen, Doetinchem
3. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort
4. Stichting milieuwerggroep 'De Oude IJsselstreek', Doetinchem
5. W.R.J. Hendriksen, Doetinchem
6. G.Th.J. Gudde, Doetinchem
7. P. Noack, Doetinchem
8. Loonbedrijf Meiland Azewijn, Azewijn
9. M.I. Roessel, Doetinchem
10. A.W.K. van Kooten, Doetinchem
11. B. Waterham, Doetinchem
12. H.G. Klumer-Luesink, Doetinchem
13. Joost de Jong, Doetinchem
14. W.P.J. van den Boom, Doetinchem
15. J.P. Bergman, Doetinchem
16. KNNV afdeling Regio Doetinchem, Doetinchem
17. B. Raterink, Doetinchem
18. WandelOverleg Gelderland, Rhenen
19. Johan en Ineke Jansen, Doetinchem
20. ing. G.C. Hermans, Doetinchem
21. W.A. J.B. Drenthel, Doetinchem
22. J.M. Smits en H.W.A. Smits-Verboort, Doetinchem
23. M.H. Clerx, Doetinchem
24. J.H. Kolhof, Doetinchem
25. A.W.K. van Kooten, Doetinchem
26. Sectie M Stichting tot behoud landschapspark den Vinkenburg, Doetinchem
27. Sectie M Stichting tot behoud landschapspark den Vinkenburg, Doetinchem
28. E.S.C. Noordam, Doetinchem
29. A.H. Wensink, Doetinchem
30. Esbro B.V., Doetinchem
31. Familie Eling, Doetinchem
32. W. Roes, namens de bewoners van de Vossenstraat, Doetinchem
33. Waterschap Rijn en IJssel, Doetinchem
34. Groen Links, Doetinchem
35. WBC Projecten BV, Winkerswijk
36. Familie Reijntjes-De Ruijter, Doetinchem
37. G.W. Bulten, Doetinchem
38. Familie E.O. Boer, Doetinchem
39. Eggo Boer, Doetinchem
40. Richard Miedema, Doetinchem
41. Sectie M Stichting tot behoud landschapspark den Vinkenburg, Doetinchem
42. Sectie M Stichting tot behoud landschapspark den Vinkenburg, Doetinchem
43. Familie Risiglione, Doetinchem
44. H.J. Vermeulen
45. A.W.K. van Kooten, Doetinchem
46. J.B.M. Snelting, Doetinchem
47. H.J. van Korten, Doetinchem
48. E. Legebeke, namens Spar Supermarkt, Doetinchem
49. G.P. Post, Doetinchem
50. Loon- en grondverzetbedrijf Van Hal, Voorst

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Oostelijke randweg Doetinchem en de aanvulling daarop**

Het college van burgemeester en wethouders van Doetinchem wil de verkeers- en leefbaarheidsituatie op de route Terborgseweg – J.F. Kennedylaan – Varsseveldseweg verbeteren en ziet de aanleg van een randweg ten oosten van Doetinchem als een kansrijke oplossing. Voor de besluitvorming over de randweg is een milieueffectrapport opgesteld. De gemeenteraad van Doetinchem is bevoegd gezag.

ISBN: 978-90-421-2857-6