

**GEMEENTEN BEMMEL, ELST,
HETEREN, HUISSEN EN
VALBURG**

Gezamenlijke reactie op de Startnotitie
MER "Woningbouw regio Nijmegen" en aan-
bevelingen voor de richtlijnen



ADVISEURS

P 343-34

G.1199.110.3219

**GEMEENTEN BEMMEL, ELST,
HETEREN, HUISSEN EN
VALBURG**

**Gezamenlijke reactie op de Startnotitie
MER "Woningbouw regio Nijmegen" en aan-
bevelingen voor de richtlijnen**

3 april 1991

ELB

Postbus 68
5260 AB Vught
Taalstraat 36
Telefoon 073 - 57 91 02
Telefax 073 - 56 16 65

INHOUDSOPGAVE

	blz.
1. INLEIDING	1
2. BELEIDSSTANDPUNT	3
<i>Woningbouw en verstedelijking</i>	
<i>Uitbreiding volgens vigerend beleid</i>	
<i>Ontwikkelingen in de Over-Betuwe</i>	
<i>Begrenzing inrichtingsschets en m.e.r.-studiegebied</i>	
<i>Alternatieven</i>	
<i>IOB of streekplanherziening</i>	
<i>Coördinatie van m.e.r.'s</i>	
3. VERSTEDELIJKINGSBELEID	7
<i>Versterking stedelijke functies door verdichting</i>	
<i>"Niet meer maar anders"</i>	
<i>De ontwikkeling van de Over-Betuwe</i>	
<i>Stedelijke ontwikkeling en mobiliteit</i>	
<i>Flexibiliteit</i>	
4. TE NEMEN BESLUITEN EN DE DAARBIJ TE VOLGEN PROCEDURE	11
<i>Te nemen besluiten</i>	
<i>Procedure</i>	
<i>De begrenzing van het ruimtelijk besluit</i>	
5. DE AANBEVELINGEN TEN AANZIEN VAN DE RICHTLIJNEN	15
5.1. <i>Algemeen</i>	15
5.2. <i>Procedurele randvoorwaarden</i>	15
5.3. <i>Algemene aanbevelingen</i>	18
5.4. <i>De in beschouwing te nemen inrichtings- en uitvoeringsaspecten</i>	25
5.5. <i>De in beschouwing te nemen milieuaspecten</i>	28

KAARTBIJLAGEN

Vigerend ruimtelijk beleid: Streekplan Midden-Gelderland (1987)
Begrenzing Inrichtingsschets Over-Betuwe
Alternatieven MER-woningbouw Nijmegen
Ruimtelijke ontwikkelingen Over-Betuwe en de MER-plichtige activiteiten

1. INLEIDING

Op 1 maart 1991 is door Gedeputeerde Staten van Gelderland gepubliceerd de "Startnotitie m.e.r. woningbouw regio Nijmegen ten behoeve van de besluitvorming over de Inrichtingsschets Over-Betuwe". Dat milieu-effect-rapport wordt door de provincie Gelderland opgesteld met het oog op de besluitvorming (eind 1992) over de Inrichtingsschets Over-Betuwe (IOB).

Deze IOB is een globale ruimtelijke planvorm, overigens zonder een wettelijke status, waarin onder andere over de aanleg van een nieuw stadsdeel ten behoeve van de Nijmeegse woningbehoefte ten noorden van de Waal zal worden beslist. Al eerder hebben Provinciale Staten zich, op basis van de Discussienota "Arnhem - Nijmegen ligt goed", onder een aantal randvoorwaarden, uitgesproken voor deze "Waaalsprong".

Onderdeel van de IOB zijn naast een nieuwe woningbouwlocatie ten behoeve van Nijmegen stedelijke uitbreidingen voor Arnhem (de "spoor-sprong" ten oosten van Driel), een meer of minder groot oppervlak aan bedrijventerreinen, infrastructurele voorzieningen zoals de Betuwe-spoorlijn, doortrekking van de A73, inclusief nieuwe Waalbrug, doortrekking van de A15 naar de A12 en tenslotte uitbreiding en ver-plaatsing (als gevolg van de Waaalsprong) van de glastuinbouw.

De IOB zal een beeld moeten geven van de wijze waarop de diverse ruimteclaims op samenhangende wijze kunnen worden ingepast in de bestaande ruimtelijke structuur van de Over-Betuwe. De te ontwikkelen totaal-conceptie was een belangrijke voorwaarde van PS bij het besluit tot de Waaalsprong.

Het MER is een rapport met informatie over de verschillende milieu-effecten van nieuwe woningbouwlocaties en vormt daarmee een belangrijke inbreng in de Inrichtingsschets Over-Betuwe. Het MER zal echter, volgens de Startnotitie, slechts betrekking hebben op de toekomstige woningbouwlocaties in en voor de regio Nijmegen en een beperkt bedrijventerrein. Voor de andere ruimteclaims in de Over-Betuwe, die eveneens m.e.r.-plichtig zijn, is Gedeputeerde Staten respectievelijk Provinciale Staten van Gelderland niet de initiatiefnemer of het bevoegd gezag.

De Colleges van de gemeenten Bommel, Elst, Heteren, Huissen en Valburg formuleren in voorliggende nota een gezamenlijke reactie op de Startnotitie m.e.r. woningbouw regio Nijmegen.

Vooraf formuleren wij in hoofdstuk 2 het beleidsstandpunt van de vijf Over-Betuwse gemeenten. In de hoofdstukken 3 en 4 geven wij een nadere onderbouwing van dit standpunt en gaan achtereenvolgens in op het verstedelijkingsbeleid in het stedelijk knooppunt, de ruimtelijke ontwikkeling van de Over-Betuwe, de te nemen besluiten, de daarbij te volgen procedure en tot slot de begrenzing van het te nemen besluit. In hoofdstuk 5 formuleren wij door ons wenselijk geachte randvoorwaarden en aanbevelingen ten aanzien van de op tj stellen richtlijnen voor het MER woningbouw regio Nijmegen.

2. BELEIDSSTANDPUNT

In dit hoofdstuk formuleren wij het gezamenlijk beleidsstandpunt van de Colleges van de gemeenten Bemmelen, Elst, Heteren, Huissen en Valburg met betrekking tot de Startnotitie m.e.r. woningbouw regio Nijmegen, de beleidskeuzen (met betrekking tot het knooppunt Arnhem-Nijmegen) die daaraan voorafgaan en de ruimtelijke ontwikkeling van de Over-Betuwe.

Woningbouw en verstedelijking

Primair menen wij dat de woningbehoefte welke voortkomt uit de beide steden Nijmegen en Arnhem, binnen het stedelijk gebied van deze gemeenten opgelost dient te worden.

De aanwijzing van de regio Arnhem - Nijmegen als "stedelijk knooppunt" houdt allereerst in dat de stedelijke functies moeten worden versterkt. Gegeven die doelstelling menen wij dat met name de vraag naar stedelijk wonen het beste op verdichtingslocaties in het bestaande stedelijk gebied kan worden verwezenlijkt. Daarmee wordt immers zowel het aanbod verbeterd (binnen de stedelijke knooppunten staat opwaardering van de stedelijke milieus centraal) als de vraag optimaal ingevuld (de vraagzijde heeft immers vooral betrekking op deze - dus nog te scheppen - hoogwaardige milieus).

Het structuurplan van de gemeente Nijmegen uit 1985 signaleert ruimte voor 10.000 nieuwe woningen; van deze ruimte wordt slechts voor 4.000 woningen harde capaciteit gebruik gemaakt.

Afwegingen op basis van "maatschappelijke weerstand" dienen daarbij niet vanuit één gemeente, maar vanuit de totale regio te worden gemaakt.

Onzekerheden met betrekking tot de toekomst van de spoorzone, zoals die in 1985 nog golden, kunnen nu worden omgezet in beleidsdoelen: het stedelijk knooppunt moet zijn verkeerskundig functioneren in de toekomst toch immers vooral bouwen op de beschikbare railinfrastructuur; de stedelijke verlichting van werken en wonen zal daartoe met name in de spoorzone gestalte moeten krijgen.

Eerst moet op "knooppuntwaardige" wijze worden onderzocht in welke mate de capaciteit binnen het stedelijk gebied kan worden vergroot ten opzichte van het structuurplan 1985. Daarbij moet eerst worden nagegaan hoeveel van de nog beschikbare overige capaciteit van de circa 5.500 woningen, die op grond van door de gemeente Nijmegen gemaakte afwijzingen niet kan worden ingezet, na heroverweging alsnog kan c.q. moet worden benut.

Uitbreiding volgens vigerend beleid

Voorzover voor bepaalde woningcategorieën geen ruimte binnen het stedelijk gebied gevonden kan worden moet ruimte gezocht worden waar dit aansluit aan de ontwikkelingen en het gevoerde beleid van de laatste jaren. Dit is van belang om continuïteit in het beleid te garanderen. Woningen hebben een levensduur van 50 tot 100 jaar en infrastructurele ingrepen strekken zich over nog veel langere termijnen uit. Het is daarom van belang in het ruimtelijk beleid een grotere continuïteit

te bewerkstelligen; het gaat niet aan dat per planperiode van circa 10 jaar steeds nieuwe stadsregionale concepten worden ontwikkeld, in gang gezet en vervolgens niet worden afgebouwd.

Dit betekent dat primair aansluiting gezocht moet worden bij het streekplan Midden Gelderland van 1987 (zie kaartbijlage). Hierin zijn de gemeenten Wijchen en Beuningen concentratiegemeenten. Nieuwe lokaties voor stadsuitbreiding in de regio Nijmegen dienen in onze ogen dan ook daar gezocht te worden. Deze lokaties kunnen zich ook zeer goed verhouden tot de doelstellingen voor het openbaar vervoer. Dezelfde overweging geldt overigens voor de ontwikkelingen in de regio Arnhem. Ook hier dienen bestaande ontwikkelingslijnen (Duiven-Westervoort) te worden gecontinueerd, met prioriteit boven nieuwe ontwikkelingen zoals Driel Oost. Hiermee wordt beleid gecontinueerd zowel ten opzichte van de huidige ontwikkelingsrichtingen als ten opzichte van het openhouden van de Over-Betuwe.

Ontwikkelingen in de Over-Betuwe

Indien na verdichting in de stad Nijmegen en na uitbreiding in westelijke richting niet aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woningbouwlokaties voor Nijmegen kan worden voldaan achten wij een capaciteitstoename in de Over-Betuwe mogelijk. Daarbij dient dan aangesloten te worden aan de bestaande kernen middels een selectief groeimodel, gericht op een goede ruimtelijke en functionele structurering van dit gebied. Dit impliceert een kwantitatieve bijstelling van het streekplan Midden Gelderland, maar hoeft geen radicale koerswijziging in te houden. De conclusie van Provinciale Staten dat nieuwe woon- en werkgebieden tussen Arnhem en Nijmegen het functioneren van beide steden versterkt, houdt niet in dat een nieuwe lokatie ten noorden van de Waal zo dicht mogelijk bij Nijmegen moet worden gezocht, of dat Driel-Oost (de "spoor" sprong) een logische voortzetting van de ontwikkeling van Arnhem zal zijn.

De Over-Betuwe wordt in de VINEX betiteld als het open Midden-gebied en in de Structuurnota Landbouw als een ontwikkelingsgebied voor de glastuinbouw. Het uitwerkingsplan voor het rivierengebied is gepubliceerd en gaat uit van de versterking van het gebied voor recreatie en natuur. Deze uitgangspunten verhouden zich op bruikbare wijze tot de occupatie voor wonen en verkeer zoals die door ons is geschetst. Zij verhouden zich niet tot het maken van de Over-Betuwe tot het opvanggebied voor de ruimtebehoefte in het stedelijk knooppunt.

Begrenzing inrichtingsschets en m.e.r.-studiegebied

Wij zijn van mening dat de studiegebieden voor de inrichtingsschets en het MER dienen samen te vallen met het stedelijke middengebied van het knooppunt Arnhem-Nijmegen (zie kaartbijlage). Gezien het gebrek aan formele duidelijkheid omtrent de begrenzingen van het stedelijk knooppunt Arnhem Nijmegen gaan wij in dit verband uit van het verstedelijkt gebied Arnhem en Nijmegen, de Over-Betuwe en de gemeenten Beuningen, Wijchen, Duiven en Westervoort. De aanleiding voor wijzigingen in het vigerend beleid hebben enerzijds te maken met de ruimtebehoefte voor woningbouw voor het stedelijk knooppunt en anderzijds met de ruimtelijke structuur van het stedelijk knooppunt. Daarom dient het middengebied van het knooppunt als onderzoeksgebied

te worden gedefinieerd en niet alleen het tussengebied van de Over-Betuwe. Het onderzoeksgebied voor m.e.r. en ruimtelijke planvorming dient hetzelfde te zijn, alleen dan is een integrale afweging van alternatieven mogelijk.

