

STARTNOTITIE

Tracé-/m.e.r.-studie N 322
Druten / Beneden-Leeuwen

Maart 2000

STARTNOTITIE

Tracé-/m.e.r.-studie N 322 Druten / Beneden-Leeuwen

Opdrachtgever:
Provincie Gelderland
Dienst Wegen Verkeer en Vervoer
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

Opdrachtnemer:
HASKONING B.V.
Postbus 151
6500 AD NIJMEGEN

Opgesteld : drs. T.H.H. Houben

Gecontroleerd : ing. P.J. Traas

Goedgekeurd : ir. R.T. Pieck

Paraaf:



Paraaf:



INHOUDSOPGAVE

	blz.
1. INLEIDING	1
1.1 Aanleiding voor de startnotitie	1
1.2 Doel en functie van de startnotitie	2
1.3 Leeswijzer	3
2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING	5
2.1 Plan- en studiegebied	5
2.2 Beschrijving huidige situatie	5
2.2.1 Verkeer en vervoer	5
2.2.2 De omgeving van de N322	10
2.3 Beschrijving beleidskader	13
2.3.1 Verkeer en vervoer	13
2.3.2 Ruimtelijke ordening en economie	14
2.3.3 Woon- en Leefmilieu	17
2.3.4 Landschap en natuur	17
2.3.5 Bodem en water	18
2.4 Aandachtspunten in de omgeving	19
2.5 Probleemstelling	22
3. ALTERNATIEVEN	23
3.1 Algemeen	23
3.2 Nulalternatief (referentiesituatie)	25
3.3 Nulplusalternatief	25
3.4 Omleidingsalternatief	26
3.5 Doortrekking Maas en Waalweg; noordelijke variant	26
3.6 Doortrekking Maas en Waalweg; zuidelijke variant	26
3.7 Meest milieuvriendelijk alternatief	26
4. TE ONDERZOEKEN EFFECTEN	28
4.1 Algemeen	28
4.2 Effecten op verkeer en vervoer	29
4.3 Effecten op ruimtelijke ordening en economie	29
4.4 Effecten op woon- en leefmilieu	30
4.5 Effecten op landschap en natuur	31
4.6 Effecten op bodem en water	31
4.7 Beoordelingscriteria	32
5. BESLUITVORMING EN PROCEDURE	33
5.1 Eerdere besluiten	33
5.2 Procedure	35
BIJLAGEN	
1: Begrippenlijst	
2: Literatuurlijst.	

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding voor de startnotitie

Door de gunstige ligging van regio Rivierenland ten opzichte van de main-ports en de regio Arnhem-Nijmegen heeft het Rivierenland een corridorfunctie in het hart van Nederland. Hierin zijn belangrijke transportassen (Waal, Maas en Rijn, A 15, Betuwelijn in de oost-westrelatie en A 2 en A 50 in de noord-zuidrelatie) gelegen. Deze verbindingen brengen verschillende economische ontwikkelingen met zich mee, maar worden bedreigd door congestie op rijks-, provinciale en lokale wegen.

De van Heemstraweg (N 322) en de Prins Willem Alexanderbrug (PWA-brug) vormen belangrijke provinciale verbindingen in het land van Maas en Waal. Door het tolvrij worden van de Prins Willem Alexanderbrug (PWA-brug) is de verkeersdruk op de N 322 sterk toegenomen. Die groei is deels het gevolg van het feit, dat de N 322 door weggebruikers als een verbinding tussen de A 50 en de A 15 wordt beschouwd. De groei van het verkeersaanbod op de N 322 resulteert in een aantal problemen die in hoofdzaak betrekking hebben op doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Met name het traject tussen de aansluiting van de Van Heemstraweg op de Prins Willem Alexanderbrug ten westen van Beneden-Leeuwen (N 322 – N 323) enerzijds en de aansluiting van de Noord Zuid op de Maas- en Waalweg bij Puiflijk (N 322 – N 329) anderzijds ondervindt deze problemen. Door de te verwachten groei van het autoverkeer zullen naar verwachting de huidige geconstateerde problemen verergeren.

De provincie Gelderland heeft het voornemen om de bestaande en te verwachten toekomstige problematiek op dit gedeelte van de provinciale weg N 322 op te lossen.

Provinciale Staten van Gelderland (PS) hebben in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) van oktober 1997 bepaald dat een planstudie naar bovenstaand voornemen zal worden uitgevoerd teneinde (meer) inzicht te krijgen in de noodzaak, de functie en de vormgeving van deze weg. Deze planstudie zal de procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. Dit betekent dat er een tracé-/m.e.r.-studie wordt uitgevoerd, resulterend in een zogenaamde Tracénota/Milieueffectrapport (Tracénota/MER) en een besluit van provinciale staten over het tracé.

Het voorliggende rapport is de startnotitie ten behoeve van het MER voor de N 322. Deze startnotitie is gebaseerd op het Basisrapport N 322 van de provincie Gelderland van januari 2000 dat is opgesteld ten behoeve van deze studie.

1.2

Doel en functie van de startnotitie

Sinds 1 september 1987 geldt voor een aantal besluiten of activiteiten de plicht om een MER op te stellen. De belangrijkste onderdelen van de m.e.r.-regeling zijn opgenomen in de Wet milieubeheer en het daarop gebaseerde Besluit milieueffectrapportage 1994. Volgens dit besluit is de aanleg of verbetering van een weg als de N 322 een m.e.r.-plichtige activiteit. Deze startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. De volledige m.e.r.-procedure is opgenomen in hoofdstuk 5.

