

1070-2 (2e)



Gemeente Geldermalsen

december 1999

Aanleg Randweg 5e fase Geldermalsen

Startnotitie m.e.r.

P 1070- 02
(2e ex)

DHV Milieu en Infrastructuur BV

Laan 1914, nr. 35

Postbus 1076

3800 BB Amersfoort

Telefoon (033) 468 27 00

Telefax (033) 468 28 01

DHV Milieu en Infrastructuur BV maakt deel uit van de DHV Groep en heeft vestigingen in Amersfoort, Arnhem, Breda, Groningen, Helmond, Hengelo, Maastricht

Aanleg Randweg 5e fase Geldermalsen

Startnotitie m.e.r.

dossier Q2265-59.001
datum december 1999
registratienummer ML-MR990814
versie definitief

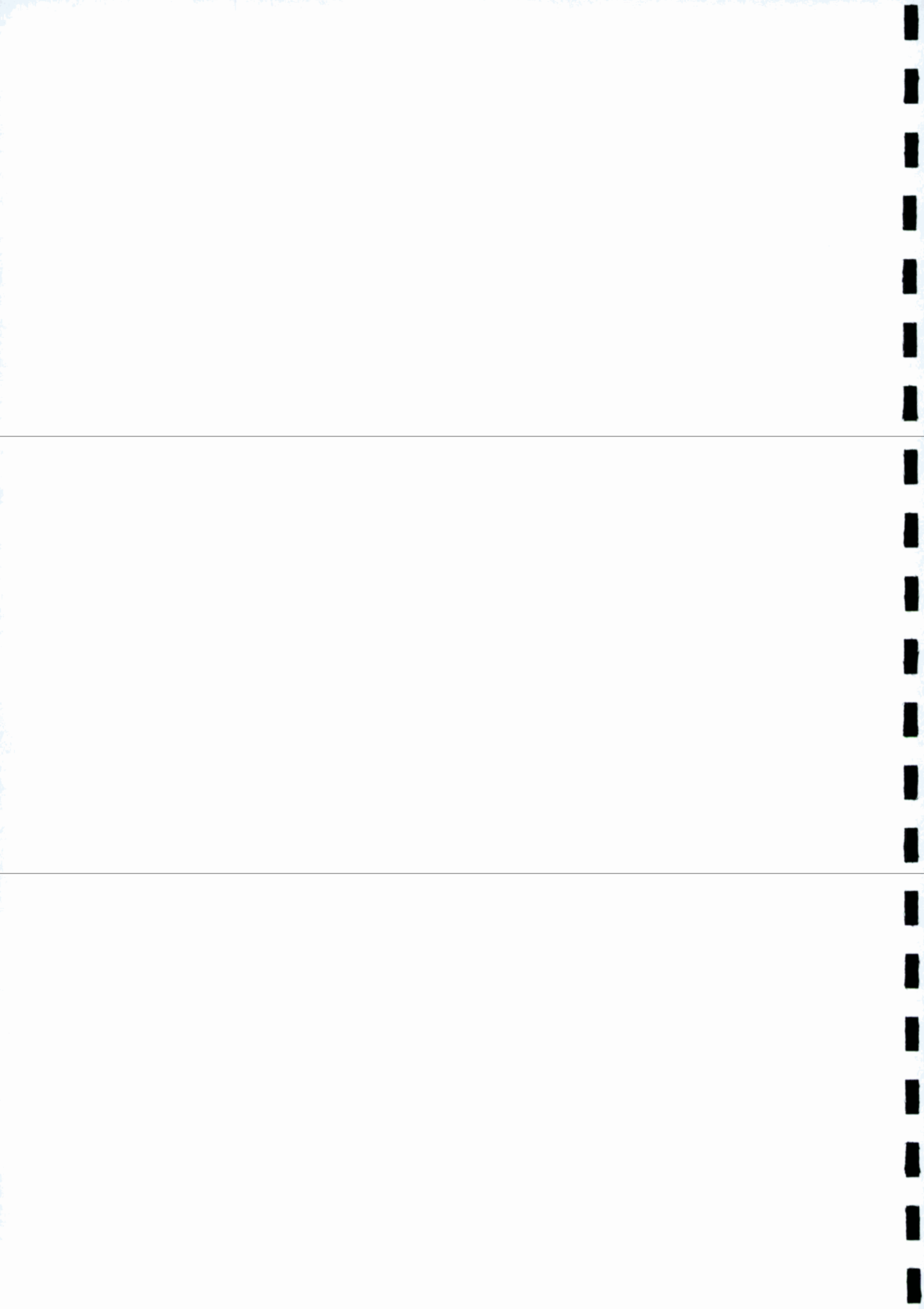


INHOUD

BLAD

1	WAAROM DEZE STARTNOTITIE?	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel van deze startnotitie	3
1.3	Spelregels voor inspraak	3
1.4	Leeswijzer	4
2	WAAROM DIT INITIATIEF?	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Analyse van het probleem	6
2.3	Probleem- en doelstelling	9
3	TE ONDERZOEKEN OPLOSSINGEN	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Referentiesituatie	10
3.3	Voorkeursalternatief	10
3.4	Omleggingsalternatief	11
3.5	Meest milieuvriendelijke alternatief	11
4	STUDIEGEBIED EN TE VERWACHTEN EFFECTEN	12
4.1	Inleiding	12
4.2	Het studiegebied: huidige situatie en ontwikkelingen tot 2015	12
4.2.1	Infrastructuur en vervoer	12
4.2.2	Het groene milieu	14
4.2.3	Woon- en leefmilieu	14
4.2.4	Ruimtegebruik	15
4.3	Welke effecten worden onderzocht?	17
4.3.1	Effecten op infrastructuur en vervoer	17
4.3.2	Effecten op het (groene) milieu	17
4.3.3	Effecten op het woon- en leefmilieu	18
4.3.4	Effecten op het ruimtegebruik	18
4.3.5	Effecten op de kosten	18
4.3.6	Wijze van beoordeling	19
5	OVERZICHT INFORMATIEBRONNEN	21
6	VERKLARENDE WOORDENLIJST	22

BIJLAGE 1 TOELICHTING OP PROCEDURE



1 WAAROM DEZE STARTNOTITIE?

1.1 Aanleiding

Met deze startnotitie wordt het voornemen tot de aanleg van de Randweg 5e fase te Geldermalsen bekendgemaakt. Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Geldermalsen zijn initiatiefnemer van dit plan.

De aanleiding tot de aanleg van de Randweg 5e fase te Geldermalsen wordt gevormd door een drietal ontwikkelingen die voortvloeien uit het Tracébesluit Betuweroute:

1. De bestaande aansluiting op de rijksweg rijksweg 15 ter hoogte van Meteren vervalt;
2. Er wordt een nieuwe aansluiting op de rijksweg 15 gerealiseerd ter hoogte van de Blankertseweg.
3. De aansluiting Wadenrijen zal na realisering van de Betuweroute vanuit Geldermalsen uitsluitend bereikbaar zijn via de Tielerweg.

Omdat er sprake is van een 'autoweg' volgens categorie 1.2 volgens het Besluit milieueffectrapportage, moet er een Milieueffectrapport (MER) worden opgesteld. De milieueffectrapportage is gekoppeld aan de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan. Het MER zal voldoende informatie moeten geven over de milieueffecten van de aanleg van een nieuw tracé. Het doorlopen van de procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) waarborgt dat het MER volgens de richtlijnen wordt opgesteld en dat een onafhankelijke toetsing door de Commissie voor de m.e.r. plaatsvindt. De m.e.r.-procedure wordt besproken in bijlage 1.