Alternatieven

Het begrip alternatief dient serieus te worden opgevat. Van alternatieven is naar onze mening eerst sprake als het gaat om daadwerkelijke beleidsalternatieven, dat wil zeggen alternatieven die volledig zijn, uitvoerbaar zijn en waaruit eerst na afweging een keuze wordt gemaakt. De huidige alternatieven voldoen daar niet aan; zij wekken de indruk dat zij vooral worden opgevoerd om aan te tonen "dat het wel goed zit met de Waalsprong". Verder kan het niet zo zijn dat in het licht van de ontwikkelingen in de Over-Betuwe alleen wordt gekeken naar het Nijmeegse.

Over de gang van zaken in het Arnhemse is, zij het mogelijk op langere termijn, van evengrote structurele betekenis. In serieuze alternatieven staan niet alleen de stedelijke ontwikkeling van Arnhem en Nijmegen, maar ook de toekomst van de Over-Betuwe centraal. Een alternatief dat de ontwikkeling van het knooppunt benadert vanuit de Over-Betuwse optiek is in dit kader onmisbaar en niet verloochenbaar (zie kaartbijlagen).

IOB of streekplanherziening

Gelet op de uitgangspunten van het Streekplan Midden Gelderland uit 1987 zijn de ontwikkelingen in de Over-Betuwe zoals geschetst in de Discussienota "Arnhem - Nijmegen ligt goed" zeer ingrijpend en vragen zij een fundamentele herziening van het geldende streekplan. Ingrijpende plannen vragen om heldere procedures en duidelijke besluiten. In dit kader achten wij het dan ook niet opportuun dat nu eerst, als een tussenstap, een Inrichtingsschets Over-Betuwe wordt opgesteld, zonder feitelijk rechtsgevolg. Naar onze mening is het procedureel gewenst om meteen een formeel ruimtelijk plan te ontwikkelen. Daarbij menen wij dat dit een streekplanherziening van het middengebied van het stedelijk knooppunt dient te zijn; dat wil zeggen het stedelijk gebied van de beide regio's Arnhem en Nijmegen en het tussenliggende gebied van de Over-Betuwe. Voor de Over-Betuwe betekent dit verder dat de begrenzing niet getrokken moet worden langs de A50, maar ten westen ervan langs de westgrens van de gemeenten Valburg en Heteren. Dit geeft duidelijkheid in bestuurlijk opzicht, de procedure is voor de inwoners van het gebied helder te maken, de gevolgen van de besluitvorming zijn voor burgers, gemeentebesturen en provinciaal bestuur éénduidig.

Coördinatie van m.e.r.'s

In een korte periode van nog geen jaar zullen een aantal m.e.r.-procedures zijn gestart voor ruimtelijke ontwikkelingen in de Over-Betuwe (zie kaartbijlagen). Het is noodzakelijk dat aanpak, procedure en inhoud van deze MER's door GS wordt gecoördineerd. De aanpak als streekplanherziening maakt het mogelijk om diverse

initiatieven waarvoor inmiddels m.e.r.-procedures zijn gestart, of nog opgestart moeten worden, op één noemer te brengen en onder bestuurlijke verantwoordelijkheid van de provincie in samenhang te bezien. Gezien de diverse initiatieven en initiatiefnemers, evenals het feit dat daarbij geen eenduidigheid is in het bevoegd gezag, is dit naar ons gevoel een vereiste.

GS of PS moeten hiertoe het initiatief nemen en vragen aan de overige bevoegde overheden, om coördinatie van de afzonderlijke MER's. Het Besluit MER laat dit uitdrukkelijk toe.

3. VERSTEDELIJKINGSBELEID

In dit hoofdstuk geven wij onze visie op het verstedelijkingsbeleid van het knooppunt Arnhem-Nijmegen mede uit oogpunt van mobiliteit en flexibiliteit en de plaats van het initiatief tot de Waalsprong hierin. Wij geven ook een aantal voorwaarden aan ten aanzien van de ontwikkeling van de Over-Betuwe. Wij zullen ons hierbij, analoog aan de Startnotitie, binnen het knooppunt Arnhem-Nijmegen met name richten op de stad Nijmegen.

Versterking stedelijke functies door verdichting

De status "stedelijk knooppunt" vormt een bevestiging van de ontwikkeling van Nijmegen en Arnhem naar een hoger stedelijk niveau. Deze ontwikkeling vraagt om een kwaliteitsslag, met name van het centraal stedelijk gebied. Kenmerkend voor een hogere status van stedelijkheid zijn hogere dichtheden van woonbebouwing en voorzieningen. Een passende ontwikkeling is dan gericht op concentratie en verdichting en zeker niet op spreiding en verdunning. De voorbeelden in de brochure van Bakker en Bleeker over de Waalsprong zijn niet voor niets gevonden in de grote Europese steden.

Aan deze visie ontleen wij het uitgangspunt dat de in het Nijmeegse structuurplan 1985 opgenomen verdichting nu niet verlaagd dient te worden, maar naar aanleiding van de knooppuntstatus eerder verhoogd moet worden. Immers, aangezien de bevolkingsomvang niet zal toenemen maar alleen het aantal huishoudens, impliceert iedere nieuwe woning buiten het bestaand stedelijk gebied "verdunning" van de stad. In feite is dat ook het proces zoals dat thans loopt. De Nijmeegse bevolking daalt; er is een jaarlijks vertrekoverschot van circa 300 personen. Omdat de toekomstige behoefte aan woonruimte vooral een behoefte is op basis van een toename van de huishoudens en nauwelijks op basis van een groeiende bevolking (gezinsverdunning), zou als ruimtelijk principe gehanteerd moeten worden de ruimtelijke verdunning van de bevolking, door het gebruik van meer ruimte voor dezelfde hoeveelheid mensen, tot staan te brengen.

De kwantitatieve behoefte moet dan ook primair in het bestaande stedelijk gebied worden verwezenlijkt.

"Niet meer maar anders"

Voor de visie dat een belangrijk deel van de kwantitatieve woningbehoefte bij voorkeur moet worden ingevuld in een stedelijk milieu zijn bovendien belangrijke kwalitatieve argumenten. In de stad is niet zo zeer behoefte aan meer van hetzelfde - maar dan in de Over-Betuwe - alswel aan anders en wel in de stad zelf.

In de bevolkingssamenstelling is een over-vertegenwoordiging van de jongere leeftijdscategorie (studentenaanbod) en de groep ouder dan 65. Deze leeftijdsgroepen leven in hoofdzaak alleen of in een 2-persoons huishouden. In totaal bestaat circa 60% van de huishoudens uit één of twee personen. Voor deze bevolkingsgroepen, die behoefte heeft aan kleine woningen met stedelijke voorzieningen moet worden gebouwd. Nijmegen heeft reeds een over-vertegenwoordiging van eengezins- en meerkamerwoningen. Noodzakelijk is dus een uitbreiding van

de woningvoorraad in de stad met 2- en 3-kamerwoningen. De kwantitatieve behoefte aan een grotere woningvoorraad moet in het bestaande stedelijke gebied primair worden gerealiseerd door een herstructurering en kwalitatieve verbetering van het woningbestand.

Hierbij dient ook bewust te worden gekeken naar binding van de hogere inkomens in de stad. Door het op gang brengen van verhuisketens, waarbij hogere inkomensgroepen relatief goedkopere woningen vrijmaken voor lagere inkomensgroepen, dient het vertrek van de hogere inkomensgroep uit de stad zo veel mogelijk voorkomen te worden.

Voor zover de stad onvoldoende ruimte biedt, is uitbreiding onontkoombaar. Het is echter niet waarschijnlijk dat de Waalsprong in dit opzicht biedt wat er nu van wordt verwacht. Uit vergelijkend onderzoek in situaties waar een stad zich aan weerszijden van een rivier ontwikkelt, blijkt toch slechts een beperkte integratie te ontstaan in de woningmarkt, het sociale leven of het gebruik van bepaalde voorzieningen. De Waalsprong zal dan ook naar verwachting eerder een sub-urbaan woonmilieu opleveren vergelijkbaar met Wijchen of Beuningen, dan een "stads"-deel.

Het gevolg van het bieden van een sub-urbaan woonmilieu voor de groep van woningzoekenden is dat 'meer van hetzelfde' wordt geboden. Voor de woningzoekenden is dat een aanbod waaraan niet de grootste behoefte bestaat.

Vanuit een oogpunt van continuïteit in het beleid is het dan ook meer wenselijk om het uitbreidingsbeleid in westelijke richting te continueren, dan dat een nieuwe lokatie aan snee wordt gebracht. Het afbreken van de huidige ontwikkeling leidt tot discontinuïteit in beleid, in ruimtelijke opbouw, in maatschappelijk draagvlak en in financiële dekking. De Waalsprong stelt hier geen nieuwe zekerheden tegenover. Integendeel, grote bouwlokaties, sterk gebonden aan het tot stand komen van bepaalde niveaus van verzorging, zijn in de praktijk zeer risicovol.

Als reactie op de Startnotitie is in het voorgaande vooral gesproken over de verstedelijking van Nijmegen. Het zal duidelijk zijn dat in onze visie deze uitgangspunten onverkort op het stedelijk knooppunt in zijn geheel, dus ook op het Arnhemse van toepassing zijn.

De ontwikkeling van de Over-Betuwe

Niet uitgesloten is dat, ook als op de eerste plaats wordt uitgegaan van verdichting van het stedelijk gebied en continuïteit in de huidige uitleg van het stedelijk gebied in Wijchen en Beuningen, toch een beroep wordt gedaan op de Over-Betuwe voor de opvang van de woningbouw. Dit beroep moet dan in samenhang worden gezien met de ontwikkelingen die voortvloeien uit de ingrijpende uitbreiding van de hoofdinfrastructuur in het betreffende gebied. Daarbij dienen naast de ruimtelijke, ook de economische en maatschappelijke ontwikkelingsaspecten integraal te worden afgewogen.

Daarbij willen wij de volgende randvoorwaarden aangeven:

- de publieke en de private sector hebben groot belang bij continuïteit in het ruimtelijk beleid. In de Over-Betuwe moet dit

worden vertaald in "ontwikkeling vanuit de bestaande kernen". Het afbreken van huidige ontwikkelingen en het entameren van nieuwe (de Waalsprong) met het risico dat ook die halverwege moeten worden afgebroken is onaanvaardbaar. Dit risico is ook cijfermatig reëel omdat de prognoses voor nã 2000 een grote mate van onzekerheid bevatten;

- de ontwikkeling van de Over-Betuwe in het spanningsveld van het stedelijk knooppunt en de internationale hoofdverbindingen vraagt om een sterke structurering van de ruimtelijk-economische ontwikkeling. Dat wil zeggen dat de woningbouw-ontwikkeling in de Over-Betuwe moet plaatsvinden vanuit bepaalde kernen en dat binnen de bestaande kernen een zekere hiërarchie moet worden opgebouwd die deze ontwikkeling kan sturen en kan dragen;
- een dergelijke ontwikkeling kan niet tot stand komen in onzekerheid over de bestuurlijke organisatie. De opbouw van nieuwe bestuursvormen of gemeentelijke herindeling is daarvoor een tē lange weg die ook tē veel aandacht wegtrekt van de ontwikkeling zelf.
- Belangrijke ontwikkelingen in de Over-Betuwe, die op afzienbare termijnen hun beslag moeten krijgen, zoals de uitbouw van bepaalde Over-Betuwse kernen voor de opvang van de woningbouw volgens het "Over-Betuws" model, zijn alleen realiseerbaar als zij in overzichtelijke bestuursovereenkomsten kunnen worden vastgelegd.

Stedelijke ontwikkeling en mobiliteit

De door ons geschetste ontwikkeling in Nijmegen, in de westflank en in de Over-Betuwe verhoudt zich goed tot het beleid gericht op het beperken van de auto-(mobiliteit). Verdichting van het stedelijk gebied beperkt de transportafstanden en maakt optimaal gebruik van de fiets mogelijk. Door de verdichting te richten op de spoorzones wordt het gebruik van de spoorlijnen als ruggesgraat van het openbaar vervoer in het knooppunt ten volle ondersteund.

De uitbouw van het wonen in de westflank sluit aan op de ontwikkeling van de werkgebieden Brabantse Poort en Biesterhuizen. De westflank biedt goede mogelijkheden voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer.

In de Over-Betuwe is de grootste kern, Elst, ten opzicht van het openbaar vervoer uitstekend gesitueerd. Diverse andere kernen zullen in de toekomst via de verbeterde Betuwelijn eveneens goed per spoor bereikbaar zijn.

Flexibiliteit

Gelet op de onzekerheden van de prognoses is vooral een verstedelijkingsmodel dat flexibel in zijn ontwikkelingsmogelijkheden is, zeer aan te bevelen. Zoals ook al in de Discussienota is gesteld, is vooral het model van de Waalsprong erg gevoelig voor de risico's van een andere kwantitatieve en kwalitatieve woningmarktontwikkeling.

Een ontwikkeling van woningbouw in de stad enerzijds, door een kwalitatieve verbetering van woonmilieu's en anderzijds ontwikkeling in aansluiting op bestaande ontwikkelingsrichtingen en kernen, sluit deze risico's uit. Daarbij sluit een dergelijk model beter aan op de andere beleidsthema's van het knooppunt.

