Inspraaknota

“Milieueffectrapport en Voorontwerp bestemmingsplan”
Oostelijke Randweg Doetinchem

9 december 2009

Inhoud plan

De gemeente Doetinchem is voornemens een Oostelijke Randweg (ORW) aan te leggen. Aanleg van een Oostelijke Randweg is één van de pijlers onder het Mobiliteitsplan, dat de gemeenteraad in juli 2007 vaststelde. Aanleg van de Oostelijke Randweg verbetert de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de route Terborgseweg, J.F. Kennedylaan en Varsseveldseweg. Ook wordt door de Oostelijke Randweg het station en de oostkant van het centrum beter bereikbaar. Daarnaast zorgt de aanleg van de Oostelijke Randweg voor een betere afwikkeling van het doorgaande verkeer tussen Zelhem en de A18. Om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming, heeft het college van burgemeester & wethouders besloten om een m.e.r. (milieueffectrapportage) procedure te doorlopen. Het resultaat van deze procedure is een MilieuEffectRapport (MER). In het MER staan de effecten op natuur en milieu beschreven van de verschillende onderzochte wegtracés voor een Oostelijke Randweg Het doorlopen van een m.e.r. procedure is een waarborg voor een zorgvuldige besluitvorming: alle relevante milieu-effecten worden objectief, systematisch en in samenhang beoordeeld door de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage.

Gevolgde inspraakprocedure

Op 9 juli 2009 heeft de gemeenteraad het MER oostelijke randweg aanvaard en het MER samen met het voorontwerp bestemmingsplan (BP) Oostelijke randweg 2009 vrijgegeven voor inspraak. Van 6 augustus tot en met 16 september 2009 hebben beide documenten voor inspraak ter inzage gelegen. Tijdens deze inspraakperiode is op 27 augustus 2009 een informatiebijeenkomst georganiseerd. Op deze bijeenkomst zijn veel vragen gesteld en is een aantal inspraakreacties ingeleverd. Het verslag van de informatieavond is op de website van de gemeente geplaatst.

Ontvangen zienswijzen

Deze reactienota geeft een overzicht van de inspraakreacties die ontvangen zijn tijdens de inspraakperiode. In totaal heeft de gemeente 46 reacties van verschillende insprekers ontvangen. Aangezien een aantal insprekers meerdere reacties heeft verstuurd, komt het totale aantal reacties echter op 50. Alle inspraakreacties zijn voorzien van een antwoord door het college van burgemeester & wethouders. Alle insprekers krijgen een exemplaar van de inspraaknota opgestuurd. De inspraaknota zal tevens op de gemeentelijke website worden geplaatst en wordt onderdeel van het bestemmingsplan. De inspraaknota die onderdeel wordt van het bestemmingsplan is geanonimiseerd.

Alle inspraakreacties zijn gebundeld en verzonden naar de Commissie m.e.r. (= Commissie voor de milieueffectrapportage). Deze commissie stelt op basis van het MER en de inspraakreacties een toetsingsadvies op. Daarin wordt getoetst of het MER voldoet aan de wettelijke eisen, of het tegemoet komt aan de gestelde adviesrichtlijnen MER en of het geen onjuistheden bevat.

Op 22 september 2009 heeft er tevens een hoorzitting plaatsgevonden in het kader van het voorontwerpbestemmingsplan Oostelijke randweg 2009. Er hadden zich zes reclamanten aangemeld voor deze hoorzitting. Bij de beantwoording van de inspraakreacties in deze nota is rekening gehouden met de extra input van de reclamanten tijdens de hoorzitting. Het verslag van de hoorzitting is op de website van de gemeente geplaatst.

Toetsing Commissie m.e.r.
Tijdens de toetsing van het MER heeft op 26 oktober 2009 een gesprek plaatsgevonden tussen de Commissie, het bevoegde gezag en de initiatiefnemer. Daar heeft de Commissie (mede naar aanleiding van de ingebrachte inspraakreacties) kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen nog onvolledig is. Naar aanleiding hiervan heeft de initiatiefnemer in een aanvulling op het MER ("Aanvullende informatie MER Oostelijke Randweg Doetinchem", 17 november 2009. Zie bijlage 5) nadere informatie geleverd over:

- De probleemanalyse;
- Een onderbouwing van de doelstellingen;
- Het probleemoplossende vermogen van een nulplusalternatief;
- Het meest milieuvriendelijke alternatief.

Vervolgens is op 9 december 2009 het definitieve toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. verschenen. De Commissie is van mening dat in het MER en de aanvulling samen de essentiële informatie aanwezig is voor de besluitvorming rond het initiatief. Het definitieve toetsingsadvies is opgenomen in bijlage 6.
De Commissie m.e.r. is van mening dat de effecten van de alternatieven en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) in het MER en de aanvulling compleet en inzichtelijk zijn gemaakt. Hieruit blijkt dat de alternatieven 1, 2 en 3 (deze zijn gebaseerd op het Zelhemse spoortracé) 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 Oostelijke Randweg op het buitengebied (natuur en landschap) anderzijds. De Commissie m.e.r. acht op basis van de informatie in het MER en de aanvulling de keuzes die geleid hebben tot het MMA (en het door de gemeente gekozen voorkeursalternatief; alternatief 2) navolgbaar.

In deze reactienota worden alle ingebrachte inspraakreacties beantwoord. De volgende bijlagen zijn onderdeel van deze reactienota:

1. Nulplusalternatief
2. Duurzaam veilig en wegcategorieën
3. Begrenzing De Zumpe
4. Ontwerptekening oostelijke randweg
5. Aanvullende informatie MER oostelijke randweg Doetinchem dd. 17 november 2009 n.a.v. vragen Commissie m.e.r.
6. Toetsingsadvies Commissie m.e.r. dd. 9 december 2009

Inspraakreacties

Nr.	NAW	Briefnr.	Samenvatting reactie	Beantwoording
1	Appellant 1	09i0017627	- Wil graag betrokken worden bij de uitvoering van de ORW tussen specifiek de Varsseveldseweg en de Normandiëstraat.	- Ter kennisgeving aangenomen.
			- Vanwege veiligheid en toeristisch karakter van het fietspad, is het wenselijk een strook van 30 meter aan te houden tussen het fietspad en de ORW en deze strook beplanten met essen.	- In het ontwerp is rekening gehouden met een (berm)strook van 8 meter tussen het fietspad en de ORW. Bij de uitvoering van de ORW zal worden bekeken in hoeverre er in deze strook essen komen te staan.
			- De betonnen of glazen wand bij woning 4a met struiken en planten laten begroeien.	- Het is nog niet bekend op welke plaatsen een geluidscherm (of wand) komt te staan. Dit zal in het kader van het ontwerp BP nog onderzocht worden. Er wordt een akoestisch onderzoek bij het Ontwerp BP gevoegd.
		09i0018812 09i0019108	- Het onderzoek naar de alternatieven is niet volledig.	- Naast de drie alternatieven van de ORW zijn er drie andere alternatieven onderzocht, namelijk een nulplusalternatief, het Goorstraattracé en het Halfgoorstraattracé. De problemen zijn ten aanzien van het verkeer, verkeersveiligheid en leefbaarheid in het MER voor de alternatieven met cijfers uiteengezet. Nut en noodzaak voor een ORW zijn daarmee volgens de gemeente aangetoond. Daarbij komt dat het onderzoek is uitgevoerd volgens de vereisten van een MER (zie ook aanvulling op het MER in bijlage 5).
			- De geluidsoverlast neemt toe door onder meer een wijziging van de verkeersstromen en de plaatsing van verkeerslichten onder andere bij de woonboerderij.	- Bij een aantal woningen treedt een afname op van geluidsoverlast en bij een aantal woningen een toename. Indien er sprake is van een overschrijding van de geluidsnormen zullen de nodige maatregelen moeten worden getroffen. Een verlaging van de snelheid op de ORW is niet wenselijk aangezien de nieuwe route via de ORW dan geen goed alternatief vormt voor

				de bestaande route. In het kader van het ontwerp BP wordt onderzocht bij welke woningen een toe- of afname is van het geluid.
			- Er is sprake van verontreiniging van de lucht en omgeving door uitstoot van fijnstof en stikstof onder andere bij de woonboerderij.	- De berekende concentraties van stikstofdioxide en fijnstof langs de onderzochte wegen in het onderzoeksgebied liggen onder de wettelijke grenswaarden. De wettelijke grenswaarden worden ruimschoots onderschreden.
			- Er is sprake van een verstoring van het Gelderse Landschap en het leefmilieu.	- Bij verdere uitwerking van het plan wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de inpassing van de weg in het landschap. Een aanzet van het inpassingplan is tijdens de informatieavond getoond.
			- De veiligheidssituatie wordt slechter.	- De veiligheidssituatie wordt niet slechter omdat de vormgeving van de ORW wordt afgestemd op het gebruik en daarmee voldoet aan de vereisten voor een dergelijke weg voor wat betreft de veiligheid. Bij de bestaande route is er te weinig ruimte beschikbaar voor het gewenste (veilige) profiel waardoor deze route nu onveilig is.
			- Er is sprake van een waardedaling van de woning.	- Pas na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan kan bij de gemeente een verzoek om tegemoetkoming planschade worden ingediend.
			- Wij willen graag weten wat de afstanden zijn tussen de woningen en de weg?	- De afstand tussen de woningen en de ORW is verschillend. De woning aan de Zelhemseweg 4/4a ligt op een afstand van circa 20 meter van de ORW af.
			- En wij willen inzicht in de wijze waarop woning 4/4A wordt aangesloten op de openbare weg.	- Vanaf de woning aan de Zelhemseweg 4/4A wordt een nieuwe weg gerealiseerd richting de Swammerdamlaan en via deze weg op de rest van het wegennet.
2	Appellant 2	09i0017628	- De weg mag versneld worden aangelegd	- Ter kennisgeving aangenomen.

			namens de bewoners van het Julianaplein.	
3	Appellant 3	09i0017629	- Wie heeft namens de gemeente Doetinchem een vraag gesteld aan Rijkswaterstaat om de vermelding van de plaatsnaam Zelhem toe te voegen op het bord afslag 4 aan de A18? - Waarom wordt er door de gemeente Doetinchem op deze weg aangedrongen ten behoeve van de gemeente Bronckhorst?	- Het wijzigen van de verwijzing naar Zelhem is één van de korte termijn maatregelen die het college van burgemeester & wethouders eerder heeft vastgesteld. Vanwege het beperken van de overlast in de kern wordt het doorgaande verkeer via de kortste weg door Doetinchem (J.F. Kennedylaan) gevoerd en niet via een langere route (Hofstraat/J.F. Kennedylaan). - De gemeente Doetinchem dringt nergens op aan bij de gemeente Bronckhorst.
4	Appellant 4	09i0017631	- Het plaatsen van een paal om sluipverkeer te voorkomen in de Van Hogendorplaan heeft voor ons nadelige gevolgen. Het verkeer vanaf de J.F. Kennedylaan kan de winkel dan niet meer bereiken. Het plaatsen van een paal bij voorkeur tussen de Zuivelweg en de kruising met de Van Hogendorplaan/Heemskerklaan. - Ook kan worden overwogen om geen aansluiting te realiseren met de Vossenstraat. Hierdoor geen sluipverkeer naar de J.F. Kennedylaan en een belangrijke afvoerder van de wijk blijft bestaan.	- Bij de uitvoering van de ORW zal de vorm en de locatie van een maatregel om sluipverkeer te weren in de Van Hogendorplaan worden onderzocht. De gemeente wil een rechtstreekse verbinding tussen ORW en J.F. Kennedylaan voorkomen. Bewoners en belanghebbenden worden tijdig bij de uitwerking van de maatregel betrokken. - Het realiseren van een nieuwe aansluiting op de Vossenstraat is wenselijk om het verkeer uit de wijk een verbinding te geven met de ORW. De ORW heeft ook een functie om het verkeer uit de aanliggende woonwijken te ontsluiten om de druk op de daarvoor minder toegeruste wegen te verlagen o.a. J.F. Kennedylaan.
5	Appellant 5	09i0017701	- Voorstander van de voorstellen van Appellant 28 waarin de nulplusvariant van rotondes wordt voorzien, maar wel onder de voorwaarde, dat er voor fietsers tunnels worden aangelegd.	- Een opwaardering van de huidige route (= nulplusvariant) is onderzocht. Uitgangspunt daarbij is een ongelijkvloerse kruising met het spoor (tunnel); dit is het grootste knelpunt op de route. Echter het realiseren van een ongelijkvloerse kruising met het spoor is lastig realiseerbaar in het gebied bij het station omdat er dan ook twee kruispunten (met de J.F. Kennedylaan en Stationsplein) in een tunnel

				(ongelijkvloers) gerealiseerd moeten worden (zie tekening in bijlage 1). Er is ook nog gekeken naar een verbreding (= 2*2-rijstroken) van het profiel van de huidige route. Echter op de J.F. Kennedylaan is geen ruimte om het profiel te verbreden en bij de kruispunten met de J.F. Kennedylaan en de Varsseveldseweg is onvoldoende ruimte om extra opstelvakken of een (turbo)rotonde te realiseren (zie tekening in bijlage 1). Daarbij zorgt een toename van het verkeer in combinatie met een breder profiel voor een verslechtering van de veiligheid en de oversteekbaarheid van de bestaande route en een toename van de geluidsoverlast. Dit is niet wenselijk aangezien de route ook belangrijk is voor de bereikbaarheid van het centrum en het station voor langzaam verkeer.
			- Indien het voorstel van Appellant 28 niet doorgaat dan voorstander van het Goorstraat- of het Halfgoorstraattracé. Daarbij wil ik hoofdzakelijk ingaan op wat geschreven staat op pag. 44 van het onderdeel Milieu. Daar wordt gesteld dat bij aanleg van Goorstraat- of Halfgoorstraattracé er maar een geringe afname van het verkeer zal zijn op J.F. Kennedylaan en Varsseveldseweg. Tegelijk zal de geluidsbelaste oppervlakte in het gebied rond Goorstraat- of Halfgoorstraattracé fors toenemen. Dat lijkt mij een tendentieuze stelling, waarmee men toeschrijft naar het tracé langs de oude spoorbaan.	- De afname van het verkeer op de wegen in de gemeente Doetinchem is bij het Goorstraat- en het Halfgoorstraattracé beperkt. Beide tracés dragen niet voldoende bij aan het uitgangspunt om de belasting op de J.F. Kennedylaan e.v. te beperken (< 10.000 motorvoertuigen per etmaal). In bijlage 2 en 5 is weergegeven waar het aantal van 10.000 motorvoertuigen per etmaal op is gebaseerd. Beide tracés zijn interessant voor de kernen ten oosten van Doetinchem maar niet voor Doetinchem zelf.
			- Dat Rijkswaterstaat geen vierde afslag voor Doetinchem wil, wordt wel heel snel als een doorslaggevend argument gebruikt.	- Rijkswaterstaat streeft ernaar om het aantal aansluitingen op rijkswegen te minimaliseren. Indien ergens een nieuwe aansluiting wordt gerealiseerd, zal een bestaande aansluiting moeten worden opgeheven. De huidige drie

				aansluitingen zijn zodanig relevant voor de gemeente Doetinchem dat een extra vierde aansluiting geen optie is.
			- Onder "overige aspecten" staat, dat zowel het Goorstraat- als het Halfgoorstraattracé t.o.v. de ORW negatief scoren op de aspecten natuur, water, cultuurhistorie en landschap en een forse doorsnijding van het natuurgebied aan de oostkant van Doetinchem betekenen. Dat terwijl de ORW in dit opzicht weinig invloed zal hebben. Ik ben zo vrij daarover een ander inzicht te hebben. Niet alleen liggen de geplande wegen ten oosten van Doetinchem er al grotendeels! Ze moeten alleen wat verbreed worden. Maar er wordt wel heel lichtvaardig geoordeeld over het woon- en wandelgenot van veel bewoners in het gebied ten oosten van en rond de Zuivelweg. Een heerlijk wandelgebied, waar je nog kunt lopen zonder steeds het geraas van auto's om je heen te horen, wordt velen ontnomen.	- De gemeente is zich ervan bewust dat de ORW een bedreiging is voor het natuurgebied ten oosten van Doetinchem. De gemeente zorgt voor een goede landschappelijke inpassing van de ORW rekening houdend met de natuur bij de inpassing van de weg.
			- En dan nog een tankstation! Terwijl er aan de Varsseveldseweg al twee liggen!	- In het voorontwerp BP is een ruimtereservering opgenomen voor een toekomstig tankstation. Indien er een tankstation langs de ORW wordt gerealiseerd, zal een bestaand tankstation uit de bebouwde kom verdwijnen. Hiervoor is wel een aparte procedure nodig met mogelijkheid tot inspraak. Het gemeentelijk beleid is gericht op het zoveel mogelijk verplaatsen van tankstations uit de kern cq. bebouwde kom naar de rand van de bebouwing.
			- Wanneer het verkeer uit de richting Zelhem dat niet in Doetinchem zelf moet zijn, via het Goorstraat- of Halfgoorstraattracé wordt afgewikkeld, zal het deel dat in het gebied ten zuiden van de spoorlijn moet zijn vast via de	- Beide tracés vormen een goed alternatief voor het verkeer van en naar Zelhem. Het is echter wenselijk dat een nieuw tracé zorgt voor een maximale afname van het verkeer op de route via de Varsseveldseweg, J.F. Kennedylaan en

			J.F. Kennedylaan kunnen gaan.	Terborgseweg. De ORW zorgt voor de grootste afname van het verkeer op de huidige route.
6	Appellant 6	09i0017708	- Door de ORW zal de geluidsoverlast ter hoogte van de woningen aan de Einthovenlaan en de Lorentzlaan toenemen. Wij zijn dan ook tegen een ORW conform alternatief 2.	- In het kader van het ontwerp bestemmingsplan wordt akoestisch onderzoek op woningniveau uitgevoerd. Daaruit blijkt welke woningen een toe- en een afname van geluid ondervinden als gevolg van de ORW. Daarbij wordt er aan de wettelijke normen getoetst en zullen wettelijke maatregelen getroffen moeten worden indien dit aan de orde is.
7	Appellant 7	09i0017872	- Wij hebben bezwaar tegen een afsluiting van de Van Hogendorplaan bij Heemskerklaan/ Groen van Prinstererlaan vanwege de bereikbaarheid van ons bedrijf. - Het lijkt ons een beter idee om bij de Zuivelweg helemaal geen aansluiting te maken. - Graag zouden wij op de hoogte worden gehouden van ontwikkelingen over de ORW.	- Bij de uitvoering van de ORW zal de vorm en de locatie van een maatregel om sluipverkeer te weren worden onderzocht. De gemeente wil een rechtstreekse verbinding tussen ORW en J.F. Kennedylaan voorkomen. Bewoners en belanghebbenden worden tijdig bij uitwerking van de maatregel betrokken. - Het realiseren van een nieuwe aansluiting op de Vossenstraat is wenselijk om het verkeer uit de wijk een verbinding te geven met de ORW. De ORW heeft ook een functie om het verkeer uit de aanliggende woonwijken te ontsluiten om de druk op de daarvoor minder toegeruste wegen te verlagen o.a. J.F. Kennedylaan. - De gemeente houdt alle betrokkenen tijdens het project op de hoogte. Door middel van publicaties, de gemeentelijke website en het organiseren van informatieavonden houdt de gemeente haar inwoners zo goed mogelijk op de hoogte van de voortgang van het project. Alle insprekers ontvangen een exemplaar van de inspraaknota en informatie over de verdere bestemmingsplanprocedure.
8	Appellant 8	09i0018065	- Het MER geeft geen aanleiding tot verdere opmerkingen.	- Ter kennisgeving aangenomen.
9	Appellant 9	09i0018129	De hoofdpunten van kritiek op de ORW zijn:	

			- Er zijn geen alternatieven onderzocht naast de drie varianten voor de ORW. - Aan de twee knelpunten die opgelost dienen te worden is een derde knelpunt toegevoegd. - De noodzaak voor het aanleggen van een ORW is niet cijfermatig onderbouwd. - Het studiegebied voor het MER is te klein, alle wegen in de bebouwde kom zijn verweven. - De barrièrewerking van ORW is problematisch.	- Naast de drie alternatieven van de ORW zijn er drie alternatieven onderzocht in een aanvullend onderzoek, namelijk een nulplusalternatief, het Goorstraattracé en het Halfgoorstraattracé. - Het derde punt 'realiseren snelle verbinding doorgaand verkeer' werd al genoemd in de startnotitie. - De problemen zijn ten aanzien van het verkeer, verkeersveiligheid en leefbaarheid in het MER met cijfers uiteengezet. Nut en noodzaak voor een ORW zijn daarmee volgens de gemeente aangetoond. In de startnotitie is aangegeven dat het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum en de stationsomgeving en het verbeteren van de veiligheid en leefbaarheid van de route via de Varsseveldseweg, de J.F. Kennedylaan en de Terborgseweg het doel is. De ORW draagt bij aan deze doelen. In de aanvulling in bijlage 5 is de noodzaak nogmaals onderbouwd. - Het studiegebied is zodanig gekozen dat alle nieuwe wegen en de bestaande wegen waar sprake is van een significante toe- of afname van de verkeersintensiteit in het onderzoek zijn meegenomen (volgens de gangbare m.e.r.-systematiek). Het gaat hierbij voor bestaande wegen om een afname van de intensiteit met 20% of toename van de intensiteit met 30%. Dit gebied is tevens groot genoeg om alle andere milieueffecten te kunnen beschouwen. - De gemeente is zich ervan bewust dat de ORW een bedreiging is voor het natuurgebied ten oosten van Doetinchem. De gemeente zorgt voor een goede landschappelijke inpassing van de ORW rekening houdend met de natuur bij de inpassing van de weg.

			- De samenvatting laat zien dat de onderzochte alternatieven negatieve effecten hebben, meer is niet te concluderen. Opmerkingen bij de onderzoeken: - *Geluid:* Het geluidbelaste oppervlak wordt voor alternatief 1 slechter, voor alternatief 2 en 3 veel slechter. Ook de aan te leggen geluidschermen nemen veel plaats in. De effectscores die in de tabellen verschijnen, geven de situatie niet goed weer, voorbeeld: Bij de Hefschroef (een schoolgebouw) zal een "ontoelaatbare verhoging van de geluidsbelasting"optreden. De toename is volgens het rapport 10 dB (dat is enorm veel!). Vervolgens staat in het rapport: "het ongunstige effect op de Hefschroef wordt niet in de effectscores verrekend". - *Eco hydrologie rapportage:* De schetsen in dit onderzoek zijn zeer helder en de conclusies zijn duidelijk. Uit de rapportage blijkt dat er absoluut geen drainerende werking mag optreden. De onderzoekers concluderen dat de weg verhoogd aangelegd zal moeten worden. Waar de keuze van B&W voor een tunnel onder het spoor en een weg op maaiveld vandaan komt blijft een raadsel. - *Natuuronderzoek:* Het natuuronderzoek levert veel informatie op, medio oktober 2009 zal geactualiseerde informatie volgen. Duidelijk wordt nu al dat er verliezen aan natuurwaarden optreden in de EHS verweving en in de EHS verbindingszones. Wat ons verbaast in het natuurrapport is de keuze van een voorkeurstracé en de argumentatie betreffende de "dwingende redenen" om af te wijken van	- Ter kennisgeving aangenomen. - Het geluidbelaste oppervlak neemt ten opzichte van de autonome situatie toe en scoort daarom bij alle alternatieven negatief. . Het ongunstige effect ter plaatse van De Hefschroef treedt op bij alle alternatieven en maakt daardoor de alternatieven ten opzichte van elkaar op dit punt niet onderscheidend. Het moeten toepassen van maatregelen is in het onderzoek echter wel als negatief beoordeeld (aan de hand van de oppervlaktes toe te passen geluidsscherm scoort een alternatief negatief of zeer negatief). - Het voorkomen van een drainerende werking is o.a. mogelijk door een (deels) verhoogde aanleg daar waar een laagte in het landschap ligt maar ook door technische maatregelen bijvoorbeeld geïsoleerde aanleg (tunnelbak met damwanden). Bij de nadere uitwerking van het ontwerp van de weg zal rekening gehouden worden met het voorkomen van een drainerende werking. - In het ontwerp bestemmingsplan zal ingegaan worden op de EHS en natuurcompensatie.

			het nee-tenzij principe dat geldt voor een EHS-verweving gebied. Dit lijken ons geen onderwerpen voor een natuurrapport van een onderzoeksbureau. Het vooroverleg met het Ministerie van LNV is pas na 1 oktober 2009, dus eindconclusies zijn nog niet te trekken. - *Archeologische waarden:* Er zijn archeologische waarden maar nader onderzoek ontbreekt vooralsnog. Volgens het onderzoek "wordt een archeologisch potentieel waardevol duin doorsneden, een onderdoorgang onder het spoor heeft een extra negatief effect", bij alternatief 2 "wordt een waardevol gebied rond de Varsseveldseweg aangetast". Waarom de effectscores archeologie vervolgens allemaal "0" zijn is merkwaardig. - *Cultuurhistorische en landschappelijke waarden, recreatie:* Het merkwaardige is dat de onderzoeken duidelijk maken dat de alternatieven 1,2 en 3 slechter scoren naarmate de weg langer is. Dit wordt ook toegelicht met redenen. Verbazing wekt het feit dat in de tabel vervolgens alle drie de alternatieven evenveel"-" toebedeeld krijgen. Voor een goed beeld van de onderzoeksresultaten moet men dus alle onderzoeken goed bestuderen. - De barrièrewerking van de oostelijke randweg is problematisch voor de leefbaarheid in de oostelijke wijken, voor het landschap, voor de ecologische verbindingszones, voor de wegenstructuren, voor het ruimtebeslag, voor de recreatie. De onderzochte alternatieven scoren vrijwel allemaal negatief. Er wordt een voordeel genoemd: de bereikbaarheid	- Het archeologisch onderzoek wordt in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen. In het kader van het ontwerp bestemmingsplan zal nader onderzoek worden verricht naar de archeologische waarden in het gebied. - Ter kennisgeving aangenomen. - Ter kennisgeving aangenomen.

