

januari 1999

Omlegging N303/Aansluiting A28 te Putten

Startnotitie m.e.r.

januari 1999

Omlegging N303/Aansluiting A28 te Putten

Startnotitie m.e.r.

dossier P3877.21-001

datum januari 1999

registratienummer ML-MR990031

versie 6

© DHV Milieu en Infrastructuur BV

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden vervoelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV Milieu en Infrastructuur BV, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Het kwaliteitssysteem van DHV Milieu en Infrastructuur BV is gecertificeerd volgens NEN ISO 9001.

INHOUD

BLAD

1	WAAROM DEZE STARTNOTITIE?	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel van deze startnotitie	5
1.3	Spelregels voor inspraak	6
1.4	Leeswijzer	6
2	WAAROM DIT INITIATIEF?	7
2.1	Analyse van het probleem	7
2.2	Probleem- en doelstelling	9
2.3	Uitgangspunten	9
3	TE ONDERZOEKEN OPLOSSINGEN	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Referentiesituatie	12
3.3	Nulplusalternatief	12
3.4	Omleggingsalternatief	12
3.5	Meest Milieuvriendelijk Alternatief	14
4	HOE ZIET HET STUDIEGEBIED ERUIT ?	15
4.1	Inleiding	15
4.2	Het studiegebied: huidige situatie en ontwikkelingen tot 2015	15
4.2.1	Infrastructuur en verkeer	16
4.2.2	Het groene milieu	16
4.2.3	Woon- en leefmilieu	17
4.2.4	Ruimtegebruik	18
5	TE VERWACHTEN EFFECTEN EN WIJZE VAN BEOORDELING	21
5.1	Effecten voor infrastructuur en vervoer	21
5.2	Effecten voor het groene milieu	21
5.3	Effecten voor het woon- en leefmilieu	22
5.4	Effecten voor het ruimtegebruik	22
5.5	Financiële effecten van mogelijke oplossingen	22
5.6	Wijze van beoordeling	22

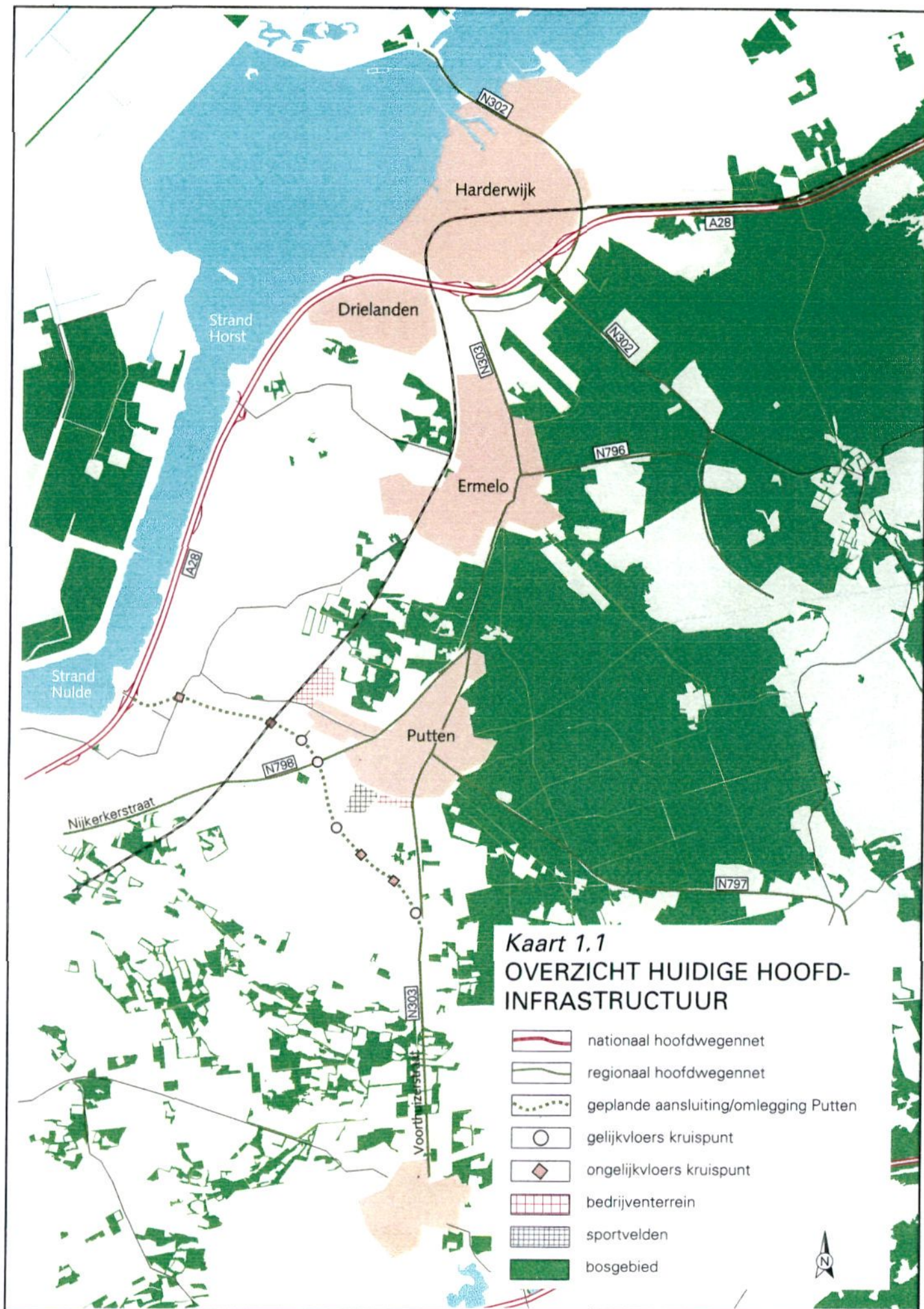
BIJLAGE 1 OVERZICHT VAN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

BIJLAGE 2 RUIMTELIJKE FUNCTIES EN ONTWIKKELINGEN TOT 2015

BIJLAGE 3 OVERZICHT VAN INFORMATIEBRONNEN

BIJLAGE 4 VERKLARENDE WOORDENLIJST

BIJLAGE 5 TOELICHTING OP DE PROCEDURE



1 WAAROM DEZE STARTNOTITIE?

1.1 Aanleiding

Met deze startnotitie wordt het provinciale plan bekend gemaakt dat moet voorzien in de verlegging van de N303 (Voorthuizerstraat) om Putten heen, en de doortrekking van deze weg vanaf de Nijkerkerstraat, naar de A28 via aansluiting 'strand Nulde' (zie kaart 1.1). Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland zijn initiatiefnemer van dit plan.

Aanleiding voor deze omlegging c.q. aansluiting is het probleem dat de kern Putten dusdanig belast wordt met doorgaand verkeer in noord-zuid richting, dat daarbij de verkeersveiligheid en leefbaarheid binnen de bebouwde kom van Putten ernstig wordt aangetast.

Verder laat de bereikbaarheid van het industrieterrein Keizerswoert, gelegen ten westen van de kern Putten, te wensen over, zijn de huidige wegen tussen de aansluiting A28/Nulde en Putten niet geschikt voor het drukke verkeer en maakt tevens veel sluipverkeer gebruik van deze huidige wegen.

Bevoegd gezag is de provincie Gelderland. Om de aanleg van een nieuwe regionale weg te kunnen realiseren moet Provinciale Staten van Gelderland een beslissing over een tracé nemen. Omdat er sprake is van een autoweg in de zin van het Besluit milieu-effectrapportage (m.e.r.), is dit besluit m.e.r-plichtig en moet een Milieu-effectrapport (MER) worden opgesteld.

Het Milieu-effectrapport (MER) zal voldoende informatie moeten geven over de milieu-effecten van de aanleg van een nieuw tracé. Het doorlopen van de procedure voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) waarborgt dat het MER volgens de richtlijnen wordt opgesteld en dat een onafhankelijke toetsing door de Commissie voor de milieu-effectrapportage plaatsvindt. De m.e.r.-procedure wordt besproken in bijlage 5.

1.2 Doel van deze startnotitie

De initiatiefnemer beschrijft in deze startnotitie in hoofdlijnen waarom hij een nieuwe regionale weg wil aanleggen. Bovendien wordt beschreven hoe die omlegging er globaal uitziet en welke alternatieven worden onderzocht. Verder komen de mogelijke effecten van die alternatieven aan de orde en hoe deze in het MER worden onderzocht. Op kaart 1.2 is het studiegebied aangegeven, waarbinnen de effecten van het nieuwe tracé in het MER zullen worden onderzocht.

Doel van de startnotitie is om betrokkenen te informeren over deze plannen en hen de gelegenheid te bieden om in te spreken ten behoeve van de richtlijnen die voor het milieu-effectrapport worden opgesteld.