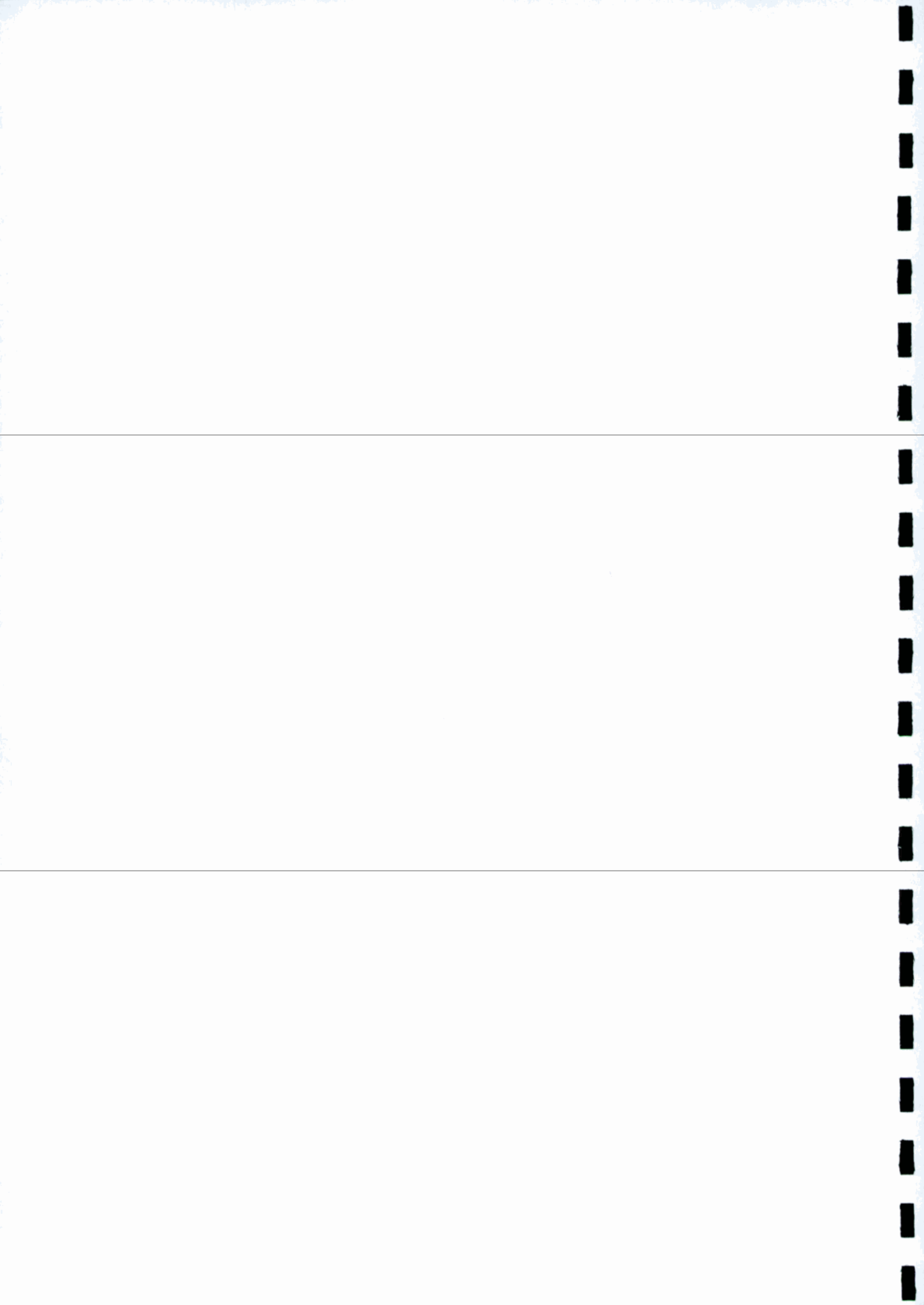
1.2 Doel van deze startnotitie

De initiatiefnemer beschrijft in deze startnotitie in hoofdlijnen waarom hij een randweg wil aanleggen om de kern Geldermalsen. Bovendien wordt beschreven hoe het tracé van de randweg er globaal uitziet en welke alternatieve tracés worden onderzocht. Verder komen de mogelijke effecten van die alternatieven aan de orde en hoe deze in het MER worden onderzocht. In figuur 1.1 is globaal het studiegebied aangegeven, alsmede de te onderzoeken tracés.

Doel van deze 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 MER 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 randweg 5e fase Geldermalsen*' binnen de aangegeven termijn worden gezonden naar het bevoegd gezag:

Gemeente Geldermalsen
Postbus 112
4190 CC Geldermalsen

De initiatiefnemer, het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Geldermalsen, 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 MER in juli 2000 worden gepubliceerd. Dan vindt opnieuw inspraak plaats, waarbij ieder een 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 te onderzoeken alternatieven voor doortrekking van de Randweg een oplossing moeten bieden. Dit probleem mondt uit in een probleem- en doelstelling, die de basis vormen voor het uit te voeren onderzoek.

Hoofdstuk 3 beschrijft de alternatieven, die in het kader van de m.e.r.-procedure zullen worden onderzocht, waarna in hoofdstuk 4 het studiegebied wordt beschreven alsmede de belangrijkste (milieu)effecten die in het MER aan de orde komen. Hoofdstuk 5 geeft een overzicht van informatiebronnen en voor lezers die weinig bekend zijn met de procedure, is een verklarende woordenlijst in hoofdstuk 6 opgenomen.

Bijlage 1 geeft een uitgebreide toelichting op de procedure en bevat een schematisch overzicht van de te volgen procedures.

- | | |
|-----------|---|
| ② | Waarom dit initiatief? |
| ③ | Te onderzoeken oplossingen |
| ④ | Studiegebied en te verwachten effecten |
| ⑤ | Overzicht informatiebronnen |
| ⑥ | Verklarende woordenlijst |
| Bijlage ① | Toelichting op de m.e.r.- en bestemmingsplanprocedure |

2 WAAROM DIT INITIATIEF?

2.1 Inleiding

Ten zuiden van de kern Geldermalsen wordt de Betuweroute aangelegd. Deze nieuwe spoorlijn gaat parallel aan de rijksweg rijksweg 15 lopen. De aanleg van deze spoorlijn maakt een reconstructie van de aansluitingen van de regionale wegenstructuur op deze rijksweg noodzakelijk.

Voor Geldermalsen is een aantal ontwikkelingen relevant:

1. de bestaande aansluiting op de rijksweg 15 ter hoogte van Meteren vervalt;
2. de aansluiting Wadenhoijen zal na realisering van de Betuweroute vanuit Geldermalsen uitsluitend bereikbaar zijn via de Tielerweg;
3. er wordt een nieuwe aansluiting op de rijksweg 15 ter hoogte van de Blankertseweg gerealiseerd.

Deze maatregelen zijn planologisch reeds geregeld in het kader van de Tracéwetprocedure ten behoeve van de aanleg van de Betuweroute en in navolging daarvan een onlangs door de gemeente in procedure gebracht bestemmingsplan 'Betuweroute'. Dit betekent dat de aanleg van het nieuwe knooppunt (ter hoogte van de Blankertseweg) alsmede de afsluiting van het bestaande knooppunt (ter hoogte van Meteren) als een reeds genomen besluit kan worden aangemerkt. Deze maatregelen vinden daarmee draagvlak bij rijk, provincie en de gemeenten Geldermalsen en Neerijnen.

De gemeente Geldermalsen heeft de volgende argumenten voor verplaatsing van de aansluiting ter hoogte van Meteren naar het viaduct in de Blankertseweg:

- ten gevolge van de noordelijke ligging van de Betuweroute kan de aansluiting bij Meteren niet gehandhaafd blijven, daar dit voor onaanvaardbare aantasting van de leefbaarheid van Meteren zal zorgen;
- het mede verminderen van de verkeersintensiteit op de Rijksstraatweg door het minimaliseren van doorgaand verkeer tussen Waardenburg en Culemborg (onder meer sluipverkeer van de rijksweg 15 en rijksweg 2);
- ter hoogte van de Blankertseweg zijn de Betuweroute en de rijksweg 15 gebundeld. Dit maakt de aanleg van een nieuwe aansluiting op de rijksweg minder complex als een volledige reconstructie van de bestaande aansluitingen bij Meteren en Wadenhoijen;
- de situatie van de aansluiting Meteren wordt als onveilig ervaren vooral aan de zuidzijde van de rijksweg 15 bij de inrit naar het aldaar gelegen wegrestaurant;
- een in oostelijke richting opgeschoven aansluiting heeft een meer strategische ligging ten opzichte van de lokale hoofdwegenstructuur van de kern Geldermalsen;
- de nieuwe aansluiting en randweg bieden tevens een adequate ontsluiting van een (mogelijk) toekomstige woningbouwlocatie en het te ontwikkelen bedrijventerrein 'Hondsgemet'.