			bedrijven Verheulsweide gaat er op vooruit. Die bereikbaarheid is echter geen probleem, bovendien gaat de bereikbaarheid slechts vooruit voor verkeer vanaf Zelhem. Verkeer vanaf de A18 gaat er helemaal niet op vooruit. Tel uit de winst. - Effectvergelijking: In de samenvatting staat een simpele tabel, waar slechts de conclusie uit te trekken is, dat de onderzochte alternatieven allemaal negatieve effecten hebben en wel negatiever naarmate het wegvak langer is. Aangezien de effecten op de I/C verhouding gelijk zijn, volgt hieruit volgens ons: niet doen, ga aan de slag met het uitwerken van een serieus nulplus alternatief. Of wellicht een MMA binnen de randvoorwaarden en met alle compenserende en mitigerende maatregelen. Een kostenplaatje zal volgens ons uitwijzen dat de uitvoering van het MMA veel te duur is. De milieuwerkgroep hoopt dat de voor- en nadelen van daadwerkelijk verschillende alternatieven alsnog objectief met elkaar vergeleken zullen worden. Het oplossen van enkele knelpunten wijst volgens ons niet perse naar 2,5 km asfalt en een vierbaanstunnel door waardevol cultuurhistorisch en landschappelijk gebied	- Het nulplusalternatief is afgevallen omdat deze niet aan de doelstelling voldoet. Het MMA is niet gekozen als voorkeursalternatief. Er is gekozen voor alternatief 2 omdat het dan beter mogelijk is om het kruispunt van de ORW met de Varsseveldseweg in te passen, de compensatie van de EHS mogelijk te maken en tot slot is het mogelijk het tracé nog iets verder van de woningen af te leggen ter hoogte van de Zelhemseweg. De gemeente is volgens de m.e.r. regelgeving niet verplicht om het MMA te kiezen. Desondanks hecht de gemeente er waarde aan om het milieu binnen randvoorwaarden van onder andere kosten, zoveel mogelijk te sparen. Bij de uitwerking naar definitief ontwerp zal de gemeente aangeven welke mitigerende maatregelen onderdeel uitmaken van het plan. In de aanvulling van het MER in bijlage 5 wordt ingegaan op het nulplusalternatief en het MMA.
10	Appellant 10	09i0018163	- Wij maken bezwaar tegen het voornemen om een deel van de Zelhemseweg te verwijderen. Het is hierdoor onmogelijk om met grote landbouwmachines vanaf Zelhem ons bedrijf Haank tgz. Mech. B.V. voor reparaties te bereiken. Ook vanaf Wijnbergen moet er door Doetinchem of Oosseld worden gereden wat extra gevaarlijk en onnodig is.	- Gelet op de verkeers(stroom)functie van de ORW en de maximum snelheid van 70 km is afwikkeling van landbouwverkeer op deze weg slechts beperkt toegestaan, namelijk op het wegvak tussen de Normandiëstraat en de Varsseveldseweg. Het landbouwverkeer dient daarnaast zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande routes.
11	Appellant 11	09i0018548	- Wij als landbouw loonbedrijf en	- Gelet op de verkeers(stroom)functie van de

			grondverzetbedrijf hebben alle belang dat alle wegen open blijven voor landbouwverkeer.	ORW en de maximum snelheid van 70 km is afwikkeling van landbouwverkeer op deze weg slechts beperkt toegestaan, namelijk op het wegvak tussen de Normandiëstraat en de Varsseveldseweg. Het landbouwverkeer dient daarnaast zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande routes.
12	Appellant 12	09i0018613	- De ORW dient voorbij de flats aan de Caenstraat aan te takken. Een rotonde ter hoogte van de Normandiëstraat levert voor de bewoners van die flats en die van de straten uitkomend op de Normandiëstraat een forse toename op van het verkeerslawaai, optrekkende auto's en fijnstof. Ook zal dit tracé zonder twijfel leiden tot extra belasting van de Bevrijdingsstraat en dus meer verkeer binnen de stad.	- In het kader van het ontwerp bestemmingsplan wordt akoestisch onderzoek op woningniveau uitgevoerd. Daaruit blijkt welke woningen een toe- en een afname van geluid ondervinden als gevolg van de ORW. Daarbij wordt er aan de wettelijke normen getoetst en zullen wettelijke maatregelen getroffen moeten worden indien dit aan de orde is. Overigens is er bij de ORW geen sprake van rotondes maar van geregelde kruispunten met verkeerslichten. Uit berekeningen blijkt dat een aantakking van de Normandiëstraat op de ORW zorgt voor een geringe afname van het verkeer op de Bevrijdingsstraat doordat een deel van het verkeer uit de wijk nu via de route Varsseveldseweg en J.F. Kennedylaan rijdt.
13	Appellant 13	09i0018962	- Ik heb bezwaar omdat mijn boerenbedrijf wordt doorsneden en daardoor onwerkbaar wordt. - Ik heb bezwaar tegen de vestiging van een tankstation met LPG vulpunt; dat is funest voor het rundvee dat daarnaast in het weiland graast.	- De gemeente heeft begrip voor uw zorgen en zal t.z.t. met u in overleg gaan over de exacte gevolgen van de aanleg van de weg voor u en uw bedrijf. - De vestiging van een tankstation met LPG vulpunt zal moeten voldoen aan alle daarvoor geldende milieunormen. Hiervoor moet een aparte procedure worden gevolgd. Mogelijke gevolgen voor mens en milieu zullen daarbij in beschouwing worden genomen.
14	Appellant 14	09i0019005 09i0019139	- De ORW loopt voor een deel over de grond van Esbro. Hoewel deze grond niet direct behoort tot de slachterij inrichting, verzoeken	- Voor kennisgeving aangenomen.

			wij het tracé in zuidoostelijke richting te verplaatsen zodat een aaneengesloten stuk grond resteert.	
15	Appellant 15	09i0019012	- Wordt er in de begroting van de aanleg van de ORW ook een post meegenomen voor de herinrichting van de Frans Halsweg? Een herinrichting waarbij de weg smaller wordt met aan beide kanten parkeerhavens en groen zou ik zeer op prijs stellen.	- De gevolgen van de aanleg van de ORW voor het bestaande wegennet van Doetinchem in termen van inrichting worden nog in beeld gebracht. Daar waar noodzakelijk worden aanvullende maatregelen getroffen.
16	Appellant 16	09i0019013	- Het bevreemdt mij en met mij meerdere bewoners van de eerste flat aan de Caenstraat dat niet gekozen is voor alternatief 3. De geluidsoverlast zal alleen maar toenemen en dit geldt ook voor de hoeveelheid fijnstof. Graag alsnog kiezen voor alternatief 3.	- De gemeente heeft op basis van het MER gekozen voor alternatief 2. Daarbij zijn alle milieueffecten (inclusief geluid en fijnstof) tegen elkaar afgewogen.
17	Appellant 17	09i0019018	- In de MER wordt aangegeven dat de ORW en met name een verdiepte aanleg onder de spoorlijn een drainerende werking kan hebben voor De Zumpe. Voor de KNNV is dit onacceptabel. De KNNV beveelt u aan nader onderzoek te doen naar de grondwaterstand, herstelmogelijkheden en randvoorwaarden in het kader van het bestemmingsplan. - In het hydro-ecologisch onderzoek wordt een voorstel gedaan tot uitbreiding van het grondgebied van De Zumpe. De KNNV pleit met kracht voor dit advies. - Op de plankaart is slechts aan de westzijde van de weg ruimte gereserveerd met bestemming groen. De KNNV pleit er voor tevens ruimte voor groen te reserveren aan de oostzijde van de ORW. De inrichting van groene ruimte aan de oostzijde van de weg kan plaats vinden volgens het principe van het Inpassingsplan dat de heer Langendoen heeft gepresenteerd op de informatiebijeenkomst.	- De grondwaterstanden op de beoogde locatie van de tunnelbak worden inmiddels continu gemeten waarmee uitvoering gegeven wordt aan een van de aanbevelingen uit het geohydrologisch onderzoek. - Voor kennisgeving aangenomen. - De beoogde ruimtereserveringen voor het natuurinpassingsplan worden opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan Oostelijke randweg en bij de actualisatie van het bestemmingsplan buitengebied.

			Essentieel in dit plan is de natte natuur met ondiepe poelen en plas-dras situaties met een functie van buffering van water en een signaalfunctie voor lekkage. De KNNV verlangt de opname van het Inpassingsplan in het bestemmingsplan. - In de MER is tevens aangegeven dat in alle alternatieven geluidsbelasting voor De Zumpe toeneemt. Effectieve maatregelen als vermeld in het akoestisch rapport acht de KNNV noodzakelijk.	- De genoemde effectieve maatregelen worden in het akoestisch onderzoek meegenomen.
18	Appellant 18	09i0019032	- Op de informatiebijeenkomst werd aangegeven dat er geen toename van verkeer zal zijn in de Normandiëstraat. Uit de MER komt dat echter niet duidelijk naar voren, net zoals de toename van geluid voor de omwonende van de Normandiëstraat. Dit is niet exact aangegeven. - Wij verwachten wel een toename van verkeer als gevolg een afsluiting van de ORW voor langzaam verkeer en door het externe verkeer vanuit regio Zelhem dat deze weg zal gebruiken in de richting van de stad en ziekenhuis (al dan niet als sluiproute). Kijk a.u.b. naar andere opties, verder weg van bewoning of doe het niet!	- In het kader van het ontwerp bestemmingsplan wordt akoestisch onderzoek op woningniveau uitgevoerd. Daaruit blijkt welke woningen een toe- en een afname van geluid ondervinden als gevolg van de ORW. Daarbij wordt er aan de wettelijke normen getoetst en zullen wettelijke maatregelen getroffen moeten worden indien dit aan de orde is. - Door de aansluiting van de Normandiëstraat op de ORW ontstaat er geen toename van verkeer op de route via de wijk naar stad en ziekenhuis. Sterker nog: er is sprake van een afname van het verkeer op de Bevrijdingsstraat doordat een deel van het verkeer uit de wijk de route via de Varsseveldseweg en de J.F. Kennedylaan naar het station en het centrum neemt.
19	Appellant 19	09i0019071	- Wat gebeurt er exact met Van Hogendorplaan en Vossenstraat? - Ook staat er in dat er een knip komt in de Van Hogendorplaan: kunt u ons aangeven wat die knip inhoudt?	- De Van Hogendorplaan en de Vossenstraat blijven gehandhaafd en krijgen een aansluiting op de ORW. Het kruispunt met de ORW wordt aangepast. - de ‘knip’ is bedoeld om doorgaand verkeer door de wijk te voorkomen (directe verbinding van ORW naar J.F. Kennedylaan); het langzaam verkeer kan wel gewoon van de weg gebruik maken. Het is nog niet bekend hoe de ‘knip’ er

				exact uit komt te zien. In overleg met bewoners cq. betrokkenen zal dit bij verdere uitvoering worden uitgewerkt.
20	Appellant 20	09i0018931	- Het MER is geen middel in de communicatie met de bewoners aangezien het rapport veel te dik is geworden. Een leesbare samenvatting ontbrak en tijdens de informatieavond was er te weinig gelegenheid voor vragen. - De Commissie m.e.r. adviseert een keuze te maken voor het MMA. Waarom is deze keuze niet overgenomen? - Het MER is gebaseerd op een mobiliteitsplan 2007. Waarom is die van december 2008 niet gebruikt? - Bij een concretisering van de doelstellingen is een reistijdwinst van 2 minuten volstrekt niet reëel op een weg met verkeerslichten. - De gebruikte cijfers deugen niet en wij willen graag een onderbouwing zien van alle cijfers.	- Ter kennisgeving aangenomen. - Er is gekozen voor alternatief 2 omdat het dan mogelijk is het kruispunt van de ORW met de Varsseveldseweg beter in te passen (meer ruimte), de compensatie van de EHS mogelijk te maken en tot slot is het mogelijk het tracé nog verder van de woningen af te leggen ter hoogte van de Zelhemseweg. De Commissie m.e.r. maakt geen tracékeuze maar toetst alleen of het MER volgens de geldende regels opgesteld is. - Het gemeentelijke mobiliteitsplan is door de gemeenteraad vastgesteld in juli 2007 en niet in december 2008. Er wordt jaarlijks een uitvoeringsprogramma mobiliteit opgesteld dat is gebaseerd op het in 2007 vastgestelde mobiliteitsplan. - Met deze doelstelling is bedoeld dat de route voor het verkeer tussen Zelhem e.v. en de aansluiting op de A18 sneller moet zijn dan de bestaande route zodat het verkeer eerder een keuze zal maken voor de route ‘buitenom’ dan de route via de kern. Bij het berekenen van de reistijdwinst op beide routes is gebruik gemaakt van het verkeersmodel, rekening houdend met de verkeersintensiteit op de routes, de lengte van de routes en de snelheid op beide routes. - De problemen zijn ten aanzien van het verkeer, verkeersveiligheid en leefbaarheid in het MER

				met cijfers uiteengezet. Nut en noodzaak voor een ORW zijn daarmee volgens de gemeente aangetoond. Daarbij komt dat het onderzoek is uitgevoerd volgens de vereisten van een MER. In de aanvulling op het MER in bijlage 5 wordt nader ingegaan op een onderbouwing van de cijfers.
			- Wat doet de gemeente om het autoverkeer te ontmoedigen zoals in de new green deal is overeengekomen?	- In het mobiliteitsplan richt de gemeente zich ook op het bevorderen van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Als vervolg op het mobiliteitsplan heeft de raad onlangs het fietsplan vastgesteld, waarin tal van maatregelen staan die gericht zijn op het bevorderen cq. verbeteren van het fietsgebruik (invullen ontbrekende schakels, verbeteren fietsbewegwijzering, meer stallingvoorzieningen, verbeteren sociale veiligheid etc). Deze maatregelen zullen de komende jaren worden uitgevoerd. Verder wordt er op dit moment gewerkt aan het verbeteren van de voorzieningen bij stations (uitbreiding fietsstallingen, parkeren en rijden, toiletvoorzieningen etc.), wordt gewerkt aan de beveiliging van overwegen en worden bushalteplaatsen opgehoogd om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren. Daarnaast wordt mobiliteitsmanagement ingezet om bedrijven te helpen en te stimuleren om meer medewerkers te bewegen gebruik te maken van fiets en openbaar vervoer of te carpoolen.
			- Kunt u duidelijker maken wat de genoemde licht negatieve invloed is op de kwaliteit van het oppervlaktewater en de grondwaterstand?	- Het licht negatieve effect heeft te maken met het feit dat bij een verdiepte ligging de Doetinchemse Slinge dient te worden omgelegd en er bovendien een drainerende werking op kan treden. Bij het definitieve

				ontwerp zal er voor zorg gedragen worden dat dit niet het geval is.
			- Maak van alle leemten in kennis zekerheden door gedegen onderzoek voorafgaand aan besluitvorming?	- Alle leemten in kennis die nodig zijn voor de verdere besluitvorming (nadere keuzes) of leemten die moeten worden aangevuld omdat de wetgeving daarom vraagt zullen in het kader van het ontwerp BP worden onderzocht. Het is niet nodig om alle leemten in kennis mee te nemen.
			- Tankstation: zijn hier echt geen afspraken over gemaakt of is het bekend om welk station in de gemeente verplaatst moet worden? Waarom is dat nodig; er zijn toch voldoende stations?	- In het voorontwerp BP is een ruimtereservering opgenomen voor een toekomstig tankstation. Indien er een tankstation langs de ORW wordt gerealiseerd, zal een bestaand tankstation uit de bebouwde kom verdwijnen. Hiervoor is wel een aparte procedure nodig met mogelijkheid tot inspraak. Het gemeentelijke beleid is gericht op het zoveel mogelijk verplaatsen van tankstations uit de kern cq. bebouwde kom naar de rand van de bebouwing.
			- Hoe wordt omgegaan met het vervoer van gevaarlijke stoffen?	- De weg ligt zodanig ver van de woningen af dat vervoer van gevaarlijke stoffen, indien nodig, mogelijk is. In het ontwerp bestemmingsplan zal nader ingegaan worden op dit aspect.
21	Appellant 21	09i0019009	- Het MER bevat onvoldoende en inadequate informatie om het milieu volwaardig in de besluitvorming te laten meewegen, vooral op het punt van het geluid. Er dient meer duidelijkheid te worden gegeven over het aantal geluidsgehinderde mensen langs Kennedylaan, Varsseveldseweg en Terborgseweg dat minder last ondervindt en het aantal mensen dat meer last ondervindt als gevolg van de ORW	- In het kader van het ontwerp bestemmingsplan wordt onderzoek op woningniveau uitgevoerd. Daaruit moet blijken welke woningen een toe- en welke een afname van geluid ondervinden als gevolg van de ORW. Daarbij wordt aan de wettelijke normen getoetst en zullen wettelijke maatregelen getroffen moeten worden indien dit aan de orde is.
			- Graag een onderbouwing van de normen die gehanteerd worden voor de geluidhinder in de natuur.	- De gehanteerde normen zijn maten die worden gehanteerd om het effect (de verstoring) op de EHS gebieden inzichtelijk te maken. Voor EHS

				gebieden wordt daarom doorgaans de 40 en 45 dB(A) contour berekend.
			- In het geluidsmodel is de Zumpe veel te groot aangegeven waardoor de effecten overschat zijn. Dit dient hersteld te worden.	- In bijlage 3 vindt u de oude en de nieuwe begrenzing van de Zumpe. In het MER is uitgegaan van de nieuwe begrenzing. Dit is een groter gebied.
			- In het ecologie rapport staat nergens een kaart met de begrenzing van De Zumpe.	- In bijlage 3 van deze nota is een kaart met de begrenzing van De Zumpe opgenomen.
			- Het verleggen van het tracé naar het oosten of het verdiept aanleggen van een ORW is een mitigerende maatregel die in de MER niet is opgenomen.	- Een verplaatsing van de ORW naar het oosten vergroot het risico op een aantasting van het hydrologische systeem van De Zumpe, wat wettelijk niet is toegestaan. En het verdiept aanleggen van het tracé is van invloed op de grondwaterstromen wat in dit gebied ook niet wenselijk is. Het verleggen van het tracé is dan ook geen reële maatregel omdat dit te veel andere negatieve effecten zou hebben op andere milieuaspecten.
			- Het MMA is samengesteld uit maatregelen waarvan de effecten niet inzichtelijk zijn gemaakt. Het is dan ook niet mogelijk een afgewogen besluit te nemen.	- Het MMA bestaat uit alternatief 1 aangevuld met mitigerende maatregelen. Voor de mitigerende maatregelen is op kwalitatieve wijze aangegeven welke type positieve effecten optreden indien die worden toegepast. In de aanvulling op het MER (zie bijlage 5) is aangegeven wat deze maatregelen voor effect hebben op de totaalscore van alternatief 1.
			- De keuze voor het voorkeursalternatief ontbreekt in de MER en in de samenvatting.	- Het voorkeursalternatief hoeft niet in het MER beschreven te worden.
			- Graag de MER volledig maken en opnieuw in de inspraak brengen.	- Er is een aanvulling op het MER gemaakt naar aanleiding van vragen van de Commissie m.e.r. De Commissie m.e.r. adviseert om deze aanvulling openbaar te maken tijdens een volgende openbare stap in de besluitvorming. Dat is bij de openbaar making van het ontwerp bestemmingsplan. In bijlage 5 is de aanvulling gegeven van het MER.

22	Appellant 22	09i0019048	- Wij missen de aandacht voor het voorkomen van barrièrevorming voor het langzaam verkeer in de documenten. - Voorkeur voor een ORW conform alternatief 1 of 2 aangezien andere alternatieven die niet langs de stadsrand lopen een grote en onherstelbare doorsnijding van het oostelijk buitengebied zijn met negatieve gevolgen voor natuur etc. Graag wel aandacht voor de inpassing van de weg in het landschap. - Bij een verdere uitwerking graag ook aandacht besteden aan maatregelen voor de Goorstraat o.a. verbetering van tunnelbak voor langzaam verkeer. - Bij uitwerking ook de realisering van de EVZ aan de noordrand van Doetinchem mee te nemen inclusief een verbinding voor langzaam verkeer over de N315.	- Het is wel degelijk een aandachtspunt. In figuur 7.9 in het MER is een overzicht gegeven van alle verbindingen voor het langzaam verkeer. In totaal worden zes verbindingen gerealiseerd zodat er per 500 meter een verbinding is voor fietsers en wandelaars. - Er wordt zeker rekening gehouden met een inpassing van de ORW in het landschap. Een aanzet hiervoor is tijdens de informatieavond op 27 augustus toegelicht. - De aandacht voor de tunnel onder de A18 in de Goorstraat valt buiten dit project. - Ter kennisgeving aangenomen.
23	Appellant 23	09i0019085	- De ORW zal zorgen voor extra geluid bij onze woning. - Als de rotonde met de Terborgseweg als een turborotonde wordt uitgevoerd, zal dit ten koste gaan van groen en komt de weg dichter bij onze woning te lopen (eventueel bomen plaatsen op perceel 4239) - Wij zijn zeer tegen het afsluiten van de Frans Halsweg/Lijsterbeslaan aangezien daarmee de	- In het kader van het ontwerp bestemmingsplan wordt onderzoek op woningniveau uitgevoerd. Daaruit moet blijken welke woningen een toe- en welke een afname van geluid ondervinden als gevolg van de ORW. Daarbij wordt aan de wettelijke normen getoetst en zullen wettelijke maatregelen getroffen moeten worden indien dit aan de orde is. - Het kruispunt van de Terborgseweg met ORW wordt uitgevoerd als geregeld kruispunt met verkeerslichten. Er komt geen turborotonde. Bij de uitvoering wordt rekening gehouden met de ligging van de woningen langs de ORW. - De Frans Halsweg wordt afgesloten voor al het verkeer aangezien er anders ter hoogte van de

			verkeersdruk op de Terborgseweg voor onze woning sterk zal toenemen.	ORW taluds moeten komen die zorgen voor de nodige overlast van de omliggende woningen. De gemeente gaat de gevolgen hiervan nog in beeld brengen. En als het nodig is, worden er aanvullende maatregelen getroffen.
24	Appellant 24	09i0019087	Ons bezwaar richt zich op de volgende punten: - De noodzaak om deze randweg aan te leggen is nog steeds niet met betrouwbare cijfers onderbouwd. - Geringe bereidheid om op een serieuze wijze gedegen onderzoek te doen naar een nul-plusvariant, zoals is gedaan door Appellant 28.	- De problemen zijn ten aanzien van het verkeer, verkeersveiligheid en leefbaarheid in het MER met cijfers uiteengezet. Nut en noodzaak voor een ORW zijn daarmee volgens de gemeente aangetoond. Daarbij komt dat het onderzoek is uitgevoerd volgens de vereisten van een MER. In bijlage 5 is tevens een aanvulling van het MER opgenomen als extra onderbouwing. - Een opwaardering van de huidige route (= nulplusvariant) is onderzocht. Uitgangspunt daarbij is een ongelijkvloerse kruising met het spoor (tunnel); dit is het grootste knelpunt op de route. Echter het realiseren van een ongelijkvloerse kruising met het spoor is lastig realiseerbaar in het gebied bij het station omdat er dan ook twee kruispunten (met de J.F. Kennedylaan en Stationsplein) in een tunnel (ongelijkvloers) gerealiseerd moeten worden (zie ook de tekening in bijlage 1). Er is ook nog gekeken naar een verbreding (= 2*2-rijstroken) van het profiel van de huidige route. Echter op de J.F. Kennedylaan is er geen ruimte om het profiel te verbreden en bij de kruispunten met de J.F. Kennedylaan en de Varsseveldseweg is onvoldoende ruimte om extra opstelvakken of een (turbo)rotonde te realiseren (zie tekening in bijlage 1). Daarbij zorgt een toename van het verkeer in combinatie met een breder profiel voor een verslechtering van de veiligheid en de oversteekbaarheid van de bestaande route en

				een toename van de geluidsoverlast. Dit is niet wenselijk aangezien de route ook belangrijk is voor de bereikbaarheid van het centrum en het station voor het langzaam verkeer.
			- Conclusies berusten op veronderstellingen, aannames, en worden niet door harde cijfers gestaafd	- De cijfermatige onderbouwing voor verkeer en vervoer komt voort uit het verkeersmodel van de gemeente Doetinchem. Voor het jaar 2005 (basisjaar) is op basis van verkeerstellingen het verkeersmodel getoetst. Deze toets gaf aan dat het verkeersmodel voldoende betrouwbaar is. Vanuit het verkeersmodel 2005 en voorziene ontwikkelingen is een betrouwbare prognose gemaakt voor het toekomstjaar 2020 rekening houdend met landelijke cijfers met betrekking tot bevolkingsgroei e.d.
			- De geluidsbelasting in de naaste omgeving zal de toegestane wettelijke norm overschrijden	- In het kader van het ontwerp bestemmingsplan wordt onderzoek op woningniveau uitgevoerd. Daaruit moet blijken welke woningen een toe- en welke een afname van geluid ondervinden als gevolg van de ORW. Daarbij wordt aan de wettelijke normen getoetst en zullen wettelijke maatregelen getroffen moeten worden indien dit aan de orde is.
			- Het veroorzaken van blijvende, ernstige schade aan een prachtig stuk, oorspronkelijke, ongerepte natuur	- De gemeente is zich ervan bewust dat de ORW een bedreiging is voor het natuurgebied ten oosten van Doetinchem. De gemeente zorgt voor een goede landschappelijke inpassing van de ORW houdt rekening met de natuur bij de inpassing van de weg.
			- Ernstige verspilling van gemeenschapsgeld	- Ter kennisgeving aangenomen.
25	Appellant 25	09i0019098	- Een ORW is niet nodig vanwege een afname van de bevolking. Aanvullend onderzoek naar demografische ontwikkelingen is wenselijk.	- Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van het gemeentelijke verkeersmodel dat is gebaseerd op landelijke scenario's voor de toekomst. Deze scenario's worden afgegeven door het CBS. Op dit moment is er door het CBS nog geen nieuw scenario afgegeven met betrekking tot afname

				van de bevolking. Aangezien de gemeente ook nog geen zekerheid heeft over de toekomst, is in het onderzoek uitgegaan van de landelijk bekende scenario's. Hierbij is nog voorzien in een groei van de bevolking.
			- Het meest wenselijke tracé loopt via de Ellegoorsestraat.	- Dit tracé is wel gunstig voor het doorgaande verkeer vanuit Zelhem e.v. maar heeft geen meerwaarde voor het verkeer van Doetinchem. De afname op de bestaande route via de J.F. Kennedylaan is minder groot omdat de route niet voor al het verkeer een alternatief is. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het verkeer vanuit Zelhem e.v. naar de bedrijventerreinen in Doetinchem.
			- De huidige plannen hebben een bijzonder nadelig effect voor de Zuivelweg. Er dient voorkomen te worden dat het verkeer op deze weg toeneemt als gevolg van de aansluiting op de ORW ter hoogte van de Vossenstraat.	- Bij de uitvoering van de ORW zal op de Van Hogendorplaan een maatregel komen om het sluipverkeer te weren. De gemeente wil een rechtstreekse verbinding tussen ORW en J.F. Kennedylaan voorkomen. De aansluiting van de ORW bij de Van Hogendorplaan-Vossenstraat heeft een gering effect op de intensiteit op de Zuivelweg.
26	Appellant 26	09i0019100	- In het plan ORW wordt een weg en een tunnel gesitueerd ter hoogte van de Rembrandtweg met als gevolg dat het geluid, trillingen en de luchtvervuiling drastisch zal vermeerderen.	- De ORW gaat in een tunnel onder het spoor door dat wil zeggen dat de ORW voor de Frans Halsweg naar beneden gaat en vervolgens bij de Vijverlaan weer op maaiveld komt te liggen. Ter hoogte van de Rembrandtweg zal de ORW grotendeels niet te zien zijn maar in een tunnel liggen. De negatieve gevolgen van de ORW als gevolg van de tunnel zullen ter hoogte van de Rembrandtweg minimaal zijn.
			- Uitzicht op groen en natuur (dieren en bomen) zal verdwijnen. Een verkeersonveilige situatie zal er gecreëerd worden voor aanwonenden.	- Aanwonenden van de Rembrandtweg kunnen met de fiets ter hoogte van het spoor over de ORW heen fietsen aangezien de weg hier in een tunnel ligt. Via de Vijverlaan wordt het gebied tevens ontsloten voor het autoverkeer.