1.3 Spelregels voor inspraak

De openbare kennisgeving van het voornemen in de Staatscourant en regionale dagbladen is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Deze startnotitie ligt na publicatie ter visie gedurende de in de advertenties vermelde termijn. Doel is alle betrokkenen en belanghebbenden te informeren over de voorgenomen activiteit en de aspecten die in het MER aan de orde zullen komen. Ook wordt in deze periode een informatie-avond georganiseerd. Iedereen is in de gelegenheid in te spreken op de aspecten die in het MER aan de orde moeten komen. Schriftelijke reacties kunnen onder vermelding van *'MER omlegging N303/aansluiting A28 te Putten'* binnen de aangegeven termijn worden gezonden naar het bevoegd gezag:

Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland
T.a.v. Dienst Wegen Verkeer en Vervoer
'Inspraak N303'
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

De initiatiefnemer, Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland, zal tijdens de inspraaktermijn een voorlichtingsavond organiseren om de inhoud van de startnotitie en het verloop van de verdere procedure toe te lichten. Plaats en tijd van deze bijeenkomst worden bekendgemaakt in de regionale dagbladen.

Naar verwachting zal het milieu-effectrapport (MER) in het najaar van 1999 worden gepubliceerd. Dan vindt opnieuw inspraak plaats, waarbij een ieder de kans krijgt zijn of haar mening te geven over de kwaliteit en inhoud van het MER.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het probleem waarvoor de omlegging van de N303 alsmede de aansluiting op de A28 te Putten een oplossing moet bieden. Dit probleem mondt uit in een probleem- en doelstelling, die de basis vormt voor het uit te voeren onderzoek. In de volgende hoofdstukken staat het onderzoek zelf centraal: hoofdstuk 3 beschrijft een aantal alternatieven voor omlegging, waarna in hoofdstuk 4 de omgeving van het nieuw aan te leggen tracé wordt beschreven en in hoofdstuk 5 de belangrijkste te bestuderen effecten die in het MER aan de orde zullen komen.

Bijlage 1 geeft een overzicht van de mogelijke alternatieven en varianten. In bijlage 2 is kaart opgenomen waarin de ruimtelijke functies en ontwikkelingen in de omgeving van Putten staan getoond. Een overzicht van relevante informatiebronnen staat in bijlage 3. Voor lezers die weinig bekend zijn met de procedure, is een verklarende woordenlijst opgenomen in bijlage 4. Een schematisch overzicht met toelichting van de procedure is in bijlage 5 opgenomen.

Hierna worden de volgende hoofdstukken behandeld:

- | | |
|---|---|
| ② | Waarom dit initiatief? |
| ③ | Te onderzoeken oplossingen |
| ④ | Hoe ziet het studiegebied eruit? |
| ⑤ | Te verwachten effecten en wijze van beoordeling |

2 WAAROM DIT INITIATIEF?

2.1 Analyse van het probleem

In het streekplan Gelderland (1996, p.123) is voor de regio Barneveld/Voorthuizen/Putten het probleem genoemd dat de kernen Voorthuizen en Putten worden belast met doorgaand verkeer in noord-zuid richting en dat de bereikbaarheid van de West-Veluwe niet optimaal is. Voor de kern Putten zijn daarbij de hierna genoemde verkeersproblemen van belang.

Voorthuizerstraat / Harderwijkerstraat

De verkeersintensiteit op de Voorthuizerstraat en Harderwijkerstraat is de laatste jaren sterk toegenomen. Momenteel is de verkeersintensiteit 10.000 mv/e (motorvoertuigen per etmaal) en dit zal in 2015 doorgegroei zijn naar 15.600 mv/e. Verder is uit een onderzoek, dat het Bureau voor Verkeerskundige Advisering (BVA) in april 1998 voor de provincie Gelderland heeft uitgevoerd, gebleken dat het vrachtverkeer op de Voorthuizerstraat/Harderwijkerstraat zo divers is dat het probleem niet met andere maatregelen kan worden opgelost dan met een omlegging van de N303 (het maken van afspraken met bedrijven zou bijvoorbeeld niet probleemoplossend zijn)¹. Ook wordt de Voorthuizerstraat/Harderwijkerstraat door veel personenauto's als doorgaande route gebruikt met als bestemming Ermelo en Harderwijk. Tevens ontstaat er door het vele verkeer geluid- en stankoverlast.

Vooraf in de zomermaanden zijn er nogal wat verkeersproblemen door het oost-westverkeer van de vele Veluwe-toeristen richting strand Nulde.

Wegen in het buitengebied

De verkeersveiligheid op diverse (binnen)wegen tussen Putten en de aansluiting op de A28/Nulde laat ten gevolge van sluipverkeer en ongeschiktheid als doorgaande route naar Putten tevens te wensen over. Het betreft de Stationsstraat/Zuiderzeestraatweg/Waterweg-/Hoornsdam en de Stenenkamerseweg.

Door het forensenverkeer worden ook de Vanenburgerallee/Zuiderzeestraatweg/Waterweg gebruikt vanuit Ermelo-West naar de aansluiting Hoornsdam/A28 bij Nulde. Dit sluipverkeer is ontstaan en gegroeid omdat de route via de Ermelose aansluiting op de A28 (Horst) een omweg is voor diegene die vanuit A28/Nulde in Ermelo-west dienen te zijn.

Zoals ook op kaart 1.2 is te zien, is de bereikbaarheid van het industrieterrein Keizerswoert en het opslagterrein van Benegas problematisch voor vrachtverkeer. Dit komt omdat dit industrieterrein slechts vanaf de (provinciale) Nijkerkerstraat via de, in de bebouwde kom gelegen, Stationsstraat te bereiken is. Het tracédeel Nijkerkerstraat naar aansluiting A28/strand Nulde zou daar een verbetering voor kunnen bieden.

Ook het bedrijventerrein 'Hoge Eng' ten zuiden van de bebouwde kom heeft in de huidige situatie met problemen te kampen. Het gaat hierbij vooral om het probleem van geluidhinder en verkeersveiligheid; de bereikbaarheid is hier in mindere mate een knelpunt. De omlegging van de N303 zou een oplossing voor deze kwalitatieve problemen kunnen bieden.

¹ BVA, Kentekenonderzoek Putten - technische rapportage, 1998

Strand
Nulde



0 0,5km



Kaart 1.2 INVLOEDS- EN STUDIEGEBIED

aansluiting van de N 303 op de A 28 (Nulde)/
verlegging N 303



rotonde



rotonde, vervalt bij Zuid 1



ongelijkvloerse kruising



ongelijkvloerse kruising bij Zuid 2,
rotonde bij Zuid 1



bedrijventerrein



sportvelden



2.2 Probleem- en doelstelling

De provincie Gelderland heeft in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) op het gebied van verkeer en vervoer doelen geformuleerd voor de bebouwde kommen, namelijk:

- beperking van de verkeersonveiligheid, barrièrewerking en milieuhinder; en
- verbetering van de doorstroming van het doorgaande verkeer.

In dit PVVP staat met name voor de nieuwe verbinding (N303) bij Putten vermeld:

1. verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het centrum van Putten *door omlegging van de N303 bij Putten* (uitvoeringsperiode 2002-2005, 1^e fase);
2. optimalisering van het wegennet door verbetering van de bereikbaarheid *door een aansluiting van de N303 op de A28 bij Nulde* (uitvoeringsperiode 2006-2010, 2^e fase).

Gelet op de functie als regionale verbinding is de Voorthuizerstraat binnen en buiten de bebouwde kom qua ligging en vormgeving niet overeenkomstig de RONA-richtlijnen, de ontwerpeisen uit het programma duurzaam-veilig en de bijbehorende categorisering van wegen.

Uit de Noordwest Veluwestudie die DHV in opdracht van de provincie Gelderland in 1996 heeft uitgevoerd, is gebleken dat mobiliteitsbeperkende maatregelen in de vorm van extra investeringen in infrastructuur voor het openbaar vervoer slechts in beperkte mate (ongeveer 10%) bijdragen aan het verminderen van de auto-intensiteiten in de avondspits.

Op basis van de geschetste problematiek en de doelen zoals gesteld door de provincie Gelderland en de gemeente Putten is de volgende tweeledige doelstelling geformuleerd:

1. het ontwikkelen van een duurzame oplossing van de verkeersproblematiek op de Voorthuizerstraat/Harderwijkerstraat en het verbeteren van de leefbaarheid nabij deze wegen en andere binnenwegen zoals de Stationsstraat en Stenenkamerseweg.
2. het ontwikkelen van een duurzame oplossing voor de bereikbaarheid van Putten waardoor het wegennet van Putten optimaal gebruikt wordt.

Onder een duurzame oplossing wordt in deze startnotitie verstaan: een oplossing

- waarbij de gesignaleerde problemen daadwerkelijk worden opgelost en niet verplaatst;
- voor de lange termijn wordt gegarandeerd;
- waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van milieuvriendelijke materialen en werkwijzen.