De verplaatsing van de aansluiting naar het viaduct op de Blankertseweg sluit aan op de plannen van de gemeente Geldermalsen om de Randweg naar de rijksweg 15 door te trekken. Doortrekking van de Randweg wordt als oplossing gezien om de Randwegenstructuur te



voltooien. Deze Randweg maakt onderdeel uit van de toekomstige verkeersstructuur van de kern Geldermalsen zoals beschreven in de Structuurvisie Geldermalsen 2000-2015. In het kader van de Tracéwetprocedure ten behoeve van de Betuweroute is definitief gekozen voor totale opheffing van de aansluiting op de rijksweg 15 bij Meteren en het projecteren van een volledige aansluiting ter plaatse van de huidige kruising van de Blankertseweg met de rijksweg 15 (viaduct Est). Het realiseren van de nieuwe aansluiting en het opheffen van de aansluiting bij Meteren worden gelijktijdig uitgevoerd met de aanleg van de Betuweroute. Omdat op dat moment ook de westelijke aansluiting van Geldermalsen op de rijksweg 15 vervalt, moet gelijktijdig de Randweg zijn doorgetrokken.

2.2 Analyse van het probleem

De gemeente Geldermalsen is gelegen nabij een knooppunt van nationale wegen, de rijksweg 2 en de rijksweg 15, nabij de railverbinding van nationaal belang tussen Amsterdam en Maastricht en de railverbinding tussen Dordrecht en Tiel. De regionale verkeersontsluiting van Geldermalsen is daarentegen nog sterk oost-westgericht. De oorspronkelijke functie van de wegen op de Lingedijken is overgenomen door de N327 (de vroegere S105), die de kernen van de gemeente Geldermalsen met elkaar verbindt.

Het grootste probleem doet zich voor in Geldermalsen, waar de door de verkeersintensiteiten zwaarbelaste Rijksstraatweg het dorp in tweeën deelt en de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het centrum aantast. In het verleden zijn verschillende opties bestudeerd om dit verkeersprobleem op te lossen. Zonder extra maatregelen neemt de verkeersbelasting op de Rijksstraatweg door het centrum van Geldermalsen toe van 8.500 motorvoertuigen per etmaal in de huidige situatie tot 10.500 in het jaar 2010. Voor een goed functionerend en aantrekkelijk centrum is een belasting van circa 4.000 mvt/etmaal wenselijk. Een doelstelling van circa 4.000 mvt/etmaal door het centrum van Geldermalsen is volgens onderzoek haalbaar¹ door het realiseren van een aantal infrastructurele maatregelen, te weten:

- een oostelijke Lingebrug;
- afsluiten van de Tunnelweg en Laageinde;
- afsluiten van de Rijksstraatweg tussen Buurmalsen en Geldermalsen voor doorgaand verkeer;
- een erffunctie (30 km/uur) voor de Kostverlorenkade/Rijnstraat;
- aanvullende verkeersremmende maatregelen in Geldermalsen-Oost om sluipverkeer tussen de Rijksstraatweg en de Randweg te voorkomen.

De bovenstaande maatregelen zullen afzonderlijk worden bekeken naar de verkeerskundige effecten. Als blijkt dat met minder maatregelen de 4.000 mvt/etmaal kunnen worden gehaald, dan zullen de andere maatregelen achterwege blijven.

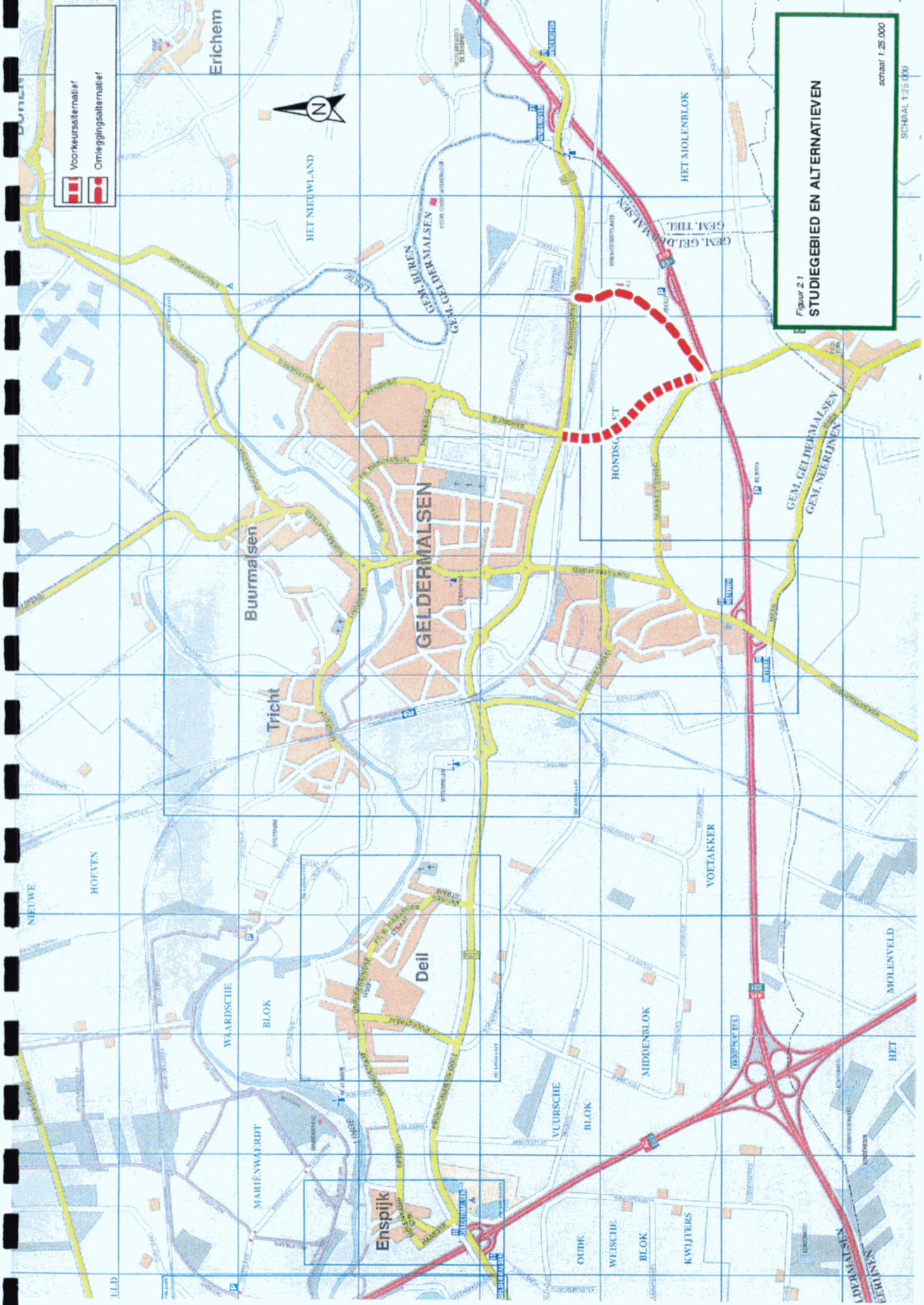
Een nieuwe rondweg 'westom' bleek in 1991 onhaalbaar vanwege de grote schade aan bestaand stedelijk gebied, de geringe ontlasting van bestaande wegen en de dure brug over de Linge. Gekozen werd voor een oostelijke Randweg waarvan de eerste twee fasen (tussen N327 en de Willem de Zwijgerweg) reeds zijn voltooid.

¹ uit: Verkeersstructuurplan van gemeente Geldermalsen, 1997.