4. TE NEMEN BESLUITEN EN DE DAARBIJ TE VOLGEN PROCEDURE

Op basis van de Startnotitie en de door Gedeputeerde Staten gevolgde aanpak gaan wij vervolgens in op de door ons gewenste inhoud van de te nemen besluiten en vervolgens de gewenste procedure. Een en ander kan kort als volgt worden getypeerd: "een brede inhoud en een smalle procedure".

Te nemen besluiten

Op 24 oktober 1990 hebben Provinciale Staten van Gelderland een besluit genomen over de toekomstige ontwikkeling van Nijmegen. Het besluit betrof op basis van de Discussienota 'Arnhem - Nijmegen ligt goed' de bouw van een nieuw stadsdeel van Nijmegen ten noorden van de Waal op het grondgebied van de gemeenten Valburg, Elst en Bemmelen, de zogenoemde 'Waalsprong'.

Aan het besluit hebben Provinciale Staten een aantal voorwaarden verbonden die betrekking hadden op de infrastructuur, de financiële aspecten en een te ontwikkelen totaalconceptie voor de Over-Betuwe. De laatste voorwaarde heeft ertoe geleid dat het College van Gedeputeerde Staten nu de Inrichtingsschets Over-Betuwe voorbereidt. Provinciale Staten zal hierover eind 1992 besluiten.

De zienswijze van de Over-Betuwse gemeenten op de voor te bereiden besluiten is een andere. Zij zijn van mening dat de benadering van de toekomstige ontwikkeling van de Over-Betuwe niet moet worden beperkt tot het inpassen van ruimtelijke woningbouwclaims en het streven naar een optimale - en in de visie van de provincie is dat vooral een stedelijke - vormgeving.

In de opvatting van de Over-Betuwse gemeenten gaat het er bij de Inrichtingsschets Over-Betuwe niet om dat aangetoond wordt "dat het wel goed zit met de Waalsprong". Naast de ruimtelijke aspecten zijn - en wel in beginsel daaraan voorafgaand - de economische en maatschappelijke ontwikkelingsaspecten aan de orde. Nodig is een totaal-visie op de economische en maatschappelijke structurering van de Over-Betuwe.

De ingrijpende uitbreiding van de hoofdinfrastructuur zal, in samenhang met de noodzaak om de Over-Betuwe te gebruiken voor het oplossen van ruimtelijke problemen in het stedelijk knooppunt, leiden tot belangrijke functionele veranderingen in het gebied. Ontwikkelingen die in beginsel niet naast het bestaande moeten plaatsgrijpen, maar juist in nauwe wisselwerking met het bestaande.

Naar de mening van de Colleges is het zeer gewenst wanneer het proces van globale planvorming, in plannen met een onduidelijke status (de Discussienota en nu een Inrichtingsschets), wordt beëindigd. Een IOB is ons inziens niet noodzakelijk. De Inrichtingsschets die nu door GS wordt voorbereid lijkt het karakter te hebben van twee maal hetzelfde: in feite betrof de Discussienota ook al een globale schets van de toekomstige ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van de Over-Betuwe. Het in tweede fase nogmaals opstellen van een IOB komt op ons dan ook overbodig over.

Wij geven er dan ook de voorkeur aan dat GS direct kiest voor een helder en zorgvuldig voor te bereiden besluit door de tussenfase van de Inrichtingsschets te laten vallen en zonder tussenstappen over te gaan tot een totale streekplanherziening.

De gemeenten hebben behoefte aan duidelijkheid. Deze duidelijkheid kan het beste worden bereikt wanneer het toch in de nabije toekomst noodzakelijke proces van streekplanherziening voor het gehele Knooppunt Arnhem - Nijmegen nu wordt opgestart. Hiertoe wordt GS uitgenodigd.

De onvolledige afweging die Provinciale Staten eerder hebben gemaakt kan dan straks en dan wel goed onderbouwd, opnieuw aan de orde te komen. Dit met de uitdrukkelijke optie dat een betere afweging ook tot een ander besluit aanleiding moet kunnen geven.

Procedure

In de Startnotitie m.e.r. woningbouw Nijmegen wordt onder de procedure feitelijk alleen de procedure voor de milieu-effect-rapportage geschetst. De procedure eindigt bij de besluitvorming in Provinciale Staten (september 1992) over de Inrichtingsschets Over-Betuwe.

Naar de mening van de Colleges is dit een procedure die gelet op de ingrijpende ontwikkelingen weinig waarborgen biedt voor zorgvuldigheid en democratische besluitvorming zoals een inspraak- en bezwarenprocedure.

Onduidelijk blijft wie straks verantwoordelijk is voor wat, aangezien een inrichtingsschets een niet wettelijke planvorm is. Een besluit over de Inrichtingsschets is alleen zinvol als besloten kan worden over alternatieven. Alternatieven zijn er feitelijk niet, of slechts onvolledig, vanwege de niet met elkaar overeenkomstige begrenzing van MER en Inrichtingsschets (zie hierna).

Noodzakelijk is een heldere procedurele aanpak in zowel de voorbereiding als de uitvoering van de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting van de Over-Betuwe. Een en ander lijkt alleen goed mogelijk indien nu reeds wordt overgegaan tot de wettelijk vastgelegde procedure van streekplanherziening, waarbij alle inspraak- en beroepsprocedures open staan.

Dit proces dient te starten, in navolging van de m.e.r.-procedure, met de publikatie van een Startnotitie of nota van uitgangspunten, waaruit duidelijk blijkt dat sprake is van een 'totaal-concept'.

Deze Startnotitie of nota van uitgangspunten kan worden opgesteld door Gedeputeerde Staten in samenspraak met alle gemeenten in het Knooppunt Arnhem - Nijmegen.

Op basis van deze Startnotitie kan een besluit genomen worden over de hoofdlijnen van de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling en inrichting van het knooppunt. Vervolgens kunnen deze hoofdlijnen worden uitgewerkt in een concept-streekplan herziening. Alleen op die wijze is ons inziens procedurele helderheid en zorgvuldigheid in te bouwen.

De begrenzing van het ruimtelijk besluit

Het studiegebied van het MER wordt bepaald door de diverse lokatie-alternatieven (ook gelegen ten zuiden van de Waal) en door de invloed van een woningbouwlokatie op de diverse milieuaspecten. De begrenzing van de Inrichtingsschets Over-Betuwe is een geheel andere. Deze laatste beperkt zich tot de Over-Betuwe, begrensd door de rivieren en de A50. Het MER en de inrichtingsschets betreffen dus niet hetzelfde gebied, wat gelet de bedoelingen van het Besluit m.e.r., toch uitdrukkelijk wel noodzakelijk is.

Volgens het Besluit m.e.r. dienen in het MER "de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven" te worden beschreven. Het begrip 'redelijkerwijs' moet hier in een beleidsmatige context worden opgevat, wat wil zeggen dat in het kader van het te nemen m.e.r.-plichtig besluit tussen alle alternatieven ook kan worden gekozen en besloten.

Doordat de begrenzing van het studiegebied voor de milieu-effectrapportage niet overeen komt met de begrenzing van de inrichtingsschets is dit echter niet het geval en kan niet worden gesproken van 'redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven'. Een en ander heeft tot gevolg dat van de drie alternatieven in feite slechts één alternatief, de zo gewenste 'Waa sprong', "redelijkerwijs" in beschouwing is te nemen.

Dit veroorzaakt een zeer scheve verhouding tussen de rol van een MER, volgens de bedoelingen van het Besluit m.e.r., en de besluitvorming over een ruimtelijk plan zoals de inrichtingsschets. Voor een milieu-effect-rapportage een onwenselijke situatie!

De begrenzing van de inrichtingsschets c.q. streekplanherziening zal zich dan moeten uitstrekken over het verstedelijkte gebied van het knooppunt (Arnhem - Westervoort - Duiven en Nijmegen - Wijchen - Beuningen) en de daartussen gelegen Over-Betuwe. Voor de Over-Betuwe betekent dit verder dat de begrenzing niet getrokken moet worden langs de A50, maar ten westen ervan langs de westgrens van de gemeenten Valburg en Heteren.

Wij vinden het ongewenst dat een ruimtelijk besluit met dergelijk verstrekkende gevolgen betrekking heeft op delen van gemeenten en niet op gemeenten in hun totaliteit.

5. DE AANBEVELINGEN TEN AANZIEN VAN DE RICHTLIJNEN

5.1. Algemeen

Milieu-effectrapportage heeft tot doel de milieu-aspecten een volwaardige rol in de besluitvorming te geven. Een milieu-effectrapport is een hulpmiddel bij de besluitvorming over een activiteit die belangrijke gevolgen kan hebben voor het milieu. Van een milieu-effectrapport mag worden verwacht dat zij informatie bevat met betrekking tot de te verwachten milieu-gevolgen van de voorgenomen activiteit en verschillende alternatieven in relatie tot de autonome ontwikkeling. Dit stelt echter bepaalde eisen aan opzet en inhoud van het MER. Daartoe dienen de door het bevoegd gezag vast te stellen Richtlijnen.

In dit hoofdstuk zijn aanbevelingen opgenomen voor de inhoud van de Richtlijnen. De aanbevelingen zijn opgedeeld in algemene aanbevelingen ten aanzien van de onderbouwing van de voorgenomen activiteit en de keuze van de alternatieven (5.3), aanbevelingen ten aanzien van de inrichtings- en uitvoeringsaspecten (5.4) en aanbevelingen ten aanzien van de te onderzoeken milieu-aspecten (5.5).

Een belangrijk element van het MER woningbouw regio Nijmegen zijn de procedurele randvoorwaarden en de plaats in de besluitvorming. Op deze aspecten wordt ingegaan in 5.2.

5.2. Procedurele randvoorwaarden

- Coördinatie van m.e.r.-procedures -

In de Over-Betuwe zijn voor de toekomst een groot aantal ruimtelijke ontwikkelingen te verwachten. De daarmee samenhangende activiteiten zijn in een groot aantal gevallen op basis van het Besluit Milieu-effectrapportage m.e.r.-plichtig. Voor de aanleg van de Betuwe-lijn is de m.e.r.-procedure al gestart. Voor de doortrekking van de A15 echter nog niet, evenmin als voor de verlenging van de A73. Een samenhangende benadering van de procedures van al deze m.e.r.'s is noodzakelijk. Door per initiatief een MER-procedure te volgen, die verschillende initiatiefnemers kent en waarbij ook het bevoegd gezag wisselt van activiteit tot activiteit, is deze samenhang niet gewaarborgd, maar zullen de m.e.r.-procedures op een van elkaar geïsoleerde wijze plaatsvinden.

Gedeputeerde Staten heeft in haar vervolgvorstel E-232 laten weten op korte termijn te bekijken hoe de verschillende m.e.r.-procedures in samenhang kunnen worden aangepakt.

Hierbij is verwezen naar de in de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne opgenomen bevoegdheid van GS om de diverse m.e.r.-procedures (vrijwillig) te coördineren. Het is mogelijk dat voor meerdere met elkaar samenhangende m.e.r.-plichtige activiteiten, ter voorbereiding van de te nemen besluiten, besloten kan worden hiervoor één milieu-effectrapport te maken. Het besluit hiertoe dient genomen te worden door de diverse overheidsorganen die het bevoegd gezag vormen voor de verschillende te nemen besluiten. Uit de Startnotitie blijkt echter niet dat GS samen met de minister van Verkeer en Waterstaat hiertoe heeft besloten dan wel op andere wijze die coördinatie tot stand

heeft gebracht. Wij verwachten van het College van Gedeputeerde Staten dat zij toch alsnog hiertoe het initiatief neemt door met de Minister van Verkeer en Waterstaat, die het bevoegd gezag vormt voor de m.e.r.-plichtige besluiten ten aanzien van de A15 en de Betuwe-spoorlijn, hieromtrent nadere afspraken te maken en deze in een expliciet besluit vast te leggen.

Enige speciale aandacht betreft hier de m.e.r.-procedure ten aanzien van de doortrekking van de A73 naar de A15. Naar het oordeel van PS en GS is deze doortrekking noodzakelijk en een voorwaarde voor de realisering van de Waalsprong. De IOB zal de kaders aangeven waarbinnen de A73 een plaats krijgt in de ruimtelijke structuur van de Over-Betuwe. Dit betekent dat, net als ten aanzien van de Waalsprong, de IOB ook het eerste ruimtelijke plan is waarin in aanleg van deze activiteit wordt voorzien. De A73 is niet in het MER woningbouw Nijmegen opgenomen. Om die reden achten wij het de taak van GS om het initiatief tot de m.e.r.-procedure A73 te nemen en de op die wijze coördinatie met de m.e.r. woningbouw regio Nijmegen tot stand te brengen.

- Cumulatie van de milieu-effecten -

Naast de coördinatie van de diverse m.e.r.-procedures is het ook noodzakelijk de verschillende milieu-effectrapporten inhoudelijk op elkaar af te stemmen. Zonder de inhoud tussen de verschillende MER's op elkaar af te stemmen, ontstaat verboddeling van informatie en het risico van partiële afwegingen zonder inzicht in de cumulatieve effecten van alle voorgenomen activiteiten. Bovendien gaat het om de cumulatie met reeds bestaande milieubelasting.