Gestreefd wordt naar aansluiting bij bestaande plannen en toekomstige ontwikkelingen.

2.3 Uitgangspunten

Doel van deze studie is te komen tot de meest optimale oplossing. Uitgangspunten hiervoor zijn als volgt:

- het te kiezen alternatief dient realistisch te zijn en voldoende probleemoplossend;
- de oplossing wordt gezocht in een omlegging van de N303 en een doorgetrokken tracé naar de A28 bij Strand Nulde;

- in combinatie met de aanleg van een nieuw tracé dienen herinrichtingsmaatregelen voor de bebouwde kom van Putten te worden ontwikkeld om tot een optimaal resultaat te komen;
- het te kiezen alternatief dient een duurzame verbetering van de verkeersveiligheid te waarborgen;
- de oplossing dient het sluipverkeer zo veel mogelijk tegen te gaan;
- de oplossing dient een goede ontsluiting te bieden voor het vrachtverkeer richting bedrijventerreinen in Putten;
- andere oplossingen zoals bijvoorbeeld uitsluitend aanpassen van het openbaar vervoer, zijn niet aan de orde (zie par.2.2 en Noordwest Veluwestudie). Dit neemt niet weg het belang van mobiliteitsbeheersende maatregelen, als onderdeel van de te onderzoeken alternatieven (met name in het meest milieuvriendelijke alternatief).

3 TE ONDERZOEKEN OPLOSSINGEN

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de alternatieven/varianten die een oplossing kunnen zijn voor de huidige problemen, globaal beschreven. Vanuit de m.e.r.-plicht zijn een aantal alternatieven/varianten die verplicht moeten worden meegenomen in de studie. Dit zijn het nulalternatief (ook wel het referentiealternatief genoemd), het voorkeursalternatief (de voorgenomen activiteit) en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Daarnaast is het gebruikelijk om bij milieueffectrapportages over autowegen een nulplusalternatief mee te nemen in de vergelijking.

Voor het voorkeursalternatief (omlegging Putten en doortrekking naar de A28) is door de provincie (GS) en de gemeente Putten (B&W) een tracé (Zuid) geselecteerd (zie kaart 1.2, blz. 8). Dit onder andere op basis van de "Studie tracémogelijkheden omlegging Putten N303, DHV september 1998". Deze keuze wordt gesteund door een overgrote meerderheid van zowel de provinciale commissie Verkeer en Waterstaat (6 november 1998) als de gemeenteraad van Putten (5 november 1998). De, in het gebied ten zuiden van Putten, onderzochte tracés's Noord en Midden zijn derhalve oplossingen die niet meer in beschouwing worden genomen.

Het referentiealternatief slaat op de situatie zoals die nu is (huidige situatie), en er worden bij dit alternatief geen maatregelen genomen. Alle andere alternatieven en varianten worden aan dit alternatief getoetst. Naast deze verplichte alternatieven kunnen desgewenst ook andere alternatieven worden ontwikkeld. Voor de omlegging en de doortrekking van de N303 gaat het om de volgende alternatieven:

1. het referentiealternatief (geen maatregelen);
2. de reconstructie van de Voorthuizerstraat/Harderwijkerstraat en aanpassing binnenwegen tussen A28/Nulde en Putten (nulplusalternatief);
3. het omleggingsalternatief. Dit is één tracé met twee keer twee uitvoeringsvarianten: er kan bij de spoorlijn worden gekozen tussen twee oplossingen (varianten) en ook bij de kruising met de Oude Nijkerkerweg kan tussen twee varianten worden gekozen:
 - Bij de Spoorlijn:
 - variant V (viaduct over het spoor);*
 - variant T (tunnel onder het spoor);*
 - Bij de Oude Nijkerkerweg:
 - variant Zuid-1 (rotonde);*
 - variant Zuid-2 (ongelijkvloerse kruising).*
4. het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA).

Deze alternatieven/varianten, zoals weergegeven in bijlage 1, zullen in de m.e.r.-studie worden beoordeeld op hun probleemoplossend vermogen en op hun effecten op het milieu en andere aspecten.

3.2 Referentiesituatie

De referentiesituatie houdt in dat aan het voornemen tot verbeteren van de verkeerskundige situatie op de Voorthuizerstraat/Harderwijkerstraat en de binnenwegen tussen A28/Nulde en Putten geen uitvoering wordt gegeven en de huidige situatie wordt gehandhaafd. De referentiesituatie beschrijft de situatie in 2015 (prognosejaar) en vervult daarom de rol van referentie voor het vergelijken en beoordelen van de alternatieven waarbij wel sprake is van verkeerskundige wijzigingen.

3.3 Nulplusalternatief

Bij het nulplusalternatief wordt ernaar gestreefd om zonder de aanleg van een nieuw tracé de beoogde doelstelling zo goed mogelijk te benaderen. Dit houdt in dat de oplossing van het probleem alleen wordt gezocht in het treffen van maatregelen die de verkeersveiligheid bevorderen, de overlast van het verkeer op de Voorthuizerstraat/Harderwijkerstraat en de binnenwegen tussen A28/Nulde en Putten zoveel mogelijk beperken en de bereikbaarheid zoveel mogelijk garanderen. Dit vereist een aanpassing van de kruispunten en een reconstructie van de rijbaan.

Geluidhinder kan worden gereduceerd door het treffen van snelheidsbeperkende maatregelen (aanbrengen van drempels/bloembakken) en het plaatsen van geluidsschermen.

3.4 Omleggingsalternatief

In het MER zullen binnen dit alternatief twee keer twee uitvoeringsvarianten worden bestudeerd, namelijk:

- variant V (viaduct) of variant T (tunnel);
- variant Zuid-1 (rotonde) of variant Zuid-2 (ongelijkvloerse kruising).

Het nieuwe tracé zal in de verkeersstructuur van de gemeente, met uitzondering van de rijkswegen, de weg van de hoogste orde moeten zijn. Het afwikkelingsniveau (de hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken) zal hoog moeten zijn. Hiernaast dient de weg een duurzame verkeersveiligheid te hebben.

In dit omleggingsalternatief wordt de N303 ten zuiden (van de bebouwde kom) van Putten omgelegd vanaf de Voorthuizerstraat (noordelijk van de Klunenweg). Dit betreft het in 1998 door provincie Gelderland en gemeente Putten geselecteerde tracé Zuid, met twee uitvoeringsvarianten (Zuid-1 en Zuid-2). Dit tracé Zuid sluit aan op de Nijkerkerstraat ten oosten van landgoed Bijstein. Vanaf deze aansluiting wordt een geheel nieuwe weg aangelegd richting A28/Nulde waarbij eveneens 2 uitvoeringsvarianten beschouwd worden (V en T).

Algemene beschrijving omleggingsalternatief

Vanaf de A28/Nulde zal tussen de Zuiderzeestraatweg en de Stenenkamerseweg het tracé van een nieuwe provinciale weg lopen. Deze nieuwe weg zal de Waterweg ongelijkvloers kruisen. Verder zal aan beide kanten van de nieuwe weg de Kuiteweg worden afgesloten. Voor de bereikbaarheid van het woongebied ten zuiden van de Stationsstraat (Husselveld), voor

industrieterrein Keizerswoert en voor het opslagterrein van Benegas zal de toekomstige Jan Nijenhuisstraat met een rotonde op de nieuwe weg worden aangesloten.

Op de Nijkerkerstraat zal de nieuwe provinciale weg aansluiten op de omlegging van de N303.

De kruisingen van de omlegging N303 met de Nijkerkerstraat en de Roosendaalseweg worden vormgegeven als rotonde. Het tussenliggende traject van het Zuid-tracé snijdt de Hooiweg en de Hellerweg af. Tussen de Roosendaalseweg en de Hooiweg wordt langs de westzijde van het nieuwe tracé een parallelweg aangelegd.

Verder naar het oosten doorsnijdt het nieuwe tracé het Huinerkerkpad, de Houtweg en de Matseweg. Ter plaatse van het Huinerkerkpad wordt een geheel verdiepte fietstunnel gebouwd. Ongeveer 175 meter ten noorden van de Klunerweg sluit de nieuwe weg aan op de huidige Voorthuizerstraat.

Varianten V en T

Variant V

De nieuw aan te leggen provinciale weg zal tussen de aansluiting A28/Nulde en de aansluiting op de omlegging van de N303 de spoorlijn Amersfoort-Zwolle moeten kruisen. Bij variant V zal de nieuwe weg over de spoorlijn heen lopen, namelijk in de vorm van een viaduct.

Variant T

Deze variant onderscheidt zich van variant V door in plaats van een viaduct als ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn Amersfoort-Zwolle, in de aanleg van een tunnel te voorzien. Het tracé is verder identiek aan variant V.