			- Tevens is onduidelijk hoe de aansluiting van de percelen aan de Rembrandtweg opgelost gaat worden (volgens de plankaart is ons perceel 3560, evenals perceel 3561, onbereikbaar). - Daarnaast zijn wij tegenstander van het afsluiten van de Frans Halsweg / Lijsterbeslaan.	- De percelen blijven conform de huidige situatie ontsloten via de Rembrandtweg.. - De Frans Halsweg wordt afgesloten voor al het verkeer aangezien er anders ter hoogte van de ORW taluds moeten komen die zorgen voor de nodige overlast van de omliggende woningen. De gemeente gaat de gevolgen hiervan nog in beeld brengen. En als het nodig is, worden er aanvullende maatregelen getroffen.
27	Appellant 27	09i0019102	- Er is een nieuw alternatief aangegeven waarbij er een aanvaardbare afstand tot de bestaande woningen ontstaat.	- Het inbrengen van een nieuw alternatief is in deze fase van de procedure niet meer mogelijk. In de Startnotitie zijn door insprekers voorstellen voor nieuwe alternatieven gedaan. De Commissie m.e.r. heeft die voorstellen bekeken en naar aanleiding daarvan geadviseerd een nulplusalternatief mee te nemen en een alternatief verder van de kern. Hieraan is in het MER gehoor gegeven. Bij de verdere uitwerking van het tracé zal worden bekeken of een verschuiving in westelijke richting mogelijk is. De gemeente, de provincie en de Esbro zijn inmiddels tot een financieel akkoord gekomen over de verplaatsing van Esbro zodat het tracé ter plaatse van Esbro kan worden aangepast cq. geoptimaliseerd.
28	Appellant 28	09i0019112	- De verschillende alternatieven zijn op onjuiste gronden afgewezen en maakt bezwaar tegen alternatief 2 aangezien dit het meest milieu-onvriendelijke alternatief is. - Appellant 28 constateert dat er sprake is van	- Er is gekozen voor alternatief 2 omdat het dan beter mogelijk is om het kruispunt van de ORW met de Varsseveldseweg in te passen, de compensatie van de EHS mogelijk te maken en tot slot is het dan mogelijk het tracé nog iets verder van de woningen af te leggen ter hoogte van de Zelhemseweg. - De ORW loopt voor een deel door de EHS ter

		09i0019113	een significante aantasting van kernkwaliteiten en omgevingscondities. De aanleg van de ORW omvat 73.000 m2 wegoppervlak waarvoor compensatie aangevraagd moet worden	hoogte van de Varsseveldseweg. Deze doorsnijding dient gecompenseerd te worden. Het gaat hierbij om een gebied van circa 400 m2.
			- Mitigerende maatregelen dienen opgenomen te worden in het bestemmingsplan.	- De gemeente hecht er waarde aan om het milieu binnen randvoorwaarden van onder andere kosten, zoveel mogelijk te sparen. Bij de uitwerking van de ORW zal de gemeente onderbouwd aangeven welke mitigerende maatregelen onderdeel zullen uitmaken van het bestemmingsplan.
			- Het LOP wordt niet meegewogen in het MER en het bestemmingsplan.	- Het klopt dat het LOP niet wordt meegewogen in het MER. In het ontwerp bestemmingsplan zal dit echter wel worden opgenomen
			- Een groot aantal onderzoeken ontbreekt in het voorontwerp bestemmingsplan.	- Deze onderzoeken zullen in het kader van het ontwerp bestemmingsplan beschikbaar zijn (= archeologisch onderzoek, bomenonderzoek, bodemonderzoek, akoestische onderzoek, onderzoek luchtkwaliteit, flora- en faunaonderzoek, hydrologische onderzoek en watertoets)
			- Uit het cultuurhistorisch onderzoek blijkt dat een ORW leidt tot afbraak en verdwijnen van historische objecten. Appellant 28 onderschrijft deze conclusie.	- Ter kennisgeving aangenomen.
			- De weg komt verhoogd te liggen. Waarom? Kan het niet anders? En hoe staat dat in verhouding met de ondertunneling van het spoor?	- Het voorkomen van een drainerende werking is o.a. mogelijk door een (deels) verhoogde aanleg daar waar een laagte in het landschap ligt maar ook door technische maatregelen bijvoorbeeld geïsoleerde aanleg (tunnelbak met damwanden). Bij de nadere uitwerking van het ontwerp van de weg zal rekening gehouden worden met het voorkomen van een drainerende werking.
			- Appellant 28 maakt bezwaar tegen het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid van	- In het voorontwerp BP is een ruimtereservering opgenomen voor een toekomstig tankstation.

			een tankstation in een bestemmingsplan. Eerst dient onderzocht te worden of het wel kan en de Raad zet zich hierdoor buiten spel.	Indien er een tankstation langs de ORW wordt gerealiseerd, zal een bestaand tankstation uit de bebouwde kom verdwijnen. Hiervoor is wel een aparte procedure nodig met mogelijkheid tot inspraak. Het gemeentelijke beleid is gericht op het zoveel mogelijk verplaatsen van tankstations uit de kern cq. bebouwde kom naar de rand van de bebouwing.
			- Appellant 28 vindt het onacceptabel dat er nog niet gesproken is over de financiering van de ORW.	- Financiering is geen milieuaspect en derhalve niet opgenomen in het MER. Er is overleg met de provincie over medefinanciering van de ORW.
			- Het onderzoek is zeker niet volledig. Het nulplus-alternatief is niet in het onderzoek meegenomen.	- Een opwaardering van de huidige route (= nulplusvariant) is onderzocht. Uitgangspunt is een ongelijkvloerse kruising met het spoor (tunnel); dit is het grootste knelpunt op de route. Echter het realiseren van een ongelijkvloerse kruising met het spoor is lastig realiseerbaar in het gebied bij het station omdat er dan ook twee kruispunten (met de J.F. Kennedylaan en Stationsplein) in een tunnel (ongelijkvloers) gerealiseerd moeten worden (zie tekening in bijlage 1). Er is ook nog gekeken naar een verbreding (= 2*2-rijstroken) van het profiel van de huidige route. Echter op de J.F. Kennedylaan is er geen ruimte om het profiel te verbreden en bij de kruispunten met de J.F. Kennedylaan en de Varsseveldseweg is onvoldoende ruimte om extra opstelvakken of een (turbo)rotonde te realiseren (zie tekening in bijlage 1). Daarbij zorgt een toename van het verkeer in combinatie met een breder profiel voor een verslechtering van de veiligheid en de oversteekbaarheid van de bestaande route en een toename van de geluidsoverlast. Dit is niet wenselijk aangezien de route ook belangrijk is

				voor de bereikbaarheid van het centrum en het station voor het langzaam verkeer.
			- Het MMA ontbreekt ook.	- In het MER is wel het MMA opgenomen. Het MMA bestaat uit alternatief 1 aangevuld met mitigerende maatregelen. In de aanvulling in bijlage 5 is aandacht besteed aan de effecten van het MMA.
			- Appellant 28 dringt aan op een degelijk onderzoek en eenduidige cijfers over het verkeer.	- De cijfermatige onderbouwing voor verkeer en vervoer komt voort uit het verkeersmodel van de gemeente Doetinchem. Voor het jaar 2005 (basisjaar) is op basis van verkeerstellingen het verkeersmodel getoetst. Deze toets gaf aan dat het verkeersmodel voldoende betrouwbaar is. Vanuit het verkeersmodel 2005 en voorziene ontwikkelingen is een betrouwbare prognose gemaakt voor het toekomstjaar 2020 rekening houdend met landelijke cijfers met betrekking tot bevolkingsgroei e.d.
			- Appellant 28 dringt aan op aanvullend onderzoek naar het verbeterde Nulplus Alternatief (in de bijlage bij de brief is dit alternatief uitgewerkt).	- Het verbeterde nulplusalternatief is afgevallen in de trechtering omdat het niet aan genoemde doelstellingen voldoet (zie ook bijlage 1). In de aanvulling in bijlage 5 wordt ook nog nader op dit alternatief ingegaan.
			- Appellant 28 dringt aan op helderheid omtrent de prioriteit bij het oplossen van probleemcluster oost? Graag duidelijkheid over het criterium reistijd Zelhem – A18?	- Met deze doelstelling is bedoeld dat de route voor het verkeer tussen Zelhem e.v. en de aansluiting op de A18 sneller moet zijn dan de bestaande route zodat het verkeer eerder een keuze zal maken voor de route ‘buitenom’ dan de route via de kern. Bij het berekenen van de reistijdwinst op beide routes is gebruik gemaakt van het verkeersmodel, rekening houdend met de verkeersintensiteit op beide routes, de lengte van de routes en de snelheid op beide routes.
29	Appellant 29	09i0019118	- De ORW zal extra verkeer aantrekken, zoals ook met de rondweg rond Zelhem is gebeurd,	- De intensiteit op de ORW in alternatief 2 is berekend en bedraagt 18.700 motorvoertuigen

			en leiden tot toenemende overlast. Dit geldt ook straks voor de situatie rond de Zelhemseweg. - Het Goorstraattracé heeft nog steeds mijn voorkeur omdat het geen honderden mensen extra verkeersoverlast bezorgt. - Alternatief 3 doet het meest recht aan de door mij al jarenlang nagestreefde doelstelling voor het verminderen van verkeerslawaai en stank voor honderden mensen aan de Caenstraat, Lorentzlaan en Zelhemseweg. Leg de weg ten oosten van het bestaande fietspad (het voormalige spoortracé) en breng ook alle aansluitingen, rotondes, verkeerslichten aan die kant. Als voor dit alternatief wordt gekozen kan er naast de flats aan de Caenstaat nog een strook van 750 meter lengte extra natuur worden ingetekend, eventueel aangevuld met sportveldjes, e.d.	per etmaal in 2020. - De afname van het verkeer op de wegen in de gemeente Doetinchem is bij het Goorstraat- en het Halfgoorstraattracé beperkt. Beide tracés dragen niet voldoende bij aan het uitgangspunt om de belasting op de J.F. Kennedylaan e.v. te beperken (< 10.000 motorvoertuigen per etmaal).In bijlage 2 is weergegeven waar het aantal van 10.000 motorvoertuigen per etmaal op is gebaseerd. Beide tracés zijn interessant voor de kernen ten oosten van Doetinchem maar niet voor Doetinchem zelf. - Alternatief 3 biedt door grotere milieueffecten als gevolg van een groter ruimtebeslag niet voldoende meerwaarde bij het bereiken van de geformuleerde doelstellingen.
30	Appellant 30	09i0019120	- Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt, dat er per etmaal met een aantal vervoersbewegingen over de ORW wordt gerekend (tot meer dan 21.000 voertuigen/etmaal). Het akoestisch onderzoek dat bij de MER behoort geeft, voor zover na te gaan, geen gegevens over de gehanteerde input voor de berekening van het geluid naar de omgeving. Het akoestisch	- Vanwege de grote hoeveelheid modelgegevens zijn er geen uitdraaien in het MER opgenomen. Toetsende partijen kunnen indien gewenst het Geonoise rekenmodel opvragen.

			onderzoek is hierdoor niet verifieerbaar. - In het kader van de inspraaknota is gevraagd om aanvullende telgegevens ter onderbouwing van de te verwachten verkeersintensiteit over de ORW. Uit de beantwoording door de gemeente blijkt, dat de ORW een verkeersaantrekkende werking zal hebben en dat dit in MER onderzocht en gekwantificeerd zal worden. Mij is alleen bekend dat de verkeersstromen nogmaals zijn beoordeeld, maar niet hoe deze beoordeling kwantitatief is verwerkt in het MER-onderzoek. - Het nut en de noodzaak van de randweg worden nog steeds niet voldoende aangetoond. Ik verzoek u om aanvullende gegevens en een nadere onderbouwing.	- De gehanteerde prognose-intensiteiten zijn modelcijfers. Het basismodel is getoetst aan (actuele) verkeerstellingen en voldoende betrouwbaar gebleken om de prognoseberekeningen uit te kunnen voeren. Aanvullende tellingen zijn niet nodig. - De problemen zijn ten aanzien van het verkeer, verkeersveiligheid en leefbaarheid in het MER met cijfers uiteengezet. Nut en noodzaak voor een ORW zijn daarmee volgens de gemeente aangetoond. Daarbij komt dat het onderzoek is uitgevoerd volgens de vereisten van een MER.
31	Appellant 31	09i0019149	- Ik ben niet overtuigd van de noodzaak van een ORW op basis van de tellingen. - Heeft de gemeente al enig idee wat de kosten van de ORW zijn? Gaat het niet ten koste van andere zaken in de gemeente? - De ORW zal voor meer sluipverkeer zorgen o.a. in de Zuivelstraat en de Vossenstraat.	- De problemen zijn ten aanzien van het verkeer, verkeersveiligheid en leefbaarheid in het MER met cijfers uiteengezet. Nut en noodzaak voor een ORW zijn daarmee volgens de gemeente aangetoond. Daarbij komt dat het onderzoek is uitgevoerd volgens de vereisten van een MER. - Wat betreft de financiering is er overleg met de provincie over medefinanciering. De geraamde uitvoeringskosten van alternatief 2 bedragen 24 miljoen euro exclusief BTW. - Bij de uitvoering van de ORW zal op de Van Hogendorplaan een maatregel komen om het sluipverkeer te weren. De gemeente wil een rechtstreekse verbinding tussen ORW en J.F. Kennedylaan voorkomen. De aansluiting van de Van Hogendorplaan- Vossenstraat op de ORW heeft een gering effect op de intensiteit op de Zuivelweg.

			- Is er in het MER voldoende rekening gehouden met de aantallen aanwonenden in de diverse alternatieven. - Waarom moet er een tankstation komen langs de ORW? - Verkeerslichten zorgen voor extra tijdverlies en dat gaat in tegen de doelstelling van de ORW.	- Het aantal aanwonenden is in het uitgevoerde geluidsonderzoek meegenomen en voldoet aan de vereisten voor een dergelijk onderzoek. - In het voorontwerp BP is een ruimtereservering opgenomen voor een toekomstig tankstation. Indien er een tankstation langs de ORW wordt gerealiseerd, zal een bestaand tankstation uit de bebouwde kom verdwijnen. Hiervoor is wel een aparte procedure nodig met mogelijkheid tot inspraak. Het gemeentelijke beleid is gericht op het zoveel mogelijk verplaatsen van tankstations uit de kern cq. bebouwde kom naar de rand van de bebouwing. - Enkelstrooksrotondes volstaan niet om het toekomstige verkeersaanbod te kunnen verwerken. Dus zouden turborotondes moeten worden aangelegd. Deze zijn niet veilig voor overstekende fietsers (2*2-rijstroken) en passen niet bij de functie van de ORW waar de doorstroming belangrijk is. Daarnaast zal het voor verkeer vanuit de zijstraten lastig zijn om bij een rotonde in te voegen op de ORW. Er is dan ook gekozen voor geregelde kruispunten waarbij door middel van voertuigafhankelijke toedeling gezorgd kan worden voor minimaal tijdverlies voor alle verkeersdeelnemers op het kruispunt. Daarnaast kan langzaam verkeer op een veilige manier oversteken.
32	Appellant 32	09i0019153	- Wij zijn tegenstander van de ORW aangezien wij ervan overtuigd zijn dat reële alternatieven niet of onvolledig zijn onderzocht. Wij steunen het standpunt van Appellant 28. - In het MER rapport dient het voorkeursalternatief en het MMA opgenomen te worden.	- Deze mening wordt ter kennisgeving aangenomen. - Het is niet verplicht om het voorkeursalternatief in het MER op te nemen en het MMA is in het MER opgenomen. Het MMA bestaat namelijk uit alternatief 1 aangevuld met mitigerende

				maatregelen. In de aanvulling op het MER (zie bijlage 5) zijn de effecten van het MMA inzichtelijk gemaakt.
			- Het voorontwerp bestemmingsplan was nog niet compleet; onzorgvuldig om het zo ter inzage te leggen.	- In het ontwerp bestemmingsplan zullen alle benodigde deelonderzoeken worden opgenomen.
			- De financiële consequenties van de ORW voor de burgers van Doetinchem ontbreken.	- Financiering is geen milieuaspect en derhalve niet opgenomen in het MER. Er is overleg met de provincie over medefinanciering. De geraamde uitvoeringskosten van alternatief 2 bedragen c 24 miljoen euro exclusief BTW.
			- Wat betreft de Vossenstraat willen wij graag weten wat we straks zien: geluidswal?	- In het kader van het ontwerp bestemmingsplan wordt onderzoek op woningniveau uitgevoerd. Daaruit moet blijken welke woningen een toe- en welke een afname van geluid ondervinden als gevolg van de ORW. Daarbij wordt aan de wettelijke normen getoetst en zullen wettelijke maatregelen getroffen moeten worden indien dit aan de orde is. Het is nu nog niet bekend waar geluidsmaatregelen nodig zijn.
			- De aansluiting Vossenstraat met de ORW leidt tot een verslechtering van de verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie.	- Uitgangspunt voor het ontwerp is dat een verkeersveilige weg wordt aanlegd welke is ontworpen volgens de principes van Duurzaam Veilig (zie ook bijlage 2).
			- Er treedt extra geluid- en stankoverlast op rond de ORW.	- Voor kennisgeving aangenomen.
			- Onduidelijk zijn de effecten van de ORW voor de particulier aangelegde natuurgebieden (o.a. wat betreft de grondwaterstanden)	- Het voorkomen van drainerende werking is o.a. mogelijk door een (deels) verhoogde aanleg daar waar een laagte in het landschap ligt maar ook door technische maatregelen bijvoorbeeld geïsoleerde aanleg (tunnelbak met damwanden). Bij de nadere uitwerking van het ontwerp van de weg zal rekening gehouden worden met het voorkomen van een drainerende werking.
			- Er ontbreekt een vergelijking VRI, rotonde of	- Enkelstrooksrotondes volstaan niet om het

			ongelijkvloerse kruising inclusief bijbehorend milieueffect	toekomstige verkeersaanbod te kunnen verwerken. Dus zouden turborotondes moeten worden aangelegd. Deze zijn niet veilig voor overstekende fietsers (2*2-rijstroken) en passen niet bij de functie van de ORW waar de doorstroming belangrijk is. Daarnaast zal het voor verkeer vanuit de zijstraten lastig zijn om bij een rotonde in te voegen op de ORW. Er is dan ook gekozen voor geregelde kruispunten waarbij door middel van voertuigafhankelijke toedeling gezorgd kan worden voor minimaal tijdverlies voor alle verkeersdeelnemers op het kruispunt. Daarnaast kan langzaam verkeer op een veilige manier oversteken. Bij geluid is in het onderzoek wel rekening gehouden met een onderscheid tussen ongelijkvloerse en gelijkvloerse kruisingen.
			- Meenemen verdiept aanleggen van de ORW en aanleggen geluidwal over het gehele tracé aan de zijde van de Vossenstraat	- De ORW wordt niet verdiept aangelegd. Indien noodzakelijk zullen er maatregelen getroffen worden om de geluidsoverlast tegen te gaan in de vorm van geluidschermen of geluidwallen. In het kader van het ontwerp BP zal dit nog nader onderzocht worden.
			- Het tankstation vormt een extra negatief effect en hoe wordt omgegaan met gevaarlijke stoffen	- De weg ligt zodanig ver van de woningen af dat vervoer van gevaarlijke stoffen, indien nodig, mogelijk is. In het ontwerp bestemmingsplan zal nader ingegaan worden op dit aspect.
			- Er wordt uitgegaan van een onnodig breed profiel of wordt al vooruitgelopen op een profiel met 2*2 rijbanen.	- Bij de opbouw van het profiel is o.a. rekening gehouden met de toekomstige intensiteiten in 2020 en het benodigde aantal opstelstroken voor een optimale verkeersafwikkeling ter hoogte van de kruispunten.
			- Opnemen van financiële effecten van de ORW op particuliere onroerend goed waarde en de verkoopbaarheid aan de Vossenstraat.	- Pas na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan kan bij de gemeente een verzoek om tegemoetkoming planschade worden ingediend.

			- Opnemen van sociale effecten. Door de ORW zal de sociale samenhang veranderen door o.a. gedwongen verkoop c.q verhuizing van diverse bewoners aan de Vossenstraat.	- In het MER wordt ingegaan op twee relevante sociale aspecten namelijk gedwongen vertrek en oversteekbaarheid. Daarnaast wordt er ook aandacht besteed aan visuele hinder (in het kader van landschap) en barrièrewerking (in het kader van verkeer). Bij gedwongen vertrek is er gekeken naar de woningen die op of vlakbij het tracé van de ORW zijn gelegen en als gevolg daarvan moeten wijken.
33	Appellant 33	09i0019166	- In het MER is op hoofdlijnen onderzoek gedaan naar de effecten van de alternatieven op de grondwaterstromingen rond de Zumpe. Hierbij is geen gebruik gemaakt van het hydrologische grondwatermodel. Het is van groot belang om het voorkeursalternatief met dit model door te rekenen om het effect van de aanleg van een spoortunnel op de grondwaterstroming goed te onderzoeken - Het effect van de realisatiefase is onvoldoende meegenomen in het MER - In het MER is aangegeven dat een verdiepte ligging van de ORW een licht negatief effect heeft op de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. Waar is deze conclusie op gebaseerd en waarom wordt er alleen gesproken over kwaliteit en niet over	- In het kader van het MER zijn drie verschillende onderzoeken verricht naar de hydrologie van De Zumpe en inmiddels is in de nabijheid van de beoogde locatie van de tunnelbak onder het spoor een grondwatermeetpunt geïnstalleerd om de grondwaterstanden goed te kunnen monitoren. De hydrologische gevolgen zullen de nodige aandacht krijgen bij de uitwerking van het plan. - Het is niet nodig om dit op te nemen in het MER. In het MER is wel aandacht besteed aan tijdelijke effecten. De meeste effecten die optreden zijn echter van blijvende aard. Daarnaast is gesteld dat ingrepen geen invloed mogen hebben. Het graven van het wegcunet zal dus in een droge periode moeten plaatsvinden zodat er geen of zeer weinig effect is op het grondwater. Zodra bekend is hoe de ORW aangelegd wordt, zal in een latere fase in detail nog gekeken worden naar de ontwaterende effecten. - Licht negatieve effecten zijn alleen aan de orde indien de weg een drainerende werking uitoefent op het omliggende gebied. Bij het definitieve ontwerp zal er voor worden zorg gedragen dat dit niet het geval is. Kwaliteit: het afstromende water van de weg is

			kwantiteit?	licht verontreinigd. Als dit water niet lokaal infiltreert maar wordt afgevoerd, heeft dit geen negatief effect op de grondwaterkwaliteit. Als dit water ter plekke infiltreert, is dit wel het geval. Dit staat los van het feit of de weg al dan niet verdiept is aangelegd. Kwantiteit: als de weg verdiept wordt aangelegd, zal de ORW draineren. Daarnaast zorgt de weg voor extra verhard oppervlak. Als de neerslag die op de weg valt wordt afgevoerd vanwege de kwaliteit dan zal dit een licht verdrogende werking hebben. Omdat het gebied benedenstrooms van De Zumpe ligt, zou als alternatief overwogen kunnen worden om het licht verontreinigde water ter plekke te laten infiltreren. De kwaliteit zal geen invloed hebben op De Zumpe, zolang het benedenstrooms ligt van De Zumpe (zie ook volgend punt).
			- In het MER is niet aangegeven hoe een negatief effect van afstromend wegwater voorkomen kan worden.	- Dit effect kan niet worden voorkomen. Hoogstens kan het vervuilde water gecontroleerd worden afgevoerd.
			- In het beleidskader is het natuurbeleidsplan niet opgenomen.	- Het natuurinpassingsplan van de oostelijke randweg zal in het ontwerp bestemmingsplan Oostelijke randweg en de actualisatie van het bestemmingsplan buitengebied worden opgenomen.
			- In het MER is de beschrijving van het substroomgebied 3 niet goed en dient er bij het substroomgebied 4 nog iets toegevoegd te worden (zie aanpassingen).	- Substroomgebied 4: dit gemaal dient voor de ontwatering van landbouwgronden en bewoning. Het overtollige regenwater wordt afgevoerd. Substroomgebied 3: de Beneden Slinge watert af via de Bielheimerbeek in de Oude IJssel bij sluizencomplex de Pol. Vanuit de Beneden Slinge wordt een deel van het water ingelaten in de Doetinchemse Slinge.
			- In het MER is aangegeven dat de Zumpe niet aan verdroging onderhevig is. Deze conclusie	- De Zumpe is inderdaad aan verdroging onderhevig. Daarom wordt gewerkt aan een

			is niet correct. - Bij leemten in kennis wordt geen relatie gelegd met het aanwezige grondwatermodel van de Zumpe - Mitigerende maatregelen positief, graag in de vervolgfase meenemen.	herstelplan voor De Zumpe. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het in opdracht van de provincie ontwikkelde grondwatermodel evenals van het in het kader van de ORW uitgevoerde eco- en geohydrologisch onderzoek van De Zumpe. - Het aanwezige grondwatermodel is een regionaal model. Het is een verbeterd model ten aanzien van wat er al lag: de dynamiek is beter gemodelleerd. Het blijft wel een regionaal model. Om de lokale verschijnselen goed te kwantificeren, zal er een lokaal model moeten worden ontwikkeld. Het regionale model kan hiervoor wel als basis dienen. - Voor kennisgeving aangenomen.
34	Appellant 34	09i0019168	- De drie extra alternatieven zijn slechts beperkt onderzocht. Het alternatief dat GL had ingediend tijdens de startnotitie is niet onderzocht. Graag hier nog wel aandacht voor in het MER. Ook de effecten van de Bedrijvenweg meenemen en de prognoses in verband met een afname van de bevolking meenemen. - Cijfers Kennedylaan nakijken aangezien hier verschillen tussen zijn waargenomen. - Er wordt geen duidelijk antwoord gegeven welk deel van het verkeer op de Kennedylaan intern, extern of doorgaand is. Het is wenselijk om een kentekenonderzoek uit te voeren. Dit is tot op heden nog niet gedaan.	- In de Startnotitie zijn door insprekers voorstellen voor nieuwe alternatieven gedaan. De Commissie m.e.r. heeft die voorstellen bekeken en naar aanleiding daarvan geadviseerd om een nulplusalternatief mee te nemen en een alternatief verder van de kern. Hieraan is in het MER gehoor gegeven. De Bedrijvenweg valt binnen het studiegebied en is betrokken bij de effectbepaling. Dit staat ook aangegeven in de tabellen met de cijfers voor verkeer. - Ter kennisgeving aangenomen. - Er is op basis van het huidige verkeersmodel gecheckt of de modelmatige verdeling van in-, extern en doorgaand verkeer overeenstemde met een eerder door de gemeente uitgevoerd kentekenonderzoek. Dat bleek te kloppen. Op basis hiervan is besloten om niet opnieuw een kentekenonderzoek uit te voeren. In het MER

				staan de toekomstige cijfers genoemd van het soort verkeer op de J.F. Kennedylaan in de autonome situatie (zonder ORW): 35% doorgaand verkeer, 45% extern verkeer en 20% intern verkeer.
			- De vermindering van de reistijd Zelhem – A18 is nooit een argument geweest. Waar komt dit nu opeens vandaan?	- Nadere concretisering van de doelstellingen op verzoek van de Commissie m.e.r heeft geleid tot opname van het aspect reistijd. Hierbij gaat het om de concretisering van de doelstelling “verbeteren van de verkeersafwikkeling voor het (doorgaand) verkeer tussen Zelhem en de A18”.
			- De hydrologische effecten van een tunnel zijn niet opgenomen in het MER.	- Het voorkomen van een drainerende werking is o.a. mogelijk door een (deels) verhoogde aanleg daar waar een laagte in het landschap ligt maar ook door technische maatregelen bijvoorbeeld geïsoleerde aanleg (tunnelbak met damwanden). Bij de nadere uitwerking van het ontwerp van de weg zal rekening gehouden worden met het voorkomen van een drainerende werking.
			- In het MER ontbreekt bij de analyse van de bodem de karakteristieke keileemlaag die vlak onder de oppervlakte ligt en in het hele gebied zorgt voor het vasthouden van het kwelwater	- Er zit hier geen keileem in de ondergrond. De gestuwde afzettingen liggen op een diepte van circa -10 meter NAP (circa 10 meter beneden maaiveld). Deze gestuwde afzettingen bestaan hier niet uit keileem maar voornamelijk uit fijn zandige tot grindige afzetting. Ter plekke van De Zumpe bevindt zich een dikke (zandige) kleilaag. Deze beekafzettingen zijn in kaart gebracht en staat in detail beschreven in de ‘detaillering van de geohydrologie in de Zumpe’. Aan de noordkant van De Zumpe komt zeer ondiep (minder dan 1 meter beneden maaiveld) een oerlaag voor. Dit is een ingespoelde ijzerlaag. Deze oerbank sluit min of meer aan op de kleilaag waardoor het totale

				oppervlak van een slecht doorlatende laag nog iets groter wordt.
35	Appellant 35	09i0019172	- Het betreffende voorontwerp kan zowel voor de huidige bestemming als voor de toekomstige bestemming beperkingen opleveren ten aanzien van de bestemming op zich, de stedenbouwkundige invulling, de geluidsbelasting, eigendomsverhouding, de ligging van de rooilijnen e.d. waardoor een haalbare ontwikkeling wellicht niet meer realiseerbaar is. - Om een onhaalbare ontwikkeling voor WBC te voorkomen gaan wij graag met u in overleg om een en ander nader te bespreken en verder uit te werken, om zo tot goede en duidelijke afspraken te komen.	- Voor kennisgeving aangenomen. - Voor kennisgeving aangenomen.
36	Appellant 36	09i0019177	- Wij ondersteunen de alternatieven die Appellant 28 aandraagt - Graag duidelijkheid over hoeveelheid doorgaand verkeer en de genoemde geluidscijfers. - Probleem bij het station met stagnerend verkeer dient opgelost te worden. Dit wordt met de ORW niet opgelost.	- Voor kennisgeving aangenomen. - Er is op basis van het huidige verkeersmodel gecheckt of de modelmatige verdeling van in-, extern en doorgaand verkeer overeenstemde met een eerder door de gemeente uitgevoerd kentekenonderzoek. Dat bleek te kloppen. Op basis hiervan is besloten om niet opnieuw een kentekenonderzoek uit te voeren. In het MER staan de toekomstige cijfers genoemd van het aandeel doorgaand verkeer op de J.F. Kennedylaan in de autonome situatie in 2020 (= 35%) en op de ORW in de 3 alternatieven in 2020 (= 57%, 56% en 55%). De cijfers uit het verkeersmodel zijn vervolgens verwerkt in het geluidsmodel dat gebruikt is in het MER voor het berekenen van de geluidscijfers. - Dit probleem wordt wel opgelost door de ORW doordat de ORW zorgt voor een vermindering van het verkeer op de J.F. Kennedylaan en de