De startnotitie

Het doel van deze startnotitie is:

- de tracé/m.e.r.-procedure officieel te starten;
- de betrokken personen en instanties, zoals insprekers, wettelijke adviseurs en de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) te informeren;
- de probleemstelling en het doel van de voorgenomen activiteit aan te geven;
- een overzicht op hoofdlijnen te geven van wat er in de op te stellen Tracénota/MER zal worden beschreven;
- richtlijnen voor de Tracénota/MER te verkrijgen.

Doel van de tracé-/m.e.r.-studie

Het doel van de tracé-/m.e.r.-studie is het onderling vergelijken van mogelijke tracés en (inrichtings-)varianten voor het onderzoekstraject van de N 322. Hierdoor is bij de besluitvorming over de tracékeuze een evenwichtige afweging tussen diverse belangen waaronder het milieubelang mogelijk. Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen wordt rekening gehouden met:

- de gebiedskenmerken, de beleidsvoornemens en de probleemstelling (zie hoofdstuk 2);
- de in het kader van het PVVP gemaakte afspraken met betrekking tot het onderzoekstraject;
- de mogelijke aantasting en verstoring van waardevolle gebieden voor natuur en landschap, cultuurhistorische elementen en versnippering van het buitengebied;
- eventuele negatieve effecten voor de mens, bodem, water, flora en fauna.

Het resultaat

Het product van de tracé-/m.e.r.-studie is de Tracénota/MER. De inhoud van een Tracénota/MER is vastgelegd in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer (Wm). Na afronding van de tracé-/m.e.r.-studie wordt het tracéontwerp gemaakt. Dit ontwerp vormt de basis voor het besluit van Provinciale Staten van Gelderland over het tracé. Dit besluit wordt verder uitgewerkt in een gemeentelijk ruimtelijk plan, het bestemmingsplan.

Initiatiefnemer en bevoegd gezag

Initiatiefnemer van deze studie is Gedeputeerde Staten van Gelderland. Het bevoegd gezag voor de studie wordt gevormd door Provinciale Staten van Gelderland. De Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer (WVV) heeft, als vertegenwoordiger van GS, het initiatief genomen voor het opstellen van het basisrapport en deze startnotitie.

Provinciale Staten van Gelderland geeft als bevoegd gezag de richtlijnen voor de tracé-/m.e.r.-studie en beoordeelt de inhoud van de Tracénota/MER bij ontvangst.

Inspiraak

In paragraaf 5.1 zijn de momenten van inspraak weergegeven. Iedereen kan inspreken op de startnotitie om wensen kenbaar te maken. Deze wensen zal het bevoegd gezag gebruiken wanneer zij de richtlijnen voor de tracé-/m.e.r.-studie gaat opstellen. De richtlijnen geven aan wat er in de Tracénota/MER moet komen te staan. De startnotitie ligt na publicatie ter visie gedurende de in de bekendmaking vermelde termijn in de regionale en lokale bladen. Schriftelijke reacties, onder vermelding tracé-/m.e.r.-studie N 322, kunnen binnen de aangegeven termijn worden gezonden naar:

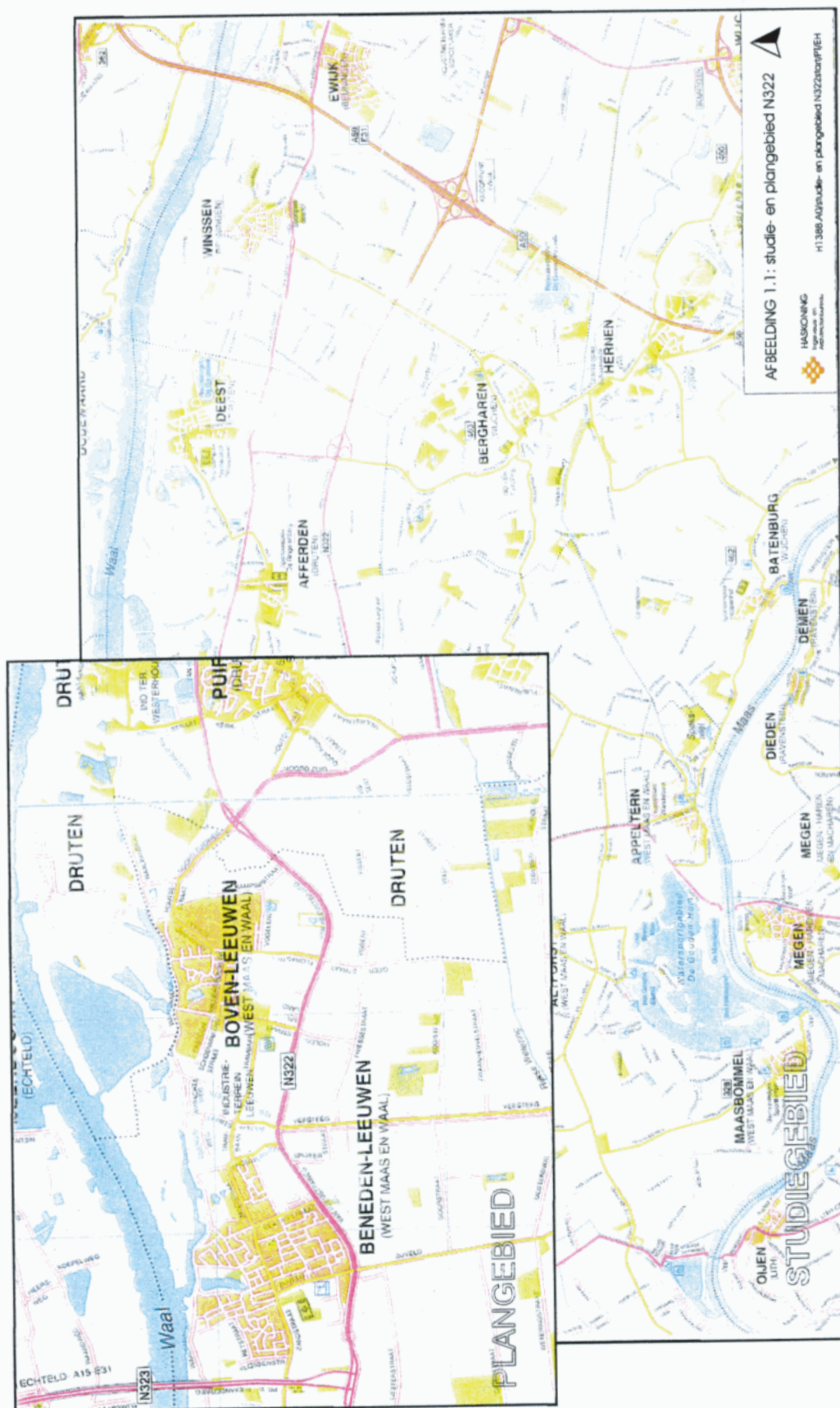
Gedeputeerde Staten van Gelderland
T.a.v. Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