Varianten Zuid-1 en Zuid-2

Op basis van een voorontwerp in een DHV-studie over tracémogelijkheden (Omlegging Putten N303, aug '98) zijn er al concrete gedachten ontwikkeld over de varianten Zuid-1 en Zuid-2. Het gaat hierbij nadrukkelijk om een *voorontwerp*, wat inhoudt dat deze plannen nog flexibel in te vullen zijn. Nadere uitwerking van deze varianten zullen ook afhankelijk zijn van de uitkomsten van de m.e.r.-studie.

Zuid-1

De kruisingen van de omlegging N303 met de Nijkerkerstraat en de Roosendaalseweg worden vormgegeven als rotonde. Het tussenliggende traject van het Zuid-tracé snijdt de Hooiweg en de Hellerweg af. Tussen de Roosendaalseweg en de Hooiweg wordt langs de zijde van het nieuwe tracé een parallelweg aangelegd.

Verder naar het oosten doorsnijdt het nieuwe tracé het Huinerkerkpad, de Houtweg en de Matseweg. Ter plaatse van het Huinerkerkpad wordt een geheel verdiepte fietstunnel gebouwd. De Houtweg en de Matseweg worden ten noorden van de nieuwe weg door middel van een aan te leggen parallelweg verbonden met de Oude Nijkerkerweg.

De kruising van variant Zuid-1 met de Oude Nijkerkerweg wordt als rotonde vormgegeven. Het gedeelte van de Voorthuizerstraat ten zuiden van de Oude Nijkerkerweg tot nabij de Klunenweg/Bato's weg wordt een autoluw (doodlopend) gedeelte. Ook de Huinerweg wordt afgesneden en zal geen verbinding meer hebben met de Voorthuizerstraat.

Zuid-2

De Oude Nijkerkerweg wordt met een viaduct over de nieuwe weg heengeleid. Het nieuwe tracé wordt ter plaatse half verdiept uitgevoerd. In de nabijheid van dat viaduct worden de Houtweg en de Matseweg afgesneden. Deze beide wegen kunnen met een stukje parallelweg langs de noordzijde van het nieuwe tracé onderling worden verbonden. Het doortrekken van die parallelweg naar de Oude Nijkerkerweg is in verband met het hoogteverschil en de beschikbare ruimte niet mogelijk. Omdat de Koekamperweg deel zal uitmaken van de omrijroute voor plaatselijk verkeer, dient deze gedeeltelijk te worden verhard. Het stuk tussen de Hoge Einderweg en het Huinerkerkpad blijft onverhard.

Het noordelijke gedeelte van de Voorthuizerstraat (de hoofdontsluiting van de kern Putten) wordt afgebogen langs de Huinerweg en met een rotonde aangesloten op het nieuwe wegtracé.

Het stukje Huinerweg ten oosten van het nieuwe tracé krijgt een dwarsprofiel met een rijbaan van 6.50 meter breed en een ééNZijdig fietspad langs de zuidzijde. De tegenoverliggende tak van de Huinerweg wordt voor autoverkeer niet op de nieuwe weg aangesloten; voor fietsers wordt wel een doorverbinding gemaakt via een oversteekplaats net ten zuiden van de rotonde.

3.5 Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) wordt in het MER uitgewerkt als een probleemoplossend pakket van extra maatregelen en ontwerp aanpassingen bovenop het alternatief of een samenstelling van delen van de alternatieven die de minste milieu-effecten veroorzaken. In het MMA wordt ook de mogelijkheid onderzocht van een maximale inzet van maatregelen om het autogebruik te beperken (carpoolvoorzieningen, stimulering van openbaar vervoer).

4 HOE ZIET HET STUDIEGEBIED ERUIT ?

4.1 Inleiding

Om beter inzicht te krijgen in de huidige problemen en de mogelijke effecten van de aanleg van een nieuw tracé is het van belang het studiegebied in beeld te brengen. In de volgende paragraaf wordt aan de hand van onderstaande thema's een korte beschrijving van dit gebied gegeven:

- infrastructuur en vervoer;
- het groene milieu (natuur en landschap, archeologie, bodem en water);
- woon- en leefmilieu (geluid, lucht, sociale aspecten).
- ruimtegebruik;

Behalve deze beschrijving is het tevens van belang de toekomstige ontwikkelingen zonder aanleg van een nieuw tracé voor de Voorthuizerstraat en de aansluiting A28/Nulde te beschrijven. Dit wordt autonome ontwikkelingen genoemd. Voor de beschrijving van autonome ontwikkelingen zal in het MER een overzicht worden gegeven van relevant beleid op het gebied van bovengenoemde aspecten.

4.2 Het studiegebied: huidige situatie en ontwikkelingen tot 2015

Putten is gelegen op de Noordwest-Veluwe op circa 4 km van het Nulderauw (strand Nulde). Het Nulderauw biedt zandstranden en volop watersportmogelijkheden. In het buitengebied aan de zuidwestkant van Putten liggen tussen houtwallen, akkers en heidevelden oude boerderijen aan landelijke weggetjes. Dit buitengebied is onderdeel van het voormalige hoeven- en kampenlandschap dat zich ten westen van het Veluwe-massief uitstrekte. Uit het oogpunt van natuur en landschap is dit gebied nog het meest waardevolle van het hele studiegebied. Meest karakteristiek en waardevolle landschappelijke elementen zijn de houtwallen en bomenrijen, die veelal bestaan uit eiken. Het gebied tussen Strand Nulde en de kern van Putten is minder waardevol: het is een agrarisch gebied met een verstoord blokvormig kavelpatroon.

Inmiddels is een bedrijventerrein ('Hoge Eng') ten zuiden van Putten in gebruik genomen dat wordt begrensd door de Van Geenstraat, de Voorthuizerstraat, de Hoge Engweg en de Halvinkhuizerweg. Tevens is ten noorden van de Stationsstraat langs de spoorlijn het industrieterrein Keizerswoert gevestigd.

De nieuwe woningbouwlocatie Husselerveld gelegen tussen de Nijkerkerstraat, de Stenenkamerseweg en Stationsstraat is in ontwikkeling.

Er zijn momenteel geen nieuwe woningbouwlocaties of industrieterreinen gepland. Begin 1999 wordt gestart met het opstellen van een structuurvisie waar locatiestudies voor bedrijventerreinen en woningbouw uit voort kunnen vloeien. Worden deze locaties of terreinen ontwikkeld, dan zal dit waarschijnlijk aan de zuidwest en / of zuidkant van de kern Putten plaatsvinden.

Op de kaart in bijlage 2 worden de ruimtelijke functies en ontwikkelingen tot 2015 getoond in de omgeving van Putten.

4.2.1 Infrastructuur en verkeer

Huidige situatie

In de huidige situatie lopen de Voorthuizerstraat en de Harderwijkerstraat door de kern Putten. Het verkeer op deze weg is ten opzichte van de kom Putten voor circa 30% van doorgaande aard.

Buiten de bebouwde kom zijn de bermen smal en de bomen staan dicht langs de weg. Langs de oostzijde van de weg ligt achter de bomen een twee-richtingen fietspad. Verder kenmerkt de weg zich door de vele in- en uitritten (erfontsluitingen).

De Stationsstraat/Zuiderzeestraatweg/Waterweg/Hoornsdam en de Stenenkamerseweg worden intensief gebruikt door vrachtverkeer, forensenverkeer en recreatieverkeer vanuit Putten en de regio naar de A28 en/of Nulde Nauw.

Het forensenverkeer vanuit Ermelo-West gebruikt veelvuldig de Vanenburgerallee/Zuiderzeestraatweg/Waterweg naar de aansluiting Hoornsdam/A28 bij Nulde. Dit sluipverkeer is ontstaan omdat de route via de Ermelose aansluiting op de A28 (Horst) een slechte verbinding is.

Autonome ontwikkelingen tot 2015

De verkeersdruk op de Voorthuizerstraat/Harderwijkerstraat zal bij autonome ontwikkelingen zijn toegenomen tot circa 15.600 mtv/etmaal in 2015.

Oostflank

In het kader van de gebiedsstudie Oostflank Noordvleugel Randstad is ook een doortrekking van de A30 gesuggereerd, in noordelijke richting naar de A28 met aansluitpunt bij Nijkerk en in zuidelijke richting naar de A12 met aansluitpunt ten westen van Ede. Deze doortrekking zou een ontlasting van de N303 kunnen betekenen. Planvorming over deze doortrekking heeft echter nog niet plaatsgevonden en landschappelijk zijn er nogal wat negatieve consequenties aan verbonden.