			- Rotondes in plaats van kruispunten op de Varsseveldseweg en Kennedylaan lijkt om een beter en goedkoper alternatief - Het realiseren van ventwegen langs de Varsseveldseweg lijkt ons ook een goed idee	Terborgseweg. Hierdoor zal ook de intensiteit op beide wegen en op het kruispunt ter hoogte van het Stationsplein afnemen met als gevolg dat de bereikbaarheid verbetert voor verkeer dat hier een bestemming heeft. - Enkelstrooksrotondes in de J.F. Kennedylaan en Varsseveldseweg kunnen de bestaande verkeersstromen niet verwerken. Dit betekent dat er turbo- of tweestrooksrotondes op de beide kruispunten gerealiseerd moeten worden. Hiervoor ontbreekt echter ruimte op de beide wegen. - Er is hier geen ruimte voor in het profiel en de maatregel zorgt niet voor een verbetering van de verkeerssituatie op de J.F. Kennedylaan en Terborgseweg.
37	Appellant 37	09i0019178	- Landbouwverkeer toestaan op de ORW om te voorkomen dat dit verkeer door de woonwijken moet rijden. Hiertoe kunnen passeerhaven worden gerealiseerd op de ORW conform de situatie op de randweg van Zelhem	- Gelet op de verkeers(stroom)functie van de ORW en de maximum snelheid van 70 km is afwikkeling van landbouwverkeer op deze weg slechts beperkt toegestaan, namelijk op het wegvak tussen de Nordmandiëstraat en de Varsseveldseweg. Het landbouwverkeer dient daarnaast zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande routes.
38	Appellant 38	09i0019202	- Bezwaar tegen vergroting van de rotonde met een dubbele rijbaanscheiding Terborgseweg. De aansluiting op deze rotonde ter hoogte van de Terborgseweg zorgt voor een verslechtering van de bereikbaarheid van onze woning. Bezwaar tegen de aantasting van de bestaande groenstrook tussen de hoofdrijbaan en het voetpad - Bezwaar tegen de afsluiting Frans Halsweg en Lijsterbeslaan in verband met toename van verkeer op de Terborgseweg	- De Terborgseweg wordt niet voorzien van grotere rotonde maar krijgt een met verkeerslichten geregelde kruising met dubbele rechtdoorgaande rijstroken op de ORW en Ondernemingsweg. Deze vormgeving is noodzakelijk om het toekomstige verkeersaanbod te kunnen verwerken. - De Frans Halsweg wordt afgesloten voor al het verkeer aangezien er anders ter hoogte van de ORW taluds moeten komen die zorgen voor de nodige overlast van de omliggende woningen.

				De gemeente gaat de gevolgen van het afsluiten van de Frans Halsweg nog in beeld brengen. En als het nodig is, worden er aanvullende maatregelen getroffen.
39	Appellant 39	09i0019205	- Bezwaar tegen het in het zicht komen van verkeer tussen de rotonde en Frans Halsweg - Bezwaar tegen mogelijke turborotonde en dubbele rijbaanaansluiting Terborgseweg met aantasting groenstrook naast onze woning - Bezwaar tegen het afsluiten van de Frans Halsweg en Lijsterbeslaan ter plaats van de randweg.	- Ter kennisgeving aangenomen. - De Terborgseweg wordt niet voorzien van grotere rotonde maar krijgt een met verkeerslichten geregelde kruising met dubbele rechtdoorgaande rijstroken op de ORW en Ondernemingsweg. Deze vormgeving is noodzakelijk om het toekomstige verkeersaanbod te kunnen verwerken. - De Frans Halsweg wordt afgesloten voor al het verkeer aangezien er anders ter hoogte van de ORW taluds moeten komen die zorgen voor de nodige overlast van de omliggende woningen. De gemeente gaat de gevolgen hiervan nog in beeld brengen. En als het nodig is, worden er aanvullende maatregelen getroffen.
40	Appellant 40	09i0019247	- Waarschuwing waar een reactie op gegeven moet worden: er rijdt door Doetinchem veel vrachtverkeer richting de snelweg. De ORW zal een aantrekkende werking hebben. Is het de bedoeling meer vrachtverkeer aan te trekken?	- De ORW zal een aantrekkende werking hebben voor verkeer. De weg wordt niet alleen voor het vrachtverkeer aangelegd maar ter ontlasting van al het verkeer op de bestaande route door de kern.
41	Appellant 41	09i0019424	- Het nut en noodzaak van de ORW kan niet worden aangetoond. Ook bij aanleg van een ORW blijft er gewoon verkeer rijden op de bestaande route - De ervaring leert dat een nieuwe weg meer verkeer gaat aantrekken. Dit allemaal ten koste van een mooi stuk natuur.	- De problemen zijn ten aanzien van het verkeer, verkeersveiligheid en leefbaarheid in het MER met cijfers uiteengezet. Nut en noodzaak voor een ORW zijn daarmee volgens de gemeente aangetoond. Daarbij komt dat het onderzoek is uitgevoerd volgens de vereisten van een MER. - De ORW zal een aantrekkende werking hebben.

			- Hoewel de inspraakprocedure nog loopt, worden er al woningen en gronden aangekocht. Dit geeft geen betrouwbaar beeld van de gemeente.	- Voor kennisgeving aangenomen. Zolang het bestemmingsplan Oostelijke randweg niet is vastgesteld vindt er geen actieve verwerving door de gemeente plaats. Wel wordt elk aanbod aan de gemeente van gronden op of aanliggend aan het tracé serieus overwogen.In een aantal gevallen heeft dit tot aankoop geleid.
42	Appellant 42	09i0019331 09i0019333	- Handtekeningenlijst van veel mensen die zich aansluiten bij het bezwaarschrift van Appellant 28	- Ter kennisgeving aangenomen, zie antwoorden bij reactie nummer 28.
43	Appellant 43	09i0018258	- Is er ook onderzoek gedaan naar de exacte verkeersstromen op de bestaande route met behulp van een kentekenonderzoek of is er alleen gebruik gemaakt van een model?	- De cijfermatige onderbouwing voor verkeer en vervoer komt voort uit het verkeersmodel van de gemeente Doetinchem. Voor het jaar 2005 (basisjaar) is op basis van verkeerstellingen het verkeersmodel getoetst. Deze toets gaf aan dat het verkeersmodel voldoende betrouwbaar is. Vanuit het verkeersmodel 2005 en voorziene ontwikkelingen is een betrouwbare prognose gemaakt voor het toekomstjaar 2020 rekening houdend met landelijke cijfers met betrekking tot bevolkingsgroei e.d.
			- Zal een stoplicht niet meer belemmeringen geven als een rotonde?	- Het voordeel van verkeerslichten is dat je deze zelf kunt instellen en daarmee verkeersstromen kunt regelen. Op de ORW wordt gestreefd naar een optimale doorstroming van het doorgaande (bus)verkeer. Echter, het moet ook mogelijk zijn om op een veilige manier over te steken.
			- De spoorwegovergang is het echte probleem. - Is er overleg geweest met de buurgemeenten?	- Voor kennisgeving aangenomen - De gemeente Bronckhorst is op de hoogte gehouden van de plannen van de ORW.
			- Inpassing fietsbrug ter hoogte van de Frans Halsweg zal problemen opleveren. Is hier al over nagedacht?	- De Frans Halsweg wordt afgesloten voor al het verkeer aangezien er anders ter hoogte van de ORW taluds moeten komen die zorgen voor de nodige overlast van de omliggende woningen.

				De gemeente gaat de gevolgen hiervan nog in beeld brengen. En als het nodig is, worden er aanvullende maatregelen getroffen.
			- Schaal 1: 2.500 moet schaal 1: 5.000 zijn	- Voor kennisgeving aangenomen.
			- Door een tunnel onder het spoor moeten zes oude bomen verdwijnen. Zijn dit leilindes en worden deze herplaatst?	- Dit zal bij de definitieve realisatie van de ORW worden onderzocht.
			- Heeft de bouw van de tunnel geen invloed op de grondwatervoorziening van de ongeveer 40 eiken die hier staan?	- Het voorkomen van een drainerende werking is o.a. mogelijk door een (deels) verhoogde aanleg daar waar een laagte in het landschap ligt maar ook door technische maatregelen bijvoorbeeld geïsoleerde aanleg (tunnelbak met damwanden). Bij de nadere uitwerking van het ontwerp van de weg zal rekening gehouden worden met het voorkomen van een drainerende werking.
			- Het geluidsniveau van de Hefschroef zal in de toekomst verdubbelen. Wordt hier nog iets aan gedaan?	- In het kader van het ontwerp BP wordt nader onderzoek gedaan naar het geluidsniveau. Er zullen maatregelen worden getroffen om een overschrijding van wettelijke normen te voorkomen.
			- Wat zijn de kosten van de ORW?	- Financiering is geen milieuaspect en derhalve niet opgenomen in het MER. Er is overleg met de provincie over medefinanciering. De geraamde uitvoeringskosten van alternatief 2 bedragen 24 miljoen euro exclusief BTW
			- Hoe wordt omgegaan met het gebied waar de ORW komt te liggen?	- De gemeente is zich ervan bewust dat de ORW een bedreiging is voor het natuurgebied ten oosten van Doetinchem. De gemeente zorgt voor een goede landschappelijke inpassing van de ORW rekening houdend met de natuur bij de inpassing van de weg.
44	Appellant 44	09i0018493	- Nut en noodzaak van de ORW zijn nog steeds niet aangetoond. De cijfers zijn verouderd.	- De problemen zijn ten aanzien van het verkeer, verkeersveiligheid en leefbaarheid in het MER met cijfers uiteengezet. Nut en noodzaak voor een ORW zijn daarmee volgens de gemeente

				aangetoond. Daarbij komt dat het onderzoek is uitgevoerd volgens de vereisten van een MER.
			- Bij het ontwerp BP moeten actuele tellingen worden verricht.	- Er zullen, indien nodig, actuele tellingen worden verricht in het kader van het ontwerp BP.
			- Een nulplusvariant moet toch meer dan voldoende zijn om de overlast te beperken? Dit is niet onderzocht.	- Een opwaardering van de huidige route (= nulplusvariant) is onderzocht. Uitgangspunt is een ongelijkvloerse kruising met het spoor (tunnel); dit is het grootste knelpunt op de route. Echter het realiseren van een ongelijkvloerse kruising met het spoor is lastig realiseerbaar in het gebied bij het station omdat er dan ook twee kruispunten (met de J.F. Kennedylaan en Stationsplein) in een tunnel (ongelijkvloers) gerealiseerd moeten worden (zie tekening in bijlage 1). Er is ook nog gekeken naar een verbreding (= 2*2-rijstroken) van het profiel van de huidige route. Echter op de J.F. Kennedylaan is geen ruimte om het profiel te verbreden en bij de kruispunten met de J.F. Kennedylaan en de Varsseveldseweg is onvoldoende ruimte om extra opstelvakken of een (turbo)rotonde te realiseren (zie tekening in bijlage 1). Daarbij zorgt een toename van het verkeer in combinatie met een breder profiel voor een verslechtering van de veiligheid en de oversteekbaarheid van de bestaande route en een toename van de geluidsoverlast. Dit is niet wenselijk aangezien de route ook belangrijk is voor de bereikbaarheid van het centrum en het station voor het langzaam verkeer.
			- Is een objectieve herbeoordeling van het Goorstraatalternatief in het kader van de MMA mogelijk?	- De afname van het verkeer op de wegen in de gemeente Doetinchem is bij het Goorstraat- en het Halfgoorstraattracé beperkt. Beide tracés dragen niet voldoende bij aan het uitgangspunt om de belasting op de J.F. Kennedylaan e.v. te

				beperken (< 10.000 motorvoertuigen per etmaal).In bijlage 2 is weergegeven waar het aantal van 10.000 motorvoertuigen per etmaal op is gebaseerd. Beide tracés zijn interessant voor de kernen ten oosten van Doetinchem maar niet voor Doetinchem zelf. Het tracé is afgevallen in de trechtering omdat het niet aan de doelstellingen voldoet. Het tracé kan dan ook geen MMA zijn.
45	Appellant 45	09i0019370	- Om de noodzaak van de ORW aan te kunnen tonen, willen wij graag weten welke telling de gemeente heeft gebruikt. - Het enige probleem op de bestaande route is de aansluiting van de Hofstraat op de J.F. Kennedylaan. - Heeft de gemeente al een idee over de kosten van de ORW? En waar komt dit geld vandaan? Gaat dit ten koste van andere projecten in de gemeente? - Wij denken dat door de ORW sluipverkeer in de wijk gaat toenemen o.a. op de Zuivelweg. Dit is niet wenselijk in verband met de ligging van scholen. Is hiermee in uw berekeningen rekening gehouden? Wij pleiten ervoor de Vossenstraat ten oosten van de ORW wel aan te sluiten op de ORW maar de Vossenstraat ten westen niet aan te sluiten op de ORW	- De cijfermatige onderbouwing voor verkeer en vervoer komt voort uit het verkeersmodel van de gemeente Doetinchem. Voor het jaar 2005 (basisjaar) is op basis van verkeerstellingen het verkeersmodel getoetst. Deze toets gaf aan dat het verkeersmodel voldoende betrouwbaar is. Vanuit het verkeersmodel 2005 en voorziene ontwikkelingen is een betrouwbare prognose gemaakt voor het toekomstjaar 2020 rekening houdend met landelijke cijfers met betrekking tot bevolkingsgroei e.d. - Ter kennisgeving aangenomen. - Financiering is geen milieuaspect en derhalve niet opgenomen in het MER. Er is overleg met de provincie over medefinanciering. De geraamde uitvoeringskosten van alternatief 2 bedragen 24 miljoen euro exclusief BTW. - Bij de uitvoering van de ORW zal op de Van Hogendorplaan een maatregel komen om het sluipverkeer te weren. De gemeente wil een rechtstreekse verbinding tussen ORW en J.F. Kennedylaan voorkomen. De aansluiting van de Van Hogendorplaan- Vossenstraat op de ORW heeft een gering effect op de intensiteit op de Zuivelweg.

			- Langs het traject Goorstraat wonen veel minder mensen dan langs het traject ORW. Is hiermee wel rekening gehouden? - Waarom moet er een tankstation komen? - Verkeerslichten zorgen voor extra tijdverlies, wat is dan het doel van de ORW?	- Alle woningen in het studiegebied zijn in het geluidsonderzoek van het MER meegenomen. - In het voorontwerp BP is een ruimtereservering opgenomen voor een toekomstig tankstation. Indien er een tankstation langs de ORW wordt gerealiseerd, zal een bestaand tankstation uit de bebouwde kom verdwijnen. Hiervoor is wel een aparte procedure nodig met mogelijkheid tot inspraak. Het gemeentelijke beleid is gericht op het zoveel mogelijk verplaatsen van tankstations uit de kern cq. bebouwde kom naar de rand van de bebouwing. - De verkeerslichten zullen zo worden afgesteld dat een optimale doorstroming van het verkeer wordt nagestreefd. Echter, het moet wel goed mogelijk zijn om op een veilige manier over te steken.
46	Appellant 46		- De nieuwe ORW wordt niet opengesteld voor landbouwverkeer en ander langzaam verkeer en de Zelhemseweg wordt verwijderd. De bereikbaarheid van het achterliggende gebied voor de genoemde voertuigen word hierdoor ernstig gehinderd. Dit verkeer moet omrijden en gebruik maken van wegen die hier niet geschikt voor zijn.	- Gelet op de verkeers(stroom)functie van de ORW en de maximum snelheid van 70 km is afwikkeling van landbouwverkeer op deze weg slechts beperkt toegestaan, namelijk op het wegvak tussen de Nordmandiëstraat en de Varsseveldseweg. Het landbouwverkeer dient daarnaast zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande routes.

Bijlage 1: Nulplusalternatief

In deze bijlage zijn ter verduidelijking op de reacties twee tekeningen opgenomen, namelijk een tekening van het nulplusalternatief waarbij gekeken is naar de mogelijkheden van een ongelijkvloerse kruising met het spoor en een tekening van het nulplusalternatief dat uitgaat van het realiseren van turborotondes op de kruisingen.

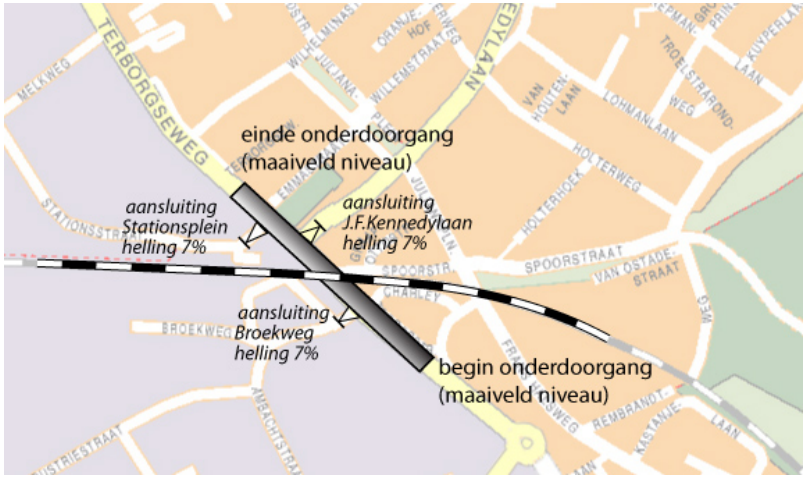
Doelstelling Oostelijke Randweg
Aanleg van een Oostelijke Randweg is één van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan (2007) waaraan de gemeente hoge prioriteit heeft toegekend. Deze nieuwe verbinding moet een oplossing bieden voor de te geringe capaciteit van een aantal kruisingen in de route A18, Terborgseweg, J.F. Kennedylaan en Varsseveldseweg. Hierdoor staan de bereikbaarheid van de oostkant van het centrum en het station onder druk en daarmee de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van de bewoners van de genoemde wegen.

Mogelijke Nulplusalternatieven
Er zijn diverse 'nulplusalternatieven' onder de loep genomen zoals het opwaarderen van de bestaande route naar 2*2-rijstroken en het realiseren van een nieuwe route via de Havenstraat. Het opwaarderen van de bestaande route is niet wenselijk omdat hier in het profiel geen ruimte voor te vinden is en het grootste knelpunt, namelijk de spoorwegovergang op de Terborgseweg, niet wordt opgelost. De wachtrijen worden dan alleen maar langer. Daarbij zal een breder profiel ten koste gaan van woningen, vooral op de kruispunten. Een breder profiel zorgt ook voor meer verkeer op deze route en dat wil men hier juist voorkomen. Een nieuwe route via de Havenstraat is geen oplossing omdat dit zorgt voor meer verkeer in de omgeving van het station (de weg gaat vlak voor het station langs) en uiteindelijk moet het verkeer ook weer een spoorwegovergang kruisen ter hoogte van de Havenstraat. De spoorwegovergang is hier vaker dicht omdat het spoor hier drukker is zodat het knelpunt in dit alternatief alleen maar groter wordt.

Nulplusalternatief – ongelijkvloerse spoorkruising inclusief omliggende kruispunten
Uiteindelijk is er gekozen voor een nulplusalternatief met een ongelijkvloerse spoorkruising (de Terborgseweg gaat onder het spoor door) waarbij de breedte van de profielen van de J.F. Kennedylaan en de Varsseveldseweg gehandhaafd blijven. Alleen op het kruispunt van de Terborgseweg met de J.F. Kennedylaan wordt het kruispunt zodanig aangepast dat het verkeer op een snelle manier kan worden afgewikkeld in de tunnel. Het verkeer zal geen hinder meer ondervinden van de spoorwegovergang. Daarbij komt dat het langzame verkeer (fiets en voetgangers) 'bovenlangs' op een veilige manier kan oversteken in de richting van het station. Dit verkeer heeft geen last meer van het gemotoriseerde verkeer dat via de tunnel rijdt. Dit alternatief is aantrekkelijk voor het verbeteren van de doorstroming van het doorgaand verkeer en voor de bereikbaarheid van het station. Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising onder het spoor door heeft echter een groot (negatief) effect op de omliggende kruispunten en daarmee op de verkeerssituatie van het gehele alternatief. In figuur B1.1 is de tunnel weergegeven.

Figuur B1.1

Tunnel nulplusalternatief



De drie omliggende kruispunten J.F. Kennedylaan met de Terborgseweg, het kruispunt Stationsplein met de Terborgseweg en het kruispunt Broekweg met de Terborgseweg komen verdiept in de tunnel onder het spoor te liggen. Dit geldt ook voor de fietspaden. Het (doorgaand) verkeer heeft geen last meer van het spoor maar moet in de tunnel wel rekening houden met omliggende kruispunten. Het is wenselijk om het kruispunt met de Broekweg af te sluiten aangezien het zicht op dit kruispunt vanwege de helling slecht is. Het plaatsen van verkeerslichten zal dit niet verbeteren. Om te voorkomen dat het kruispunt met de J.F. Kennedylaan ook in een helling komt te liggen, dient de tunnel iets verder te worden doorgetrokken, zodat dit kruispunt niet in een helling komt te liggen. Dit vergroot het zicht op het kruispunt. Het kruispunt met het Stationsplein kan niet worden afgesloten in verband met de bereikbaarheid van het station. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is het wenselijk om ook dit kruispunt niet in een helling te realiseren in verband met het zicht. Dit betekent dat de tunnel een langere lengte dient te krijgen zodat de beide kruispunten op hetzelfde niveau in de tunnel komen te liggen. De woningen op de hoek Terborgseweg en J.F. Kennedylaan dienen op een andere manier ontsloten te worden (bijvoorbeeld via de achterkant) aangezien het niet mogelijk is een ontsluiting aan de J.F. Kennedylaan te handhaven.

Door het realiseren van een tunnel zal de route iets sneller worden en daardoor zal het verkeer op de J.F. Kennedylaan iets toenemen. Dit is niet wenselijk vanwege het krappe profiel van deze weg (ook het profiel in de tunnel heeft maar een beperkte capaciteit). De J.F. Kennedylaan is gelegen binnen de bebouwde kom en dient te worden ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met 2*1-rijstroken en 50 km/uur (conform een gebiedsontsluitingsweg min, zoals is weergegeven in het wegcategoriseringsplan zoals dit door de gemeenteraad medio 2009 is vastgesteld). Door het relatief smalle profiel is het niet mogelijk de weg conform de eisen van een gebiedsontsluitingsweg in te richten. Dit geldt ook voor de Terborgseweg. Hiertoe zal de functie van deze weg afgewaardeerd moeten worden. Dit is alleen mogelijk door het verminderen van het gebruik van

de weg. Het realiseren van een tunnel past niet in het beeld om de functie van de weg af te waarderen aangezien het gebruik dan alleen maar zal toenemen. In figuur B1.2 is het nulplusalternatief zoals is doorgerekend en beoordeeld weergegeven.

Figuur B1.2

Het nulplusalternatief

Uit het onderzoek van het nulplusalternatief blijkt dat de intensiteit op de bestaande route alleen maar toeneemt, evenals de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit. Hieronder zijn de etmaalcijfers voor 2020 weergegeven van het nulplusalternatief:

Intensiteit 2020 – bestaande route (nulplusalternatief)
- Terborgseweg: 17.900 motorvoertuigen per etmaal
- J.F. Kennedylaan: 18.000 motorvoertuigen per etmaal
- Varsseveldseweg: 21.700 motorvoertuigen per etmaal

Het nulplusalternatief biedt voor de bereikbaarheidsproblemen een vergelijkbare oplossing als de overige alternatieven: de problemen met betrekking tot geluidhinder, oversteekbaarheid en verkeersonveiligheid worden echter slechts gedeeltelijk opgelost. Dit betekent dat het nulplusalternatief niet als MMA kan worden aangemerkt. De investeringskosten van dit alternatief bedragen tussen de € 30 en € 40 miljoen.

Nulplusalternatief – verbreding profiel en realiseren van turborotondes (alternatief ingebracht door Appellant 28)

In het verbeterde nulplusalternatief van Appellant 28 worden de volgende ideeën aangedragen:

- Toevoeging van één rijstrook bij het spoor en het hoofdstation op de Terborgseweg: het is echter niet mogelijk om de capaciteit op de Terborgseweg te vergroten doordat ProRail uit oogpunt van de verkeersveiligheid geen extra rijstrook wil hebben ter hoogte van de spoorwegovergang. De overgang kan dus niet verbreed worden en blijft altijd een soort 'flessenhals'.