Wat inhoudelijk een probleem gaat vormen is het bepalen van het cumulatieve effect van alle verschillende ruimtelijke ingrepen. Om in deze "optelling" enige structuur te brengen is het ons inziens noodzakelijk dat een aantal fasen worden doorlopen. De eerste is de verschillende milieugevolgen van de afzonderlijke activiteiten en alternatieven te beschrijven. Het is vervolgens noodzakelijk dat de samenhang van deze activiteiten en alternatieven in beeld wordt gebracht in de vorm van een aantal samenhangende ruimtelijke modellen. Om tenslotte een totaal-oordeel van de ruimtelijke en milieugevolgen mogelijk te maken is een methodiek nodig om de eerder bepaalde milieu-effecten van de afzonderlijke activiteiten in een bepaald model op te tellen. Deels, zoals ten aanzien van geluid- en hinderzones, kunnen hiervoor de technieken van de integrale milieuzonering worden gebruikt. Voor een ander deel van de milieu-effecten is een "herberekening" van het totaal-effect noodzakelijk. De technieken zullen deels in het kader van het MER ontwikkeld moeten worden.

Een belangrijke voorwaarde voor het zuiver optellen is de keuze ten aanzien van de autonome ontwikkeling in de diverse afzonderlijke MER's. Het zou niet juist zijn om de activiteit waarvoor momenteel een m.e.r.-procedure wordt gevolgd (zoals de Betuwe-spoorlijn) in een volgende MER (de m.e.r. woningbouw regio Nijmegen) reeds tot de autonome ontwikkeling te rekenen. Een en ander zou er anders toe leiden dat de toegevoegde milieu-effecten mogelijk beperkt zullen blijven, maar dat in totaliteit grote effecten op het milieu aanwezig zullen zijn. Voor alle (nog) op te stellen MER's dient dus dezelfde

autonome ontwikkeling het uitgangspunt te zijn.

De Inrichtingsschets heeft dan ook tot taak om de totaal-gevolgen van de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen op basis van de diverse MER's naast elkaar te zetten en op basis van verschillende ontwikkelingsmodellen de cumulatieve gevolgen in beeld te brengen in een 'over-all'-MER. In feite zou gekozen moeten worden voor een m.e.r. voor de verschillende inrichtingsmodellen van de Over-Betuwe als totaal.

- De begrenzing van de Inrichtingsschets Over-Betuwe in relatie tot de begrenzing van het studiegebied -

De begrenzing van het m.e.r.-plichtig ruimtelijk besluit is gelegd langs de rivieren Waal en Rijn en betreft dus alleen het gebied van de Over-Betuwe. In het kader van dit ruimtelijk besluit kan dus alleen besloten worden over het wel of niet ontwikkelen van een woningbouw-lokatie ten noorden van de Waal. In dat ruimtelijke besluit is echter geen ruimtelijk beleid te formuleren over de eventuele lokaties aan de zuid-kant van de Waal, aangezien deze niet binnen de begrenzing vallen van de Inrichtingsschets.

Deze niet met de alternatieven samenvallende begrenzing van de IOB kan dus leiden tot de volgende situatie. Als in het kader van de IOB mede op basis van het opgestelde MER besloten wordt om **geen** woningbouwlokatie ten behoeve van de Nijmeegse behoefte te ontwikkelen ten noorden van de Waal, dan is het in het kader van dat besluit niet mogelijk om een besluit te nemen over de lokatie waar **wel** in de woningbehoefte kan worden voorzien.

Een besluit om geen woningbouw-lokatie ten noorden van de Waal te ontwikkelen lost dus de naar verwachting op korte termijn aanwezige lokatieproblemen van Nijmegen niet op. Aangezien deze ruimtebehoefte de dwingende noodzaak is om op korte termijn een positief besluit te nemen over de mogelijkheden van Nijmegen, zal de druk erg groot zijn om, ondanks de eventuele bezwarende uitkomsten van het MER, toch de woningbouw aan de noordzijde van de Waal te projecteren.

De beperking van de begrenzing tot het gebied ten noorden van de Waal, gezien de bedoeling van het Besluit m.e.r. dat de milieuaspecten een volwaardige rol dienen te spelen in een evenwichtig afwegingsproces, is niet juist. Het moet hier gaan om 'redelijkerwijs' in beschouwing te nemen alternatieven, wat betekent dat het gebied waarop de besluitvorming betrekking zal gaan hebben moet overeenkomen met het gebied waarover de alternatieven zich uitstrekken.

De diverse alternatieven moeten dus in zijn geheel vallen binnen de grenzen van het plan in welk kader een beslissing valt over de toekomstige ontwikkeling. Om die reden moet de begrenzing van de Inrichtingsschets cq. de streekplanherziening worden verruimd tot middengebied van het Knooppunt.

- De globaliteit en de verhouding lokatie- en inrichtings-mer -

De Startnotitie

De nadruk in het MER zal volgens de Startnotitie liggen op de lokatiekeuze; op de inrichtingsaspecten zal slechts worden ingegaan voor zover van belang voor de lokatie-keuze. De Startnotitie duidt daarmee

op een mogelijk zeer globale vergelijking van een aantal lokaties.

De Richtlijnen

Het op te stellen MER zal echter gelet op de al eerder gemaakte globale milieu-vergelijkingen van de diverse lokaties (zie de Ontwikkelingsschets en de Discussienota) een duidelijk stap verder en dieper moeten graven.

Aangezien lokatie-keuze, inrichting en de veroorzaakte mobiliteit een sterke samenhang vertonen is het niet wenselijk de op te stellen MER tot het lokatie-aspect te beperken.

Omdat juist op hoofdlijnen de lokatiekeuze vanuit milieu-gevolgen wel duidelijk is (niet bouwen aan de zuid- en oost-zijde van Nijmegen) is behoefte aan een MER die naast de lokatiekeuze, de inrichtingsaspecten en ook relatie met mobiliteit op langere termijn, in sterke mate van detail uitwerkt. Er dient in het MER wel degelijk gekeken te worden naar zowel de lokatie- als de inrichtingsaspecten. Op een en ander wordt in 5.4 nader ingegaan.

5.3. Algemene aanbevelingen

- Probleemstelling -

De Startnotitie

Een probleemstelling, als aanleiding tot de voorgenomen activiteit, wordt niet duidelijk geformuleerd in de Startnotitie, hiervoor moet worden teruggevallen op andere nota's. Het betreft de ruimtenood van Nijmegen voor de bouw van nog 9.000 woningen.

De kwantitatieve schattingen van de woonbehoefte en capaciteiten lopen overigens erg uiteen. Er bestaat in de behoefte aan een nieuwe woonlokatie een bandbreedte in de grootte van 9.000 tot 12.500 woningen; een marge van 30%! Het gaat hierbij om een zo grote marge dat deze de totale omvang van de lokatie (de bulk) toch in een heel ander daglicht stelt.

Kwantitatieve woningbehoefte in de periode 1988 tot 2000

	Ontwik. schets Nijmegen juni '89	Bijstelling Uitvoeringsprogr. Streekplan mei '90		Toelichting bij de Discussienota Arnhem/Nijmegen april '90		Nota Inwoners en woningen januari '89		G.S.-voorstel Ontwikkelingsm. Arnhem/Nijmegen oktober '90	
	S	S	R	S	R	S	R	S	R
behoefte	11.500	10.850	19.250		17.000				17.000
harde cap.	5.500	5.440	9.570	3.740	5.540	4.688	9.150	4.000	5.760
zachte cap.	1.500			3.500	9.400	6.045	8.120	2.700	7.940
extra cap.	4.500				2.000				3.500

S = stad
R = regio

De Richtlijnen

In tegenstelling tot de Startnotitie moet de analyse van de woningbehoefte in het MER zich niet beperken tot de kwantitatieve behoefte, maar moet het MER onderscheid worden gemaakt naar de aantallen huishoudens c.q. woningen per leeftijdscategorie, de grootte van het huishouden en de woonwensen van de te onderscheiden groepen. Een en ander in de loop van de tijd. Ook moeten migratie en het forensisme en de bestaande verhuiscriteria van deze groepen bij de verdere prognose worden betrokken.

Op basis van deze sterke differentiatie van de behoefte moet vervolgens een (kwalitatieve) prognose worden gegeven van het type woningen en de woonomgeving/woonmilieu's.

Naast de woningbehoefte dient ook de behoefte aan bedrijventerreinen te worden uitgewerkt op basis van een differentiatie in typen bedrijvigheid zoals transport en distributie, productiebedrijven, zakelijke dienstverlening, milieuproduktie en dergelijke. Dit voor de regio als geheel op basis van de behoeften in deelgebieden.

- Doelstelling -

De Startnotitie

In de gepubliceerde Startnotitie wordt niet op de doelstelling ingegaan. De doelstellingen met betrekking tot de voorgenomen activiteit kunnen worden ontleend aan de Ontwikkelingsschets Nijmegen en de Discussienota van Gedeputeerde Staten over het Stedelijk Knoop-punt Arnhem -Nijmegen.

Een belangrijke doelstelling betreft de versterking van de stedelijke functies van het Knooppunt. In de Startnotitie blijft echter erg onduidelijk wat deze doelstelling meer inhoudt dan het Nijmeegse stedelijke gebied te vergroten met meer sub-urbane woningbouwlocaties en grote oppervlakten bedrijventerrein.

De Richtlijnen

Bij de uitwerking van de, op zich terechte, doelstelling ten aanzien van de stedelijke functies moet in het MER duidelijk worden aangegeven waarom de voorgenomen activiteit een uitbreiding van het stedelijke gebied (en stedelijke verdunning) bevordert in plaats van een kwalitatieve verbetering en intensivering van het bestaande stedelijk gebied.

Bovendien dient de spanning met de tweede en derde hoofddoelstelling van de Discussienota in beeld te worden gebracht. Ook in meerdere andere beleidsnota's (zie bestaand beleid) zijn doelstellingen geformuleerd ten aanzien van de Over-Betuwe c.q. de regio's Arnhem en Nijmegen. De samenhang met deze doelstellingen dient beschreven te worden.

- Bestaand beleid en reeds genomen besluiten -

De Startnotitie

In de Startnotitie wordt slechts een willekeurig overzicht gegeven

van reeds genomen besluiten die mede van invloed zijn op de Over-Betuwe. Er ontbreekt een aantal van de toch ook ruimtelijk relevante plannen van het Rijk op strategisch niveau zoals de Derde Nota Waterhuishouding, Nationaal Milieubeleids Plan en het Natuurbeleidsplan.

De besluitvorming die in de Over-Betuwe op gemeentelijk niveau tot stand is gekomen ontbreekt eveneens in het overzicht. Toch zijn die besluiten mede bepalend voor de keuze van de alternatieven en de realisatiemogelijkheden van de alternatieven. In het MER dienen deze dan ook in beeld te worden gebracht.

De Richtlijnen

In het MER moet aandacht worden gegeven aan de volgende beleidsnota's en reeds genomen besluiten.

Het Streekplan Midden-Gelderland (1987) waarin het bestaande ruimtelijke beleid voor de Over-Betuwe is neergelegd.

Op rijksniveau zijn diverse beleidsnota's vigerend die mede bepalend zijn voor het bestaande beleid. De Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (Extra) duidt de Over-Betuwe aan als open middengebied met een hoofdfunctie landbouw. De uitwerking van de Vierde Nota voor het Rivierengebied gaat uit van een versterking van de natuur- en recreatiefunctie van de uiterwaarden en ontwikkeling van ecologische gradienten dwars op de rivierrichting. Tot de strategische projecten behoort de inrichting van de Linge tot grootschalig groenelement.

De Structuurnota Landbouw wijst op de kansen voor de ontwikkeling van de glastuinbouw. Het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer waarin de hoofdinfrastructuur staat beschreven, de doortrekking van de A73 is niet opgenomen.

Rail 21 geeft aan in hoeverre de ontwikkeling van een aantal stations langs de lijn Arnhem - Nijmegen past in het toekomstige railsysteem van Intercity- en Agglo-Regio treinen. In het SVV en Rail 21 zijn voor dit traject geen spooraanpassingen of -uitbreidingen voorzien.

- De autonome ontwikkeling -

De Startnotitie

In een MER moet ook de ontwikkeling zonder dat de voorgenomen activiteit wordt uitgevoerd worden beschreven. Aan de ene kant betreft het hier de verdere ontwikkeling van reeds in het gebied aanwezige functies en kwaliteiten en anderzijds de reeds in andere beleidsnota's en plannen voorziene toekomstige ruimtelijke ontwikkeling.

In de Startnotitie wordt echter niet ingegaan op de keuzen ten aanzien van de autonome ontwikkeling. Dit is een zeer ernstig gebrek in het kader van een m.e.r.-procedure. Dit betekent dat alsnog een eenduidig standpunt moet worden ingenomen ten aanzien van de autonome ontwikkeling van de Over-Betuwe.