4.2.2 Het groene milieu

Huidige situatie

Landschap

Putten ligt op de overgang tussen het poldergebied langs het Veluwemeer (deel van de voormalige Zuiderzee) en het bosgebied van de Veluwe. Deze overgangszone kent landschapselementen uit beide gebieden. Het poldergebied bestaat uit zeekleiafzettingen en strandwallen. Deze laatste werden gevormd door grofzandafzettingen bij stormvloed. In de laagtes tussen de zeekleiafzettingen ontstond veen. Het bosgebied van de Veluwe maakt deel uit van de Midden-Nederlandse zandgronden. In de Middeleeuwen zijn door overmatige houtkap in de bossen en overbegrazing door schapen grote zandverstuivingen ontstaan. Deze verstuivingen vormde een ernstige bedreiging voor de arme boerenbevolking. Om verstuiving van de akkers te voorkomen werden houtwallen aangelegd. Deze houtwallen zijn tot in de

overgangszone te vinden. Uiteindelijk is het stuifzand bedwongen door het massaal aanplanten van grove den, de huidige beplanting van de Veluwe.

De overgangszone is een van oost naar west zwak afhellend gebied. Ten oosten van de Voorthuizerstraat/Harderwijkerstraat ligt een bosgebied, dat grotendeels na 1850 is aangeplant op voormalige (droge) heide. Het gebied tussen Halvinkhuizen en Huinen, waarop het nieuwe tracé (Zuid) is geprojecteerd, omvat bouw- en grasland dat sinds 1850 matig tot sterk is veranderd.

Verder komen in het gebied veel groene elementen voor, zoals bosjes, houtsingels, -wallen, en enkele of dubbele beplanting. De percelen en kavels werden omstreeks 1850 ruimtelijk begrensd door heggen, houtwallen, sloten, brede greppels, boomrijen etc.

Cultuurhistorie

De cultuurhistorische waarde van dit gebied is laag door de matige tot sterke verkaveling. Tot nu toe is niet bekend dat er archeologische vindplaatsen of meldings-/attentiegebieden aanwezig zijn. De enige cultuurhistorische waardevolle patronen in het gebied zijn de oude wegen die er lopen alsmede een aantal houtwallen uit de Middeleeuwen. De Hooiweg en de Oude Nijkerkerweg waren belangrijke doorgaande routes. Verder dienden de Matseweg, de Houtweg, de Roosendaalseweg en het Huinerkerkpad als lokale ontsluitingswegen.

In het gebied zijn geen Rijksmonumenten aanwezig.

Bodem en water

Er zal aandacht gegeven worden over mogelijke verdachte locaties binnen het tracé ten aanzien van verontreinigde land- en waterbodems. Op dit moment kan nog niet met zekerheid gezegd worden of hier wel of geen sprake van is. Ten aanzien van de waterhuishouding zal worden ingegaan op eventuele verstoringen die door het nieuwe tracé, in het bijzonder bij de uitvoeringsvariant tunnel bij de spoorlijn, worden veroorzaakt.

Autonome ontwikkelingen tot 2015

Er worden geen belangrijke veranderingen voor het gebied verwacht. Door bebouwing en bedrijfsvestiging in de omgeving van wegen en beperkte uitbreiding van woningbouw vindt een zekere verdichting plaats.

4.2.3 Woon- en leefmilieu

Huidige situatie

Geluid

De wijze waarop de Voorthuizerstraat/Harderwijkerstraat de kern Putten doorsnijdt en de verkeersstructuur binnen de gemeente bepaalt, leidt tot een hoge geluidsbelasting op veel woningen aan de Voorthuizerstraat.

Lucht

Behalve geluidhinder is er tevens sprake van luchtverontreiniging als gevolg van de hoge verkeersbelasting. Bij het aspect lucht zal worden gekeken naar de emissies door het

autoverkeer. De emissies van verontreinigende stoffen en de effecten op de lokale luchtkwaliteit worden behandeld.

Externe veiligheid

Door de huidige ligging van de N303 die dwars door de kern van Putten loopt, is er sprake van risico's voor omwonenden door het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze risico's zijn eveneens aanwezig bij de relatief smalle en bochtige binnenwegen tussen de aansluiting A28/Nulde en de kern van Putten.

Sociale aspecten

De hoge verkeersintensiteit op de Voorthuizerstraat met in het verlengde de Harderwijkerstraat heeft tevens een negatief effect op de sociale aspecten, waaronder de subjectieve verkeersveiligheid. Subjectieve verkeersveiligheid geeft de gevoelsmatige veiligheid weer, zoals die door de weggebruiker wordt ervaren.

Autonome ontwikkelingen tot 2015

Door de toename van de verkeersintensiteiten tot circa 15.600 mv/e zal de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging verder gaan toenemen. Tevens zal de toename van de verkeersintensiteiten negatieve gevolgen hebben voor het onderdeel sociale aspecten.

4.2.4 Ruimtegebruik

Huidige situatie

Het gebied waar het nieuwe tracé is gepland, is hoofdzakelijk landelijk gebied en wordt ten zuiden van Putten aangeduid als een sterk verkaveld gebied. Kenmerkend voor dit gebied (ten zuiden van Putten) is de verspreid liggende agrarische bebouwing. De intensieve veehouderij overheerst waardoor over het algemeen de boerderijen veel schuren en loodsen hebben. De landbouwbedrijven zijn klein qua oppervlakte cultuurgrond.

Op dit moment zijn in het gebied waarin ook het plangebied van beide tracés valt, twee landinrichtingsprojecten aan de gang. Het gaat hierbij om de gebieden 'Nijkerk-Putten' (het gedeelte tussen de spoorbaan en de A28) en 'Huinen-Putten' (het gebied tussen de Voorthuizerstraat en de spoorbaan). In het algemeen betreft het herinrichting van het gebied; ruilverkaveling komt minder in aanmerking. Voornaamste beleidsdoelstellingen van het landinrichtingsproject zijn realisering van de basisinrichting van land- en tuinbouw, realisering van de ecologische hoofdstructuur, verbetering van de kwaliteit van het landschap, het leveren van een bijdrage aan de bestrijding van de verdroging en het leveren van een bijdrage aan de verbetering van de milieukwaliteit.

Ten aanzien van het gebied 'Nijkerk-Putten' is inmiddels een voorontwerp landinrichtingsplan met m.e.r. verschenen. Vaststelling van het plan is voorzien in 1999, de daadwerkelijke uitvoering vindt waarschijnlijk plaats vanaf 2000.

De huidige ligging van de belangrijkste kabels en leidingen zal in deze paragraaf eveneens worden beschreven.

Autonome ontwikkelingen tot 2015

Ten opzichte van de huidige situatie zal wellicht het aantal c.q. omvang van bedrijventerreinen en woningbouwlocaties zijn toegenomen. Er worden geen grote veranderingen in het ruimtegebruik verwacht. Mogelijke uitbreiding van woningbouwlocaties en industrieterreinen zal waarschijnlijk ten zuiden en westen van de kern Putten plaatsvinden.

5 TE VERWACHTEN EFFECTEN EN WIJZE VAN BEOORDELING

Hieronder worden in het kort enkele milieu-effecten aangegeven, die in de studie zullen worden betrokken. De mate waarin de effecten optreden zal onder meer afhankelijk zijn van de bestaande situatie in samenhang met de wijze waarop de weg zal worden uitgevoerd.

De alternatieven en varianten, zoals besproken in hoofdstuk 3, worden in de m.e.r.-studie onderzocht op een aantal aspecten en vervolgens beoordeeld op effectiviteit. De volgende aspecten komen daarbij aan de orde:

- infrastructuur en vervoer;
- groen milieu (natuur en landschap, cultuurhistorie, bodem en water);
- woon- en leefmilieu (geluid, lucht en sociale aspecten);
- ruimtegebruik;
- aanlegkosten.

De effecten worden zoveel mogelijk beoordeeld aan de hand van criteria die uit beleidsplannen zijn afgeleid. Verder spelen de aard en omvang, het feit of de effecten van tijdelijke of permanente aard zijn en de mate waarin en de wijze waarop negatieve milieugevolgen zijn tegen te gaan dan wel gecompenseerd kunnen worden een belangrijke rol.

5.1 Effecten voor infrastructuur en vervoer

Beschreven wordt welk effect de alternatieven en tracévarianten hebben op de bereikbaarheid van de kom Putten, de verkeersintensiteiten, de verkeersveiligheid en de geluidshinder.

5.2 Effecten voor het groene milieu

Voor de aspecten natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, bodem en water wordt met name gekeken naar aantasting of verlies van waardevolle elementen, patronen of structuren. Bepalend voor de mate van aantasting zijn de zeldzaamheid en de waarde van deze elementen en patronen.

Daarnaast worden veranderingen in visuele relaties beoordeeld. De aanleg van een nieuw tracé kan gevolgen hebben voor de bodemstructuur (opbouw en functie). Ook de waterhuishouding (grond- en oppervlaktewater) kan zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve zin worden beïnvloed. De gevolgen van de aanleg van een nieuw tracé wordt getoetst aan de algemene milieukwaliteitsdoelstelling, zoals geformuleerd in de Vierde Nota Waterhuishouding.