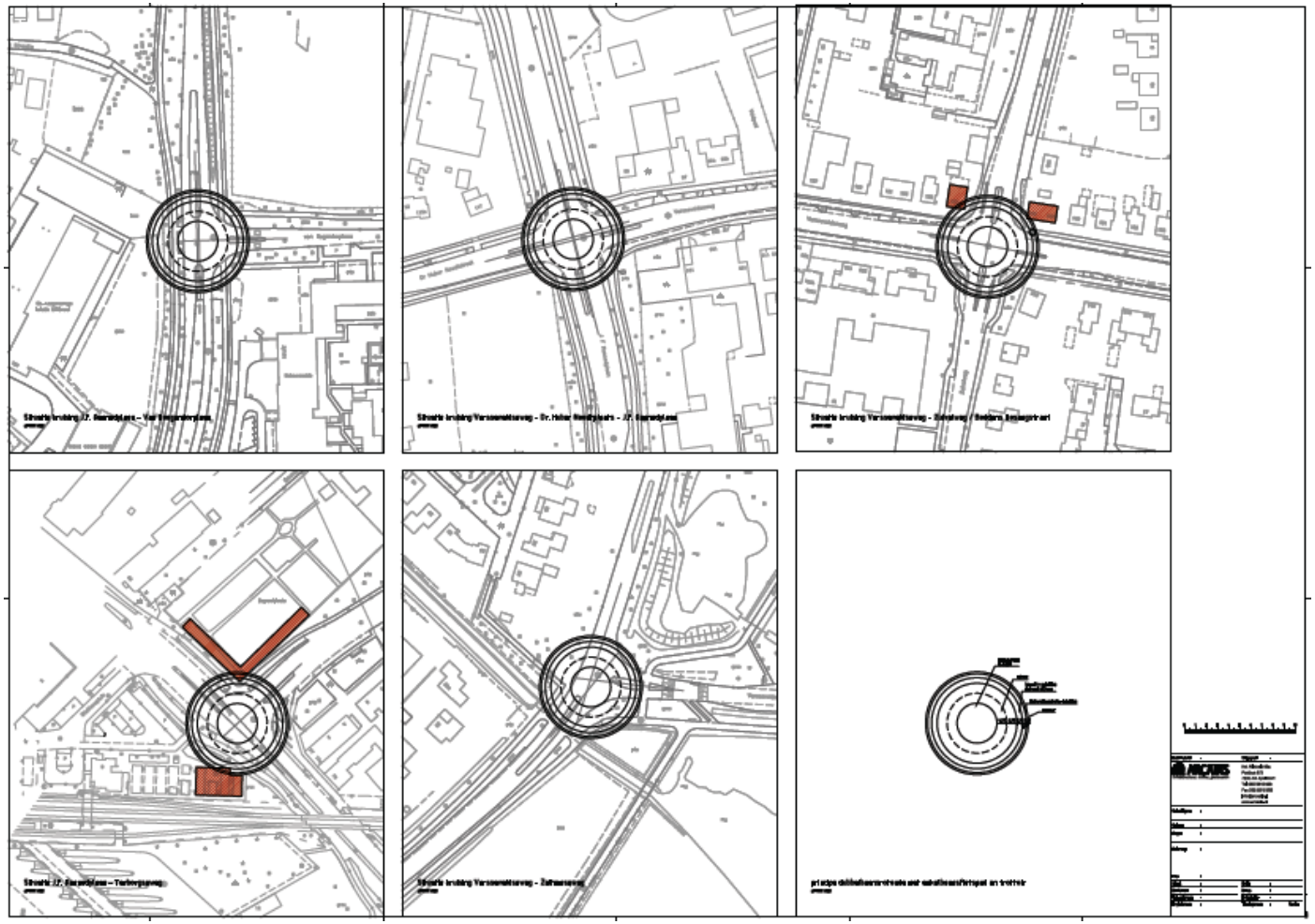
- De omvorming van kruispunten naar rotondes: het is mogelijk om de kruispunten op de J.F. Kennedylaan met de Varsseveldseweg en met de Terborgseweg om te vormen tot een rotonde. Gezien de intensiteiten is het realiseren van een tweestrooksrotonde of turborotonde echter wel noodzakelijk. In tekening B1.3 is aangegeven dat het realiseren van een dergelijke rotonde de nodige ruimte in beslag neemt; de ruimte is in de huidige profielen niet aanwezig.

- Herprofilering Varsseveldseweg: de Varsseveldseweg kan anders worden ingericht. Echter langs deze weg liggen niet de grootste knelpunten omdat deze weg een vrij ruim opgezet profiel heeft. Langs deze weg liggen zelfs vrijliggende fietspaden.

- Verminder het aantal kruispunten op de J.F. Kennedylaan: het is mogelijk om het aantal kruispunten te verminderen. Echter het verkeer zal wel ergens naar toe moeten rijden en het aantal alternatieven is in dit gebied beperkt.

Figuur B1.3

Omvorming kruispunten naar rotondes

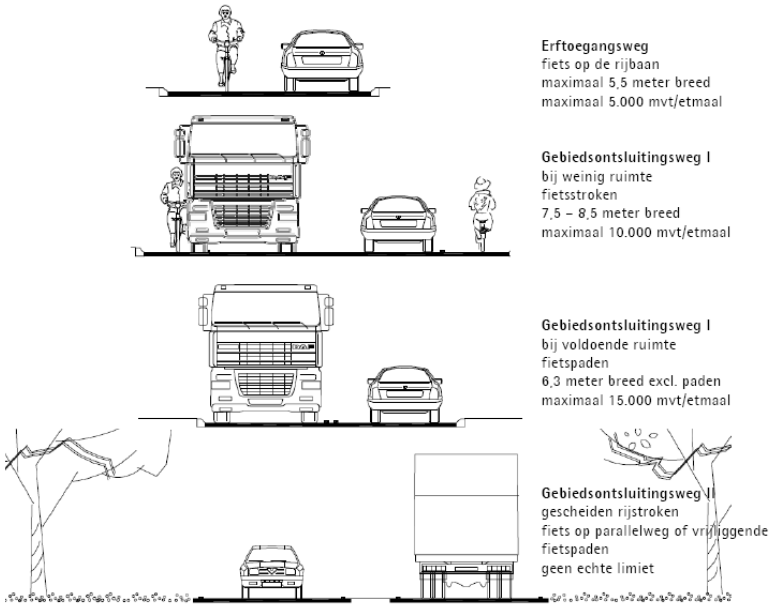


Bijlage 2: Duurzaam veilig en wegcategorieën

Het 'Duurzaam Veilig'- beleid legt een relatie tussen de verkeersintensiteit op een weg en het wegprofiel van die weg, afhankelijk van de ligging binnen of buiten de bebouwde kom. De gedachte hierachter is dat de inrichting van een weg het gewenste weggedrag uitstraalt waardoor een veiligere verkeerssituatie ontstaat voor verkeersdeelnemers. Onderstaande wegprofielen geven een beeld van te onderscheiden wegcategorieën binnen de bebouwde kom conform de landelijke richtlijnen voor een duurzaam veilige weginrichting (bron: Handboek Wegontwerp, CROW publicatie 164, 2002).

Figuur B2.1:

Duurzaam veilige wegtypen binnen de bebouwde kom



In juli 2009 heeft de gemeenteraad van Doetinchem het "wegcategoriseringsplan" vastgesteld waarin genoemde uitgangspunten zijn weergegeven specifiek voor de wegen in de gemeente. De Varsseveldseweg, J.F. Kennedylaan en Terborgseweg zijn in dit plan benoemd als gebiedsontsluitingswegen I (maximale intensiteit: 10.000 motorvoertuigen per etmaal).

Bijlage 3: Begrenzing De Zumpe

Hieronder is de kaart van de oude (rode lijn) en de nieuwe (blauwe lijn) begrenzing van De Zumpe weergegeven. In het MER is uitgegaan van de nieuwe begrenzing.

Bijlage 4: Ontwerptekening Oostelijke Randweg

Kaart 01 Schaal 1:5.000 Gefaseerd Ontwerp

Opdrachtnemer

Arcadis Nederland BVa
Postbus 673
6800 EL Arnhem
Tel 026 3579 988
Fax 026 3579 599
info@arcadis.nl
www.arcadis.nl

Opdrachtgever Gemeente Doetinchem

Adviseurs

Project PEER en RSP Slechtse Randweg

Onderwerp

Titel ontwerp 2D-presentatie

Fase Voorontwerp

Schaal 1000 Status Milieu & Ruimte

Kaartnummer 01 Status Concept

Bestek nr. Projectleider Redmond ARCEDAM1

Projectnummer Datum/update Versie

B02022.300004.021 09

Bijlage 5: Aanvullende informatie MER Oostelijke Randweg Doetinchem n.a.v. vragen Commissie m.e.r.

AANVULLENDE INFORMATIE MER OOSTELIJKE RANDWEG DOETINCHEM N.A.V. VRAGEN COMMISSIE M.E.R.

GEMEENTE DOETINCHEM

17 november 2009
B02022/CE9/091/300004/MW

ARCADIS

Inhoud

1 Inleiding 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Vraagpunten Commissie m.e.r. 3
1.3 Leeswijzer 4

2 Aanvullende informatie 5
2.1 Probleem- en doelstelling 5
2.1.1 Van Startnotitie naar MER 5
2.1.2 Toelichting op de gekozen criteria voor verkeer 6
2.1.3 Herijking criteria naar aanleiding van vragen van de Commissie m.e.r. 10
2.2 Toets aan de doelen 11
2.2.1 Bereikbaarheid station en oostkant centrum 13
2.2.2 Afwikkeling doorgaand verkeer 17
2.2.3 Geluid 18
2.2.4 Milieu: oversteekbaarheid/barrièrewerking 21
2.2.5 Overall analyse 22
2.3 Meest Milieuvriendelijk alternatief (MMA) 23
2.3.1 Toelichting op keuze MMA in het MER 23
2.3.2 Effecten MMA 23

Bijlage 1 Memo Commissie m.e.r. 27

Bijlage 2 Spits- en etmaalintensiteiten 2020 28

Bijlage 3 I/C-verhoudingen 2020 29

Bijlage 4 Berekening voertuigverliesuren – doorgaande route 30

Bijlage 5 Berekening voertuigverliesuren – route station 32

Bijlage 6 Berekening voertuigverliesuren – route centrum 35

Bijlage 7 Mitigerende maatregelen 38

Colofon 39

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 AANLEIDING

Het MER voor de Oostelijke Randweg Doetinchem heeft van 6 augustus 2009 tot en met 16 september 2009 ter inzage gelegen. De Commissie m.e.r. heeft in een memo van 29 september een aantal aanvullende vragen aan de gemeente Doetinchem gesteld. Hierover heeft op 26 oktober 2009 een gesprek plaats gevonden tussen de gemeente Doetinchem, de Commissie m.e.r. en ARCADIS. Naar aanleiding van dit gesprek is besloten aanvullende informatie aan de Commissie m.e.r. te leveren, op basis waarvan het toetsingsadvies door de commissie kan worden afgerond.

Onderliggende rapportage bevat aanvullende informatie en een nadere toelichting op de al bestaande informatie uit het MER. De vragen van de Commissie m.e.r. zijn in de navolgende paragraaf (1.2) opgenomen. Voor de complete memo van de commissie wordt verwezen naar bijlage 1 van dit rapport.

1.2 VRAAGPUNTEN COMMISSIE M.E.R.

De vragen van de Commissie m.e.r. hebben betrekking op twee onderwerpen:

Probleem- en doelstelling – Nulplusalternatief

1. Waarom is bij het concretiseren van de doelstelling gekozen voor het beperken van verkeersintensiteiten tot minder dan 10.000 voertuigen per etmaal en het realiseren van een verbeterde reistijd op het traject tussen Zelhem en de A18 (<10 minuten)? De Commissie m.e.r. zou hier graag de inhoudelijke onderbouwing van willen zien.
2. Waarom is de problematiek met betrekking tot de bereikbaarheid van de stationsomgeving niet beschreven? Waarom zijn bij de analyse van de verkeersafwikkeling geen voertuigverliesuren berekend, zoals gevraagd in de richtlijnen? De Commissie ziet voertuigverliesuren in tegenstelling tot intensiteiten als de meest bruikbare indicator om de verkeersafwikkelingsproblemen inzichtelijk te maken.
3. Waarom is het nulplusalternatief beoordeeld als onvoldoende probleemoplossend? Bij het nulplusalternatief is er geen sprake van verkeersafwikkelingsproblemen, terwijl het alternatief wel een oplossing biedt voor de leefbaarheidsproblemen in termen van het ontzien van de milieuwaarden.

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

1. Wat zijn de effecten van het MMA? Uit de Wet milieubeheer volgt dat het MMA als volwaardig alternatief in het MER beschreven moet worden. De Commissie m.e.r. is van mening dat de effecten van het MMA in de effectbeschrijving en vergelijking van de alternatieven meegenomen moet worden.

2. Waarom is het nulplusalternatief niet meegenomen als mogelijke basis voor het MMA? De Commissie m.e.r. is van oordeel dat als het nulplusalternatief wel was meegenomen, dit tot andere conclusies over de onderdelen en effecten van het MMA geleid zou kunnen hebben.

1.3 LEESWIJZER

In onderstaande tabel is aangegeven in welke paragraaf aanvullende informatie is opgenomen over de hiervoor genoemde vragen.

Vraag	Aanvullende informatie in paragraaf
1	2.1.2
2	2.1.3, 2.2.1
3	2.2.5
4	2.3.2
5	2.3.1

In de onderliggende rapportage wordt gesproken over zes alternatieven, namelijk de referentie situatie (= autonome ontwikkeling), het nulplusalternatief, de alternatieven 1, 2 en 3 en het MMA. De alternatieven 1, 2 en 3 komen overeen met de alternatieven 1(A, B en C), 2(A, B, C, D en E) en 3 (A, B, C, D en E) uit het MER. De letters staan voor varianten ter hoogte van kruisingen. Voor de informatie uit onderliggend rapport geldt dat er geen onderscheid is tussen de varianten A t/m D. Bij variant E is uitgegaan van een ongelijkvloerse kruising van de Oostelijke Randweg met de Varsseveldseweg in de vorm van een brug (Randweg gaat over de Varsseveldseweg heen). De effecten van deze variant verschillen op onderdelen van de varianten A t/m D, zoals geluidsbelast oppervlak (minder gunstig) en verkeersveiligheid (gunstiger). Voor een toelichting wordt verwezen naar het MER. Variant E is buiten beschouwing gelaten in onderliggend rapport, omdat de absolute scores op onderdelen verschillen (net als in het MER), maar de conclusies uit onderliggend rapport bij deze variant niet anders zijn.

HOOFDSTUK 2 Aanvullende informatie

2.1 PROBLEEM- EN DOELSTELLING

2.1.1 VAN STARTNOTITIE NAAR MER

In deze paragraaf wordt geschetst hoe de probleemstelling uit de Startnotitie in het MER vertaald is in concrete doelen. Aan de hand van deze doelen zijn de alternatieven voor de Oostelijke Randweg Doetinchem getoetst en heeft een trechtering van alternatieven plaats gevonden. Voor de duidelijkheid: deze notitie bevat deels bestaande informatie uit de Startnotitie en het MER en deels nieuwe informatie uit een aantal extra berekeningen met het verkeersmodel.

Probleemstelling Startnotitie

De probleemstelling, zoals verwoord in de Startnotitie voor de Oostelijke Randweg valt uiteen in een drietal onderwerpen:

- Verkeersafwikkeling.
- Verkeersveiligheid.
- Leefbaarheid.

Doelstelling Startnotitie

Uit bovenstaande probleemstelling is in de Startnotitie de volgende doelstelling geformuleerd:

- Het ontlasten van de route Terborgseweg, J.F. Kennedylaan en Varsseveldseweg om de **leefbaarheid**, de **verkeersveiligheid** en de **bereikbaarheid** in dit deel van de gemeente te verbeteren (station en oostkant centrum).
- Het verbeteren van de **verkeersafwikkeling** voor (doorgaand) verkeer tussen Zelhem en de A18.

Nadere concretisering doelen in MER

Op advies van de Commissie m.e.r.[1] zijn deze twee doelen nader geconcretiseerd in het MER, waarbij een onderverdeling in zes thema's is gemaakt, die zijn gerelateerd aan de

[1] Advies Richtlijnen: "De doelstelling kan verder worden geconcretiseerd door de problemen in het MER kwantitatief te beschrijven en per probleem aan te geven hoeveel deze problemen in de toekomst moeten worden gereduceerd. Beschrijf in het MER onderbouwde (kwantitatieve) criteria (voor het "ontlasten" en "verbeteren" van onder andere geluidbelasting, luchtkwaliteit, oversteekbaarheid, bereikbaarheid en verkeersafwikkeling.), waaraan de effecten van alternatieven getoetst kunnen worden."

hiervoor genoemde onderwerpen “leefbaarheid”, “verkeersveiligheid”, “bereikbaarheid” en “verkeersafwikkeling”:

- Verkeer (bereikbaarheid station en oostkant centrum).
- Verkeer (verkeersveiligheid).
- Verkeer (verkeersafwikkeling doorgaand verkeer).
- Geluid (leefbaarheid, binnenstedelijk).
- Lucht (leefbaarheid, binnenstedelijk).
- Milieu (oversteekbaarheid of barrièrewerking, leefbaarheid, buitenstedelijk).

De doelstellingen zoals ze in het MER zijn opgenomen, zijn in onderstaand kader weergegeven.

Verkeer
Het realiseren van een maximale afname van het verkeer op de Terborgseweg, op de J.F. Kennedylaan en op de Varsseveldseweg (< 10.000 motorvoertuigen per etmaal in verband met de inrichting tot gebiedsontsluitingsweg) voor een betere *bereikbaarheid* van het station en het centrum (verhouding tussen intensiteit en capaciteit < 0,85 op de wegvakken en de kruispunten in verband met een goede verkeersafwikkeling) en voor een verbetering van de *verkeersveiligheid* op de Terborgseweg, de J.F. Kennedylaan en de Varsseveldseweg.
Het realiseren van een snelle verbinding voor doorgaand verkeer tussen Zelhem en de A18 door het verbeteren van de *reistijd* op dit traject (< 10 minuten).

Geluid
Het realiseren van een zo groot mogelijke afname van het aantal *geluidsbelaste woningen* en *geluidgehinderden* langs de J.F. Kennedylaan, de Varsseveldseweg en de Terborgseweg ten behoeve van het verbeteren van de leefbaarheid.
Het realiseren van een minimale toename van de *oppervlakte geluidsbelast gebied*, evenals de *verstoring voor het EHS gebied/De Zumpe*.

Lucht
Het voldoen aan de *luchtkwaliteitsnormen* voor $N0_2$ (stikstof) en PM_{10} (fijn stof) langs de J.F. Kennedylaan, de Varsseveldseweg en de Terborgseweg.

Milieu
Het zoveel mogelijk ontzien van de overige *milieuwaarden* zoals natuur, landschap, cultuurhistorie, bodem, water, archeologie, externe veiligheid en ruimtelijke ordening. Ruimtebeslag, extra doorsnijding, hinder en verdroging moeten waar mogelijk worden voorkomen, dan wel gemitigeerd of gecompenseerd.

2.1.2 TOELICHTING OP DE GEKOZEN CRITERIA VOOR VERKEER

Over de concretisering van de doelstellingen heeft de Commissie m.e.r. vragen gesteld (zie paragraaf 1.2). Hieronder is per doelstelling een nadere onderbouwing gegeven van de keuzes die bij het opstellen van het MER zijn gemaakt.

Doelstelling 1

- Doelstelling 1: het ontlasten van de route via de Terborgseweg, J.F. Kennedylaan en de Varsseveldseweg om de **leefbaarheid**, de **verkeersveiligheid** en de **bereikbaarheid** in dit deel van de gemeente te verbeteren (station en oostkant centrum).

- Concretisering doelstelling: streven naar een maximale afname van het aantal motorvoertuigen tot minder dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal op de J.F. Kennedylaan en de Varsseveldseweg in verband met de verkeersveiligheid, de oversteekbaarheid en de geluidsbelasting.

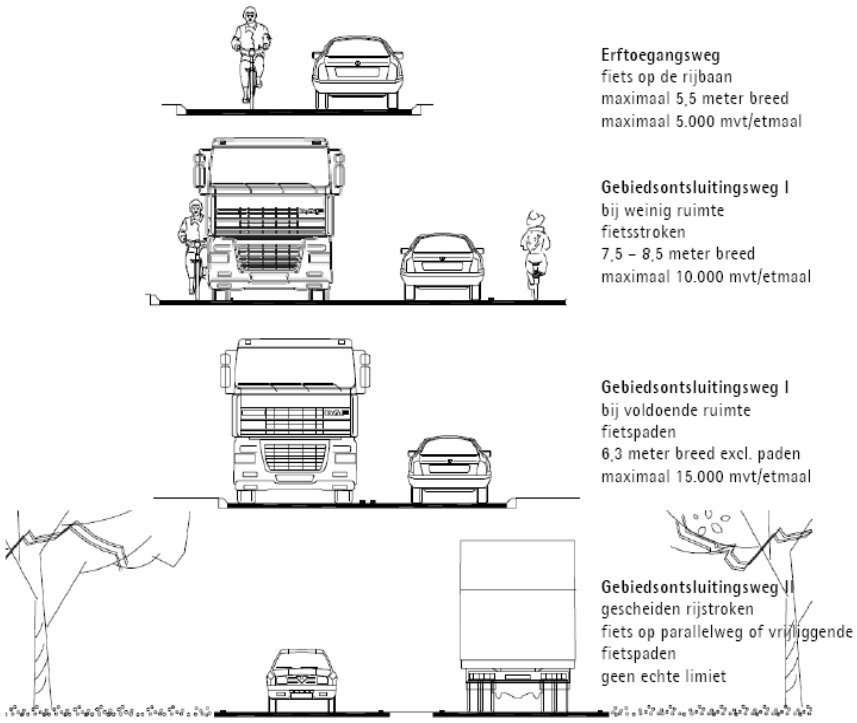
VERKEERSVEILIGHEID

Afname motorvoertuigen tot < 10.000 motorvoertuigen per etmaal in verband met de verkeersveiligheid van de route (Duurzaam Veilig)

Het 'Duurzaam Veilig'- beleid legt een relatie tussen de verkeersintensiteit op een weg en het profiel van die weg, afhankelijk van de ligging binnen of buiten de bebouwde kom. De gedachte hierachter is dat de inrichting van een weg het gewenste weggedrag uitstraalt waardoor een veiligere verkeerssituatie ontstaat voor verkeersdeelnemers. Onderstaande profielen geven een beeld van de te onderscheiden wegcategorieën binnen de bebouwde kom, conform de landelijke richtlijnen voor een duurzaam veilige weginrichting (bron: Handboek Wegontwerp, CROW publicatie 164, 2002).

Figuur 2.1

Duurzaam veilige wegtypen binnen de bebouwde kom



In juli 2009 heeft de gemeente Doetinchem het "wegcategoriseringsplan Doetinchem" vastgesteld waarin de categorisering is weergegeven voor alle wegen in de gemeente. Hierbij is aangesloten op bovengenoemde landelijke richtlijnen. De Varsseveldseweg en de J.F. Kennedylaan zijn hierin benoemd als gebiedsontsluitingswegen I (met een maximale intensiteit: 10.000 motorvoertuigen per etmaal). Een intensiteit van minder dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal komt de verkeersveiligheid van de wegen ten goede, onder andere voor het fietsverkeer. Bij lage intensiteiten kan volstaan worden met fietsstroken langs de weg, maar bij hoge intensiteiten zijn vrijliggende fietspaden wenselijk. Op de J.F. Kennedylaan liggen nu fietsstroken. Op basis van de toekomstige intensiteiten (zie tabel 2.1) zijn op dit wegvak echter vrijliggende fietspaden noodzakelijk, maar hier is in het profiel geen ruimte voor beschikbaar.

De etmaalintensiteit op beide wegvakken in 2020 in de diverse alternatieven is als volgt:

Tabel 2.1

Etmaalintensiteiten in 2020 op de J.F. Kennedylaan en op de Varsseveldseweg

Etmaalintensiteiten 2020 [motorvoertuigen per etmaal]					
Wegvak	**Ref**	**0+**	**Alt 1**	**Alt 2**	**Alt 3**
J.F. Kennedylaan	18000	18400	7000	7000	7000
Varsseveldseweg	21700	20600	11500	8000	8000

In de referentiesituatie en het nulplusalternatief bedraagt de intensiteit op de beide wegen circa 18.000 tot 21.700 motorvoertuigen per etmaal. In de alternatieven 1, 2 en 3 zal de intensiteit afnemen naar circa 7.000 tot 8.000 motorvoertuigen per etmaal door de aanleg van de Oostelijke Randweg. Dit is meer dan een halvering van de intensiteit. De afname van de intensiteit is wenselijk vanuit verkeersveiligheidsoogpunt. Dit is niet mogelijk in het nulplusalternatief. De intensiteit is in dit alternatief zodanig hoog dat de weg overeenkomt met een gebiedsontsluitingsweg II.

OVERSTEEKBAARHEID

Afname motorvoertuigen tot < 10.000 motorvoertuigen per etmaal in verband met de oversteekbaarheid van de route

Langs de J.F. Kennedylaan en de Varsseveldseweg zijn diverse woningen en voorzieningen (o.a. scholen en bedrijven) gelegen waardoor veel oversteekbewegingen plaatsvinden. Op een aantal plaatsen liggen oversteekvoorzieningen en bij de kruispunten, die zijn voorzien van verkeerslichten, is het ook mogelijk om over te steken. Genoemde wegen worden door de hoge verkeersintensiteiten als barrière ervaren. Dit knelpunt zal in de toekomst toenemen. Een halvering van de intensiteit naar 7.000 tot 8.000 motorvoertuigen per etmaal in de alternatieven 1, 2 en 3 is gunstig voor de oversteekbaarheid van het langzame verkeer (fietsers en voetgangers), waardoor de wegen minder als barrière worden ervaren door de omliggende woningen en wijken.

BEREIKBAARHEID

Afname motorvoertuigen tot < 10.000 motorvoertuigen per etmaal in verband met de afname van de geluidsbelasting van de route

Een afname van de intensiteit op de bestaande route zorgt ook voor een afname van de geluidsbelasting. Langs de J.F. Kennedylaan en de Varsseveldseweg liggen woningen met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (geluidsoverlast), waardoor het nodig is geweest om geluidwerende maatregelen aan de woningen te treffen. Met name rondom de woningen (bijvoorbeeld 's zomers in de tuin) wordt de geluidbelasting als hoog en hinderlijk ervaren.

Bij lagere verkeersintensiteiten, is (indien andere parameters zoals rijsnelheid, wegdekverharding, verkeerssamenstelling etc. gelijk blijven) in de alternatieven 1,2 en 3 de volgende afname van de geluidsbelasting te verwachten[2]:

- J.F. Kennedylaan: hier is een afname te verwachten van circa 4,1 dB.
- Varsseveldseweg: hier is een afname te verwachten van circa 4,3 dB.

[2] Deze afname is bepaald door de aantallen logaritmisch op elkaar te delen.

Daarnaast zorgt de afname van verkeersintensiteiten voor een verbetering van de luchtkwaliteit in de bebouwde omgeving.

De positieve effecten op geluid en lucht treden niet op in het nulplusalternatief, waarbij geen sprake is van een afname van de verkeersintensiteiten.