De lokale autoverkeerstructuur van de kern Geldermalsen wordt helemaal helder als de Randweg wordt doorgetrokken naar de rijksweg 15 en daar een aansluiting krijgt. Een nieuwe aansluiting op de rijksweg 15 via de doorgetrokken Randweg biedt bedrijven in 'Hoge Weide' en 'Hondsgemet' de mogelijkheid van een directe ontsluiting op de rijksweg 15. Hierdoor wordt voorkomen dat (vracht)verkeer met name in de richting van de rijksweg 2, de in de toekomst toch al volle N327 verder belast.





Figuur 2.1
STUDIEGEBIED EN ALTERNATIEVEN

schaal 1:25.000

SCHAKEL 1.25.000



2.3 Probleem- en doelstelling

In het *Verkeersstructuurplan* van de gemeente Geldermalsen wordt aangegeven dat de verkeersstructuur van de kern Geldermalsen aan een groot aantal veranderingen onderhevig is. Door de komst van de Betuwelijn zullen de aansluitingen op de rijksweg 15 worden aangepast. De bestaande aansluiting bij Meteren op de rijksweg 15 zal vervallen en zal worden vervangen door een nieuwe aansluiting ter hoogte van de Blankertse weg. Deze aansluiting sluit in het noorden aan op de randweg 5e fase. Ten zuiden ervan komt een rondweg rondom Est.

Doordat tegelijkertijd in het *Verkeersveiligheidsplan* maatregelen worden voorgesteld op de Rijksstraatweg om de verkeersveiligheid te verbeteren in de kernen Buurmalsen, Geldermalsen en Meteren, zal de verkeersfunctie van deze route afnemen. Ook wordt in het Verkeersveiligheidsplan voorgesteld de bestaande oost-westroute die in de huidige situatie voor veel overlast zorgt, in functie terug te dringen en het verkeer te leiden via de provinciale weg N327. De oude hoofdstructuur bestaande uit een noord-zuidroute en een oost-westroute dwars door het centrum van de kern Geldermalsen, zal in belang afnemen.

Op basis van de geschetste problematiek en de geformuleerde doelen zoals gesteld door de gemeente Geldermalsen is de volgende doelstelling geformuleerd:

- Het ontwikkelen van een nieuwe structuur die meer uitgaat van hoofdwegen buiten de kern om, waarbij een duurzame oplossing wordt ontwikkeld voor de verkeersproblematiek (waaronder de verkeersonveiligheid), de leefbaarheid in de kernen Geldermalsen en Meteren verbetert en zorgt voor een betere ontsluiting van de kernen Buurmalsen en Tricht.

Onder duurzame oplossing wordt in deze startnotitie een oplossing verstaan:

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

Gestreefd wordt naar aansluiting bij bestaande plannen en toekomstige ontwikkelingen.



3 TE ONDERZOEKEN OPLOSSINGEN

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de alternatieven globaal beschreven, die een oplossing kunnen zijn voor de huidige problemen. Het gaat om het referentiealternatief (ook wel het nulalternatief genoemd), het voorkeursalternatief (de voorgenumen activiteit) en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA).

- Het *referentiealternatief* slaat op de situatie zoals deze zal zijn als de Betuweroute reeds is aangelegd (= referentiejaar 2015) en de afslag bij Meteren is opgeheven. Alle andere alternatieven worden aan dit alternatief getoetst.
- Het *voorkeursalternatief* is het tracé, zoals voorgesteld door de initiatiefnemer. Dit tracé loopt vanaf de nieuwe aansluiting ter hoogte van de Blankertseweg en sluit aan op de hoek Randweg/Provincialeweg-Oost (N327).
- Het *Meest Milieuvriendelijke Alternatief* wordt in het MER uitgewerkt als een probleemoplossend pakket van extra maatregelen en aanpassingen boven op het alternatief dat de minste milieueffecten veroorzaakt.

Naast deze verplichte alternatieven wordt er nog één ander alternatief bekeken:

- Het *omleggingsalternatief*. Deze loopt van de nieuwe aansluiting ter hoogte van de Blankertseweg en sluit aan op de kruising Meersteeg/N327.

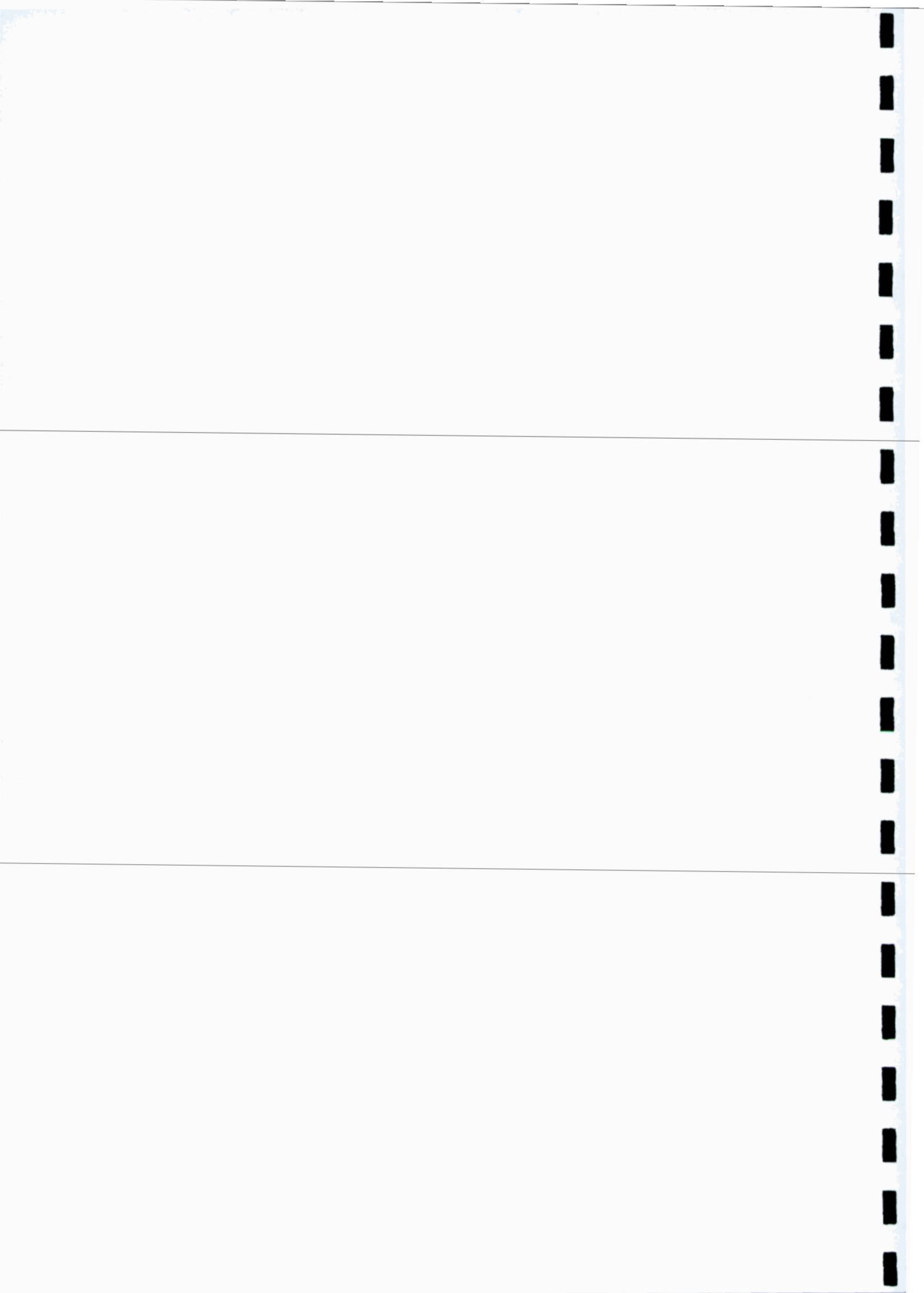
Het voorkeursalternatief, alsmede het omleggingsalternatief staan weergegeven in figuur 2.1. Deze worden beoordeeld op hun probleemoplossend vermogen, hun effecten op het milieu en andere aspecten.