Gedurende de periode dat de startnotitie ter inzage ligt, zal er een voorlichtingsavond worden georganiseerd. Hier zal een toelichting worden gegeven op de startnotitie en kunnen eventuele vragen worden beantwoord. Plaats en datum van de voorlichtingsavond worden vermeld in de bekendmaking. Zienswijzen ten aanzien van de startnotitie kunnen uitsluitend schriftelijk worden ingebracht gericht aan bovengenoemd adres.

1.3

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de belangrijkste aanleidingen (nut en noodzaak) voor dit voornemen. Nadat het plan- en studiegebied is begrensd, volgt een beschrijving van de huidige situatie en de beleidsvoornemens terzake in het gebied en een probleemstelling. De alternatieven die in de tracé-/m.e.r.-studie worden onderzocht, zijn beschreven en weergegeven in hoofdstuk 3. Het vierde hoofdstuk geeft aan welke aspecten en effecten in de Tracénota/MER worden onderzocht. In hoofdstuk 5 worden de te volgen (m.e.r.)procedure en de overige te nemen besluiten beschreven.



2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING

2.1 Plan- en studiegebied

Het studiegebied kan grofweg omschreven worden als het Land van Maas en Waal voor wat betreft het gedeelte westelijk van de A 50. De invloeden in dit gebied worden als potentieel relevant beschouwd voor het verkeer op de N 322. Ook zal de verkeersrelatie A 15 – A 50 niet los worden gezien van de verkeersproblematiek op de N 322. Immers, de groeiende verkeersdruk op de N 322 is deels het gevolg van het feit, dat de N 322 door weggebruikers wordt beschouwd als een verbinding tussen de A 50 en de A 15.

Het plangebied betreft het gebied tussen de N 323 en de N 329. Binnen dit plangebied worden de mogelijke alternatieven gedefinieerd. Ontwikkelingen buiten het plangebied worden gezien als autonome ontwikkelingen of als aanvullende maatregelen bij alternatieven.

Het studie- en plangebied is weergegeven op afbeelding 1.1. De keuze voor een bepaalde wegfunctie en tracéalternatief kan betekenen, dat ook maatregelen noodzakelijk zijn die buiten het plangebied, maar binnen het studiegebied liggen. Deze zullen bij de betreffende alternatieven ook worden beschreven.

Foto's 2.1 en 2.2: *begin en eind studiegebied N 322*



2.2 Beschrijving huidige situatie

2.2.1 Verkeer en vervoer

Bij de beschrijving van de bestaande verkeerskundige situatie is onderscheid gemaakt in de deelaspecten, wegfunctie, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en barrièrewerking.

Functie

De N 322 wordt beschouwd als een gebiedsontsluitingsweg met als doel het verdelen en verzamelen van verkeer van en naar de kernen in het studiegebied. Voor een goede bereikbaarheid is een vlotte doorstroming van belang. Uitwisselingen tussen weg en omgeving dienen (geconcentreerd) op kruisingen plaats te vinden. De N 322 moet een vlotte bereikbaarheid van het landelijke hoofdwegennet mogelijk maken. Binnen de bebouwde kom van Beneden-Leeuwen vervult de N 322 de functie van gebiedstoegangsstraat. Hier dient het verblijfskarakter centraal te staan. Bij de te onderzoeken alternatieven dient steeds het effect op de grootte van de verkeersstroom kritisch te worden beschouwd aangezien de verwachting is, dat de verkeersstroom verder zal toenemen.