Doelstelling 2

- Doelstelling 2: het verbeteren van de **verkeersafwikkeling** voor (doorgaand) verkeer tussen Zelhem en de A18.
- Concretisering doelstelling: afname in reistijd van < 10 minuten tussen Zelhem en de A18 of beter gezegd de nieuwe route dient 15 tot 20% sneller te zijn dan de bestaande route om al het doorgaande verkeer van de bestaande route af te halen.

Afname reistijd < 10 minuten

Met deze doelstelling is bedoeld dat de route voor het (doorgaande) verkeer tussen Zelhem en de aansluiting op de A18 sneller moet zijn dan de bestaande route zodat het doorgaande verkeer eerder een keuze zal maken voor de nieuwe route 'buitenom' dan de bestaande route via de kern. Dit is immers een belangrijke doelstelling van het project.
Bij het berekenen van de reistijdwinst op de bestaande en de nieuwe route is gebruik gemaakt van het actuele verkeersmodel, rekening houdend met de intensiteiten op beide routes, de lengte van de routes en de snelheid op beide routes. 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). Dit percentage is gebaseerd op ervaringscijfers.

In de onderstaande tabel zijn de resultaten van de reistijdberekening weergegeven.
De alternatieven 1, 2 en 3 zorgen voor deze gewenste verbetering van 15 tot 20%. Het nulplusalternatief voldoet hier niet aan. De tunnel zorgt wel voor een kleine verbetering van de reistijd maar trekt tevens meer verkeer waardoor dit alternatief per saldo vrijwel geen verbetering van de reistijd laat zien.

Tabel 2.2

Reistijd doorgaand verkeer van Zelhem naar A18 en andersom in alle alternatieven

Reistijd (in minuten)*					
Traject	Ref	O+	Alt 1	Alt 2	Alt 3
Van Zelhem naar A18	9,0	9,0	7,2	7,2	7,8
Van A18 naar Zelhem	10,2	10,0	8,4	8,4	8,4

** Er is in de berekeningen geen rekening gehouden met de wachttijden bij kruispunten en bij de spoorwegovergang. Indien wel rekening wordt gehouden met het ongelijkvloers worden van de spoorwegovergang zal het verschil tussen de referentiesituatie en de alternatieven iets groter zijn.*

Conclusie doelstellingen op basis van tabel 2.1 en tabel 2.2

Uit de bovenstaande analyse blijkt dat het referentiealternatief en het nulplusalternatief niet aan de doelstellingen voldoen, zoals ze in het MER zijn geconcretiseerd. Het nulplusalternatief zorgt zelfs voor een kleine toename van de intensiteit op de bestaande route. De alternatieven 1, 2 en 3 voldoen wel aan de genoemde doelstellingen. In de volgende paragrafen worden de alternatieven verder onderzocht om deze conclusie nader te kunnen onderbouwen aan de hand van extra criteria.

2.1.3 HERIJKING CRITERIA NAAR AANLEIDING VAN VRAGEN VAN DE COMMISSIE M.E.R.

Naar aanleiding van vragen van de Commissie m.e.r. (zie paragraaf 1.2) zijn de criteria om de doelstelling te concretiseren, als volgt herijkt/aangevuld:

Bereikbaarheid station en oostkant centrum

- Spits- en etmaalintensiteiten bestaande route op basis van verkeersmodel.
- I/C verhoudingen wegvakken bestaande route op basis van verkeersmodel.
- I/C verhoudingen kruispunten bestaande route op basis van verkeersmodel.
- Voertuigverliesuren op het traject A18 – centrum (via de Terborgseweg) op basis van verkeersmodel.
- Voertuigverliesuren op het traject woonwijk(en) – station (via de J.F. Kennedylaan) op basis van verkeersmodel.

Om de effecten van de alternatieven op de bereikbaarheid van het station en de oostkant van het centrum beter te onderbouwen, zijn extra berekeningen uitgevoerd naar de I/C-verhoudingen van de twee kruispunten op de bestaande route en naar voertuigverliesuren op een traject richting het centrum en op een traject richting het station. De berekeningen van de voertuigverliesuren inclusief een plaatje van de beide routes zijn weergegeven in bijlage 5 en 6 van dit rapport.

Verkeersveiligheid

- Risicocijfers en aantal ongevallen *(voor nadere informatie wordt naar het MER verwezen, de Commissie m.e.r. heeft over dit onderwerp geen nadere vragen gesteld).*

Afwikkeling doorgaand verkeer

- % doorgaand verkeer op de bestaande route.
- Reistijden doorgaand verkeer.
- Voertuigverliesuren op het traject A18 – Zelhem.

Om de effecten van de alternatieven op de afwikkeling van het doorgaande verkeer beter te onderbouwen, zijn extra berekeningen uitgevoerd naar de voertuigverliesuren op het traject tussen de aansluiting op de A18 en Zelhem e.v..

Geluid

- Berekening geluidsbelaste woningen langs de bestaande route.
- Aantal saneringswoningen langs bestaande route waar zonder het treffen van maatregelen geen aanvullende gevelmaatregelen getroffen hoeven te worden.

Om de effecten van de alternatieven op het geluid te onderbouwen, is de bestaande informatie uit het rapport ‘onderzoek extra alternatieven’ gebruikt.

Lucht

- Berekening luchtkwaliteitsnormen voor stikstof en fijnstof langs de bestaande route *(voor nadere informatie wordt naar het MER verwezen, de Commissie m.e.r. heeft over dit onderwerp geen nadere vragen gesteld).*

Milieu: oversteekbaarheid/barrièrewerking

- Kwalitatieve analyse van de oversteekbaarheid (barrièrewerking) op basis van intensiteiten.

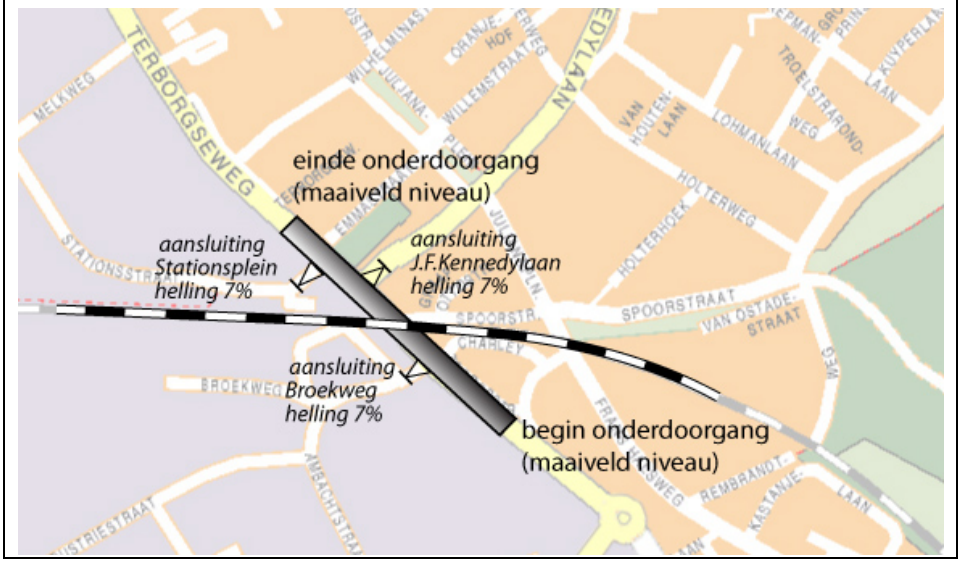
2.2 TOETS AAN DE DOELEN

In deze paragraaf worden de alternatieven 1, 2 en 3 en het nulplusalternatief getoetst aan de criteria uit paragraaf 2.1.3. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de situatie op/langs de bestaande route (conform nulplusalternatief) en de situatie op/langs de Oostelijke Randweg (conform alternatief 1, 2 en 3). Dit is gedaan om te kunnen toetsen of het nulplusalternatief en de drie alternatieven voldoende probleemoplossend zijn (op/langs de bestaande route) en anderzijds niet tot te veel nieuwe problemen leidt (op/langs de Oostelijke Randweg). Dit geldt vooral voor de criteria geluid en oversteekbaarheid. Hoewel langs de bestaande route een verbetering optreedt, dient bekeken te worden of er geen verslechtering optreedt langs de nieuwe route. Aan het eind van deze paragraaf wordt een overall analyse gegeven van de criteria, waarbij de alternatieven, nulplus en alternatief 1, 2 en 3, worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

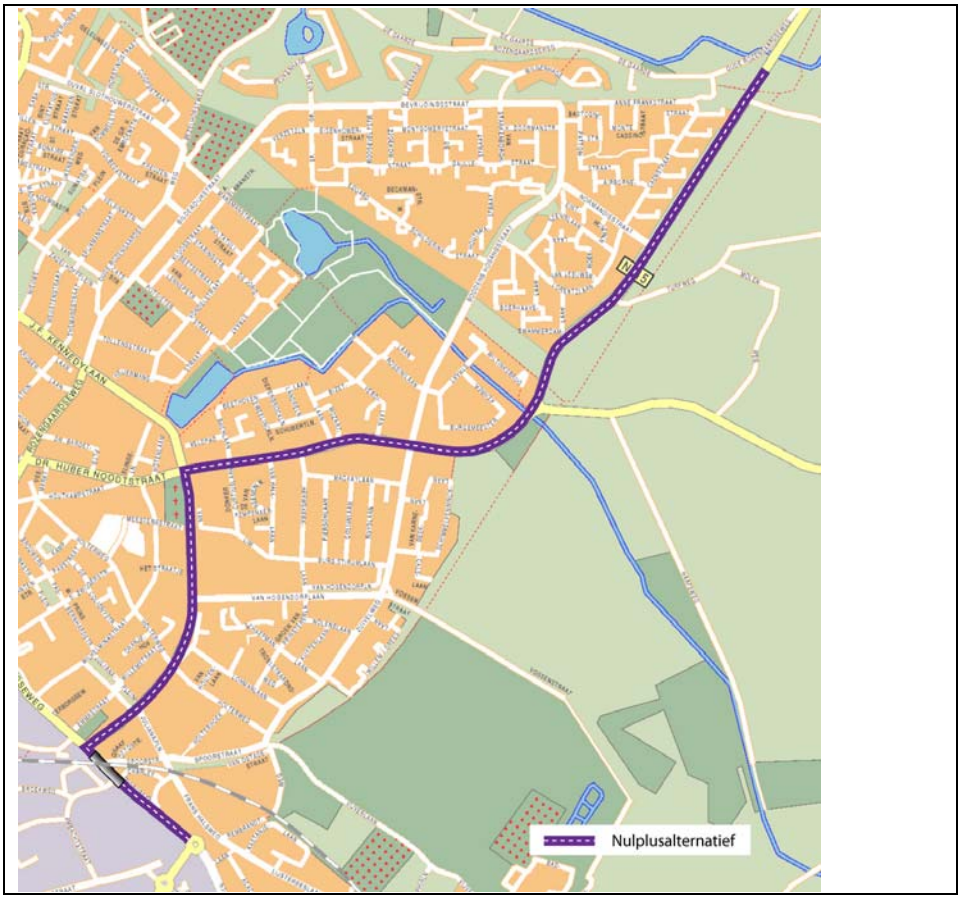
Aangezien het nulplusalternatief in het MER niet was meegenomen, zijn er in deze notitie extra berekeningen uitgevoerd voor dit alternatief om vervolgens dit alternatief te kunnen vergelijken met de andere alternatieven. In onderstaand kader wordt het nulplusalternatief beschreven.

Nulplusalternatief – ongelijkvloerse spoorkruising

Het nulplusalternatief bestaat uit een ongelijkvloerse spoorkruising (de Terborgseweg gaat onder het spoor door) waarbij de breedte van de profielen van de J.F. Kennedylaan en de Varsseveldseweg gehandhaafd blijft. Alleen het kruispunt van de Terborgseweg met de J.F. Kennedylaan wordt zodanig aangepast dat het verkeer op een snelle manier kan worden afgewikkeld in de tunnel. Het verkeer heeft geen hinder meer van de spoorwegovergang. Daarbij komt dat het langzame verkeer 'bovenlangs' op een veilige manier kan oversteken in de richting van het station. Dit verkeer heeft geen last meer van gemotoriseerd verkeer dat via de tunnel rijdt. Dit alternatief wordt aantrekkelijker voor de doorstroming van het doorgaande verkeer en voor de bereikbaarheid van het station. Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising onder het spoor door heeft echter een groot (negatief) effect op de drie geregelde kruispunten en daarmee op de verkeerssituatie van het alternatief. Hieronder is de ligging van de tunnel weergegeven.



De drie omliggende kruispunten J.F. Kennedylaan met de Terborgseweg, het kruispunt Stationsplein met de Terborgseweg en het kruispunt Broekweg met de Terborgseweg komen verdiept in de tunnel te liggen. Dit geldt ook voor de fietspaden. Het (doorgaand) verkeer heeft geen last meer van het spoor maar moet in de tunnel rekening houden met omliggende kruispunten. Het is wenselijk om het kruispunt met de Broekweg af te sluiten aangezien het zicht op dit kruispunt vanwege de helling slecht is. Het plaatsen van verkeerslichten zal de situatie hier niet verbeteren. Het afsluiten van de Broekweg is echter niet mogelijk vanwege de ontsluiting van het busplein. Om te voorkomen dat het kruispunt met de J.F. Kennedylaan ook in een helling komt te liggen, dient de tunnel iets verder te worden doorgetrokken, zodat dit kruispunt niet in een helling komt te liggen. Dit vergroot het zicht op het kruispunt. Het kruispunt met het Stationsplein kan niet worden afgesloten in verband met de bereikbaarheid van het station. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is het wenselijk om ook dit kruispunt niet in een helling te realiseren in verband met het zicht. Dit betekent dat de tunnel een langere lengte dient te krijgen zodat de beide kruispunten op hetzelfde niveau in de tunnel komen te liggen. De woningen op de hoek Terborgseweg en J.F. Kennedylaan moeten op een andere manier ontsloten worden aangezien het niet mogelijk is een ontsluiting aan de J.F. Kennedylaan te handhaven (bijvoorbeeld via achterkant). Door het realiseren van een tunnel zal de route sneller worden daardoor zal het verkeer op de J.F. Kennedylaan iets toenemen (zie ook tabel 2.1). Dit past niet in het beeld om de functie van de weg af te waarderen tot een gebiedsontsluitingsweg (conform het wegcategoriseringsplan Doetinchem, 2009). Het realiseren van een tunnel zorgt voor meer verkeer op de route waardoor de gesignaleerde knelpunten alleen maar groter worden. Dit kan niet worden opgelost omdat er te weinig ruimte aanwezig is. Tot slot zijn de kosten van dit alternatief berekend. De investeringskosten bedragen 30 tot 40 miljoen euro en zijn hoger dan de geraamde investeringskosten van alternatief 2 (circa 24 miljoen euro).



2.2.1 BEREIKBAARHEID STATION EN OOSTKANT CENTRUM

Het station is gelegen aan het Stationsplein dat vanaf de oostkant alleen wordt ontsloten via de Terborgseweg. Het verkeer dat vanaf de Terborgseweg of de J.F. Kennedylaan rijdt, ondervindt de nodige overlast door verkeerslichten op het kruispunt Terborgseweg en J.F. Kennedylaan en door de spoorwegovergang. Dit zorgt voor een terugslag op het omliggende wegennet. Dit wordt zowel door het gemotoriseerde verkeer als door het langzame verkeer als probleem ervaren. De spoorwegovergang sluit 4x per uur maar door de nabijheid van het station duurt het vrij lang voordat de spoorweg weer open is (circa 1,5 tot 2 minuten). De I/C-verhouding van het kruispunt van de Terborgseweg met J.F. Kennedylaan bedraagt in 2020 (autonome situatie) 0,86. Het is wenselijk om de capaciteit van dit kruispunt te verhogen (extra rijstroken) maar daar is in het profiel geen ruimte voor, enerzijds door de bebouwing aan de J.F. Kennedylaan en anderzijds doordat het niet mogelijk is en niet is toegestaan door ProRail om (uit oogpunt van de verkeersveiligheid) een extra rijstrook te realiseren op de spoorwegovergang. De enige manier om de verkeerssituatie ter hoogte van dit kruispunt te verbeteren (en daarmee de bereikbaarheid van het station), is het verminderen van de intensiteiten op dit kruispunt of het realiseren van een onderdoorgang. In bijlage 5 en 6 van dit rapport zijn routes weergegeven die van belang zijn te onderzoeken, om de bereikbaarheid van het station en het centrum voor het in- en extern verkeer te achterhalen.

Spits- en etmaalintensiteit

In onderstaande tabellen zijn de spits- en etmaalintensiteit in 2020 op de bestaande route in alle alternatieven weergegeven. De alternatieven 1, 2 en 3 zorgen voor een forse afname van de intensiteiten op de bestaande route ten opzichte van de referentie. Alternatief 1 is minder gunstig dan de alternatieven 2 en 3 aangezien de intensiteit op de Varsseveldseweg hoger is dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. De nieuwe route trekt te weinig verkeer van dit wegvak. Het nulplusalternatief zorgt ten opzichte van de referentie voor een toename van de intensiteit (vooral op de Terborgseweg als gevolg van de tunnel) en voor een afname van de intensiteit op de Varsseveldseweg. De intensiteiten zijn echter een stuk hoger op de bestaande route dan in de alternatieven 1, 2 en 3. Een verhoging van de intensiteiten is niet wenselijk aangezien de bestaande knelpunten op het gebied van de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid dan alleen maar groter worden.

Tabel 2.3

Spitsintensiteiten 2020 op de bestaande route in alle alternatieven

Spitsintensiteiten 2020 [motorvoertuigen per 2 uur/avondspits]					
Wegvak	**Ref**	**O+**	**Alt 1**	**Alt 2**	**Alt 3**
Varsseveldseweg	3950	3750	2100	1900	1850
J.F. Kennedylaan	3300	3350	1250	1250	1250
Terborgseweg (JFK – Ondernemingsweg)	3300	3500	2300	2700	2700

Tabel 2.4

Etmaalintensiteiten 2020 op de bestaande route in alle alternatieven

Etmaalintensiteiten 2020 [motorvoertuigen per etmaal]					
Wegvak	**Ref**	**0+**	**Alt 1**	**Alt 2**	**Alt 3**
Varsseveldseweg	21700	20600	11500	8000	8000
J.F. Kennedylaan	18000	18400	7000	7000	7000
Terborgseweg (JFK – Ondernemingsweg)	18000	19200	12600	14000	14000

I/C-verhoudingen wegvakken

In onderstaande tabel zijn de I/C verhoudingen van de wegvakken op de bestaande route in 2020 aangegeven voor alle alternatieven.

Tabel 2.5

I/C-verhoudingen wegvakken 2020 op de bestaande route in alle alternatieven

I/C verhoudingen wegvakken 2020 [avondspits]					
Wegvak	**Ref**	**0+**	**Alt 1**	**Alt 2**	**Alt 3**
Varsseveldseweg	0,58 **0,86**	0,58 **0,86**	0,20 0,42	0,18 0,37	0,17 0,35
J.F. Kennedylaan	0,52 0,75	0,54 0,80	0,23 0,30	0,22 0,30	0,23 0,31
Terborgseweg (JFK – Ondernemingsweg)	0,54 0,54	0,60 0,56	0,32 0,45	0,35 0,48	0,36 0,50
Terborgseweg (ter hoogte van spoorwegovergang)	**1,17** **0,97**	**0,99** 0,79	0,32 0,45	0,35 0,48	0,36 0,50

Uit de tabel blijkt dat op de Varsseveldseweg en op de Terborgseweg (ter hoogte van het spoor) in de referentie sprake is van een I/C-verhouding > 0,85. De doorstroming van het

verkeer levert op deze wegen in 2020 een knelpunt op. In het nulplusalternatief wordt de situatie op de Terborgseweg (ter hoogte van het spoor) iets gunstiger door de realisatie van de tunnel. Op de overige wegen treedt een kleine verslechtering op. Dit alternatief is minder gunstig dan de referentie. In de alternatieven 1, 2 en 3 wordt de I/C-verhouding op de bestaande wegen een stuk gunstiger. De I/C-verhouding is op alle wegen kleiner of gelijk aan 0,50.

I/C-verhoudingen kruispunten

In onderstaande tabel zijn de I/C verhoudingen op de kruispunten op de bestaande route (= kruispunt J.F. Kennedylaan met de Terborgseweg en kruispunt J.F. Kennedylaan met de Varsseveldseweg) in 2020 weergegeven in zowel het nulplusalternatief als de referentie. In de alternatieven 1, 2 en 3 verbetert de I/C-verhouding.

Tabel 2.6

I/C-verhoudingen kruispunten 2020 op de bestaande route in het referentiealternatief en het nulplusalternatief

I/C verhoudingen kruispunten 2020 [avondspits]		
Kruispunt	**Ref**	**0+**
Terborgseweg – J.F. Kennedylaan	0,86	0,86
J.F. Kennedylaan – Varsseveldseweg	0,91	0,91

Uit de tabel blijkt dat de I/C-verhouding van de kruispunten in de beide alternatieven geen verschil laten zien. Dit komt doordat in het nulplusalternatief wel meer capaciteit is door de realisatie van een tunnel. Echter, dit trekt ook weer verkeer aan waardoor er per saldo in dit alternatief geen verbetering op de bestaande route ontstaat. In de huidige situatie wordt het grootste doorstromingsprobleem veroorzaakt door de spoorwegovergang in combinatie met de omliggende kruispunten (kruispunt Terborgseweg – Broekweg en Terborgseweg – J.F. Kennedylaan). Hoewel de verkeerssituatie door een tunnel zal verbeteren, zorgt de toename van het verkeer op de genoemde kruispunten nog steeds voor problemen. Er is in de tunnel namelijk onvoldoende ruimte om deze kruispunten te voorzien van meer capaciteit.

De I/C-verhouding is in het nulplusalternatief en de referentie op beide kruispunten hoger dan 0,85. Op beide kruispunten is in deze beide alternatieven sprake van problemen in de doorstroming. In de alternatieven 1, 2 en 3 zal de situatie op de bestaande route verbeteren en daarmee ook de I/C-verhouding van de kruispunten.

Voertuigverliesuren traject A18 – centrum (via de Terborgseweg)

In onderstaande tabel is de berekening opgenomen van de voertuigverliesuren in alle alternatieven. Hierbij is uitgegaan van het traject tussen de aansluiting op de A18 en het centrum (via de Terborgseweg). In bijlage 6 zijn de uitgebreide berekeningen van de alternatieven weergegeven inclusief de route.

[3] Voertuigverliesuren: het totale aantal uren reistijdverlies (in vergelijking met ongestoorde afwikkeling) als gevolg van een beperking van de capaciteit.

Tabel 2.7

Voertuigverliesuren traject A18 – centrum (via Terborgseweg) in alle alternatieven

		2020 Autonoom		2020 0+		2020 Alternatief 1		2020 Alternatief 2		2020 Alternatief 3	
		Noord-Zuid	Zuid-Noord	Noord-Zuid	Zuid-Noord	Noord-Zuid	Zuid-Noord	Noord-Zuid	Zuid-Noord	Noord-Zuid	Zuid-Noord
Lengte	kilometer	2,65	3,03	2,65	3,03	2,65	3,03	2,65	3,03	2,65	3,03
Reistijd Free Flow	minuut	2,79	3,07	2,79	3,07	2,79	3,07	2,79	3,07	2,79	3,07
Reistijd Avondspits	minuut	3,21	3,70	3,12	3,52	3,12	3,37	3,20	3,44	3,18	3,42
Reistijdverlies AS	minuut	0,42	0,64	0,32	0,46	0,32	0,30	0,40	0,37	0,39	0,35
Intensiteit PA	voertuigen	182	114	227	170	238	184	252	213	253	208
Intensiteit VA	voertuigen	10	11	10	11	10	11	10	11	10	11
Verliesuren PA	uur	1,27	1,21	1,22	1,30	1,28	0,93	1,70	1,33	1,64	1,23
Verliesuren VA	uur	0,07	0,12	0,05	0,09	0,05	0,06	0,07	0,07	0,06	0,07
Voertuigverliesuren met "Rule of Half" (nieuw verkeer telt voor helft mee in berekening)											
Verliesuren PA	uur	1,27	1,21	1,09	1,09	1,13	0,75	1,46	1,02	1,41	0,95
Verliesuren VA	uur	0,07	0,12	0,05	0,09	0,05	0,06	0,07	0,07	0,06	0,07

Opmerking: de intensiteit voor personenauto's (PA) en vrachtauto's (VA) bestaat uit de hoeveelheid verkeer die is gemeten ter hoogte van de aansluiting op de A18 en ter hoogte van het centrum. Het betreft dus voornamelijk het externe verkeer. In de berekening is de Rule of Half toegepast waarbij nieuw aangetrokken verkeer over de relatie voor de helft meetelt. In de tabel is deze rekensom doorgevoerd.

Uit deze berekening blijkt dat:

- De verliesuren op het traject Noord-Zuid (v.v.) in de alternatieven 1, 2 en 3 niet veel verschillen met de referentie en het nulplusalternatief. De alternatieven 1, 2 en 3 zijn iets minder gunstig ten opzichte van het nulplusalternatief maar zijn wel iets gunstiger ten opzichte van de referentie. Dit komt doordat de intensiteit in de alternatieven 1, 2 en 3, vooral op het zuidelijk deel van de route (o.a. Ondernemingsweg, Bedrijvenweg), toeneemt ten opzichte van de referentie en het nulplusalternatief. Dit heeft negatieve gevolgen voor de verliesuren.
- De aantrekkende werking van de nieuwe route gunstig is voor de bestaande route. Op het bovengenoemde traject is dit effect minimaal omdat de intensiteit op het noordelijk deel van de Terborgseweg richting het centrum afneemt maar de intensiteit op het zuidelijk deel van de Terborgseweg toeneemt. Dit verklaart waarom het verschil in verliesuren tussen de alternatieven 1, 2 en 3 niet groot is.

Voertuigverliesuren traject woonwijk(en) - station (via de J.F. Kennedylaan en de Varsseveldseweg)

In onderstaande tabel is de berekening opgenomen van de voertuigverliesuren in alle alternatieven. Hierbij is uitgegaan van het traject tussen de woonwijken langs de J.F. Kennedylaan en de Varsseveldseweg en het station (via de J.F. Kennedylaan en de Varsseveldseweg). In bijlage 5 zijn de uitgebreide berekeningen van de alternatieven weergegeven inclusief de route.

Tabel 2.8

Voertuigverliesuren traject woonwijken – station (via J.F. Kennedylaan en Varsseveldseweg) in alle alternatieven

		2020 Autonoom		2020 0+		2020 Alternatief 1		2020 Alternatief 2		2020 Alternatief 3	
		Noord-Zuid	Zuid-Noord	Noord-Zuid	Zuid-Noord	Noord-Zuid	Zuid-Noord	Noord-Zuid	Zuid-Noord	Noord-Zuid	Zuid-Noord
Lengte	kilometer	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65
Reistijd Free Flow	minuut	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98
Reistijd Avondspits	minuut	2,11	2,48	2,12	2,53	1,99	2,02	1,99	2,00	1,99	2,00
Reistijdverlies AS	minuut	0,13	0,49	0,13	0,54	0,00	0,04	0,00	0,02	0,00	0,02
Intensiteit PA	voertuigen	540	827	558	860	3	63	2	28	2	27
Intensiteit VA	voertuigen	123	120	123	120	0	0	0	0	0	0
Verliesuren PA	uur	1,14	6,81	1,23	7,79	0,00	0,04	0,00	0,01	0,00	0,01
Verliesuren VA	uur	0,26	0,99	0,27	1,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Voertuigverliesuren met "Rule of Half" (nieuw verkeer telt voor helft mee in berekening)											
Verliesuren PA	uur	1,14	6,81	1,21	7,64	0,00	0,04	0,00	0,01	0,00	0,01
Verliesuren VA	uur	0,26	0,99	0,27	1,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Opmerking: de intensiteit voor personenauto's (PA) en vrachtauto's (VA) bestaat uit de hoeveelheid verkeer die is gemeten ter hoogte van de woonwijken en ter hoogte van het station. Het betreft dus voornamelijk intern verkeer. In de berekening is de Rule of Half toegepast waarbij nieuw aangetrokken verkeer over de relatie voor de helft meetelt. In de tabel is deze rekensom doorgevoerd.