3.2 Referentiesituatie

In de referentiesituatie wordt ervan uitgegaan dat de Betuweroute er al ligt. Hierbij ligt er dus nog geen rondweg, en zal de aansluiting Wadenhoijen vanuit Geldermalsen alleen te bereiken zijn via de Tielerweg. Verder wordt ervan uitgegaan dat de nieuwe aansluiting op de rijksweg 15 ter hoogte van de Blankertseweg al is gerealiseerd. De referentiesituatie vervult de rol van referentie voor het vergelijken en beoordelen van de alternatieven.

3.3 Voorkeursalternatief

Bij het voorkeursalternatief wordt het tracé bestudeerd dat wordt voorgesteld door de initiatiefnemer. Het tracé zal lopen vanaf de nieuwe aansluiting bij de Blankertseweg tot aan de kruising Randweg/N327. De weg zal de spoorlijn snijden met behulp van een gelijkvloerse kruising. Dit tracé zal aansluiten aan de rondweg rondom Est.



3.4 Omleggingsalternatief

Een andere manier om de nieuwe aansluiting bij de Blankertseweg met de kern Geldermalsen te verbinden is aan de hand van het omleggingsalternatief. Dit tracé loopt langs de vuilstortplaats van de AVRI en zal aansluiten op de Meersteeg bij de al bestaande spoorwegovergang.

3.5 Meest milieuvriendelijke alternatief

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) wordt in het MER uitgewerkt als een probleemoplossend pakket van extra maatregelen en ontwerpaanpassingen bovenop het alternatief of een samenstelling van delen van de alternatieven die de minste milieueffecten veroorzaken.



4 STUDIEGEBIED EN TE VERWACHTEN EFFECTEN

4.1 Inleiding

Om een 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, 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 tussen de nieuwe aansluiting en de kern van Geldermalsen te beschrijven. Dit wordt de autonome ontwikkeling 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

De bebouwde kom van Geldermalsen ligt in het westelijk rivierengebied. De gemeente ligt op een knooppunt van hoofdtransportassen: rijksweg 15 en (in de toekomst) de Betuwelijn tussen Rijnmond en Ruhrgebied en rijksweg 2 en spoorlijn tussen Amsterdam en Maastricht. Tevens ligt Geldermalsen in het Lingegebied, waar de natuur richtinggevend is. Op figuur 2.1 is Geldermalsen en directe omgeving weergegeven.

4.2.1 Infrastructuur en vervoer

Huidige situatie

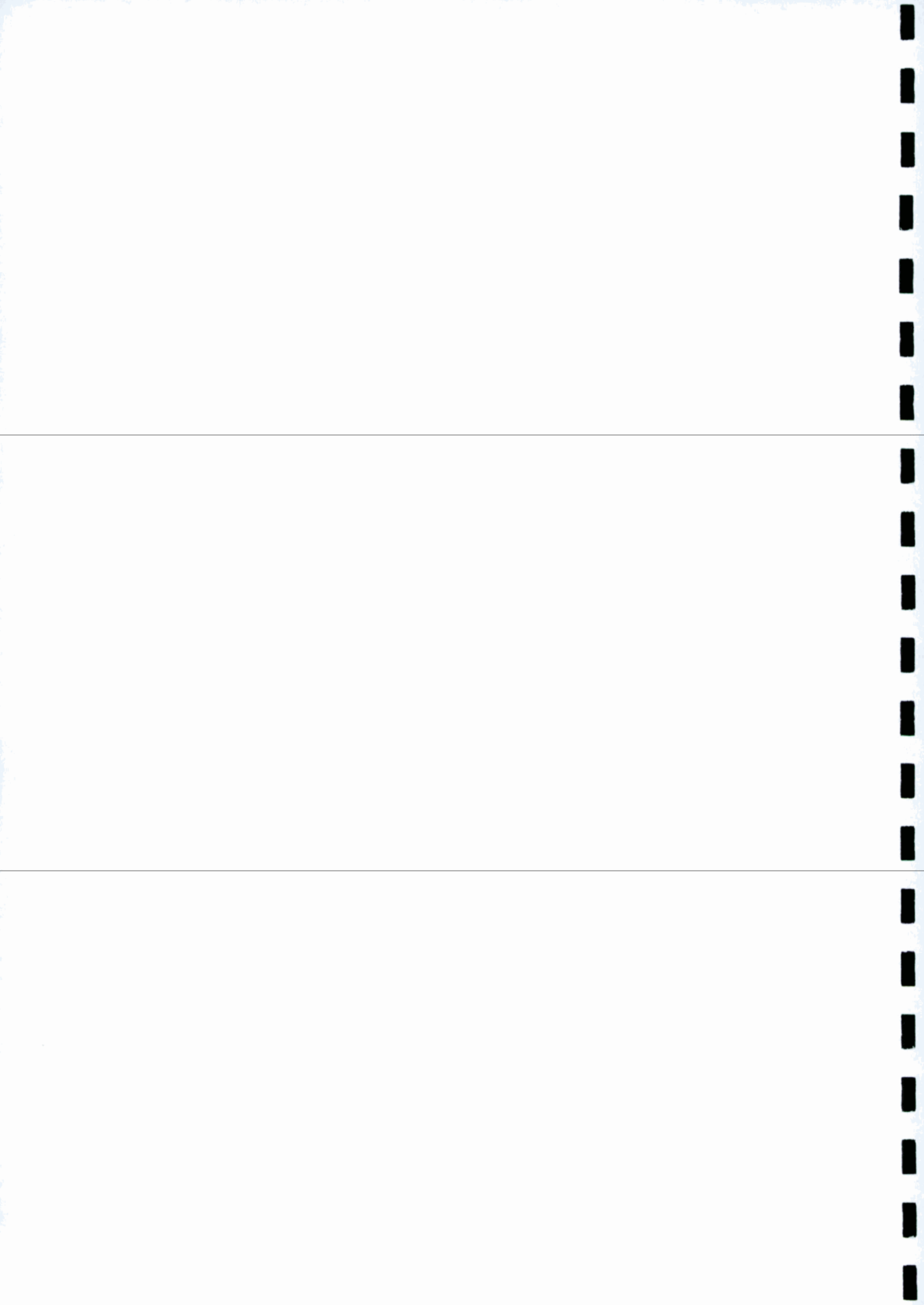
In de huidige situatie loopt de Rijksstraatweg vanaf afslag Meteren naar de kern Geldermalsen. Het verkeer uit Est komt via de Blankertseweg en de Meterense Mark eveneens op de Rijksstraatweg uit.

Door opheffing van de afslag Meteren is al het verkeer gedwongen een andere route te kiezen. Hierdoor treden veranderingen op in het gebied tussen de N327 en de rijksweg 15.

Ontwikkelingen tot 2015

Bij de autonome ontwikkelingen zal de Betuwelijn er komen en zal de afslag Meteren worden afgesloten. Er zal dan geen nieuwe afslag komen. Op de Rijksstraatweg moet over de hele linie rekening worden gehouden met een autonome groei van 20 à 25%², met uitzondering van het gedeelte ter hoogte van Meteren zelf. Hier daalt de intensiteit met 25 à 30% door het vervallen van de afslag bij Meteren. De verkeersdruk op het gedeelte tussen de Randweg en de

² Gegevens uit: Verkeersstructuurplan Gemeente Geldermalsen, Goudappel Coffeng, goedgekeurd 1999.