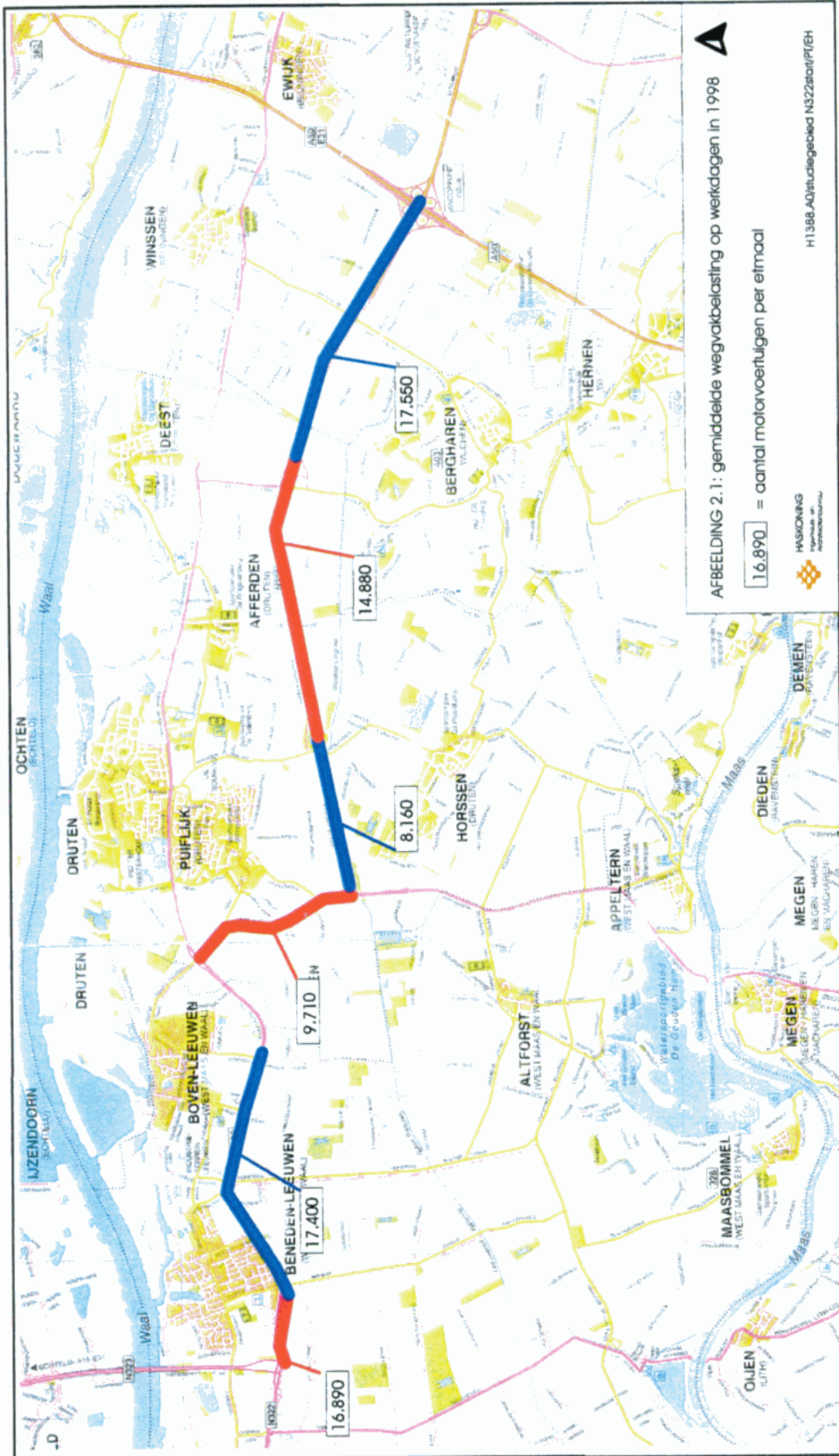
Mobiliteit en bereikbaarheid

De mobiliteit in Gelderland heeft een vergelijkbaar patroon als de rest van Nederland. Het aantal afgelegde autokilometers in Gelderland is tussen 1986 en 1994 echter gemiddeld sterker gestegen dan in heel Nederland. Voor Gelderland bedroeg dit percentage 21% terwijl in geheel Nederland het autokilometrage met 11% is toegenomen. Uitgesplitst naar regio zijn er verschillen in de groei van het aantal autokilometers binnen de provincie geconstateerd. De grootste groei vond plaats in de regio Rivierenland (een groei van 16% in de periode 1991 tot 1994). De extra groei in Rivierenland wordt mede veroorzaakt door de interactie tussen en met omliggende gebieden ('s-Hertogenbosch, Ede-Wageningen-Veenendaal en Arnhem-Nijmegen). Een andere belangrijke oorzaak voor de forse mobiliteitstoename in het Westelijke Rivierengebied wordt in het Streekplan voor Gelderland uit 1996 genoemd, namelijk de scheve woon-werkbalans. Op het onderzoekstraject was de groei van het autoverkeer, mede als gevolg van het tolvrij worden van de PWA-brug, groter dan in de rest van het rivierengebied.

In 1998 bedroeg de intensiteit op de N 322 te Beneden Leeuwen 17.400 motorvoertuigen per etmaal (zie afbeelding 2.1). Ruim 20% van dit verkeer heeft herkomst noch bestemming in het studiegebied (doorgaand verkeer). Als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen, economische activiteiten in het gebied en de autonome groei van het autoverkeer zullen de verkeersintensiteiten op de wegen in het studiegebied de komende jaren verder toenemen. De verwachting is dat in het jaar 2010 de intensiteit binnen de bebouwde kom van Beneden-Leeuwen zal toenemen tot zo'n 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Ook het doorgaande verkeer zal vrijwel evenredig toenemen.