Met betrekking tot natuur zal gekeken worden naar de invloed van de aanleg van een nieuw tracé op het leefgebied van plant en dier, het eventuele verlies van waardevolle fauna en vegetatie en verlies/verstoring van broed- en foerageergebieden. Daarnaast speelt versnippering van ecologische relaties zoals vastgelegd in de Ecologische Hoofdstructuur een rol.

5.3 Effecten voor het woon- en leefmilieu

Tijdens het opstellen van het MER zal onderzocht worden wat de effecten zijn. De geluidhinder zal worden beschouwd voor wat betreft de aanleg en het gebruik van de nieuwe weginfrastructuur. Het huidige en het te verwachten toekomstige geluidsniveau zal voor de alternatieven worden aangegeven, alsmede in welke gebieden de geluidsbelasting zal af- of toenemen en waar de normen zonder speciale voorzieningen zullen worden overschreden.

De geluidhinder zal worden bepaald aan de hand van:

- het aantal geluidbelaste woningen;
- het aantal gehinderden; en
- het akoestisch ruimtebeslag.

Voor het aspect lucht zullen voor de verschillende alternatieven de uitstoot en concentraties langs de weg in het studiegebied en in de kern van Putten in kaart worden gebracht. Hierbij zal worden nagegaan in hoeverre sprake is van een overschrijding van grens- of richtwaarden. Ook zal worden ingegaan welke risico's er voor omwonenden zijn verbonden aan het vervoer van gevaarlijke stoffen en wat hier de consequenties van kunnen zijn.

Voor wat betreft de sociale aspecten wordt gekeken naar:

- het eventueel amoveren van woningen en/of bedrijfsgebouwen;
- doorsnijding van sociaal-ruimtelijke patronen (bereikbaarheid, sociale veiligheid, barrièrewerking); en
- visuele hinder.

5.4 Effecten voor het ruimtegebruik

Aanleg van een weg kan strijdig zijn met andere ruimtelijke functies van het gebied. Hierbij kan hetzelfde gebied worden geclaimd door verschillende activiteiten of kunnen de activiteiten elkaar door hun verschillend karakter belemmeren. Onderzocht zal worden in hoeverre de diverse regionale en lokale plannen worden beïnvloed.

De noodzaak om kabels en leidingen te doorsnijden of om te leggen wordt tevens bekeken.

5.5 Financiële effecten van mogelijke oplossingen

De effecten hiervan worden bepaald aan de hand van een globale kostenraming van de mogelijke oplossingen.

5.6 Wijze van beoordeling

Voor de beoordeling van de effecten van de verschillende alternatieven en varianten wordt gebruik gemaakt van de consumentenbondmethode, dat wil zeggen een beoordeling van de effecten door middel van een plus/min waardering via een 5-puntsschaal van -- (belangrijk negatief effect) tot ++ (belangrijk positief effect). De plus/min-waardering vormt een maat voor

de relatieve ordegrrootte van de milieugevolgen en de rangordewaardering geeft de onderlinge verhouding weer tussen de alternatieven.

Tabel 5.1: Thema's, aspecten en toetsingscriteria

THEMA'S	ASPECTEN	TOETSINGSCRITEIA
Infrastructuur en vervoer	Mobiliteit	• verkeersintensiteiten op de bestaande wegen • verkeersintensiteiten op de nieuwe weginfrastructuur
	Verkeersveiligheid	• ongevallen in studiegebied (letsel of dood en materiële schade)
Groene milieu	Landschap	• verlies van kenmerkende landschapselementen • verandering in visueel-ruimtelijke kwaliteit (open/gesloten) • aantasting en/of toevoeging van beeldbepalende elementen
	Cultuurhistorie	• verandering cultuurhistorisch bepaalde patronen in het landschap • vernietiging (potentieel) archeologisch waardevol gebied • vernietiging archeologisch waardevolle elementen en monumenten
	Bodem en water	• aantasting kwaliteit van grond- en oppervlaktewater • doorsnijding van verontreinigde locaties • aantasting van de bodemkwaliteit • verstoring waterhuishouding
	Natuur	• vernietiging van biotopen/vegetatie • versnippering van ecosystemen • verstoring van fauna
Ruimtegebruik	Ruimtelijke ordening	• beïnvloeding van bestaande en geplande bedrijventerreinen/woningbouwlocaties
	Kabels en leidingen	• aantal hoofdleidingen/kabels dat wordt doorsneden
Woon- en leefmilieu	Geluid	• aantal geluidgehinderden in het gebied • akoestisch ruimtebeslag
	Lucht	• totale emissie • overschrijding grens- of richtwaarden
	Externe veiligheid	• individueel en groepsrisico door vervoer gevaarlijke stoffen
	Sociale aspecten	• subjectieve verkeersveiligheid • barrièrewerking • visuele hinder • gedwongen vertrek
Kosten	Aanlegkosten	• globale kostenraming

COLOFON

Opdrachtgever	: Provincie Gelderland
Project	: Startnotitie m.e.r.
Dossier	: P3877.21-001
Omvang rapport	: 25 pagina's
Auteurs	: drs. A.J.M. Fermont, drs. J.M.M. Veeken
Bijdragen	: mr. J.W.H. de Vries-Maatman, R. Meerbeek
Projectleider	: drs. J.M.M. Veeken
Projectmanager	: drs. H.R.J. van Maanen
Datum	: 18 januari 1999
Autorisatie	: 

BIJLAGE 1 OVERZICHT VAN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

BIJLAGE 2 RUIMTELIJKE FUNCTIES EN ONTWIKKELINGEN TOT 2015

Bestaand

Te ontwikkelen /
te versterkenNader te
bepalen

Stedelijk gebied

Kern deelluitmakend van de ruimtelijk-
economische hoofdstructuur

Woonfunctie

Goedgekeurd plan in uitvoering
en door PS vastgestelde
uitbreidingsrichtingenUitbreidingsrichting
voor zover bekend
(indicatief) volgens
structuurplanchets

Werkfunctie



Kern met boven-regionale functie



Kern met regionale functie



Kern met sub-regionale functie



Kern met lokale functie

Woonfunctie



Werkfunctie



Infrastructuur

Hoofdweg / aansluiting



Overige weg



Spoorlijn / station



Water



Landelijk gebied

Landelijk gebied A



Landelijk gebied B



Landelijk gebied C



Landelijk gebied D

Regionaal hydrologisch
beïnvloedingsgebied

Ecologische verbindingzone (indicatief)