- Ecologische verbingszone
- Weidevogelgebied
- Essen/Oude bouwlanden
- Karakteristieke kom
- Landbouw-Natuur (waardevol landschap)
- Landelijk gebied (economisch duurzame landbouw met verspreide natuurwaarden)



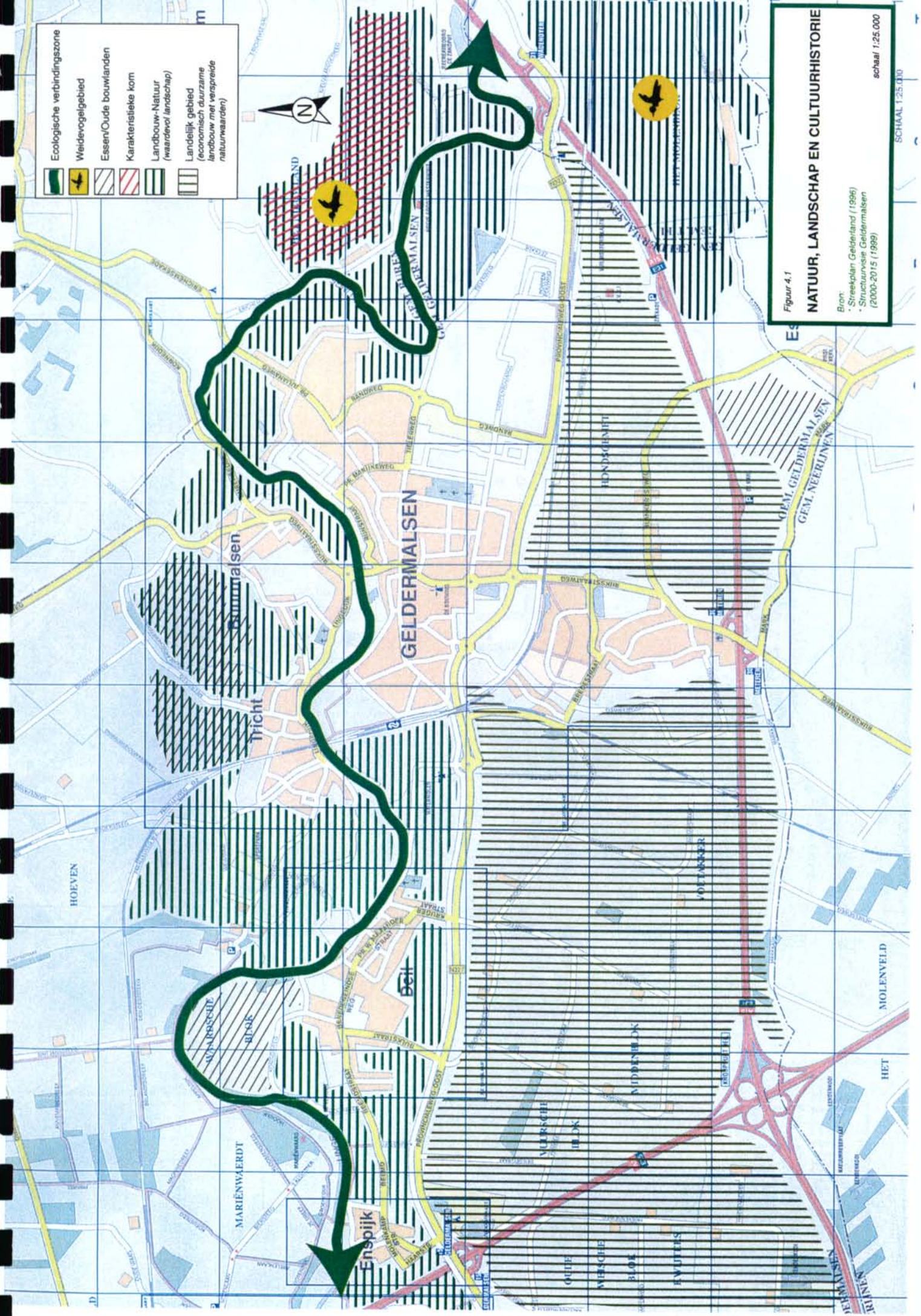
Figuur 4.1

NATUUR, LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE

Bron:

- Streekplan Gelderland (1996)
- Structuurvisie Geldermalsen (2000-2015 (1999))

SCHAAL 1:25.000



Rijksstraatweg neemt eveneens fors (50 %) toe als gevolg van de autonome groei. Ten westen van de kruising met de Rijksstraatweg neemt het verkeer met 40 % toe.

4.2.2 Het groene milieu

Huidige situatie

Landschap

De Linge heeft in het verleden brede oeverwallen afgezet, die van oudsher bewoond waren. Geldermalsen ligt op zo'n oeverwal. Hier liggen tevens vanwege de zavelige ondergrond en de goede drooglegging de relatief kleinschalige en intensievere vormen van agrarisch gebruik te vinden. De hoger gelegen gronden in de uiterwaarden van de Linge zijn in gebruik voor ondermeer de fruitteelt. De lage, natte komgronden zijn nu veelal (nat) natuurgebied geworden. De Lingedijken vormen een markante scheiding tussen de bewoning en het intensief gebruik van de oeverwallen en de onbewoonde, extensief gebruikte uiterwaarden.

Archeologie

In het rivierengebied bevinden de meest archeologische vindplaatsen zich op de stroomruggen, die vroeger hoger lagen dan de omringende komgebieden en derhalve al vóór de bedijking in de late Middeleeuwen geschikte vestigingslocaties vormden. Hierdoor bestaat er een hoge archeologische verwachtingswaarde op de stroomruggen.

Bodem en water

De stroomrug van de Linge bestaat hoofdzakelijk uit kalkrijke kleigrond. De kommen daarentegen worden gekenmerkt door het voorkomen van zware homogene kalkloze kleigronden. Er is in het grondwater verontreiniging aangetroffen. Dit wordt veroorzaakt door stortactiviteiten die in het verleden hebben plaatsgevonden in het oosten van het studiegebied.

Ontwikkelingen tot 2015

Door de ontwikkelingen die zijn geschetst in de Structuurvisie Geldermalsen zal er in de toekomst in het gebied tussen rijksweg 15/Betuwelijn en de N327 een nieuwe woningbouw- en bedrijventerreinlocatie komen. Hierdoor zal het groene milieu worden aangetast.

4.2.3 Woon-en leefmilieu

Huidige situatie

Geluid

Doordat de provinciale weg grotendeels door onbebouwd gebied loopt, is er weinig geluidsoverlast van deze wegen voor omwonenden. Verkeer op de Rijksstraatweg daarentegen veroorzaakt meer geluidhinder voor omwonenden omdat die dwars door de kernen Geldermalsen en Buurmalsen en loopt en langs Meteren. Op het gedeelte van de N327 tussen de randweg en de Rijksstraatweg zijn er ter hoogte van de bebouwing geluidsvoorzieningen getroffen.



Lucht

De wegen veroorzaken een zekere mate van luchtverontreiniging. Bij het aspect lucht zal worden gekeken naar de emissies en immissies door het autoverkeer. De emissies van verontreinigde stoffen en effecten op de lokale luchtkwaliteit zullen worden behandeld in het MER.

Sociale aspecten

De hoge verkeersintensiteit op de N327 en de Rijksstraatweg heeft een negatief effect op de sociale aspecten, waaronder subjectieve verkeersveiligheid. Subjectieve verkeersveiligheid geeft de gevoelsmatige veiligheid weer, zoals die door de weggebruikers wordt ervaren.

Ontwikkelingen tot 2015

Indien de afslag Meteren zal verdwijnen en daar geen nieuwe afslag voor in de plaats zal komen, zal de N327 en de Rijksstraatweg overvol worden. Dit brengt extra geluidsoverlast, luchtverontreiniging en verkeersonveiligheid met zich mee.