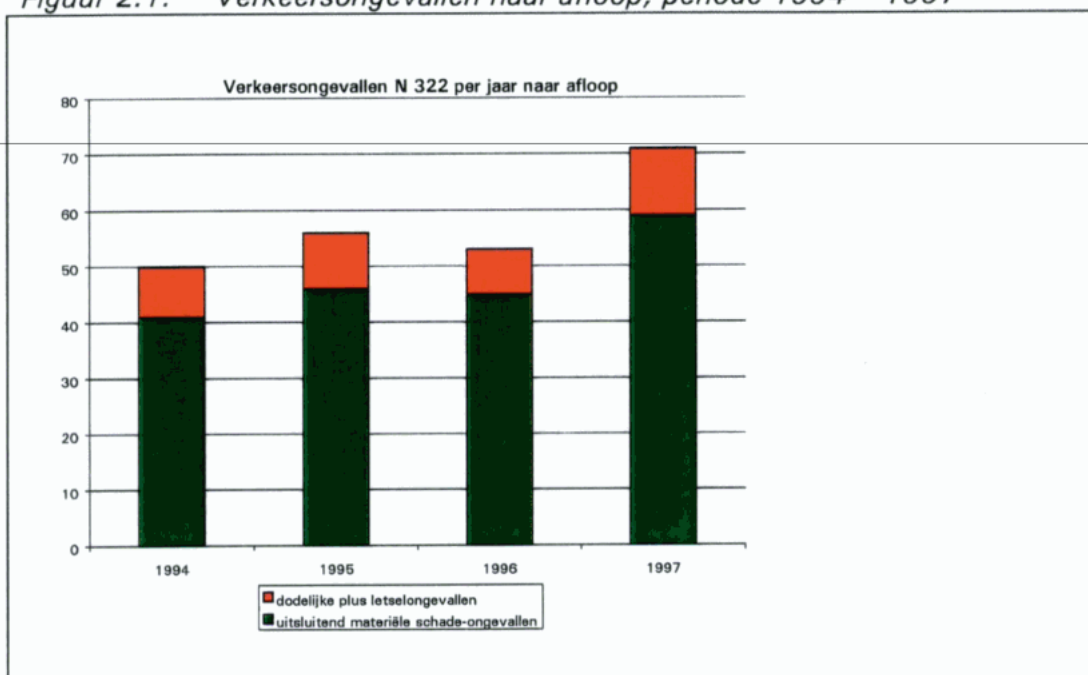
Verkeersveiligheid

In figuur 2.1 is de ontwikkeling van het aantal verkeersongevallen gedurende de periode 1994 – 1997 weergegeven. In de hele periode 1994-1997 zijn op het traject 230 verkeersongevallen geregistreerd. Bij 17% daarvan werden één of meerdere slachtoffers geregistreerd (39 van de 230 verkeersongevallen). Bij die 39 verkeersongevallen vielen in totaal 49 verkeersslachtoffers.



Omgerekend komt dit neer op een verkeersslachtoffer per maand. Ongeveer 22% van alle geregistreerde verkeersslachtoffers op het traject in de periode 1994 tot en met 1997 valt bij ongevallen waarbij vrachtverkeer was betrokken. Het aantal ongevallen waarbij een fietser of een bromfietser betrokken was, is naar verhouding laag.

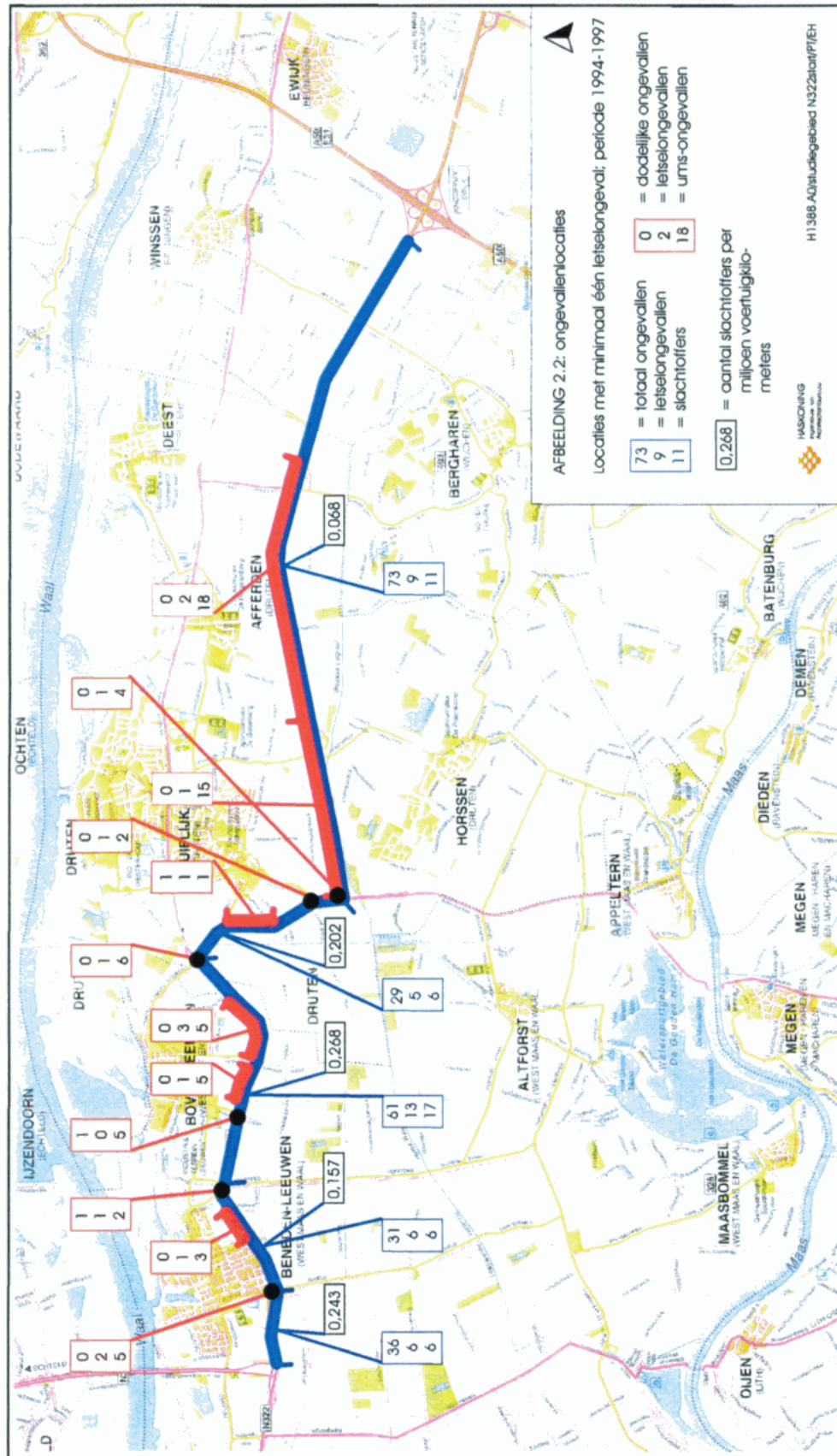
Figuur 2.1: Verkeersongevallen naar afloop; periode 1994 – 1997