Karakteristieke kom



Essen en andere bouwlanden



Weidevogelgebied



Strategisch actiegebied



Glastuinbouwcomplex



Dagrecreatieconcentratiepunt



Overige aanduidingen

Grens streekplangebied

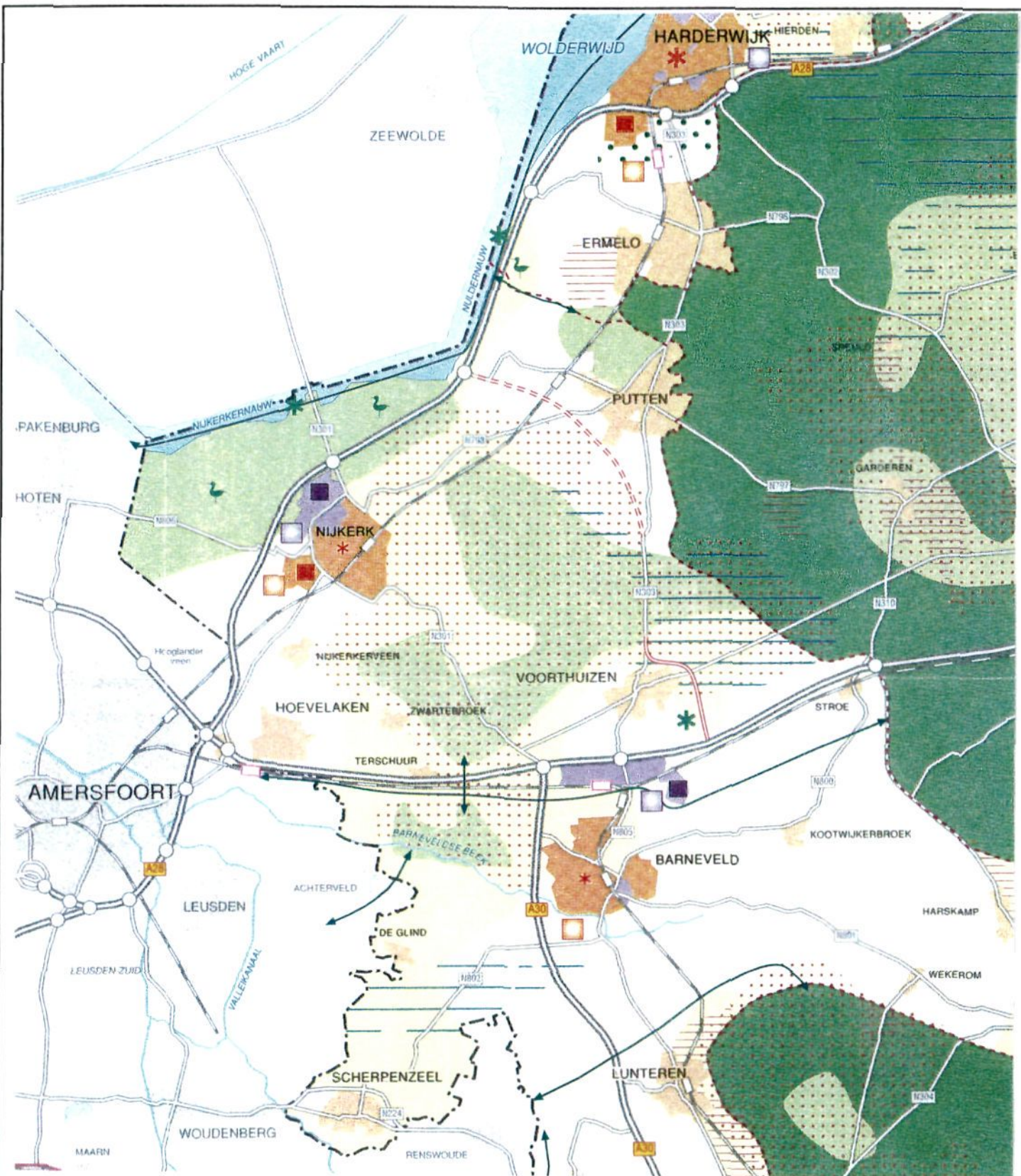


Grens streekplandeelgebied



Grens overige provincies

LEGENDA BEHORENDE BIJ
KAART 2



De legenda van deze kaart staat
op de pagina hiernaast

KAART 2 RUIMTELIJKE FUNCTIES EN ONTWIKKELINGEN TOT 2015

Bron: Streekplan Gelderland 1996

0 10km
schaal 1: 150.000

BIJLAGE 3 OVERZICHT VAN INFORMATIEBRONNEN

Referenties

- BVA, Kentekenonderzoek Putten - technische rapportage, 1998
- DHV, Studie omlegging Putten (N303), oktober 1993
- DHV, Studie tracé-varianten omlegging Putten (N303), oktober 1994
- DHV, Eindrapportage Noordwest Veluwestudie, september 1996
- DHV, Studie tracé-mogelijkheden omlegging Putten N303, september 1998
- Gemeente Putten, *Bestemmingsplan Buitengebied*, 1976;
- Gemeente Putten, *Bestemmingsplan Husselerveld*, 1989;
- Provincie Gelderland, *Streekplan Veluwe*, 1987;
- Provincie Gelderland, *Streekplan Gelderland*, 1996;
- Provincie Gelderland, *Cultuurhistorie*, Achtergronddocument bij de Omgevingsplannen Gelderland, 1996, Arnhem;
- Provincie Gelderland, *Cultuurhistorisch Landschapsonderzoek Gelderland*, 1987;
- Provincie Gelderland, *Notitie met betrekking tot omlegging Putten (N303) en ontsluiting Drielanden (Harderwijk)*, GS 11 juni 1997;
- Provincie Gelderland, *Onderzoek vrachtverkeer door Putten*, GS 2 juni 1998
- Provincie Gelderland, *Notitie tracémogelijkheden omlegging Putten (N303)*, GS 13 oktober 1998
- Topografische Dienst, *Grote Historische Atlas van Nederland, deel: West-Nederland 1839-1859*, 1990, Wolters-Noordhoff Atlasproducties;
- Topografische Dienst, *Grote Provincie Atlas, deel: Gelderland/Veluwe*, 1991, Wolters-Noordhoff Atlasproducties;
- Vereniging tot behoud van Natuurmonumenten in Nederland, *Toekomstvisie voor de Noord-West Veluwe gericht op kwaliteit en duurzaamheid*, 1988.

Adressen

- Het *bevoegd gezag* is:
Provinciale Staten van Gelderland
- *Initiatiefnemer* is:
Gedeputeerde Staten van Gelderland

Meer informatie over dit project is verkrijgbaar bij:

Provincie Gelderland
Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer
Postbus 9090
6800 GX Arnhem
telefoon: (026) 359 9694
fax: (026) 359 8440
Contactpersoon: ir. H. Zijlstra, projectmanager Wegen.
email: h.zijlstra@prv.gelderland.nl

BIJLAGE 4 VERKLARENDE WOORDENLIJST

Alignement	Ligging van de weg in horizontaal en verticaal vlak; verloop van bochten, hellingen e.d.
Alternatief	Een wijze waarop het doel (voor N303 in Putten: verkeersveiligheid, vermindering sluipverkeer, bereikbaarheid bedrijfsterreinen) kan worden bereikt.
Autonome ontwikkeling	Op zichzelf staande ontwikkeling (tot 2015)
Barrièrewerking	Naar gelang de breedte en drukte van een weg kan deze een grote of een minder grote barrière vormen om over te steken.
Bereikbaarheid	Manier waarop en de tijd waarin een locatie bereikbaar is
Bevoegd Gezag	In de onderhavige procedure vormt Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland het bevoegd gezag; zij doen kennisgeving van de startnotitie, maken de richtlijnen voor de startnotitie, beslissen over de aanvaardbaarheid van het MER en doen een keuze voor het definitieve tracé.
Commissie m.e.r.	Commissie voor de milieu-effectrapportage: deze bestaat uit een aantal onafhankelijke deskundigen uit diverse disciplines. De Commissie m.e.r. geeft advies over de richtlijnen aan het bevoegd gezag en toetst de MER op juistheid en volledigheid.
Compenserende maatregel	Maatregel om de nadelige invloeden van de activiteit op een andere plaats te compenseren.
Duurzame ontwikkeling	Ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen ook in hun behoefte te voorzien.
Ecologische hoofdstructuur	Netwerk van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden (beleid uit het Nationaal Natuurbeleidsplan).
Emissie	Uitstoot of lozing van een stof of geluid.

Groene Hoofdstructuur	Gebieden waar aan aanwezige of te ontwikkelen natuurwaarden zoveel mogelijk prioriteit wordt toegekend
Initiatiefnemer	Diegene die het initiatief neemt tot het starten van een m.e.r.
Inpassingsgebied	Gebied waarin de ingrepen mogelijk zullen plaatsvinden
Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)	Alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu zijn toegepast
m.e.r.	Milieu-effectrapportage
MER	Milieu-effectrapport
mv/e	Motorvoertuigen per etmaal
Ontsluiting	Aanduiding voor de mate waarin een locatie is aangesloten op het wegennet.
Referentie	Vergelijkings(maatstaf)
Richtlijnen	Document waarin het Bevoegd Gezag aangeeft wat in het MER moet worden onderzocht
RONA	Richtlijnen voor Ontwerp van Niet-Autosnelwegen
Tracé	Ligging van de weg
Variant	Subkeuzemogelijkheid binnen een alternatief
Verkeersafwikkeling	De doorstroming en verwerking van de diverse verkeersstromen.
Verkeersintensiteit	Aantal voertuigen dat per tijdseenheid een bepaald punt van een weg passeert.

BIJLAGE 5 TOELICHTING OP DE PROCEDURE

Het provinciaal tracébesluit voorziet als eerste in aanleg van een autoweg, welke een m.e.r.-plichtige activiteit is. De N303 is een autoweg, vandaar dat voor het verleggen en doortrekken van deze weg de m.e.r.-procedure gevolgd moet worden.

Fase 1: Startnotitie

De formele start van de m.e.r.-procedure vindt plaats door openbare kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant en de regionale dag- en weekbladen. De startnotitie ligt dan gedurende de in de advertenties vermelde inspraak-/adviestermijn van circa 4 weken ter inzage. Ook wordt in deze periode een informatie-avond belegd, waarbij nadere uitleg wordt gegeven over de plannen. Gedurende de inspraakperiode zijn de wettelijke adviseurs en insprekers in de gelegenheid in te spreken op de gewenste inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER). Binnen 9 weken brengt ook de onafhankelijke landelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage haar advies uit.

De provincie (Gedeputeerde Staten, gehoord hebbende de provinciale commissie Verkeer en Waterstaat) streeft ernaar om binnen maximaal 13 weken na de officiële bekendmaking de richtlijnen vast te stellen. De richtlijnen geven aan welke informatie het MER moet bevatten. Daarbij wordt rekening gehouden met de inspraakreacties en adviezen.