4.2.4 Ruimtegebruik

Huidige situatie

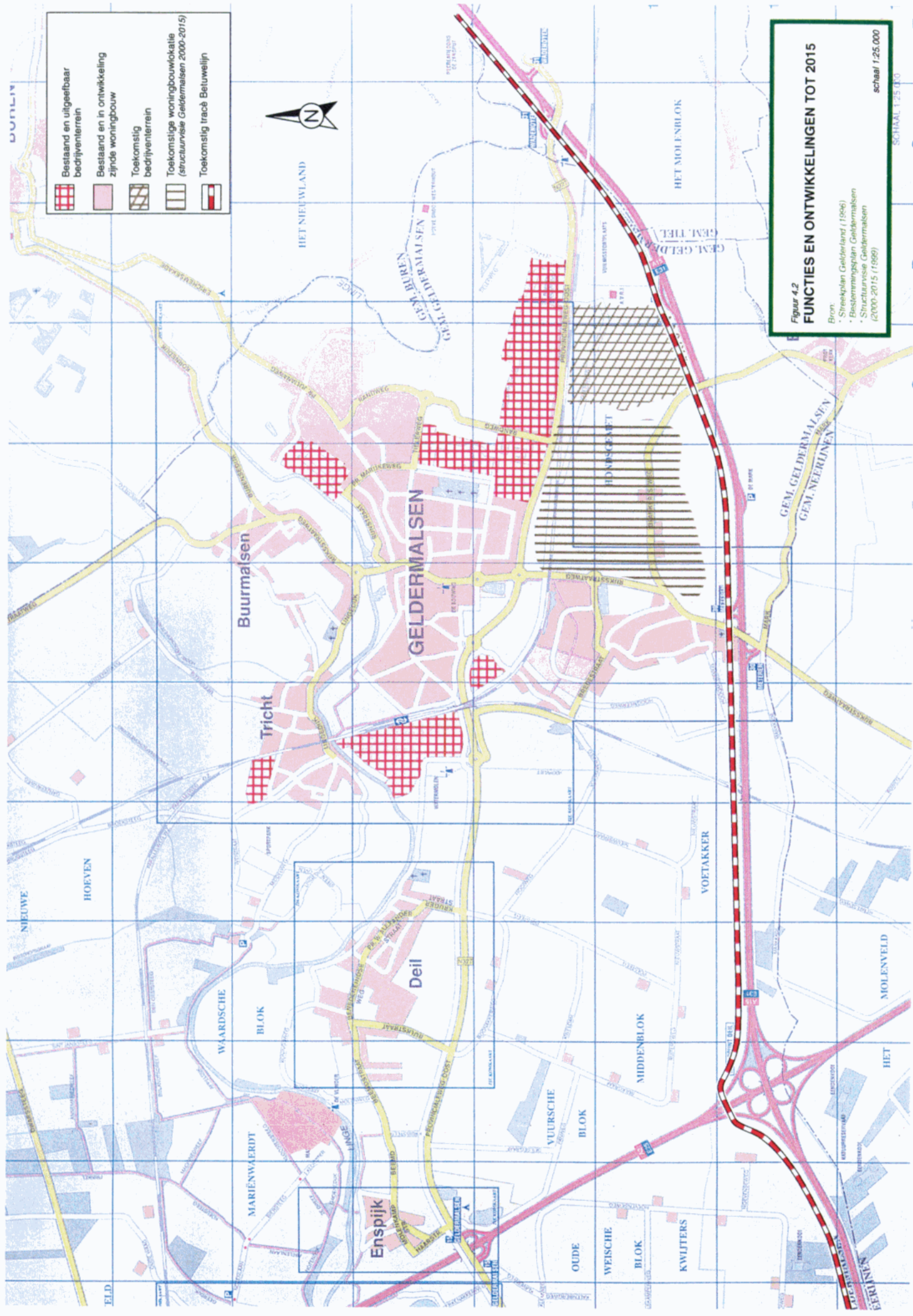
Het gebied waar de nieuwe tracés zijn gepland (Hondsgemet) beslaat circa 145 ha³. Ruim eenderde is in gebruik als boomgaard, de rest is akker en grasland. Aan de oostzijde van het gebied bevindt zich een afvalstortplaats.

Ontwikkelingen tot 2015

Volgens de Structuurvisie Geldermalsen gaat het Hondsgemet in de toekomst een uitbreidingslokatie worden voor woningbouw en bedrijven. Hierdoor zal het landelijk karakter verdwijnen.

³ Getal uit: Onderzoeksvoorstel Archeologische kartering bestemmingsplan Hondsgemet





- | | |
|--|---|
| | Bestaand en uitgeefbaar bedrijventerrein |
| | Bestaand en in ontwikkeling zijnde woningbouw |
| | Toekomstig bedrijventerrein |
| | Toekomstige woningbouwlocatie (structuurvisie Geldermalsen 2000-2015) |
| | Toekomstig tracé Betuwelijn |



Figuur 4.2
FUNCTIONIES EN ONTWIKKELINGEN TOT 2015

Bron:
 * Streekplan Gelderland (1996)
 * Bestemmingsplan Geldermalsen
 * Structuurvisie Geldermalsen (2000-2015 (1999))

schaal 1:25.000

SCHAAL 1:25.000



4.3 Welke effecten worden onderzocht?

Hieronder worden in het kort enkele milieueffecten 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. In tabel 4.1 staan de thema's, aspecten en toetsingscriteria op een rijtje die zullen worden bekeken en onderzocht.

De alternatieven, 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, archeologie, bodem en water);
- woon- en leefmilieu (geluid, lucht, externe veiligheid 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.

4.3.1 Effecten op infrastructuur en vervoer

Beschreven wordt welk effect de alternatieven en tracévarianten hebben op de bereikbaarheid van de kern Geldermalsen, de verkeersintensiteiten, de verkeersveiligheid en de geluidhinder.

4.3.2 Effecten op het (groene) milieu

Voor de aspecten natuur, landschap, 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.

Er zal een Standaard Archeologische Inventarisatie (SAI) plaatsvinden, waarin de archeologische verwachtingswaarde zal worden bepaald. Daarna zal er worden gekeken of er aanvullend (boor)onderzoek nodig blijkt te zijn.

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.

4.3.3 Effecten op het woon- en leefmilieu

Tijdens het opstellen van het MER zal onderzocht worden wat de effecten zijn op het woon- en leefmilieu. 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 zal worden gekeken naar:

- de totale emissie;
- de overschrijding van grens- of richtwaarden.

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);
- visuele hinder;
- verandering van woon- en leefklimaat.

De externe veiligheid wordt bepaald door:

- individueel risico veroorzaakt door vervoer van gevaarlijke stoffen;
- groepsrisico veroorzaakt door vervoer van gevaarlijke stoffen.

4.3.4 Effecten op 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.

4.3.5 Effecten op de kosten

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



4.3.6 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 4.1: Thema's, aspecten en toetsingscriteria

THEMA	ASPECT	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)
	Bereikbaarheid	• ontsluiting van bedrijventerreinen • ontsluiting van woonkernen
(Groene) milieu	Dwarsprofiel	• keuze profiel autoweg, aansluitend bij de categorisering
	Landschap	• verlies van kenmerkende landschapselementen • verandering in visueel-ruimtelijke kwaliteit (open/gesloten) • aantasting en/of toevoeging van beeldbepalende elementen
	Archeologie / cultuur-historie	• verandering cultuurhistorisch bepaalde patronen in het landschap • vernietiging (potentieel) archeologisch waardevol gebied • vernietiging/aantasting archeologisch waardevolle elementen en monumenten
	Bodem en water	• aantasting kwaliteit van grond- en oppervlaktewater • doorsnijding van verontreinigde locaties • aantasting/beïnvloeding van de bodemkwaliteit
Ruimtegebruik	Natuur	• vernietiging van biotopen/vegetatie • versnippering van ecosystemen • verstoring van fauna
	Ruimtelijke ordening	• beïnvloeding van bestaande en geplande bedrijventerreinen/woningbouwlocaties en landbouw • aantal hoofdleidingen dat wordt doorsneden
	Ondergrondse infrastructuur	• doorsnijding recreatieve fiets- en wandelroutes • verstoring recreatiegebieden
	Recreatie	• doorsnijding recreatiegebieden • streekplannen • bestemmingsplannen
	Toekomstige ontwikkelingen	• Structuurvisie Geldermalsen
Woon- en leefmilieu	Geluid / trillingen	• aantal geluidgehinderden • akoestisch ruimtebeslag van de nieuwe infrastructuur • trillingshinder gebruiksfase
	Lucht	• totale emissie
Kosten	Externe veiligheid	• individueel/groepsrisico door vervoer gevaarlijke stoffen
	Aanlegkosten	• globale kostenraming



5 OVERZICHT INFORMATIEBRONNEN

- Gemeente Geldermalsen, *Bestemmingsplan buitengebied Geldermalsen*, 1984;
 - Gemeente Geldermalsen, *Landschapsbeleidsplan*, 1994;
 - Gemeente Geldermalsen, *Milieuprogramma 1999-2002*, 1998;
 - Gemeente Geldermalsen, *Structuurvisie Geldermalsen 2000-2015*, vastgesteld 1999;
-
- Gemeente Geldermalsen, *Verkeersstructuurplan*, 1997;
 - Provincie Gelderland, *Streekplan Gelderland*, 1996.