Uit een analyse van het aantal letselgevallen per kruispunt en wegvak (zie afbeelding 2.2) blijkt dat de verkeersonveiligheid verspreid over het gehele traject voorkomt. Het grote aantal verkeersslachtoffers op kruisingen duidt op een omvangrijke uitwisseling tussen de N 322 en omgeving. Vooral binnen de bebouwde kom van Beneden Leeuwen, worden woningen en bedrijven rechtstreeks op de weg ontsloten. Dit past niet bij de gewenste ontsluitingsfunctie. De combinatie van ontsluitingsfunctie met rechtstreekse toegang tot bestemmingen leidt tot verkeersonveiligheid.

Barrièrewerking

In de huidige situatie vormt de N 322 een barrière in de vrije uitwisseling tussen het gebied ten noorden en ten zuiden van de weg. Dat geldt vooral binnen de bebouwde kom van Beneden Leeuwen, maar ook daarbuiten. Gezien de verwachte toename van de verkeersbelasting op de N 322 zal het oversteken in de toekomst minder gemakkelijk zijn. Over het hele traject zal het oprijden vanuit de zijwegen moeilijker worden. Op grotere schaal bekeken, zal door de toename van de verkeersbelasting op de N 322 de barrièrevorming voor verkeer uit de kernen ten zuiden van de weg en ten noorden van de weg worden versterkt.



2.2.2 De omgeving van de N322

Ten behoeve van het ontwikkelen van mogelijke oplossingen is de omgeving van de N 322 in kaart gebracht. De inventarisatie van de omgeving heeft geleid tot aandachtspunten vanuit de omgeving bij de ontwikkeling van alternatieven in het plangebied en bij de effectbepaling in de nog uit te voeren tracé-/m.e.r.-studie.

De geïnventariseerde aandachtspunten hebben betrekking op de bestaande en toekomstige ruimtelijke ordeningsaspecten van het gebied (land- en tuinbouw, de bewoning, de bedrijvigheid, de recreatie en de nutsinfrastructuur), de woon- en leefmilieuaspecten (geluid & trillingen, lucht, externe veiligheid en sociale veiligheid) en het groene milieu (landschap, landinrichting, cultuurhistorie, bodem, grond- en oppervlaktewater en ecologie, flora en fauna). Hieronder volgt eerst een beschrijving van de diverse functionaliteiten in het plan- en studiegebied. Vervolgens worden de relevante beleidsvoornemens beschreven. Op basis van de bestaande situatie en toekomstige situatie wordt vervolgens een opsomming gegeven van de belangrijkste aandachtspunten in de omgeving.

Ruimtelijke ordening en economie

In nationaal ruimtelijk perspectief wordt het rivierengebied gerekend tot de centrale open ruimte, waarvoor ruimtebesparend beleid van toepassing is. Dit gebied ligt binnen in de Stedenring Centraal Nederland. Het gebied wordt voornamelijk gebruikt voor land- en tuinbouw, maar ook voor bewoning, bedrijvigheid en recreatie. De verspreiding van de verschillende functies in het gebied volgt het geologische patroon en wordt gekenmerkt door de indeling in drie deelgebieden:

- de komgronden; relatief natte gronden en structuurarm. De grond (voornamelijk lichte rivierklei) is moeilijk bewerkbaar en voornamelijk in gebruik als grasland voor de rundveehouderij en de intensieve melkveehouderij, maar ook als hooiland en akkerland ten behoeve van de maïsteelt;
- de oeverwallen (stroomruggen); door hun hogere ligging relatief droog. Daar bevinden zich de woonkernen en (niet) agrarische bedrijvigheid. Echter, ook de fruitteelt concentreert zich in deze gebieden;
- de uiterwaarden; sterke afwisseling tussen nat en droog en zeer grote verschillen in structuur. Deze gronden zijn overwegend in gebruik als grasland (veehouderij), hooiland en akkerland (maïsteelt) en bestemd als natuurgebied.