Uit deze berekening blijkt dat:

- De verliesuren op het traject in de alternatieven 1, 2 en 3 substantieel kleiner zijn dan de referentie en het nulplusalternatief. Dit komt doordat de intensiteit in de alternatieven 1, 2 en 3 op deze wegvakken sterk afneemt.
- De aantrekkende werking van de nieuwe route is gunstig voor de bestaande route. Op het bovengenoemde traject is dit effect duidelijk zichtbaar. De intensiteit op de bestaande route neemt sterk af. Dit verklaart waarom de verschillen in verliesuren tussen de diverse alternatieven groot is.

2.2.2 AFWIKKELING DOORGAAND VERKEER

Percentage doorgaand verkeer op de bestaande route

In onderstaande tabel is het doorgaande verkeer weergegeven op de bestaande route. Het doorgaande verkeer is verkeer dat een herkomst en een bestemming buiten Doetinchem heeft maar via het wegennet van Doetinchem rijdt. Dit is bijvoorbeeld verkeer van Zelhem naar Arnhem. Het verkeer op de bestaande route bestaat voor een groot deel uit doorgaand verkeer. Op de J.F. Kennedylaan rijdt in 2020 35% doorgaand verkeer. De Oostelijke Randweg trekt al het doorgaande verkeer van de bestaande route via de Varsseveldseweg, de J.F. Kennedylaan en de Terborgseweg. Daarnaast trekt de Oostelijke Randweg iets verkeer aan van andere routes in de omgeving. Het gaat hierbij onder meer om de route via de N330 (Hummeloseweg. Zelhemseweg) en N330 (Halseweg, Varsseveldseweg). De alternatieven 1, 2 en 3 zijn niet onderscheidend voor wat betreft het soort verkeer. In de alternatieven 1, 2 en 3 is sprake van circa 56% doorgaand verkeer, waarbij er geen doorgaand verkeer meer is op de bestaande route.

Tabel 2.9

% doorgaand verkeer in 2020 op de bestaande en de nieuwe route in alle alternatieven

Doorgaand verkeer (%)					
Wegvak	Ref	O+	Alt 1	Alt 2	Alt 3
Varsseveldseweg	37%	37%	0%	0%	0%
J.F. Kennedylaan	35%	35%	0%	0%	0%
Terborgseweg (JFK – Ondernemingsweg)	44%	44%	0%	0%	0%
Oostelijke Randweg	-	-	57%	56%	55%

Reistijden doorgaand verkeer

In onderstaande tabel zijn de resultaten van de reistijdberekening weergegeven. Om de nieuwe route, de Oostelijke Randweg, voor het doorgaande verkeer aantrekkelijker te laten zijn, moet de nieuwe route 15 tot 20% sneller zijn dan de bestaande route. Dit betekent een verbetering van circa 2 minuten ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is gebaseerd op ervaringscijfers. De alternatieven 1, 2 en 3 zorgen voor de gewenste verbetering, waarbij het percentage doorgaand verkeer dan 0% is op de bestaande route. Het nulplusalternatief voldoet hier niet aan.

Tabel 2.10

Reistijd doorgaand verkeer van Zelhem naar A18 en andersom in alle alternatieven

Reistijd (in minuten)					
Traject	Ref	O+	Alt 1	Alt 2	Alt 3
Van Zelhem naar A18	9,0	9,0	7,2	7,2	7,8
Van A18 naar Zelhem	10,2	10,0	8,4	8,4	8,4

Voertuigverliesuren op het traject A18 – Zelhem

In onderstaande tabel is de berekening opgenomen van de voertuigverliesuren in alle alternatieven. Hierbij is uitgegaan van het traject tussen de aansluiting op de A18 en Zelhem e.v.. In bijlage 4 zijn de uitgebreide berekeningen van de alternatieven weergegeven inclusief de route.

Tabel 2.11

Voertuigverliesuren traject A18 – Zelhem in alle alternatieven

		2020 Autonoom		2020 0+		2020 Alternatief 1		2020 Alternatief 2		2020 Alternatief 3	
		Noord-Zuid	Zuid-Noord	Noord-Zuid	Zuid-Noord	Noord-Zuid	Zuid-Noord	Noord-Zuid	Zuid-Noord	Noord-Zuid	Zuid-Noord
Lengte	**kilometer**	8,77	9,03	8,77	9,03	7,96	8,22	7,95	8,21	7,94	7,97
Reistijd Free Flow	**minuut**	7,90	8,12	7,90	8,12	6,46	6,68	6,26	6,48	6,33	6,37
Reistijd Avondspits	**minuut**	8,50	9,44	8,41	9,31	6,77	7,27	6,60	7,12	6,62	6,96
Reistijdverlies AS	**minuut**	0,60	1,32	0,51	1,20	0,30	0,59	0,34	0,64	0,29	0,59
Intensiteit PA	**voertuigen**	118	88	119	89	359	154	357	162	307	153
Intensiteit VA	**voertuigen**	50	30	50	30	63	35	64	41	64	41
Verliesuren PA	**uur**	1,19	1,93	1,00	1,77	1,81	1,53	2,04	1,73	1,50	1,50
Verliesuren VA	**uur**	0,50	0,67	0,42	0,61	0,32	0,35	0,37	0,44	0,31	0,41
Voertuigverliesuren met "Rule of Half" (nieuw verkeer telt voor helft mee in berekening)											
Verliesuren PA	**uur**	1,19	1,93	1,00	1,76	1,20	1,20	1,36	1,34	1,04	1,18
Verliesuren VA	**uur**	0,50	0,67	0,42	0,61	0,28	0,32	0,33	0,38	0,28	0,35

Opmerking: de intensiteit voor personenauto's (PA) en vrachtauto's (VA) bestaat uit de hoeveelheid verkeer die is gemeten ter hoogte van de komgrens aan de Doetinchemseweg en ter hoogte van de aansluiting op de A18. Het betreft voornamelijk het doorgaande verkeer. In de berekening is de Rule of Half toegepast waarbij nieuw aangetrokken verkeer over de relatie voor de helft meetelt. In de tabel is deze rekensom doorgevoerd.

Uit deze berekening blijkt dat:

- De verliesuren op het traject Noord-Zuid (v.v.) in de alternatieven 1, 2 en 3 half zo groot zijn als in de referentie. Dit komt doordat de intensiteit 2 tot 3 maal zo groot is op de nieuwe route. De intensiteiten op alternatief 2 liggen zelfs nog iets hoger dan in de alternatieven 1 en 3.
- De aantrekkende werking van de nieuwe route (toename van de intensiteiten) aantrekkelijk is voor de bestaande route. Op de bestaande route neemt de intensiteit sterk af met als gevolg dat daarmee ook de voertuigverliesuren zullen afnemen. Dit is niet apart weergegeven maar blijkt wel uit tabel 2.8.

2.2.3 GELUID

De berekeningen voor het geluidsonderzoek zijn verricht voor de huidige situatie en de referentiesituatie 2025 en de alternatieven in het jaar 2025.

Aantal geluidsbelaste woningen

Het aantal woningen binnen de 48 dB contour is in de huidige situatie 5.221 woningen en in de referentie (= autonome ontwikkeling) 6.134 woningen. Door de autonome groei van het autoverkeer neemt de geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie toe en neemt ook het aantal woningen binnen de 48 dB contour toe. Echter ten opzichte van de referentie neemt bij alle alternatieven het aantal geluidsbelaste woningen af.

Onderverdeeld in klassen van 5 dB zijn de aantallen als volgt:

Tabel 2.12

Aantal geluidsbelaste woningen in alle alternatieven

Alternatief	Aantal geluidbelaste woningen						
	0-48 dB	48-53 dB	53-58 dB	58-63 dB	63-68 dB	> 68 dB	>48 dB
Huidige situatie	7514	3146	1322	550	200	3	5221
Referentie	6601	3530	1747	579	273	5	6134
0+	6653	3508	1753	562	255	4	6082
Alternatief 1	6834	3445	1706	540	204	6	5901
Alternatief 2	6759	3517	1636	610	206	7	5976
Alternatief 3	6754	3524	1719	523	207	8	5981

Uit bovenstaande tabel volgt dat de alternatieven 1, 2 en 3 ten aanzien van het criterium geluidsbelaste woningen ten opzichte van de referentie positief scoren (positief = afname van het aantal geluidsbelaste woningen). Het aantal geluidsbelaste woningen met een geluidsbelasting >48 dB neemt ten opzichte van de referentie bij de alternatieven 1, 2 en 3 met circa 150 tot 230 woningen af. Deze afname van het aantal geluidsbelaste woningen wordt vooral veroorzaakt door de sterke afname van het verkeer op de J.F. Kennedylaan en de Varsseveldseweg. Doordat het verkeer op deze binnenstedelijke wegen sterk afneemt (op de Varsseveldseweg neemt de etmaalintensiteit in alternatief 1 af van 21.700 naar 11.500 motorvoertuigen en op de J.F. Kennedylaan neemt de etmaalintensiteit bij alternatief 1 af van 18.000 naar 7.000 motorvoertuigen), zal de geluidsbelasting als gevolg van deze wegen met circa 3 tot 5 dB afnemen. Daar staat wel tegenover dat als gevolg van de aanleg van de Oostelijke Randweg ter plaatse van de woningen gelegen aan de zuid- en oostzijde van Doetinchem de geluidsbelasting toeneemt.

Uit het onderzoek naar het nulplusalternatief volgt dat het aantal geluidsbelaste woningen met een geluidsbelasting >48 dB ten opzichte van de referentie afneemt met ca 50 woningen. Deze afname wordt veroorzaakt door het afschermende effect van de geprojecteerde tunnel onder het spoor ter hoogte van de Terborgseweg. Daarnaast heeft het nulplusalternatief als voordeel ten opzichte van de alternatieven 1, 2 en 3 dat de geluidsbelasting ter hoogte van de woningen gelegen aan de zuid- en oostzijde van de kern Doetinchem niet toeneemt (de Oostelijke Randweg wordt immers niet aangelegd). Echter, het probleemoplossende vermogen van dit alternatief langs de Varsseveldseweg en de J.F. Kennedylaan is gering omdat het verkeer op deze wegen niet afneemt en er daardoor ook geen sprake is van een afname van het aantal geluidsbelaste woningen. Zoals blijkt uit tabel 2.12 neemt het aantal geluidsbelaste woningen in het nulplusalternatief per saldo minder af dan het aantal in de alternatieven 1, 2 en 3.

Effecten op saneringswoningen

Een woning is een saneringswoning als de geluidsbelasting op 1 maart 1986 hoger was dan 60 dB(A). Het streven is om uiteindelijk de geluidsbelasting bij een saneringswoning met behulp van bijvoorbeeld stille wegdekken of geluidschermen terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In dat geval is de sanering opgelost. Een dergelijk hoge reductie van de geluidsbelasting (reductie naar 48 dB) is echter in de meeste gevallen niet mogelijk. Daarom wordt in de praktijk meestal een afweging gemaakt tussen de effecten van een maatregel en de kosten die daarmee gemoeid zijn (afweging conform WBb-formulier van Bureau Sanering Verkeerslawaai). Indien de geluidsbelasting na het treffen van maatregelen die volgen uit de afweging conform het WBb nog steeds de

voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt, kan een hogere waarde tot 68 dB verleend worden. De sanering mag na het verkrijgen van de hogere waarde als opgelost beschouwd worden. Bij het verkrijgen van een hogere waarde moet wel aannemelijk gemaakt worden dat de grenswaarde voor het binnenniveau, in dit geval 43 dB, niet overschreden wordt. Wordt deze grenswaarde wel overschreden dan dienen er alsnog extra maatregelen aan de gevel getroffen te worden. Bij woningen waar de geluidsbelasting op de gevel maximaal 61 dB bedraagt (uitgaande van een gemiddelde gevelwering van 18 dB) kan er dus grofweg vanuit gegaan worden dat het treffen van gevelmaatregelen (ook indien bron/overdrachtsmaatregelen niet toegepast worden) niet nodig zal zijn. Hierbij mag geen rekening worden gehouden met de correctie conform artikel 110g Wgh (correctie vanwege het stiller worden van verkeer).

Voor de verschillende alternatieven is onderzocht bij hoeveel woningen er (zonder het treffen van aanvullende bron/overdrachtsmaatregelen) naar verwachting geen aanvullende gevelmaatregelen getroffen hoeven te worden. Het wegnemen van saneringen (reduceren van de geluidsbelasting tot maximaal 48 dB) zonder het treffen van vergaande maatregelen doet zich bij geen van de alternatieven voor en is daarom niet verder in beschouwing genomen.

De gemeente Doetinchem heeft een lijst verstrekt met alle nog te saneren woningen die gelegen zijn binnen het onderzoeksgebied. Het betreffen woningen gelegen langs de J.F. Kenndylaan, de Terborgseweg en de Varsseveldseweg.

De aantallen saneringswoningen waar zonder het treffen van maatregelen naar verwachting géén aanvullende gevelmaatregelen getroffen hoeven te worden zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Tabel 2.13

Aantallen saneringswoningen waar zonder het treffen van maatregelen geen aanvullende gevelmaatregelen getroffen hoeven te worden.

Straat	Ref	0+	Alt 1	Alt 2	Alt 3
J.F. Kennedylaan	0	0	1	1	1
Terborgseweg	0	0	0	0	0
Varsseveldseweg	0	0	2	14	15
Totaal	0	0	3	15	16

Uit bovenstaande tabel volgt dat het aantal saneringswoningen waar *geen* aanvullende gevelmaatregelen getroffen hoeven te worden bij de alternatieven 2 en 3 het hoogst is (meest gunstig dus). Bij alternatief 1 is het aantal saneringswoningen waar *geen* aanvullende gevelmaatregelen getroffen hoeven te worden lager dan bij de alternatieven 2 en 3 doordat de verkeersintensiteit op de Varsseveldseweg ten zuiden van de kruising met de Boddens Hosangstraat iets hoger is, waardoor de geluidsbelasting ter plaatse van een aantal saneringswoningen net niet afneemt tot maximaal 61 dB.

Bij het nulplusalternatief treden er ten aanzien van de saneringswoningen geen gunstige effecten op. Dit is logisch aangezien de verkeersintensiteiten over de betreffende wegen bij het nulplusalternatief niet afnemen.

2.2.4 MILIEU: OVERSTEEKBAARHEID/BARRIÈREWERKING

Zoals aangegeven in paragraaf 2.1.2., zijn diverse woningen en voorzieningen (o.a. scholen en bedrijven) langs de J.F. Kennedylaan en de Varsseveldseweg gelegen waardoor veel oversteekbewegingen plaatsvinden. Op een aantal plaatsen liggen oversteekvoorzieningen en bij de kruispunten, die zijn voorzien van verkeerslichten, is het ook mogelijk om over te steken. Genoemde wegen worden door de hoge verkeersintensiteiten als barrière ervaren. Dit knelpunt zal in de toekomst toenemen. Een halvering van de intensiteit naar 7.000 tot 8.000 motorvoertuigen per etmaal in de alternatieven 1, 2 en 3 is gunstig voor de oversteekbaarheid van het langzame verkeer (fietsers en voetgangers), waardoor de wegen minder als barrière worden ervaren door de omliggende woningen en wijken.

Tabel 2.14

Etmaalintensiteit 2020 op de bestaande route in alle alternatieven

Etmaalintensiteiten 2020 [motorvoertuigen per etmaal]					
Wegvak	**Ref**	**0+**	**Alt 1**	**Alt 2**	**Alt 3**
J.F. Kennedylaan	18000	18400	7000	7000	7000
Varsseveldseweg	21700	20600	11500	8000	8000

Hoewel de intensiteit op de bestaande route afneemt, neemt de intensiteit op de Oostelijke Randweg toe. Om de oversteekbaarheid van deze weg te garanderen, wordt op een aantal plaatsen veilige oversteekvoorzieningen aangebracht voor het langzame verkeer (geregeld kruispunt of ongelijkvloerse kruising). Dit zijn de plaatsen waar op dit moment bestaande wegen lopen die straks de Oostelijke Randweg zullen kruisen. Langs de nieuwe weg zijn geen woningen gelegen die direct op de nieuwe weg zullen ontsluiten. Dit is gunstig voor de oversteekbaarheid. Daarbij rijden er geen fietsers aan beide kanten van de nieuwe weg wat ook de nodige oversteken scheelt. De Oostelijke Randweg is een heel andere situatie dan de bestaande route. Het is een route aan de buitenzijde van de stad waar veel minder oversteekbewegingen plaatsvinden.

2.2.5 OVERALL ANALYSE

In onderstaande totaaltabel is een beoordeling opgenomen op basis van de resultaten uit de vorige paragrafen voor de alternatieven 1, 2, 3 en het nulplusalternatief ten opzichte van de referentie. De totale effectscores zijn samengevat in onderstaande tabel. In deze tabel is ook gekeken naar de andere milieuaspecten, zoals naar voren is gekomen uit de trechtering die is opgenomen in het MER.

Tabel 2.15

Effectscores overall analyse

Criteria	Ref	O+	Alt 1	Alt 2	Alt 3
Bereikbaarheid station en centrum:	**0**	**0**	**+**	**+**	**+**
Etmaalintensiteit (idem spitsintensiteiten) op o.a. J.F. Kennedylaan (tabel 2.4 en 2.3)	0 (18.000)	0 (18.400)	+ (7.000)	+ (7.000)	+ (7.000)
I/C-verhouding wegvakken van o.a. J.F. Kennedylaan (tabel 2.5)	0 (0,52/0,75)	0 (0,54/0,80)	+ (0,23/0,30)	+ (0,22/0,30)	+ (0,23/0,31)
I/C-verhouding kruispunten van o.a. kruispunt Terborgseweg met de J.F. Kennedylaan (tabel 2.6)	0 (0,86)	0 (0,86)	+ (< 0,85)	+ (< 0,85)	+ (< 0,85)
Voertuigverliesuren centrum via de Terborgseweg (tabel 2.7)	0 (1,27/1,21)	+ (1,09/1,09)	+ (1,13/0,75)	+ (1,46/1,02)	+ (1,41/0,95)
Voertuigverliesuren station via de J.F. Kennedylaan (tabel 2.8)	0 (1,14/6,81)	- (1,23/7,79)	+ (0,00/0,04	+ (0,00/0,01)	+ (0,00/0,01)
Afwikkeling doorgaand verkeer:	**0**	**0**	**+**	**+**	**+**
Doorgaand verkeer bestaande route o.a. J.F. Kennedylaan (tabel 2.9)	0 (35%)	0 (35%)	+ (0%)	+ (0%)	+ (0%)
Reistijden doorgaand verkeer van Zelhem naar A18 (tabel 2.10)	0 (9,0)	0 (9,0)	+ (7,2)	+ (7,2)	+ (7,8)
Voertuigverliesuren route Zelhem - A18 (tabel 2.11)	0 (1,19/1,93)	+ (1,00/1,76)	+ (1,20/1,20)	+ (1,36/1,34)	+ (1,04/1,18)
Geluid:	**0**	**0**	**+**	**+**	**+**
Aantal geluidsbelaste woningen (tabel 2.12)	0 (6134)	0 (6082)	++ (5901)	+ (5976)	+ (5981)
Aantal saneringswoningen waar zonder het treffen van maatregelen geen aanvullende gevelmaatregelen getroffen hoeven te worden (tabel 2.13)	0 (0)	0 (0)	+ (3)	++ (15)	++ (16)
Milieu:	**0**	**0**	**+**	**+**	**+**
Oversteekbaarheid/barrière van o.a. J.F. Kennedylaan (tabel 2.14)	0 (18.000)	0 (18.400)	+ (7.000)	+ (7.000)	+ (7.000)
Milieu:	**0**	**0**	**-**	**- -**	**- -**
Doorsnijding milieuwaarden	0	0	-	- -	- -

** De gearceerde criteria zijn aanvullende criteria waarvoor extra berekeningen zijn uitgevoerd en die nog niet in de MER waren opgenomen.*

Uit tabel 2.15 blijkt dat het nulplusalternatief niet zorgt voor het gewenste effect en daarmee niet voldoende probleemoplossend is. De nadelen van dit alternatief zijn:

- Bereikbaarheid van het station en het centrum wordt niet verbeterd. De tunnel zorgt wel voor een kleine verbetering maar het blijkt dat de intensiteit op de bestaande route (met name J.F. Kennedylaan en Varsseveldseweg) zodanig hoog blijft dat de bereikbaarheid niet verbeterd.
- Afwikkeling van doorgaand verkeer wordt iets verbeterd door de realisatie van een tunnel. Dit effect is echter minimaal doordat de intensiteit op de route zodanig hoog is dat de route niet veel sneller wordt voor het doorgaand verkeer.
- Oversteekbaarheid op de bestaande route (J.F. Kennedylaan en Varsseveldseweg) wordt niet verbeterd, alleen ter hoogte van de Terborgseweg. De intensiteit op de bestaande route is hoog en zal in dit alternatief zelfs nog iets toenemen.
- De geluidssituatie wordt niet verbeterd. Het aantal geluidsbelaste woningen is gunstiger dan in het nulplusalternatief maar is per saldo minder gunstig dan in de alternatieven 1, 2 en 3.

Het nulplusalternatief is wel gunstig voor de overige milieuaspecten (natuur, landschap e.d.) aangezien in dit alternatief geen sprake is van nieuwe doorsnijdingen. Voor verkeer, geluid, lucht en oversteekbaarheid scoort dit alternatief minder gunstig dan de alternatieven 1, 2 en 3. Daarbij komt dat gesignaleerde knelpunten groter worden.

2.3 MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF (MMA)

2.3.1 TOELICHTING OP KEUZE MMA IN HET MER

Het MMA wordt gevormd door het alternatief dat voldoende probleemoplossend vermogen heeft en de minst negatieve milieueffecten heeft. Alternatief 2 is als voorkeursalternatief naar voren gekomen omdat dit alternatief verder van de woningen aan de Zelhemseweg is gelegen, een inpassing van het kruispunt beter is te realiseren en compensatie van de EHS mogelijk is. Alternatief 1 is als basis voor het MMA gekozen, aangezien dit het alternatief tot de minste doorsnijding van milieuwaarden leidt. Het nulplusalternatief kan geen basis zijn voor het MMA. omdat dit alternatief onvoldoende probleemoplossend vermogen heeft (zie paragraaf 2.2.4).

2.3.2 EFFECTEN MMA

Alternatief 1 is de basis voor het MMA en wordt aangevuld met de mitigerende maatregelen zoals zijn weergegeven in bijlage 7 van dit rapport. De gevolgen van de mitigerende maatregelen zijn op kwalitatieve wijze in tabel 2.16 opgenomen. Daarbij dient opgemerkt te worden dat alle mitigerende maatregelen een positief effect hebben, maar dat deze niet altijd leiden tot een positiever effect voor het totale alternatief.

Opgemerkt wordt dat de mitigerende maatregelen ook kunnen worden ingezet bij de andere alternatieven (1, 2 en 3), waardoor de effecten van die alternatieven ook kunnen afnemen. Voor de overzichtelijkheid is uitgegaan van de varianten A voor alternatief 1,2,3 (de conclusies zijn gelijk voor de overige varianten).

Tabel 2.16

Effecten MMA, Vetgedrukt/ rood zijn criteria die door mitigatie wijzigen

Variant	Ref	MMA	1A	2A	3A
Verkeer (geen mitigerende maatregelen die van invloed zijn)					
Verkeersafwikkeling	0	+	+	+	+
Verkeersveiligheid	0	+	+	+	+
Reistijd	0	+	+	+	+
Geluid					
Aantal geluidsbelaste woningen	0	+	+	+	+
Aantal geluidgehinderde inwoners	0	+	+	+	+
Geluidsbelast oppervlak	0	-	- -	-	-
Geluidsbelast oppervlak EHS	0	**0**	-	+	+
Geluidsbelast oppervlak De Zumpe	0	-	- -	-	-
Oppervlak geluidsschermen	0	-	-	- -	- - -
Gezondheid	0	+	+	+	+
Bodem en water (geen mitigerende maatregelen die van invloed zijn)					
Bodemopbouw	0	0	0	0	0
Bodemkwaliteit	0	0	0	0	0
Oppervlaktewater	0	0	0	0	0
Grondwater	0	0	0	0	0
Natuur					
Aanleg					
Ruimtebeslag/compensatie	0	**0**	-	- -	- -
Versnippering	0	**0**	-	-	- -
Verdroging	0	0	0	0	0
Verstoring (licht)	0	**0**	-	-	-
Gebruik					
Verstoring (geluid)	0	**0**	-	-	-
Verstoring (licht)	0	**0**	-	- -	- -
Vermesting (NO_2)	0	0	0	0	0
Landschap, cultuurhistorie en archeologie					
Landschapstypen/-elementen	0	-	-	- -	- -
Cultuurhistorische waardevolle structuren en elementen	0	-	-	-	-
Archeologische waarden	0	-	-	- -	- - -
Beleving					
Beleving landschap en cultuurhistorie vanuit de kern / stadsrand	0	0	0	0	0
Beleving kern/stadsrand vanuit het landschap	0	0	0	0	0
Beleving weg vanuit het landschap	0	-	-	-	-
Woon- en leefomgeving (RO)					
Wonen					
Bereikbaarheid woningen	0	0	0	0	0
Te amoveren woningen	0	-	-	-	-
Werken					
Bereikbaarheid bedrijven Verheulseweide	0	+	+	+	+
Recreatie	0	**0**	-	-	-
Landbouw	0	0	0	0	0
Lucht					
Overschrijding grenswaarden $N0_2$ en PM_{10}	0	0	0	0	0
Gezondheid	0	0	0	0	0
Externe veiligheid					
Plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR)	0	0	0	0	0

De mitigerende maatregelen die benoemd zijn onder het aspect verkeer, leiden niet tot substantieel andere effectscores. Door geluidreducerende maatregelen toe te passen ter hoogte van natuurgebied, treedt een positief effect op natuur op (verstoord oppervlak EHS en de Zumpe). Door aangepaste bouwverlichting tijdens de aanlegwerkzaamheden toe te passen en led verlichting na de bouw, wordt het negatieve effect van lichtverstoring geminimaliseerd. Door bovendien compenserende natuurmaatregelen te treffen (zie hieronder), treden positieve effecten op voor de onderdelen versnippering en ruimtebeslag. Het aanbrengen van recreatieve voorzieningen in het buitengebied heeft een positief effect op recreatie (woon- en leefomgeving).

Inpassingplan natuur en landschap

In de afgelopen periode heeft de gemeente een aanzet gemaakt voor een inpassingplan van de Oostelijke Randweg waarbij gekeken is naar de inpassing van natuur, landschap, water en de cultuurhistorische waarden. In dit plan zijn alle mitigerende maatregelen verwerkt. Dit plan wordt nog verder uitgewerkt en dan opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. In figuur 2.2 is een eerste aanzet van het plan weergegeven.