Fase 2: Milieu-effectrapport

Aan de hand van de richtlijnen wordt door de initiatiefnemer het MER opgesteld. Het streven is om gelijktijdig het tracébesluit door het bevoegd gezag te laten opstellen en het voorontwerp-bestemmingsplan van de gemeente Putten. In dat geval is sprake van een sterke wisselwerking tussen de opsteller van het MER, de opsteller van het provinciale tracébesluit en het bestemmingsplan. Bovendien is dan sprake van een efficiënte tijdsplanning (zie figuur 5.1). In het MER worden alternatieven en varianten met elkaar vergeleken op basis van hun gevolgen voor het milieu en het verkeer, terwijl mede op basis van de uitkomsten van die vergelijking in het provinciaal tracébesluit één van de alternatieven wordt gekozen.

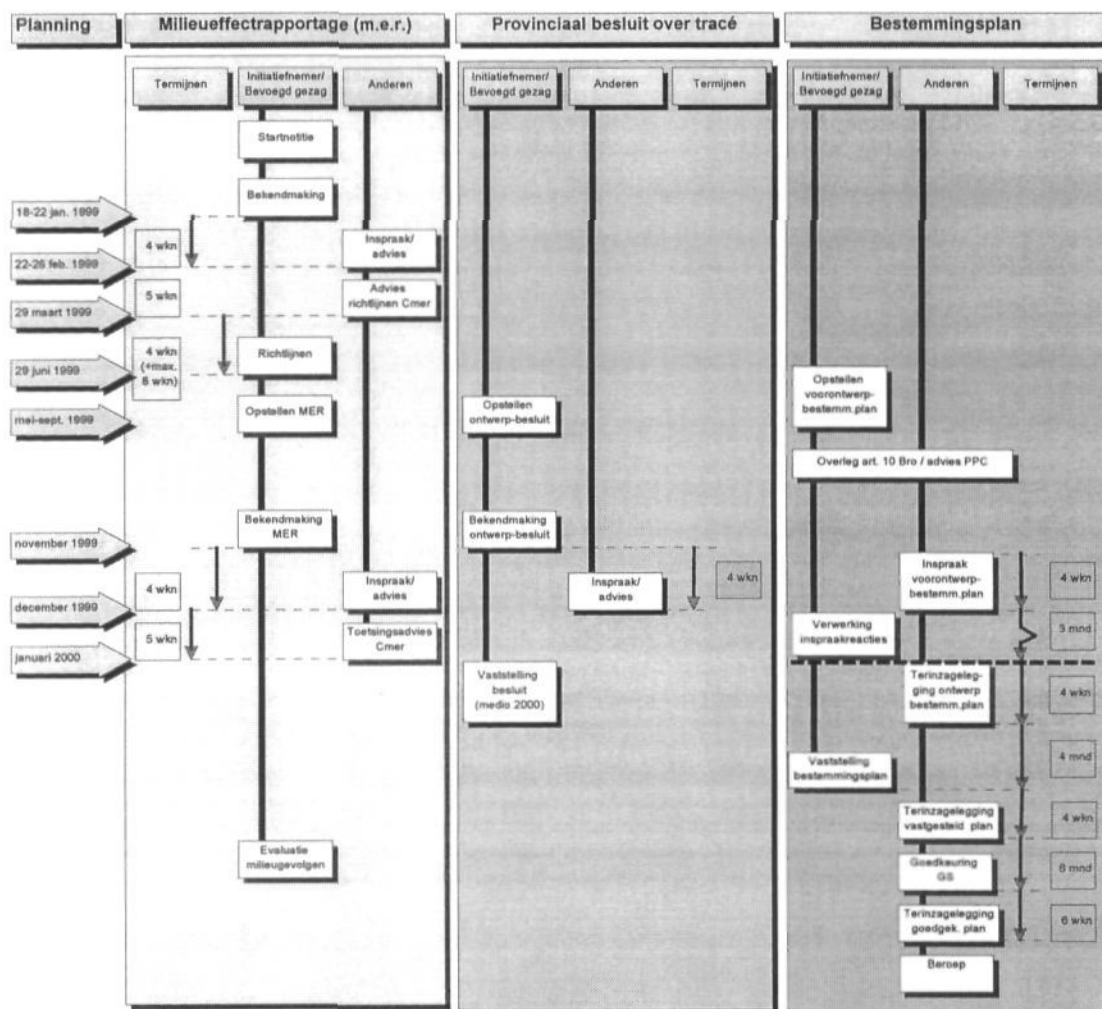
(De procedure om tot vaststelling van het provinciaal tracébesluit te komen is niet wettelijk geregeld.)

Fase 3: Ontwerp-tracébesluit en voorontwerp-bestemmingsplan

Is het MER gereed, dan wordt het door de initiatiefnemer officieel aan het bevoegd gezag aangeboden en beoordeeld op volledigheid en kwaliteit, rekening houdend met de richtlijnen (door GS, gehoord hebbende de provinciale commissie Verkeer en Waterstaat). Als het bevoegd gezag het MER aanvaardbaar acht, wordt het MER samen met het ontwerp-tracébesluit en het voorontwerp-bestemmingsplan bekendgemaakt en ter inzage gelegd.

In de fase van het voorontwerp-bestemmingsplan wordt gelegenheid tot inspraak gegeven. In het schema is ervan uitgegaan, dat er geen bijzondere, gemeentelijke, bepalingen zijn, die invloed op de koppeling van de procedures hebben.

Figuur 5.1: Procedures en planning



Tot 4 weken na publicatie is een ieder in de gelegenheid in te spreken op de kwaliteit van het MER, op het ontwerp-tracébesluit van de provincie Gelderland en het voorontwerp-bestemmingsplan van de gemeente Putten. Op grond van artikel 10 BRO plegen Burgemeester en Wethouders bij de voorbereiding van het ontwerp-bestemmingsplan (waar nodig) overleg met betrokken gemeenten en rijks- en provinciale diensten en wordt het plan ter beoordeling bij de PPC gelegd.

In figuur 5.1 is ervan uitgegaan dat dit overleg plaats heeft na het opstellen van het voorontwerp-bestemmingsplan en de inspraakprocedure. Het is echter ook denkbaar dat al eerder wordt overlegd.

In dezelfde periode brengen de wettelijke adviseurs (onder andere de inspecteur milieuhygiëne van het Ministerie van VROM) advies uit over het MER.

Verder wordt er een openbare hoorzitting/inspraakbijeenkomst over het MER, het provinciaal tracébesluit en het voorontwerp-bestemmingsplan belegd. Binnen 5 weken na afloop van de inspraaktermijn brengt de Commissie m.e.r. het toetsingsadvies uit. Hierin geeft de Commissie mede aan de hand van de reacties, haar oordeel over de kwaliteit en volledigheid van het MER.

Fase 4: Tracébesluit en ontwerp-bestemmingsplan

Nadat de overleg- en inspraakreacties en adviezen over respectievelijk het MER, het provinciaal tracébesluit en het voorontwerp-bestemmingsplan zijn binnengekomen, gaat het bevoegd gezag na in hoeverre deze gevolgen dienen te hebben voor de inhoud van het tracébesluit en het bestemmingsplan.

Vervolgens wordt het besluit over het tracé en het krediet door Provinciale Staten van Gelderland vastgesteld.

Het ontwerp-bestemmingsplan wordt gedurende 4 weken ter inzage gelegd.

Ingevolge artikel 25 eerste lid, WRO beslist de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan binnen 8 weken of - ingeval tijdig een zienswijze kenbaar is gemaakt - binnen 4 maanden na afloop van de termijn van de terinzagelegging. Deze termijnen worden (op grond van artikel 7.34, tweede lid, Wet milieubeheer) verlengd met 5 weken.

Het, door de gemeenteraad, vastgestelde bestemmingsplan wordt vervolgens gedurende 4 weken terinzage gelegd.

Gedeputeerde Staten beslissen over de goedkeuring binnen 12 weken of ingeval bedenkingen zijn ingebracht, binnen 6 maanden na de terinzagelegging van het bestemmingsplan. In figuur 5.1 is ervan uitgegaan, dat zienswijzen zijn kenbaar gemaakt en bedenkingen zijn ingebracht. Voor de vaststelling respectievelijk goedkeuring zijn daarom alleen de termijnen van vier en zes maanden opgenomen. Na goedkeuring van Gedeputeerde Staten kan gedurende een periode van 6 weken beroep tegen het bestemmingsplan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden ingesteld.

Fase 5: Uitvoering en evaluatie

Na het tracébesluit gaat de provincie verder met de technische uitwerking van het plan en de grondverwerving. Als gronden zijn aangekocht en planologische procedures zijn doorlopen, kan tot uitvoering van het project worden overgegaan. In de evaluatiefase die na de aanleg van de weg plaatsvindt, maakt het bevoegd gezag een vergelijking tussen de feitelijk optredende milieugevolgen en de effectvoorspellingen zoals beschreven in het MER.