Meer informatie over dit project is verkrijgbaar bij:

Gemeente Geldermalsen

Postbus 112

4190 CC Geldermalsen

Contactpersoon: dhr. drs. ing. R.G.P. Vermeulen



6 VERKLARENDE WOORDENLIJST

Alternatief	Wijze waarop het voornemen kan worden uitgevoerd.
Autonome ontwikkeling	Op zichzelf staande ontwikkeling (tot 2015).
Bereikbaarheid	Manier waarop en de tijd waarin een locatie bereikbaar is.
Bevoegd Gezag	In de onderhavige procedure vormt de gemeenteraad het bevoegd gezag; zij beslist over de inhoud van het bestemmingsplan.
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 verbindingzones 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

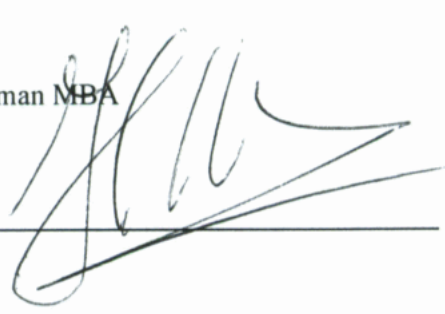


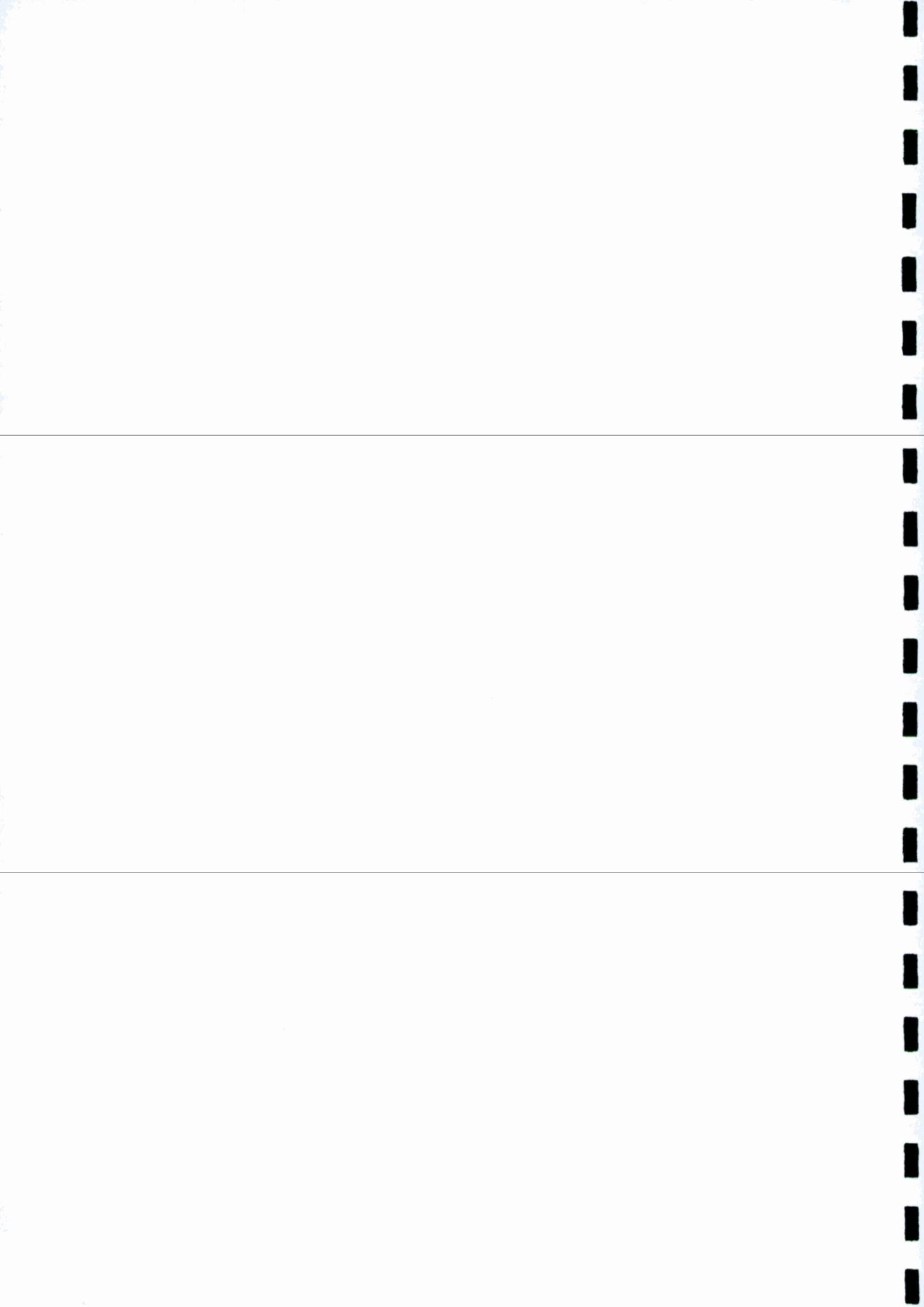
m.e.r.	Milieueffectrapportage
MER	Milieueffectrapport
Ontsluiting	Aanduiding voor de mate waarin een locatie is aangesloten op het wegennet.
Referentie	Vergelijking(smaatstaf)
Richtlijnen	Document waarin het Bevoegd Gezag aangeeft wat in het MER moet worden onderzocht.
Tracé	Ligging van de weg
Variant	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.



COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Geldermalsen
Project	: Startnotitie
Dossier	: Q2265-59.001
Omvang rapport	: 26 pagina's
Auteur	: ir. T.J. Weijschedé
Bijdrage	: R. Meerbeek
Projectleider	: mr. J.W.H. de Vries-Maatman MBA
Projectmanager	: drs. H.R.J. van Maanen
Datum	: december 1999
Naam/Paraaf	:





BIJLAGE 1 TOELICHTING OP PROCEDURE

Het bestemmingsplan voorziet als eerste in aanleg van een autoweg, welke een m.e.r.-plichtige activiteit is. De nieuw aan te leggen weg vanaf de nieuwe afslag Blankertseweg is een autoweg, dus er zal een m.e.r.-procedure gevolgd moeten worden. Deze m.e.r.-procedure gaat vooraf aan het opstellen van het ontwerp-bestemmingsplan. De procedures en de planning staan weergegeven in figuur 1.

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 gemeenteraad 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.

In het MER worden alternatieven en eventuele varianten met elkaar vergeleken op basis van hun gevolgen voor het milieu en het verkeer. Mede op basis van deze uitkomsten kan één van de alternatieven worden meegenomen in het ontwerp bestemmingsplan.

Is het MER gereed, dan wordt het door de initiatiefnemer officieel aan het bevoegd gezag aangeboden en beoordeelt op volledigheid en kwaliteit, rekening houdend met de richtlijnen. Tot 4 weken na publicatie is een ieder in de gelegenheid in te spreken op de kwaliteit van het MER. In dezelfde periode brengen de wettelijke adviseurs (onder andere de inspecteur milieuhygiëne van het Ministerie van VROM) advies uit.

Als het bevoegd gezag het MER aanvaardbaar acht, wordt het MER bekendgemaakt en ter inzage gelegd.

Verder wordt er een openbare hoorzitting/inspraakbijeenkomst over het MER 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 de volledigheid van het MER.

Fase 3: Bestemmingsplan

In de fase van het ontwerp-bestemmingsplan wordt gelegenheid tot inspraak gegeven.

Op grond van artikel 10 BRO plegen Burgemeester en Wethouders bij de voorbereiding van het ontwerp-bestemmingsplan (waar nodig) overleg met de betrokken gemeenten en rijks- en provinciale diensten en wordt het plan ter beoordeling bij de Provinciale Planologische Commissie (PPC) gelegd.



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

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

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 schema 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.



Figuur 1 Procedures en planning