Figuur 2.2

Inpassingplan

BIJLAGE 1 Memo Commissie m.e.r.

MEMO

Van	:	Commissie m.e.r.
Aan	:	Bevoegd gezag t.a.v. Dhr. Rudie Tempels, Gemeente Doetinchem
Cc		Mw. Gerdien Dutman, Gemeente Doetinchem
Datum	:	29 september 2009
Onderwerp	:	Deskundigenoverleg MER Oostelijke Randweg Doetinchem
Kenmerk	:	2168

Tijdens de toetsing van milieueffectrapport (MER) Oostelijke Randweg Doetinchem heeft de werkgroep een aantal tekortkomingen geconstateerd, die mogelijk essentieel zijn voor de besluitvorming. De Commissie overlegt hierover graag met u op 26 oktober 2009 om 14.30 te Utrecht. De vragen van de Commissie zijn hieronder weergegeven.

Probleem- en doelstelling - Nulplusalternatief
De Commissie constateert dat de doelstelling van de randweg sinds de richtlijnenfase meer is toegespitst op het beperken van verkeersintensiteiten op de Varsseveldseweg ten opzichte van het beperken van de leefbaarheidsproblemen. Daarom is het nulplusalternatief in het MER niet verder onderzocht. Dit alternatief leidt niet tot lagere verkeersintensiteiten op de Varsseveldseweg, maar blijkt wel een oplossing te bieden voor leefbaarheidsproblemen. Ook voldoet het nulplusalternatief volgens het aanvullende onderzoek[1] aan de verkeersafwikkelingsnorm.

De verkeersafwikkelingsproblemen doen zich voornamelijk voor op de J.F. Kennedylaan en de Ondernemingsweg. Alleen op deze twee wegen ligt de I/C verhouding tijdens de avondspits in 2020 op één rijstrook iets boven de 0,70. Bij deze I/C verhouding is nauwelijks sprake van een probleem in de verkeersafwikkeling. Extra berekeningen laten zien dat bij kruispunten de I/C verhoudingen de 0,85 overschrijden. Volgens het onderzoek naar de extra alternatieven geldt dit laatste voor alle alternatieven, dus ook voor het nulplus- en de goorstraattracé-alternatieven.

Vragen van de Commissie:
- Waarom is bij het concretiseren van de doelstelling gekozen voor het beperken van verkeersintensiteiten tot minder dan 10.000 voertuigen per etmaal en het realiseren van een verbeterde reistijd op het traject tussen Zelhem en de A18 (<10 minuten)? De Commissie zou hier graag de inhoudelijke onderbouwing van willen zien.
- Waarom is de problematiek met betrekking tot de bereikbaarheid van de stationsomgeving niet beschreven? Waarom zijn bij de analyse van de verkeersafwikkeling geen voertuigverliesuren berekend, zoals gevraagd in de Richtlijnen? De Commissie ziet voertuigverliesuren in tegenstelling tot intensiteiten als de meest bruikbare indicator om de verkeersafwikkelingsproblemen inzichtelijk te maken.
- Waarom is het nulplusalternatief beoordeeld als onvoldoende probleemoplossend? Bij het nulplusalternatief is er geen sprake van verkeersafwikkelingsproblemen, terwijl het alternatief wel een oplossing biedt voor leefbaarheidsproblemen (geluid).

[1] MER Oostelijke Randweg Doetinchem - Onderzoek extra alternatieven (Arcadis, 2009)

Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)
De effecten van het mma zijn niet in het MER beschreven. 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.

Vragen van de Commissie:

- Wat zijn de effecten van het mma? Uit de Wet milieubeheer volgt dat het mma als volwaardig alternatief in het MER beschreven moet worden. De Commissie is van mening dat de effecten van het mma in de effectbeschrijving en vergelijking van de alternatieven meegenomen moet worden.
- Waarom is het nulplusalternatief niet meegenomen als mogelijke basis voor het mma? De Commissie is van oordeel dat als het nulplusalternatief wel was meegnomen, dit tot andere conclusies over de onderdelen en effecten van het mma geleid zou kunnen hebben.

BIJLAGE 2 Spits- en etmaalintensiteiten 2020

In onderstaande tabellen zijn de spits- en etmaalintensiteiten in 2020 weergegeven voor alle alternatieven inclusief het nulplusalternatief.

Spitsintensiteiten 2020 [motorvoertuigen per 2 uur/avondspits]					
Wegvak	**Ref**	**O+**	**1(ABC)**	**2(ABCD)**	**3(ABCD)**
1. Zelhemseweg	2750	2750	3450	-	-
2. Doetinchemseweg (aan de kant van Bronkhorst)	2700	2650	3200	3200	130
3. Varsseveldseweg	3950	3750	2100	1900	1900
4. Varsseveldseweg (ten oosten van ORW)	1200	1150	1200	950	950
5. J.F. Kennedylaan	3300	3350	1250	1250	1250
6. Terborgseweg (JFK – Ondernemingsweg)	3300	3500	2300	2700	2700
7. Ondernemingsweg	3800	4000	4650	4900	4850
8. Oostelijke Randweg	-	-	3050	3400	3250
9. Boddens Hosangstraat	550	550	550	600	600
10. Bedrijvenweg	3200	3350	4050	4200	4200
11. Terborgseweg (Bedrijvenweg – A18)	5500	5500	6050	6250	6200

Etmaalintensiteiten 2020 [motorvoertuigen per etmaal]					
Wegvak	**Ref**	**0+**	**1(ABC)**	**2(ABCD)**	**3(ABCD)**
1. Zelhemseweg	15000	15000	19000	-	-
2. Doetinchemseweg (aan de kant van Bronkhorst)	14900	14600	17600	17600	700
3. Varsseveldseweg	21700	20600	11500	8000	8000
4. Varsseveldseweg (ten oosten van ORW)	6500	6300	6500	5000	5000
5. J.F. Kennedylaan	18000	18400	7000	7000	7000
6. Terborgseweg (JFK – Ondernemingsweg)	18000	19200	12600	14000	14000
7. Ondernemingsweg	21000	22000	25500	27000	26600
8. Oostelijke Randweg	-	-	16800	18700	18000
9. Boddens Hosangstraat	3000	3000	3000	3300	3300
10. Bedrijvenweg	17600	18400	22300	23000	23000
11. Terborgseweg (Bedrijvenweg – A18)	30250	30250	33300	34400	34000

BIJLAGE 3 I/C-verhoudingen 2020

In onderstaande tabellen zijn de I/C-verhoudingen in 2020 weergegeven voor alle alternatieven inclusief het nulplusalternatief.

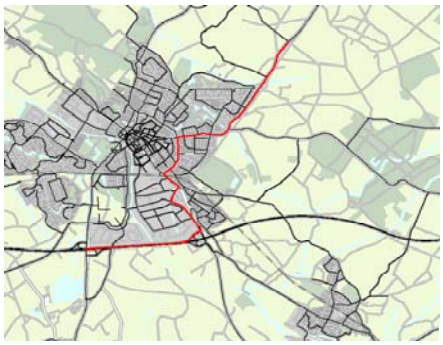
I/C verhoudingen 2020 [avondspits]					
Wegvak	**Ref**	**0+**	**1(ABC)**	**2(ABCD)**	**3(ABCD)**
1. Zelhemseweg	0,38 0,46	0,38 0,45	0,46 0,60	-	-
2. Doetinchemseweg (aan de kant van Bronkhorst)	0,38 0,44	0,37 0,43	0,46 0,51	0,46 0,54	-
3. Varsseveldseweg	0,58 **0,86**	0,58 **0,86**	0,20 0,42	0,18 0,37	0,17 0,35
4. Varsseveldseweg (ten oosten van ORW)	0,22 0,34	0,21 0,32	0,18 0,37	0,15 0,29	0,14 0,30
5. J.F. Kennedylaan	0,52 **0,75**	0,54 **0,80**	0,23 0,30	0,22 0,30	0,23 0,31
6. Terborgseweg (JFK – Ondernemingsweg)	0,54 0,54	0,60 0,56	0,32 0,45	0,35 0,48	0,36 0,50
7. Ondernemingsweg	**0,75** 0,65	**0,77** 0,69	0,43 0,38	0,44 0,39	0,45 0,40
8. Oostelijke Randweg	-	-	0,39 0,55	0,47 0,61	0,41 0,58
9. Boddens Hosangstraat	0,09 0,18	0,09 0,20	0,11 0,18	0,11 0,18	0,11 0,21

BIJLAGE 4

Berekening voertuigverliesuren – doorgaande route

Hieronder zijn de voertuigverliesuren berekend van het verkeer op de relatie tussen Zelhem e.v. en de aansluiting op de A18 in de diverse alternatieven.

Autonome situatie

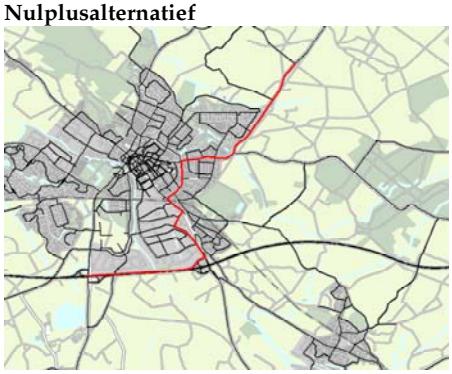


2020 AO

Lengte	8,77	km
Reistijd Free Flow	7,90	min
Reistijd Avondspits	8,50	min
Reistijdverlies AS	0,60	min
Intensiteit PA	118	
Intensiteit VA	50	
Verliesuren PA	1,19	uur
Verliesuren VA	0,50	uur

Lengte	9,03	km
Reistijd Free Flow	8,12	min
Reistijd Avondspits	9,44	min
Reistijdverlies AS	1,32	min
Intensiteit PA	88	
Intensiteit VA	30	
Verliesuren PA	1,93	uur
Verliesuren VA	0,67	uur

Nulplusalternatief

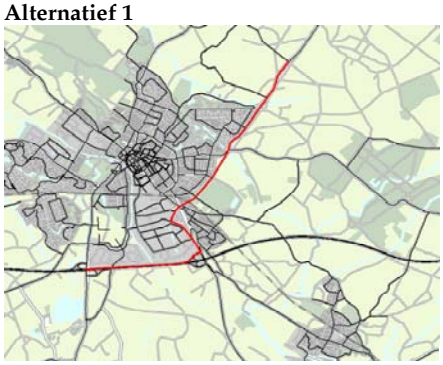


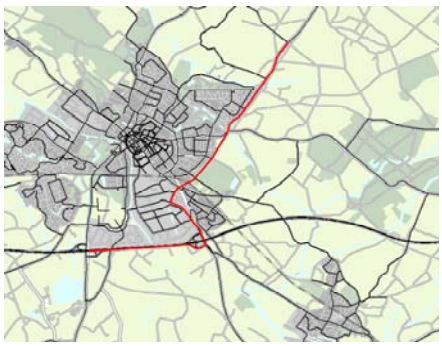
2020 0+

Lengte	8,77	km
Reistijd Free Flow	7,90	min
Reistijd Avondspits	8,41	min
Reistijdverlies AS	0,51	min
Intensiteit PA	119	
Intensiteit VA	50	
Verliesuren PA	1,00	uur
Verliesuren VA	0,42	uur

Lengte	9,03	km
Reistijd Free Flow	8,12	min
Reistijd Avondspits	9,31	min
Reistijdverlies AS	1,20	min
Intensiteit PA	89	
Intensiteit VA	30	
Verliesuren PA	1,77	uur
Verliesuren VA	0,61	uur

Alternatief 1



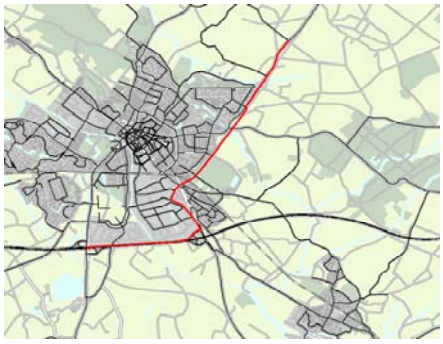


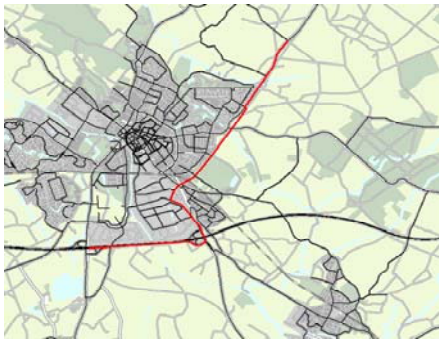
ALT 1

Lengte	7,96	km
Reistijd Free Flow	6,46	min
Reistijd Avondspits	6,77	min
Reistijdverlies AS	0,30	min
Intensiteit PA	359	
Intensiteit VA	63	
Verliesuren PA	1,81	uur
Verliesuren VA	0,32	uur

Lengte	8,22	km
Reistijd Free Flow	6,68	min
Reistijd Avondspits	7,27	min
Reistijdverlies AS	0,59	min
Intensiteit PA	154	
Intensiteit VA	35	
Verliesuren PA	1,53	uur
Verliesuren VA	0,35	uur

Alternatief 2



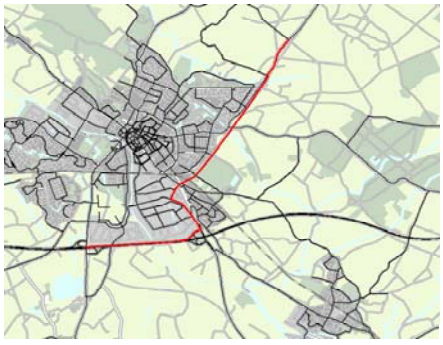


ALT 2

Lengte	7,95	km
Reistijd Free Flow	6,26	min
Reistijd Avondspits	6,60	min
Reistijdverlies AS	0,34	min
Intensiteit PA	357	
Intensiteit VA	64	
Verliesuren PA	2,04	uur
Verliesuren VA	0,37	uur

Lengte	8,21	km
Reistijd Free Flow	6,48	min
Reistijd Avondspits	7,12	min
Reistijdverlies AS	0,64	min
Intensiteit PA	162	
Intensiteit VA	41	
Verliesuren PA	1,73	uur
Verliesuren VA	0,44	uur

Alternatief 3



ALT 3

Lengte	7,94	km
Reistijd Free Flow	6,33	min
Reistijd Avondspits	6,62	min
Reistijdverlies AS	0,29	min
Intensiteit PA	307	
Intensiteit VA	64	
Verliesuren PA	1,50	uur
Verliesuren VA	0,31	uur

Lengte	7,97	km
Reistijd Free Flow	6,37	min
Reistijd Avondspits	6,96	min
Reistijdverlies AS	0,59	min
Intensiteit PA	153	
Intensiteit VA	41	
Verliesuren PA	1,50	uur
Verliesuren VA	0,41	uur

BIJLAGE 5 Berekening voertuigverliesuren – route station

Hieronder zijn de voertuigverliesuren berekend van het verkeer op de relatie tussen het station en de woonwijken rond de J.F. Kennedylaan en de Varsseveldseweg in de diverse alternatieven.

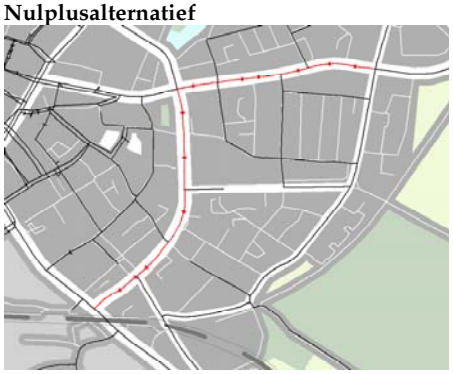
Autonome situatie

2020 AO

Lengte	1,65 km
Reistijd Free Flow	1,98 min
Reistijd Avondspits	2,11 min
Reistijdverlies AS	0,13 min
Intensiteit PA	540
Intensiteit VA	123
Verliesuren PA	1,14 uur
Verliesuren VA	0,26 uur

Lengte	1,65 km
Reistijd Free Flow	1,98 min
Reistijd Avondspits	2,48 min
Reistijdverlies AS	0,49 min
Intensiteit PA	827
Intensiteit VA	120
Verliesuren PA	6,81 uur
Verliesuren VA	0,99 uur

Nulplusalternatief

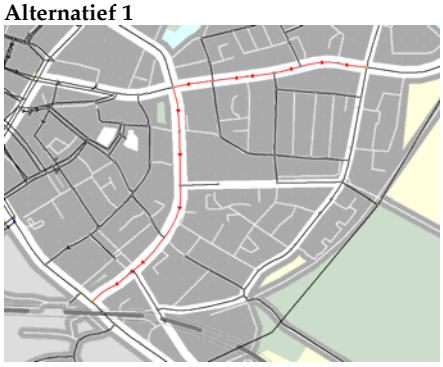


2020 0+

Lengte	1,65 km
Reistijd Free Flow	1,98 min
Reistijd Avondspits	2,12 min
Reistijdverlies AS	0,13 min
Intensiteit PA	558
Intensiteit VA	123
Verliesuren PA	1,23 uur
Verliesuren VA	0,27 uur

Lengte	1,65 km
Reistijd Free Flow	1,98 min
Reistijd Avondspits	2,53 min
Reistijdverlies AS	0,54 min
Intensiteit PA	860
Intensiteit VA	120
Verliesuren PA	7,79 uur
Verliesuren VA	1,09 uur

Alternatief 1



ALT 1

Lengte	1,65 km
Reistijd Free Flow	1,98 min
Reistijd Avondspits	1,99 min
Reistijdverlies AS	0,00 min
Intensiteit PA	3
Intensiteit VA	0
Verliesuren PA	0,00 uur
Verliesuren VA	0,00 uur

Lengte	1,65 km
Reistijd Free Flow	1,98 min
Reistijd Avondspits	2,02 min
Reistijdverlies AS	0,04 min
Intensiteit PA	63
Intensiteit VA	0
Verliesuren PA	0,04 uur
Verliesuren VA	0,00 uur

Alternatief 2

ALT 2

Lengte	1,65 km
Reistijd Free Flow	1,98 min
Reistijd Avondspits	1,99 min
Reistijdverlies AS	0,00 min
Intensiteit PA	2
Intensiteit VA	0
Verliesuren PA	0,00 uur
Verliesuren VA	0,00 uur

Lengte	1,65 km
Reistijd Free Flow	1,98 min
Reistijd Avondspits	2,00 min
Reistijdverlies AS	0,02 min
Intensiteit PA	28
Intensiteit VA	0
Verliesuren PA	0,01 uur
Verliesuren VA	0,00 uur

Alternatief 3

ALT 3

Lengte	1,65 km
Reistijd Free Flow	1,98 min
Reistijd Avondspits	1,99 min
Reistijdverlies AS	0,00 min
Intensiteit PA	2
Intensiteit VA	0
Verliesuren PA	0,00 uur
Verliesuren VA	0,00 uur

Lengte	1,65 km
Reistijd Free Flow	1,98 min
Reistijd Avondspits	2,00 min
Reistijdverlies AS	0,02 min
Intensiteit PA	27
Intensiteit VA	0
Verliesuren PA	0,01 uur
Verliesuren VA	0,00 uur

BIJLAGE 6

Berekening voertuigverliesuren – route centrum

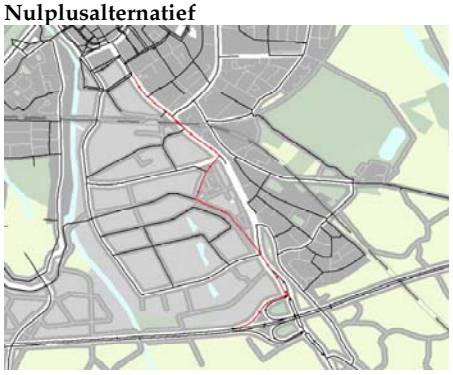
Hieronder zijn de voertuigverliesuren berekend van het verkeer op de relatie tussen het centrum en de A18 in de diverse alternatieven.

Autonome situatie

2020 AO

Lengte	2,65	km	Lengte	3,03 km
Reistijd Free Flow	2,79	min	Reistijd Free Flow	3,07 min
Reistijd Avondspits	3,21	min	Reistijd Avondspits	3,70 min
Reistijdverlies AS	0,42	min	Reistijdverlies AS	0,64 min
Intensiteit PA	182		Intensiteit PA	114
Intensiteit VA	10		Intensiteit VA	11
Verliesuren PA	1,27	uur	Verliesuren PA	1,21 uur
Verliesuren VA	0,07	uur	Verliesuren VA	0,12 uur

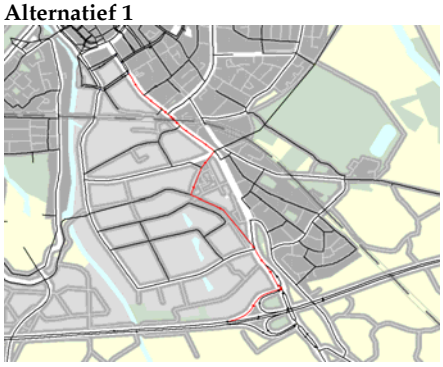
Nulplusalternatief



2020 0+

Lengte	2,65	km	Lengte	3,03 km
Reistijd Free Flow	2,79	min	Reistijd Free Flow	3,07 min
Reistijd Avondspits	3,12	min	Reistijd Avondspits	3,52 min
Reistijdverlies AS	0,32	min	Reistijdverlies AS	0,46 min
Intensiteit PA	227		Intensiteit PA	170
Intensiteit VA	10		Intensiteit VA	11
Verliesuren PA	1,22	uur	Verliesuren PA	1,30 uur
Verliesuren VA	0,05	uur	Verliesuren VA	0,09 uur

Alternatief 1



ALT 1

Lengte	2,65 km
Reistijd Free Flow	2,79 min
Reistijd Avondspits	3,12 min
Reistijdverlies AS	0,32 min
Intensiteit PA	238
Intensiteit VA	10
Verliesuren PA	1,28 uur
Verliesuren VA	0,05 uur

Lengte	3,03 km
Reistijd Free Flow	3,07 min
Reistijd Avondspits	3,37 min
Reistijdverlies AS	0,30 min
Intensiteit PA	184
Intensiteit VA	11
Verliesuren PA	0,93 uur
Verliesuren VA	0,06 uur

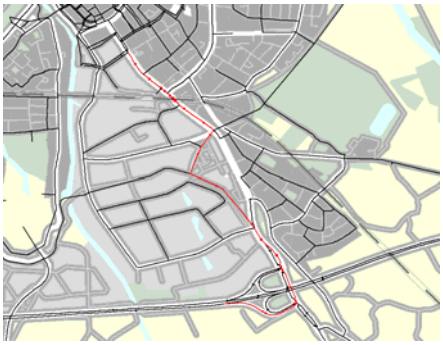
Alternatief 2

ALT 2

Lengte	2,65 km
Reistijd Free Flow	2,79 min
Reistijd Avondspits	3,20 min
Reistijdverlies AS	0,40 min
Intensiteit PA	252
Intensiteit VA	10
Verliesuren PA	1,70 uur
Verliesuren VA	0,07 uur

Lengte	3,03 km
Reistijd Free Flow	3,07 min
Reistijd Avondspits	3,44 min
Reistijdverlies AS	0,37 min
Intensiteit PA	213
Intensiteit VA	11
Verliesuren PA	1,33 uur
Verliesuren VA	0,07 uur

Alternatief 3



ALT 3

Lengte	2,65 km
Reistijd Free Flow	2,79 min
Reistijd Avondspits	3,18 min
Reistijdverlies AS	0,39 min
Intensiteit PA	253
Intensiteit VA	10
Verliesuren PA	1,64 uur
Verliesuren VA	0,06 uur

Lengte	3,03 km
Reistijd Free Flow	3,07 min
Reistijd Avondspits	3,42 min
Reistijdverlies AS	0,35 min
Intensiteit PA	208
Intensiteit VA	11
Verliesuren PA	1,23 uur
Verliesuren VA	0,07 uur

BIJLAGE 7 Mitigerende maatregelen

In onderstaande tabel zijn de mitigerende maatregelen weergegeven die in de verdere uitvoering zullen worden meegenomen. Hierbij is uitgegaan van alternatief 1.

Aspect	Maatregel	Locatie	Beoogd effect
Verkeer	Inrichten van de weg tot een gebiedsontsluitingsweg min (GOW-)	J.F. Kennedylaan	Bevordering gebruik Oostelijke Randweg Verbeteren verkeersveiligheid en oversteekbaarheid
	Inrichten van de weg tot een gebiedsontsluitingsweg min (GOW-)	Terborgseweg (tussen J.F. Kennedylaan en Oostelijke Randweg)	Bevordering gebruik Oostelijke Randweg Verbeteren verkeersveiligheid en oversteekbaarheid
Natuur (zie ook het inpassingsplan)	Broedgebied voor broedvogels ongeschikt maken (bijv. kort houden van beplanting)	Langs gehele wegtracé	Voorkomen schade aan broedvogels
	Intact houden poelen	Varsseveldseweg	Voorkomen verdwijnen van poelkikkers
	Aangepaste bouwverlichting gedurende de werkzaamheden en het plaatsen van led verlichting na de bouw.	Langs hele wegtracé	Voorkomen verstoring van vleermuizen
	Intact houden bosje	Varsseveldseweg	Voorkomen verdwijnen van fauna
	Geluidreducerende maatregelen	Ruige Horst	Voorkomen verstoring van fauna
	Compensatie natuurwaarden, herstel kwelgebieden	De Zumpe	Herstel natuurwaarden
	Compensatie natuurwaarden, creëren bufferzone	EHS en EVZ	Herstel en bescherming natuurwaarden
	Herstel landschapsstructuren en watergangen	Langs hele wegtracé	Verbetering leefgebied voor fauna
Landschap, cultuurhistorie, archeologie en beleving	Verplanten leilindes	Rembrandtweg	Behoud leilindes
	Versterken kruisende structuren	Gehele wegtracé	Betere inpassing in bestaande landschap
Geluid	Toepassen stil wegdektype en geluidschermen	Langs gehele wegtracé	Reductie geluidsbelasting
Woon- en leefomgeving	Aanbrengen recreatieve voorzieningen	Buitengebied	Verbetering recreatiemogelijkheden

COLOFON

AANVULLENDE INFORMATIE MER OOSTELIJKE RANDWEG DOETINCHEM

N.A.V. VRAGEN COMMISSIE M.E.R.

OPDRACHTGEVER:

GEMEENTE DOETINCHEM

STATUS:

Vrijgegeven

AUTEUR:

ing. M.W. van der Veen

GECONTROLEERD DOOR:

drs. I.A. Rosloot

VRIJGEGEVEN DOOR:

drs. B.P.W. Schlangen

17 november 2009
B02022/CE9/091/300004/MW

ARCADIS NEDERLAND BV
Beaulieustraat 22
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Tel 026 3778 911
Fax 026 3515 235
www.arcadis.nl
Handelsregister
9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.

Bijlage 6: Definitieve toetsingsadvies Commissie m.e.r.

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) verhoudingen[2] 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 Varsseveldseweg, de I/C verhoudingen 0,85 bedragen. Volgens het onderzoek naar de extra alternatieven[3] 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 waarderingen: 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 reistijdcriterium 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, herstelmogelijkheden 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 milieuomstandigheden 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 milieuwerkgroep '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