De Richtlijnen

Voor het MER dient de ruimtelijke ontwikkeling zoals aangegeven in het Streekplan Midden-Gelderland (1987) richtinggevend voor de autonome ontwikkeling te zijn. Algemene beleidslijnen hierin zijn de

geledende functie van de Over-Betuwe in het verstedelijkte Midden-Gelderland, een beperkte groei van de kernen en de verdere ontwikkeling van de landelijke functies. Ten aanzien van de Over-Betuwe zijn hierin dus geen vergaande ruimtelijke ontwikkelingen voorzien, met uitzondering van de doortrekking van de A15 (echter volgens een nu niet meer uit te voeren tracé).

Ten aanzien van de bestaande functies gaat het om de uitbreiding van het reeds bestaande kassengebied van Lent/Bemmel/Huissen. Hierbij dient ook betrokken te worden de in het Landinrichtingsplan Over-Betuwe voorziene ontwikkeling van het glastuinbouwgebied en de overige agrarische gronden. De glastuinbouw ontwikkelt zich naar een steeds minder grondgebonden produktie door de ontwikkeling van gesloten teeltsystemen en de daardoor beperktere milieubelasting in de toekomst. Ook de diverse beleidslijnen uit andere reeds genomen besluiten dienen tot de autonome ontwikkeling te worden gerekend zoals de 4e Nota(Extra), het SVV II, het Natuurbeleidsplan en de uitwerking Rivierengebied. Zie overigens ook de paragraaf cumulatie van milieu-effecten over de keuze ten aanzien van de autonome ontwikkeling met het oog op de samenhang van de verschillende MER's.

- De voorgenoemen activiteit -

De Startnotitie

De Startnotitie bevat slechts een zeer globale beschrijving van de voorgenoemen activiteit. Het betreft een woningbouwlokatie voor 9000 tot 12.500 woningen en een oppervlakte voor bedrijven van 30 hectare. In de Startnotitie wordt alleen gesproken over lokaties voor wonen en werken maar in de plannen over de Waalsprong zitten ook andere elementen.

Naar aanleiding van de "Ontwikkelingsschets Nijmegen" (Gemeente Nijmegen, 1989) is een ontwerp-modelstudie verricht (april 1990) waarin een ontwikkeling aan de noordkant van de Waal wordt geschetst, want meer dan een schets of collage is het niet, waarin van noord naar zuid zijn opgenomen een bos, een multifunctioneel gebied, een woongebied, een zone ruimtevrage stedselijke en publiektrekkende voorzieningen, een park en een waterrecreatiegebied.

Ook is er een, marktgerichte, studie in opdracht van de 'Initiatiefgroep de Waalsprong' verricht waarin eveneens een groot aantal verschillende elementen is opgenomen, waaronder verschillende woonmilieu's, recreatiegebieden en/of stedelijke uitloopgebieden.

In de Startnotitie worden deze andere elementen dan woningbouw- en bedrijventerrein-lokaties niet genoemd. Ook deze hebben voor de Over-Betuwe echter de nodige ruimtelijke en milieu-gevolgen. Ook deze elementen zijn deels m.e.r.-plichtig en dienen als onderdeel van de IOB dus ook in het MER mee te worden genomen. Hiervoor is al gewezen op de A73 en daarvoor op te stellen MER.

Onduidelijk is in hoeverre de Inrichtingsschets Over-Betuwe deze ontwikkelingen meeneemt en waarom deze dan niet ook mede onderwerp van het op te stellen MER zijn.

De Richtlijnen

De voorgenomen activiteit dient voor een zinvolle effect-voorspelling te worden uiteengelegd in diverse deelactiviteiten (woningbouw, bedrijventerrein, groenstructuur, recreatie-elementen, ed.) die op hun beurt goed in typen ingrepen moeten worden beschreven (ophogen, ontwateren ed.).

Op basis daarvan kunnen dan door middel van oorzaak-gevolg relaties en dosis-effect relaties de uiteindelijke milieu-effecten worden beschreven.

Duidelijk moet worden waarop de 30 ha bedrijventerrein is gebaseerd aangezien in de voorgaande nota's over een veel groter oppervlak wordt gesproken terwijl ook ten zuiden van de Waal een groot oppervlak wordt gedacht.

Voor het bedrijventerrein moet beschreven worden wat voor type bedrijvigheid gevestigd mag worden uit oogpunt van milieuhinder (hindercategorieën; A-inrichtingen) en uit oogpunt van mobiliteit (mobiliteitsprofiel).

Duidelijk dient te worden in hoeverre in de diverse alternatieven extra bedrijventerreinen nodig zijn en waar deze zijn gelokaliseerd.

- De in beschouwing te nemen alternatieven -

De Startnotitie

In een MER is het noodzakelijk de milieugevolgen van verschillende alternatieven te beschrijven. Maar gelet op de motivering van GS in de Startnotitie ("Teneinde zekerheid te verkrijgen omtrent het beschikbaar stellen van rijkssubsidies ..., zal een vergelijkend onderzoek naar verschillende lokaties - ook ten zuiden van de Waal - worden uitgevoerd. Deze zelfde lokaties zullen ook in het MER worden gezien.") lijkt het MER meer geïnspireerd door een kostenvergelijking dan een vergelijking van de milieu-effecten.

Hoewel in de Startnotitie dus wel over verschillende alternatieven wordt gesproken, blijkt uit het besluit van Provinciale Staten d.d. 24 oktober 1990 en de voorbereiding van de Inrichtingsschets Over-Betuwe, dat op de eerste plaats wordt afgekoerst op de Waalsprong. De provincie heeft de afweging in feite gemaakt, het gaat nu om de invulling van een aantal "mitsen".

De alternatieven die in de Startnotitie zijn opgenomen zijn in grote lijnen vergelijkbaar met de eerder in de Ontwikkelingsschets Nijmegen en de Discussienota Arnhem - Nijmegen beschreven modellen (zie hiervoor de tabel). De alternatieven zijn gedacht vanuit het stedelijke perspectief van Nijmegen. Een en ander blijkt uit de namen die gebruikt worden in de nota van Nijmegen: concentrisch-, satelliet- en vinger-model. De alternatieven 1 en 3 zijn bovendien in hoge mate met elkaar overeenkomend en vormen het nul-alternatief. Het meest milieuvriendelijke alternatief wordt niet beschreven. De verschillen tussen de alternatieven zijn dus niet erg wezenlijk.

Ontwikkelingsschets Nijmegen (1989)	Discussienota "Arnhem-Nijmegen ligt goed" (1990)	Startnotitie m.e.r. woningbouw regio Nijmegen (1991)
Concentrisch model	Over de Waal (Waaalsprong)	voorgenomen activiteit
Vinger-model	Onder de Waal	alternatief 1
Satelliet-model	In de Over-Betuwe (Hink-stap-sprong)	alternatief 2
-	Onder de waal (variant)	alternatief 3 (nul-alternatief)
-	-	alternatief 4 meest milieuvriendelijk model

De Richtlijnen

Voor opname in het MER komen alleen alternatieven in aanmerking die een beleidsgrondslag hebben. De vier alternatieven die in de Startnotitie worden geschetst hebben dit maar in een beperkte mate. Het is noodzakelijk om met daadwerkelijke beleidsalternatieven te komen, zowel op provinciaal als gemeentelijk niveau.

Belangrijk criterium bij het ontwikkelen van alternatieven moet zijn een continue en geleidelijke ruimtelijke ontwikkeling. Het gaat hierbij in ruimtelijk oogpunt enerzijds om lokaties voor wonen en werken, in samenhang met elkaar, en anderzijds om de infrastructuur. Daadwerkelijke alternatieven zouden kunnen worden ontleend aan:

- * het streekplanbeleid en de continuïteit van dat beleid; dit alternatief op provinciaal niveau betreft het verder ontwikkelen van Nijmegen in een westelijke richting (Beuningen Ewijk) in aansluiting op de ontwikkelingen tot 2000 in die richting;
- * het weer oppakken van het (halverwege) afgebroken groeikernenbeleid (alternatief op provinciaal niveau). Formeel komt weliswaar een einde aan de groei-taakstellingen, maar bij aanhoudende druk is deze richting ook een vorm van continuïteit;
- * het Structuurplan van de gemeente Nijmegen waarin de mogelijkheden voor verdichting en kwaliteitsverhoging zijn nagegaan, de uitvoering en versterking van dit beleid moeten worden nagegaan;
- * het inbrengen van de eigen zienswijze van de Over-Betuwsche gemeenten op de uitgroei van bepaalde kernen in relatie tot eigen woningbehoeften en een ruimtelijke hiërarchie (alternatief op gemeentelijk niveau als pendant van het "Nijmegens" alternatief).

Eén alternatief moet dus ontleend worden aan het Structuurplan Nijmegen (1985), waarin voor totaal 10.000 woningen lokaties zijn aangewezen. In het Besluit E-232 van Provinciale Staten van Gelderland wordt echter gewezen op een capaciteit voor maximaal 8.700 woningen in Nijmegen zelf. In dit stedelijke alternatief zou bekeken moeten worden in hoeverre een nog verdere intensivering en verdichting van het stedelijke gebied mogelijk is. Indien lokaties om reden van bodemverontreiniging niet kunnen worden ontwikkeld, moet nagegaan worden in hoeverre op basis van het lokatie-beleid uit de VINEX

voorrang gegeven kan worden aan sanering van deze lokaties.

Indien uit het hiervoor genoemde alternatief blijkt dat toch in aansluiting op het stedelijke gebied aanvullende lokaties noodzakelijk zijn, zijn hiervoor twee alternatieven die in het MER dienen te worden opgenomen, naast de reeds aangegeven alternatieven.

Het eerste alternatief betreft het Beuningse Veld tussen de A73 en de S109. Het gaat hier om de komgronden tussen Beuningen en Ewijk en Wijchen in aansluiting op de ontwikkeling van de Brabantse Poort en het bedrijventerrein Bijsterhuizen. In de plannen van Nijmegen wordt dit gebied omschreven als stedelijk uitloopgebied voor routegebonden recreatie. De landschappelijke waarde hiervan lijkt beperkt. Het gebied is doorsneden door wegen en er wordt een nieuw bedrijventerrein aangelegd. De waarde is en wordt dus al ernstig aangetast!

Ook bij verdere ontwikkeling van een bedrijventerrein Bijsterhuizen resteert hier nog voldoende ruimte voor een grote woningbouwlokatie. Belangrijk voordeel is dat aangesloten kan worden bij het recreatiegebied de Groene Heuvels aan de westzijde van de A50. Er ontstaat een sterke samenhang tussen wonen, werken en recreatie. Ontwikkeling van een stadsdeel hier vraagt wel de aanleg van een hoogwaardig openbaar vervoer (snelbus of sneltram). Ontsluiting van de lokatie door middel van een openbaar vervoersysteem moet in samenhang met de wegenstructuur eenvoudig en snel realiseerbaar zijn. Bescherming behoeven wel de gronden ten noorden van Beuningen in aansluiting op de rivier de Waal.

Onduidelijk is op welke gronden reeds het alternatief bij Beuningen als niet reëel beschouwd wordt.

Wij stellen overigens vraagtekens bij een beleid waarin, na een zeer snelle groei in Beuningen, straks niet eens meer de mogelijkheid zou bestaan om in de eigen behoefte te voorzien.

Het tweede alternatief betreft de selectieve uitbouw van de bepaalde kernen in de Over-Betuwe. Dit "Over-Betuws alternatief" wordt momenteel in opdracht van de gemeenten verder uitgewerkt in de vorm van een ruimtelijke verkenning. Dit alternatief kan op korte termijn, beter uitgewerkt, vanuit de Over-Betuws gemeenten worden ingebracht in het op te stellen MER.

- Het nul-alternatief -

De Startnotitie

Het nul-alternatief is omschreven als het alternatief dat het beste aansluit bij de reeds in gang gezette verstedelijkingsprocessen en is hiermee één van de varianten van alternatief 1.

De Richtlijnen

In het MER moet het nul-alternatief veel duidelijker worden omschreven in de zin van lokaties en omvang van bouwvolumes. De in het streekplan Midden-Gelderland aangegeven ontwikkeling van de Over-

Betuwe in combinatie met het Structuurplan Nijmegen (1985) zou ons inziens als nul-alternatief moeten worden aangemerkt.

- *Het meest milieu-vriendelijke alternatief* -

De Startnotitie

Over het meest milieuvriendelijke alternatief blijft de Startnotitie volledig in het vage, met name voor wat de doelstellingen betreft.

De Richtlijnen

Het meest milieuvriendelijke alternatief dient te worden omschreven als de milieukundig meest optimale combinatie van diverse (deel)lokaties in combinatie met de meest optimale inrichting en mobiliteitsbehoefte. Het gaat er om in het MER te komen tot een optelling van de diverse (deel)effecten (zie cumulatie van milieu-effecten) om het meest milieuvriendelijke alternatief samen te stellen.