In het studiegebied wonen circa 34.000 mensen. De woonbebouwing is geconcentreerd in de dorpskernen Beneden-Leeuwen, Boven-Leeuwen en Druten. In het kommengebied is sprake van een enige lintbebouwing. Het gaat hierbij om een 'boerderijstraat' die van oost naar west midden door het komgebied loopt. Circa 25 boerderijen van deze 'boerderijstraat' liggen in het plangebied.

De bedrijvigheid in het studiegebied is vrij eenzijdig en betreft vooral de agrarische sector. Vooral in het open kommengebied vindt hoofdzakelijk grondgebonden landbouw plaats.

In het plangebied ligt echter ook een tiental fruitteeltbedrijven, waarvan twee binnen het kommengebied en acht nabij de woonkernen op de oeverwallen. Daarnaast telt het studiegebied een achttal bedrijventerreinen, waarvan vijf in Druten en drie in West Maas en Waal. In het streekplan Gelderland 1996 is aangegeven dat in het westelijk rivierengebied een tekort dreigt te ontstaan aan verschillende bedrijventerreintypes, onder andere voor hoogwaardige bedrijvigheid, transport- & distributieactiviteiten, zware bedrijvigheid en grootschalig regulier terrein. In de subregionale kernen, waaronder Druten, wordt een tekort aan lokaal-regulier bedrijventerrein verwacht. Tegen deze achtergrond hebben Druten en West Maas en Waal plannen ontwikkeld voor een nieuw, gezamenlijk bedrijvenpark 'Poort van Maas en Waal'. De toeristisch-recreatieve bedrijvigheid concentreert zich vooral langs de Maasuiterwaarden, met name in waterrecreatiegebied "De Gouden Ham" tussen Maasbommel en Appeltern en in het gebied van Fort Sint Andries ten zuidwesten van Dreumel. In het plangebied vindt alleen recreatief medegebruik plaats in de vorm van fietsen, wandelen en kanovaren. Maar daarvoor zijn geen specifieke voorzieningen aangelegd.

Verder bevinden zich in het plangebied bovengronds een 150 kV hoogspanningsleiding en, ondergronds, een gastransportleiding en rioolpersleiding.

Woon- en leefmilieu

De kwaliteit van het woon- en leefmilieu in het gebied wordt mede bepaald door het verkeer over de N 322 en de daarmee gepaard gaande gevolgen en effecten op de woon- en leefomgeving. Het gaat daarbij niet zozeer om bereikbaarheid en verkeersveiligheid, maar meer om de aspecten:

- overlast als gevolg van geluid en trillingen;
- luchtverontreiniging;
- veiligheid in relatie tot het transport van gevaarlijke stoffen;
- veiligheid als gevolg van de ligging in een potentieel overstromingsgebied;
- sociale veiligheid in relatie tot de fysieke en psychische barrièrewerking van de N 322.

Nu reeds worden deze effecten genoemd en ondervonden, met name in de dorpskernen van Beneden-Leeuwen, Boven-Leeuwen en Druten.

Landschap en natuur

De geologische en bodemkundige indeling van het studiegebied in komgronden, oeverwallen en uiterwaarden is, zij het in steeds mindere mate, in het huidige landschap en het ruimtegebruik nog steeds terug te vinden. Het kommengebied van het Land van Maas en Waal is grotendeels in gebruik als

landbouwgebied, de oeverwallen als woongebied en de uiterwaarden als natuurgebied.

Meer specifiek wordt het Land van Maas en Waal gekenmerkt door:

- de oeverwallen met onregelmatige verkaveling en onregelmatige structuur van de dorpen, karakteristieke (T)-boerderijen in samenhang met erfbeplantingen, hoogstamfruitboomgaarden;
- de kommen met rationele verkavelingspatronen uit de jaren '50, langs rechte wegen vrij liggende boerderijen met royale erfbeplantingen, weteringen, eendenkooien en populierenbossen;
- rivierduinen of donken met dorpen en bossen (Bergharen, Horssen, Hernen),
- uiterwaarden met steenfabrieken en oude graslanden;
- dijken met dijkdorpen als Batenburg, Appeltern en Heerewaarden, wieden, veerhuizen, dijkmagazijnen, etc;
- forten in het westelijk deel (St. Andries);
- terreinen van zeer hoge, hoge en archeologische waarde en terreinen van archeologische betekenis: de rivierduinen die vanaf het Mesolithicum bewoond waren, de oeverwallen en crevasse-afzettingen van de riviersystemen die de dragers zijn van resten van bewoning en exploitatie vanaf het Neolithicum en de huisterpen.

Het plangebied ligt op de overgang van het kommengebied en de oeverwallen. Het landschap en het historische karakter van het kommengebied worden vooral bepaald door de grote open ruimten en door de ontginningsstructuur, zoals die in de ruilverkaveling van de jaren vijftig is aangelegd. Ter verbetering van de landschappelijke inrichting, het ruimtegebruik en de samenhang daartussen in het studiegebied is een ruilverkaveling in voorbereiding.