Als bepalend element voor het meest milieuvriendelijke alternatief moet gewezen worden op een zo efficiënt mogelijk ruimtegebruik. Hiervoor wordt verwezen naar die paragraaf en de paragrafen geluid en glastuinbouw.

5.4 De in beschouwing te nemen inrichtings- en uitvoeringsaspecten

- *Algemeen* -

De Startnotitie geeft alleen een ruime lokatie aan ten zuiden van de A15 tussen de kernen Oosterhout, Lent en Bemmel en gaat verder niet in op de mogelijke differentiatie in woonmilieu's, ontsluiting, bouwwijze e.d. Volgens de Startnotitie zal de nadruk in het MER dan ook liggen op de lokatie-aspecten.

Uit de diverse modelstudies naar de Waalsprong blijkt echter dat de ontwikkeling van de Waalsprong op een groot aantal wijzen kan worden aangepakt. Hoewel het in beide gevallen gaat om dezelfde 'lokatie' zijn de verschillen tussen de 'collage' van Bakker en Bleeker en de 'Initiatiefgroep Waalsprong' wat betreft deelelementen, inrichting, ontsluiting en dergelijke levensgroot en sterk tegenstrijdig. Belangrijkste tegenstelling is de ontwikkeling van een stedelijke band tussen Bemmel en Oosterhout en een 'Groene Driehoek' zuidelijk hiervan versus een stedelijke waterfront met groene flanken.

De Richtlijnen

Het op te stellen MER dient, gelet op de eerder gemaakte globale milieu-vergelijkingen van lokaties en duidelijkheid over de lokatiekeuze op hoofdlijnen, in detail aandacht te besteden aan de stedenbouwkundige opzet en inrichting van de lokaties.

De inrichtingsaspecten kunnen namelijk wel degelijk op zichzelf een rol spelen die van meer of minder grote invloed is op de aard en de omvang van de milieugevolgen. Een en ander is zeker van toepassing op de Waalsprong waarbij naast een woningbouw-lokatie ook behoefte is aan aanvullende bedrijventerreinen met het oog op nabij gelegen

werkgelegenheid en diverse andere elementen die volgens gemaakte ontwikkelingsschetsen een onderdeel vormen van de voorgenomen activiteit. Bovendien is de inrichting of stedenbouwkundige opzet mede van invloed op de noodzakelijke verplaatsing van daar reeds aanwezige glastuinbouw. Het MER moet dan ook ingaan op de hieronder verder uitgewerkte elementen.

- Stedenbouwkundige opzet -

Het MER moet de differentiatie in woonmilieu's (dichtheid, hoogbouw/laagbouw, ontsluitings- en groenstructuur, oriëntatie e.d.) omschrijven en de bijbehorende inrichting. Bij deze beschrijving moet worden ingegaan op de opzet in relatie tot verscheidenheid in bodem, waterhuishouding en de mogelijkheden om op basis van de waterhuishouding met water "te spelen".

- De wijze van uitvoering -

De wijze van uitvoering heeft betrekking op de wijze van bouwrijp maken, de waterhoudkundige structuur, rioleringsstelsel, eventuele bodemsaneringen, de te handhaven groenstructuur en de diverse bouwactiviteiten.

De aanleg heeft op zichzelf (over een lange periode) een grote hoeveelheid hinder (geluid, trillingen, stof) tot gevolg zoals door aan- en afvoer, bemaling van bouwputten en dergelijke. Deze activiteiten vinden bovendien plaats in een gebied met lokale en smalle verbindingen en bebouwing in kleine kernen of langs linten. De wijze van uitvoering moet dan ook in het MER worden beschreven. Uit de beschrijving moet blijken in hoeverre deze aspecten van wezenlijke betekenis zijn voor de milieugevolgen.

Voor de aanleg van woonlocaties, infrastructuur en voorzieningen zijn grote hoeveelheden bouw materiaal nodig. In het MER moet beschreven worden waar deze materialen vandaan zullen komen, wat de wijze van winning is en de milieugevolgen ervan.

- De fasering -

De bouw van een woonlocatie voor 9000 woningen is een proces van 10 jaar of langer. Volgens al eerder genoemde ontwikkelingsmodellen moeten tevens een groot aantal met elkaar samenhangende elementen als onderdeel van de voorgenomen activiteit worden aangelegd.

Met name de fasering van de woonmilieu's en lokaties en de relatie met de bouw van het openbaar vervoersstelsel is cruciaal in de fasering met het oog op de mobiliteit. Indien een openbaar vervoersstelsel niet operationeel is vanaf het eerste moment van wonen zal de mobiliteitsbehoefte door de auto's worden ingevuld! Gevreesd moet worden dat de aanleg van een light-rail-stelsel, waarvoor ten eerste nog een financiering moet worden gevonden, zo lang op zich laat wachten dat deze te laat komt om de mobiliteitsbehoefte op te vangen, laat staan een eenmaal gecreëerde mobiliteit en modal-split nog kan beïnvloeden.

Het MER moet in samenhang met de inrichtingsmodellen ook het aan te leggen OV-stelsel beschrijven, de fasering en de aanleg en bij-

behorende capaciteit, lijnvorming e.d. In relatie tot de bewoning en de aanwezige vervoersrelaties.

- Mobiliteit -

De Startnotitie

Een belangrijke argumentatie voor de Waalsprong in de verschenen nota's zijn de geringe woon-werk afstanden en de mogelijke beperking van de automobiliteit. Het gaat echter ook om de afstanden naar andere activiteiten-gebieden en bovendien gaat het bij de beperking van het autogebruik om de gebruikte referentie.

De Waalsprong kan voor het nieuwe stadsdeel op zich beschouwd wel een beperkte mobiliteit opleveren. Het is echter zeker niet zo dat andere alternatieven op voorhand een belangrijk minder resultaat zullen opleveren. Indien het totale knooppunt wordt beschouwd is het nog maar de vraag of de Waalsprong in dit opzicht een doorslaggevend voordeel laat zien.

De Richtlijnen

De op termijn werkelijke aanwezige vervoersstromen per vervoersmiddel is van veel afhankelijk. Het "eindplaatje" wordt ook sterk bepaald door het groei-proces.

Een en ander is afhankelijk van de fasering van de woningbouw en de bedrijventerreinen en in relatie tot de ontwikkeling van het openbaar vervoer-systeem. Alleen een gelijk oplopen van deze drie ontwikkelingen in elkaars nabijheid kan tot gevolg hebben dat de mobiliteitsbehoefte en het werkelijke autogebruik beperkt blijft. Het MER dient dan ook de fasering van behoefte aan (vraag) en mogelijkheid tot (aanbod) vervoer te beschrijven (zie ook hiervoor).

Een vanuit oogpunt van mobiliteit interessant alternatief kan ook zijn een verdere ontwikkeling na 2000 in westelijke richting (Beuningen-Ewijk) in aansluiting op de ontwikkelingen tot 2000 in die richting. In aansluiting op Wijchen, Beuningen, Dukenburg en Lindenholt, waar nu al 96.000 mensen wonen en ook de bedrijvigheid is geconcentreerd (Brabantsepoort ea.), is aanleg van een hoogwaardig vervoerssysteem mogelijk.

Bij een relatief weinig groeiende bevolking, maar een grotere woning-behoefte vooral door de veranderende woonwensen en een grotere gezinsverdunning, betekent feitelijk dat de totale vervoersstroom per auto niet toe dient te nemen en dat bij grotere afstanden een verschuiving naar gebruik van OV en bij kleinere afstanden naar het langzaam verkeer dient op te treden.

Een en ander is alleen op regionaal niveau zinvol te beïnvloeden en ook na te gaan. Het gaat hier om de vervoersrelaties tussen woongebieden enerzijds en concentraties van werkgebieden (ziekenhuis, universiteit, bedrijfsterreinen), winkelgebieden (centrum en wijkvoorzieningen), recreatiegebieden (rivieren, Waalkade, Heuvelrug) en voorzieningen (kantoren, cultuur) anderzijds.

Nagegaan dient te worden wat de zwaartepunten zijn van deze gebieden, de afstanden evenals de intensiteit van de relatie. Op basis van de vervoerskeuze-verdeling is dan vervolgens na te gaan wat de totale vervoersstroom in kilometers zal zijn voor de verschillende vervoers-

wijzen. Het aldus op te stellen "mobiliteitsprofiel" van de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting is vervolgens te vertalen in een jaarlijkse emissie van verzwarende en milieuvreemde stoffen. De emissies van de verschillende alternatieven dienen met elkaar vergeleken te worden en geplaatst te worden naast de milieubeleidsdoelstellingen ten aanzien van deze emissies.

- Bouwen en wonen -

De Startnotitie

De Startnotitie besteedt aan dit aspect in relatie tot milieu geen enkele aandacht. Toch zijn ook aan de te bouwen woningen zelf naast de inrichting zoals hiervoor behandeld, milieu-aspecten te onderkennen. Hiertoe worden gerekend de te gebruiken bouwmaterialen, het bouwafval en het gebruik en beheer van de woningen zoals de energie-, water- en rioolvoorziening.

De Richtlijnen

Het MER dient in te gaan op de mogelijkheden om door middel van "duurzaam" bouwen de milieubelasting van de woonlocatie ná aanleg te minimaliseren. Hiervoor kan verwezen worden naar literatuur op dit terrein en de Richtlijnen voor het MER Bouwlocaties Amersfoort.

5.5 De in beschouwing te nemen milieu-aspecten

- Algemeen -

In deze paragraaf wordt ingegaan op de te beschrijven milieu-aspecten en de op te stellen richtlijnen. De aanbevelingen hebben zowel betrekking op de beschrijving van de bestaande toestand, de autonome ontwikkeling, de voorgenomen activiteit als de verschillende in beschouwing te nemen alternatieven. Zie hiervoor paragraaf 5.3. De Startnotitie bevat slechts een zeer globaal lijstje van te onderzoeken milieu-aspecten en de opmerking dat tijdens het opstellen van het MER duidelijk zal worden in welke mate en tot op welk detailniveau deze aan de orde komen. Een en ander had veel sterker kunnen en moeten worden gespecificeerd om aan de andere betrokken partijen een beter inzicht te geven in welke aspecten de provincie wil laten onderzoeken.

- Ruimtebeslag -

De Startnotitie

De Startnotitie geeft alleen aan om hoeveel woningen het gaat in geval van de Waalsprong en de diverse andere lokaties. Er wordt geen informatie gegeven over het ruimtebeslag van de lokaties. Het ruimtebeslag van de Waalsprong zal bij de lage sub-urbane dichtheid waaraan wordt gedacht (20 woningen/hectare), echter een totaal oppervlak beslaan van 450 hectare! Het bedrijventerrein wordt een oppervlak van 30 hectare toebedeeld.

In de Ontwikkelingsschets Nijmegen en de Discussienota wordt overigens over veel grotere hoeveelheden bedrijfsterrein en kantoorlokaties gesproken. Alleen voor de Over-Betuwe al 75 hectare (Bemmel-/Huissen, de Aam-Zuid en de Grift). Voor de regio Nijmegen wordt gesproken over in totaal 460 hectare bedrijventerrein in 25 jaar. Over het ruimtebeslag van de overige elementen in de voorgenomen activiteit zijn geen ramingen bekend uit de ontwikkelingsmodellen.

De richtlijnen

Gegeven de geheel verschillende keuzemogelijkheden die bestaan met betrekking tot de ruimtelijke opbouw van de wijk, de bebouwingsdichtheid, de behoefte aan voorzieningen, de overige elementen is inzicht in het ruimtebeslag ook een aspect dat op basis van de inrichting in het MER in beeld moet worden gebracht. Belangrijk uitgangspunt van de ruimtelijke ontwikkeling zou moeten zijn een zuinig gebruik van ruimte en de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten op dit aspect met elkaar worden vergeleken.

Beginnen met een nieuw stadsdeel vereist op een reeks van punten het dupliceren van voorzieningen die in bestaande kernen reeds aanwezig zijn (en vaak moeten hebben om hun draagvlak te handhaven) of daar eenvoudig kunnen worden uitgebouwd. Voor de diverse alternatieven moet dan ook worden nagegaan in hoeverre deze door hetzij aan te sluiten bij bestaande ontwikkelingsrichtingen en kernen, hetzij een zelfstandige woonlokatie te ontwikkelen, extra ruimtebeslag noodzakelijk maken voor deze bijbehorende voorzieningen.

Naast het directe ruimtebeslag moet in het MER het indirecte ruimtebeslag worden beschreven. Het betreft hier het ontstaan van niet meer functioneel te maken ruimten door isolatie of een te klein oppervlak ("versnippering").

De genoemde aspecten tezamen kunnen er aanleiding toe zijn dat het totale ruimtebeslag bij de Waalsprong aanzienlijk groter is dan bij alternatieve oplossingen die uitgaan van de uitbouw van bestaande kernen.

- Bodem en water -

De Over-Betuwe

De Over-Betuwe kenmerkt zich door de oost - west lopende rivieren en hun uiterwaarden, met een geheel eigen bodem- en waterhuishoudkundige karakteristiek, en de daartussen gelegen binnendijkse gronden. Deze laatste zijn gedifferentieerd in stroomruggen of oeverwallen en komgronden, welke twee typen verschillen in bodemsoort, verdichting en waterhuishouding.

De Over-Betuwe is gelet op de kwaliteit van water, bodem en lucht een relatief schoon gebied. De glastuinbouw gebruikt wel bestrijdingsmiddelen.

De Richtlijnen

De gevolgen voor bodem en water moeten in het MER goed beschreven worden, dit mede omdat de gevolgen voor flora en fauna en de landbouw in sterke mate afhankelijk zijn van de omstandigheden van bodem en

water.

Aandacht moet worden besteed aan de differentiatie in en gevolgen voor bodemtypen en bodemovergangen, de gevolgen voor de grondwaterstanden en de grondwaterstroming. Deze factoren zijn van invloed op de waterhuishoudkundige verscheidenheid in ruggen en kommen en de potenties voor flora en fauna.

- Flora en fauna -

De Over-Betuwe

Ook voor de betekenis van de Over-Betuwe voor flora en fauna is de differentiatie in rivieren, uiterwaarden, ruggen en kommen van belang.

Tussen het binnen- en buitendijkse gebied bestaan ook nog belangrijke ecologische relaties. In het betrokken binnendijkse deel van de Over-Betuwe bestaan de waardevolle natuurlijke gebieden en elementen uit bloemrijke wegbermen, water- en oevervegetaties van sloten, boomgaarden en hagen, vochtige landgoedbossen, de open komgronden, dijken, wielen en andere wateren.

De Richtlijnen

Verwezen kan worden naar bodem en water vanwege hun betekenis voor de flora en fauna. Daarnaast zijn invloeden op flora en fauna te verwachten door de ruimtelijke veranderingen in het gebied, zoals verlies, versnippering en isolatie van bovengenoemde gebieden en elementen verstoring door de aanleg en later gebruik van infrastructuur en voorzieningen. Ook kan de verspreiding van stoffen een rol spelen. Speciale aandacht behoeft de relatie tussen de binnen- en buitendijkse gebieden en de verdichting van de komgebieden in geval van verplaatsing van de glastuinbouw.

- Landschap en cultuurhistorie -

De Over-Betuwe

Ook in het landschap zijn de verschillen tussen uiterwaarden, oeverwallen en komgronden goed herkenbaar. Zij verschillen in landschappelijke kenmerken als openheid, schaal, beplanting en verkaveling. Er zijn diverse cultuurhistorische relictten zoals de sinds 1850 nauwelijks aan verandering onderhevig geweest cultuurlanden, kromakkers en verschillende waardevolle gebouwen (vesting, kasteel of redoute).

De Richtlijnen

Het MER moet inzicht geven in de aantasting van de landschappelijke verscheidenheid van de genoemde kenmerken en de diverse landschappelijk of cultuurhistorisch waardevolle elementen. Ook moet hierbij de samenhang in ogenschouw worden genomen om te voorkomen dat het element wel wordt bewaard maar in een volledig geïsoleerde positie. Hier kan geweest worden op het landgoed Oosterhout.

De open komgebieden zijn kwetsbaar voor verdichting door woningbouw en/of glastuinbouw.

- Glastuinbouw -

De Over-Betuwe

In de gemeenten Huissen, Bemmelen en Elst (Lent) is een concentratie van glastuinbouw aanwezig, evenals een veiling te Bemmelen. De glastuinbouw is door haar arbeidsintensieve karakter van belang voor de regionale werkgelegenheid. Voor de kassengebieden Huissen en Lent zijn reconstructieplannen vastgesteld die reeds zijn uitgevoerd. Verdere ontwikkeling van de glastuinbouw lijkt mogelijk. De ingebruikname van ruimte voor woningbouw kan dit echter bemoeilijken. Als gevolg van alle ruimtelijke claims kan een verplaatsing van een groot aantal kassen noodzakelijk zijn naar andere open en kwetsbare komgronden in de omgeving van Huissen. Ook dit op zijn beurt heeft gevolgen voor het milieu.

De Richtlijnen

De relatie met de glastuinbouw is alleen relevant bij uitvoering van de voorgenomen activiteit. Bij de Waalsprong gaat het om een "verkasings" in de orde van 100 ha. Deze verplaatsing is, gelet op het bedrijfsmatige karakter van de glastuinbouw, op zich mogelijk al een m.e.r.-plichtige activiteit.

Bij de andere alternatieven moet beschreven worden in welke mate verplaatsing eveneens deels noodzakelijk is, in welke omvang en welke eventuele lokaties hiervoor in aanmerking komen.

Het MER moet aangeven naar welke gebieden verplaatsing van de glastuinbouw mogelijk is en in welke gebieden dit milieu-bezwaren heeft.

In het MER moet bij de effecten van de voorgenomen activiteit enerzijds worden ingegaan op de mogelijk aanwezige bodemverontreiniging in het glastuinbouwgebied en de noodzakelijke saneringsmaatregelen en anderzijds op de effecten op de diverse hiervoor genoemde milieuaspecten van verplaatsing van de glastuinbouw. Hierbij moet betrokken worden dat de glastuinbouw zich in het kader van de milieu-oriëntatie ontwikkelt tot een gesloten teeltsysteem.

Ook met het ruimtebeslag ligt hier een belangrijke relatie. Bedacht moet worden dat bij een ontwikkeling van de woningbouw, in welk alternatief dan ook, om redenen van milieu-hinder afstanden in acht genomen moeten worden tussen wonen en glastuinbouw. Een en ander betekent dus een extra ruimtebeslag.

- Geluid -

De Startnotitie

De Startnotitie noemt dit aspect in het overzicht van te onderzoeken milieuaspecten zonder verdere toelichting.

De Richtlijnen

Aan de geluidhinder in relatie tot de uitvoering is al aandacht gegeven. Hier gaat het vooral om de geluidhinder door rail- en weginfrastructuur en bedrijvigheid. Van deze geluidbronnen moet op basis van de verwachte intensiteiten of toe te laten categorieën in het MER beschreven worden welke geluidhinder te verwachten is. Te hoge geluid-

belastingen leiden ertoe dat geluidhinderzones in acht moeten worden genomen die leiden tot een groter ruimtebeslag. Beschreven moet dan ook worden welke maatregelen te nemen zijn om deze zones te verkleinen dan wel door welke wijze van inrichting (menging van functies) de ruimte toch zo zuinig mogelijk wordt gebruikt.

Een specifiek element betreft een zodanige menging van bedrijventerrein en woningbouw dat geluidszones zo klein mogelijk blijven, door bijvoorbeeld luidruchtige bedrijven langs de hoofdinfrastructuur (rail òf weg) te lokaliseren en de rustiger bedrijven aan de zijde van de woonwijk.

- Milieubeschermingsgebieden -

De Over-Betuwe

Met milieubeschermingsgebieden worden die gebieden bedoeld waar een specifieke milieukwaliteit aanwezig is die een wettelijke vorm van bescherming vereist of reeds geniet. Het gaat om stiltegebieden, grondwaterbeschermingsgebieden en bodembeschermingsgebieden.

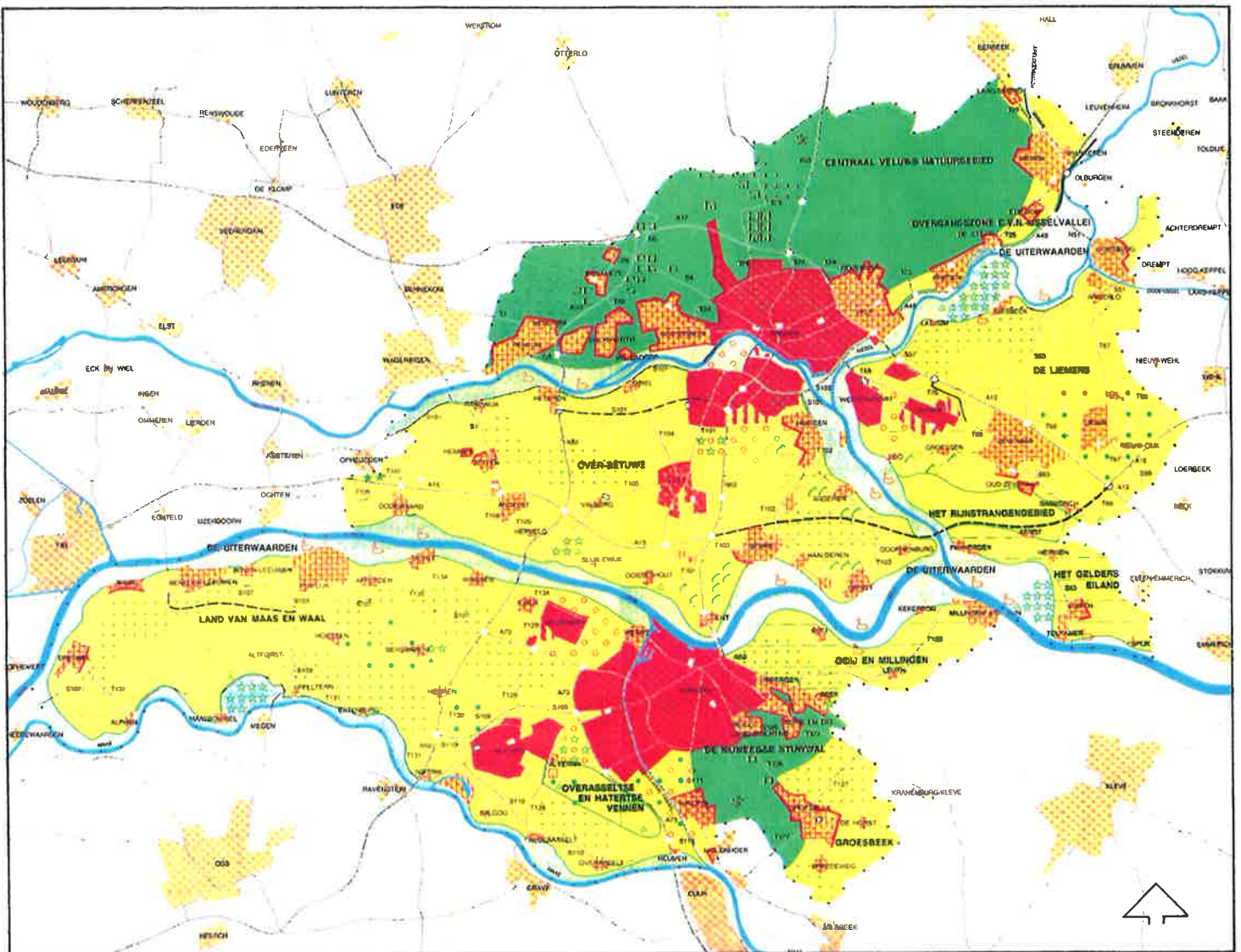
In de Over-Betuwe is bijvoorbeeld ten oosten van Lent en ten zuiden van de Waal in het Beuningse veld een grondwaterbeschermingsgebied.

De richtlijnen

Het MER moet de consequenties voor deze bijzondere beschermingsgebieden beschrijven en de te treffen maatregelen in het kader van de inrichting van de te ontwikkelen nieuwe lokaties, in het geval van een extra bedreiging van de milieukwaliteiten van deze gebieden.

Kaartbijlagen

STREEKPLAN MIDDEN-GELDERLAND 1987



VERKLARING

STADS- EN DORPSGEBIED KERNTYPERING

- HOOFDKERN VAN CONCENTRATIEGEMEENTE
- HOOFDKERN VAN CENTRUMGEMEENTE
- OVERIGE KERN

UITBREIDING

- UITBREIDING WOONFUNCTIE
- BEPERKING UITBREIDING
- STEDELIJK UITLOOPGEBIED

FUNCTIES

- BESTAAND WOONGEBIED
- BESTAAND BEDRIJFSTERREIN
- BESTAAND STADSPARK

LANDELIJK GEBIED

ALGEMEEN

- AGRARISCH GEBRUIK EN BESCHERMING VAN VERSPREID VOORKOMENDE NATUURWAARDEN
- VERWEVING AGRARISCH GEBRUIK EN BESCHERMING VAN NATUURWAARDEN
- BESCHERMING VAN NATUURWAARDEN, BOSBOUW EN VERSPREID AGRARISCH GEBRUIK

WATERAFVOER EN -BERGING MET BESCHERMING VAN NATUURWAARDEN EN MET AGRARISCH GEBRUIK

LANDSCHAP

- BEPLANTINGSPATROON
- OPENHEID
- KARAKTERISTIEK KOMGEBIED
- LANDSCHAPSBOUW

LANDBOUW

- VERBETERING PRODUCTIEOMSTANDIGHEDEN
- BESTAAND KASSENGEBIED
- TE ONTWIKKELEN KASSENGEBIED

MILITAIRE DOELEINDEN

- BESTAAND MILITAIR COMPLEX
- BESTAAND MILITAIR TERREIN

DIVERSE DOELEINDEN

- BESTAAND BIJZONDER DOELEIND
- BESTAAND VLEGVELD
- BESTAANDE STEENFABRIEK

RECREATIE

- BESTAANDE VERBLIJFSRECREATIE
- TE ONTWIKKELEN VERBLIJFSRECREATIE

BESTAANDE CONCENTRATIE DAGRECREATIE

TE ONTWIKKELEN CONCENTRATIE DAGRECREATIE

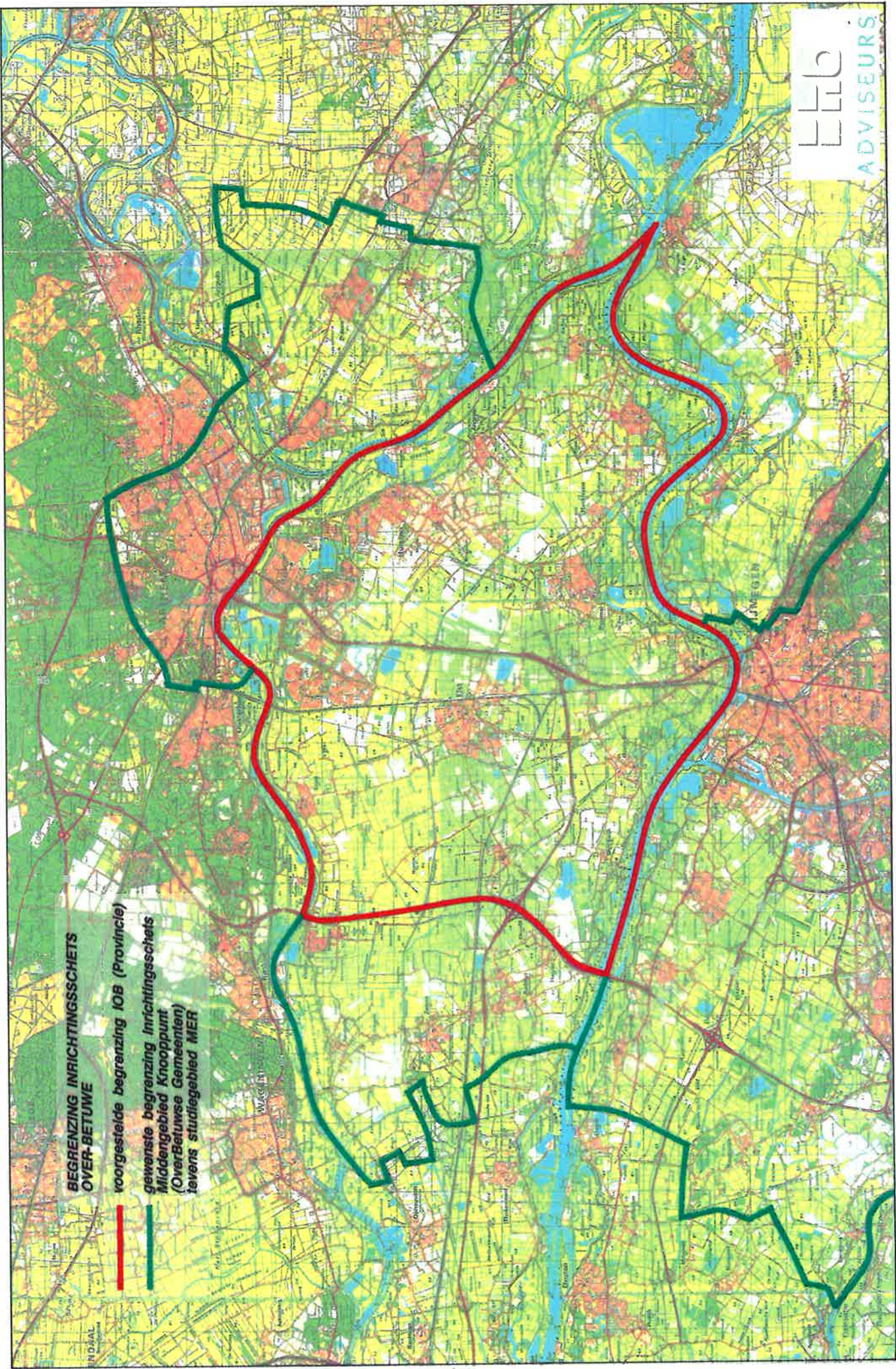
VERKEER EN VERVOER

- BESTAANDE WEG
- GEWENSTE WEG
- EVENTUELE AANLEG WEG NIET BLOKKEREN
- BESTAAND AANSLUITPUNT OP AUTOSNELWEG
- GEWENST AANSLUITPUNT OP AUTOSNELWEG
- BESTAANDE SPOORWEG
- BESTAAND EN GEWENST STATION
- BESTAANDE WATERWEG

AANDUIDINGEN

- GRENNS DEELGEBIED
- GRENNS STREEKPLAN
- OVERIG WATER

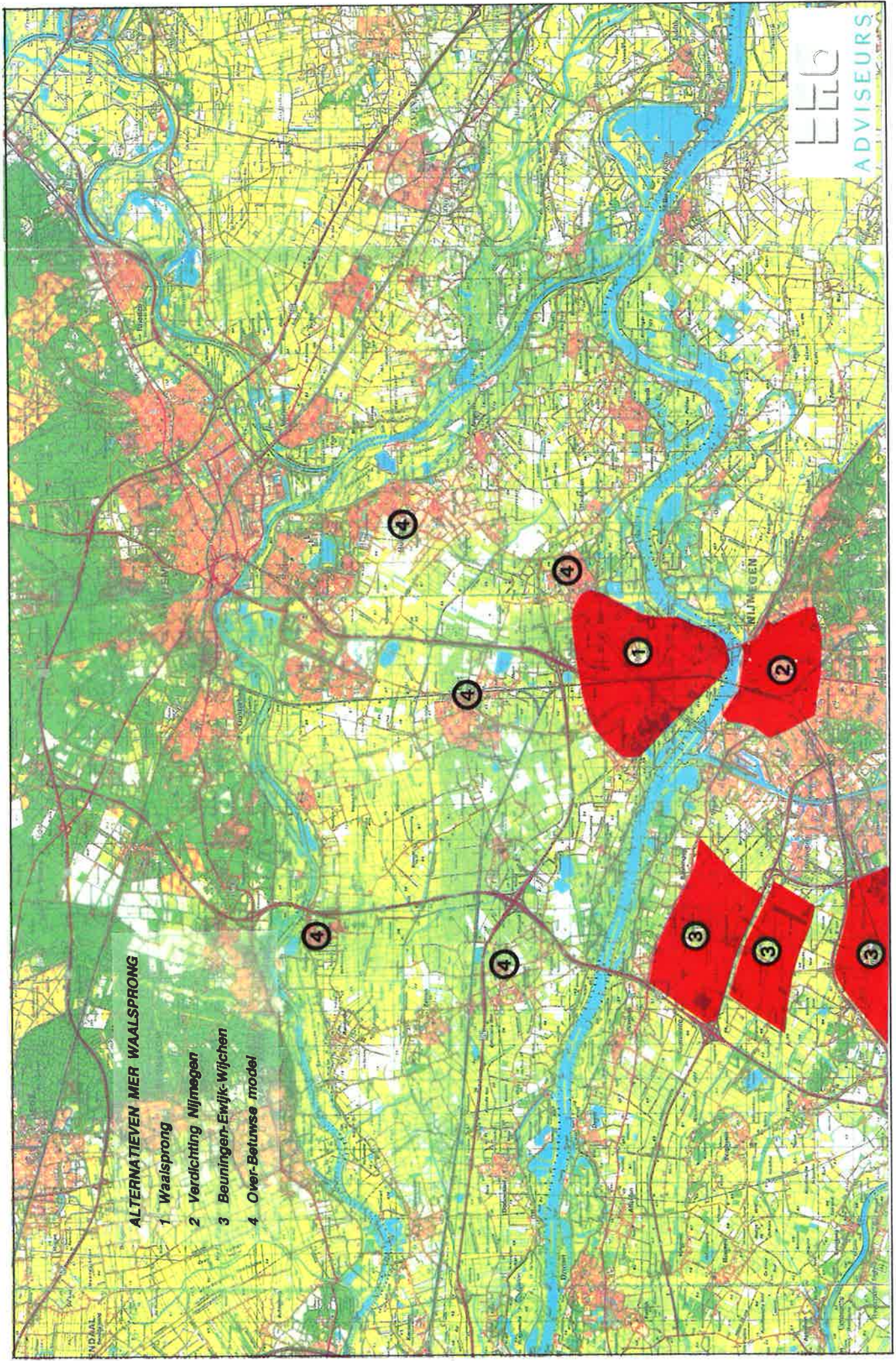
0 5 KM



**BEGRENZING INRICHTINGSSCHETS
OVER-BETUWE**

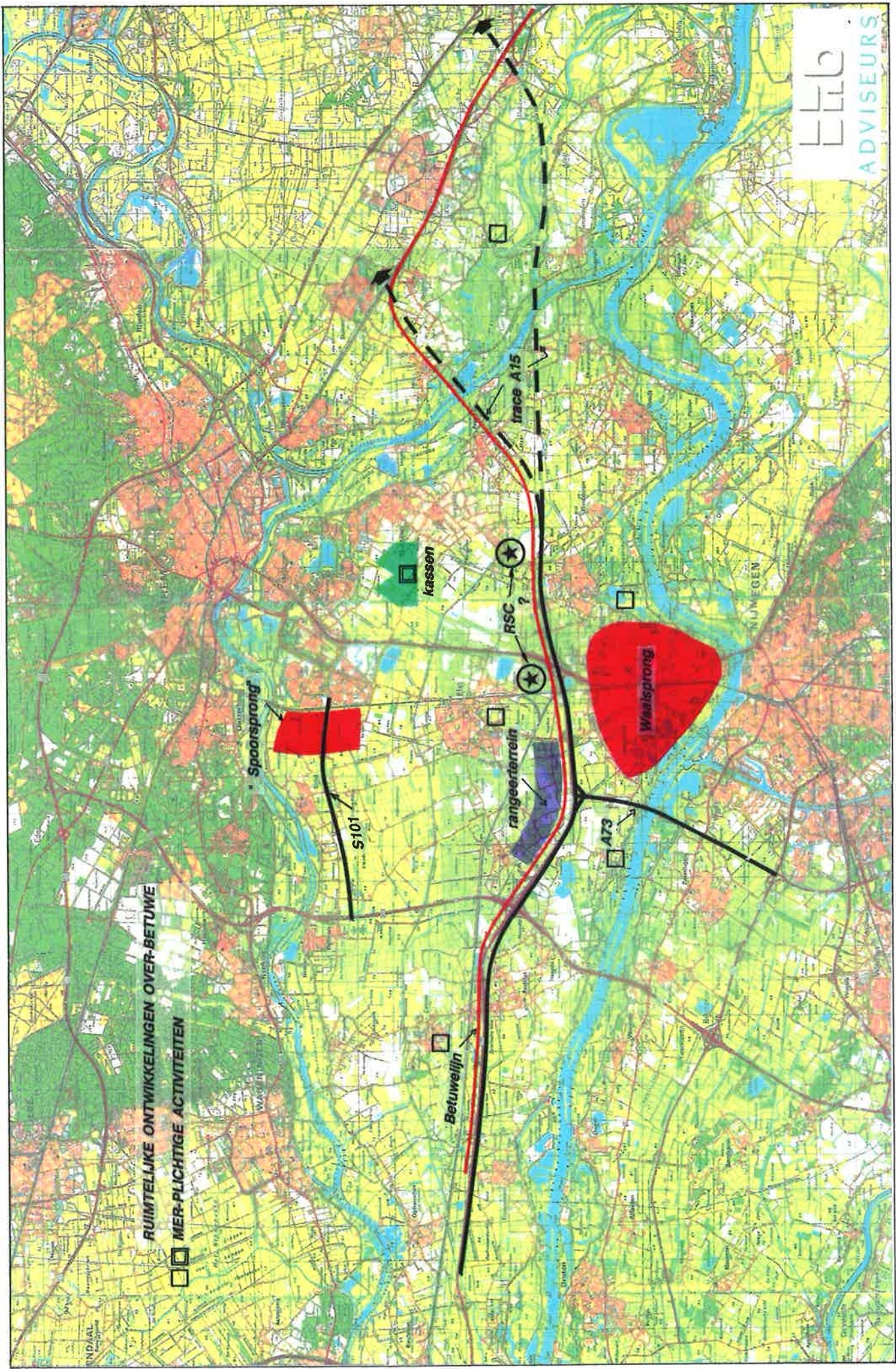
— voorgesteelde begrenzing IOB (Province)

— gewenste begrenzing Inrichtingsschets
Middengebied Knooppunt
(OverBetuwe Gemeenten)
tevens studiegebied MER



ALTERNATIEVEN MER WAALSPRONG

- 1 *Waal sprong*
- 2 *Verdichting Nijmegen*
- 3 *Beuningen-Ewijk-Wijchen*
- 4 *Over-Betuwsche model*



RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN OVER-BETUWE

☐ MER-PLICHTIGE ACTIVITEITEN