In het plangebied liggen, naast drie eendenkooien (Goorstraat, Kooistraat en Weteringstraat), direct ten zuidwesten van Druten (Puiflijk) vier archeologische waardevolle terreinen. Daarvan is er een aangemerkt als (te beschermen) attentiegebied. Deze terreinen bevatten sporen van bewoning uit de IJzertijd en Romeinse tijd en voor een deel uit de late middeleeuwen.

Op het hoogste schaalniveau is de ecologische structuur op gebouwd uit natuurgebieden in de uiterwaarden van de Maas en de Waal. Beperkte gedeelten van de uiterwaarden heeft de provincie aangewezen als beheersgebied, reservaatgebied en/of natuurontwikkelingsgebied. Voor de binnendijs gelegen gronden ligt het accent op verbetering van de productieomstandigheden voor de landbouw. Daarbij geldt als voorwaarde dat binnendijs bestaande natuur behouden blijft en dat bestaande natuurelementen met elkaar worden verbonden.

Voor het plangebied is de ecologische verbindingzone langs de Grote Wetering van belang en het weidevogelgebied Leeuwensche veld. De Grote Wetering vormt de zuidgrens van het plangebied en loopt van Bergharen naar Fort

Sint Andries. Dit gebied ligt grofweg tussen de Van Heemstraweg (noorden), de Zijveld (westen), de Goorstraat en Veldstraat (zuiden) en de Noord Zuid (oosten). Het Leeuwensche veld is in het streekplan aangeduid als bestaand weidevogelgebied van goede kwaliteit.

Bodem en water

De bodem in het westelijk rivierengebied bestaat hoofdzakelijk uit jonge rivierklei. Daarnaast worden ook oude rivierklei en zandgronden aangetroffen. In het studiegebied bevinden zich geen bodembeschermingsgebieden. De overwegend (zwarte) rivierkleigronden in het studiegebied kunnen in beginsel als weinig kwetsbaar en weinig zettingsgevoelig worden omschreven.

Water speelt in dit rivierengebied een voorname rol. Vooral uiteraard de Maas en de Waal, maar ook het grond- en oppervlaktewater binnen het gebied. Het plangebied wordt van oost naar west begrensd door de Grote Wetering (gedeelte Rijksche en Leeuwensche Wetering) en van noord naar zuid doorkruist door twee watergangen, verbonden door enkele kleine watergangen. Buiten het plangebied, ten zuidoosten van Druten, ligt een grondwaterbeschermingsgebied ten behoeve van drinkwaterwinning.

Het grondwaterpeil is hoog en de stromingsrichting van zowel het grondwater als het oppervlaktewater volgt de hoogteligging van het maaiveld. In het integraal waterbeheersplan Gelders rivierengebied 1994-1998 (Polderdistrict Groot Maas en Waal, januari 1995) wordtesignaleerd dat afvoer van kwelwater in combinatie van neerslag nabij industrieterreinen met veel verhard oppervlak (vooral rond Boven- en Beneden-Leeuwen en Druten) capaciteitsproblemen geeft, waardoor ter plaatse wateroverlast optreedt.

2.3 Beschrijving beleidskader

2.3.1 Verkeer en vervoer

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II, 1990) zijn bereikbaarheid en leefbaarheid de centrale problemen die moeten worden opgelost. Geleiding van de automobiliteit en beperking van de groei van automobiliteit worden genoemd om de groei van het autoverkeer inclusief de nadelige gevolgen daarvan binnen de perken te houden.

Het verkeers- en vervoersbeleid van de provincie Gelderland is vastgelegd in het Streekplan Gelderland van 1996 en het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) van 1997. Het provinciaal beleid is gericht op:

- het oplossen van een aantal knelpunten in het hoofdwegenetwerk;
- het niet of beperkt uitbreiden van de provinciale weginfrastructuur;
- het opwaarderen van de kwaliteit van bestaande verbindingen in de provinciale weginfrastructuur, gericht op verbetering van de bereikbaarheid,

de verkeersveiligheid en het milieu. Binnen dit kader vindt ook de tracé/m.e.r. studie voor de N 322 plaats;

- het verbeteren en combineren van diverse openbaar vervoervoorzieningen.

De provinciale doelstellingen zijn in het PVVP vertaald in een viertal streefbeelden, namelijk bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en milieu. De toekomstige provinciale weginfrastructuur zal aan deze streefbeelden moeten voldoen.

In het Verkeers(Veiligheids-)Plan (VVP) uit 1998 van de gemeente Druten is het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid beschreven. Het beleid van de gemeente is erop gericht om:

- de verkeersveiligheid te verbeteren;
- de bereikbaarheid van de bestemmingen te garanderen.

In het VVP van Druten wordt gesteld, dat door de groei van de automobiliteit de leefbaarheid in de gemeente steeds meer onder druk komt te staan. In het VVP is de verwachting uitgesproken, dat de N 322 zal worden doorgetrokken tot aan de PWA-brug (N 323).

In het Gemeentelijk VerkeersVeiligheidsPlan (GVVP) van de gemeente West Maas en Waal wordt voor het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente verwezen naar het beleid zoals dat door de samenwerkende gemeenten in Rivierenland (IOR) is uitgewerkt in het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan Rivierenland (RVVP). Dit beleid berust op drie doelstellingen, namelijk:

- afremmen van de groei van de automobiliteit;
- verbeteren van de bereikbaarheid;
- verbeteren van de verkeersveiligheid.

Naast een viertal uitvoeringsmaatregelen is in het GVVP beschreven, dat de verkeersdruk op de N 322 hoog is als gevolg van het feit, dat een groep weggebruikers de N 322 gebruiken om de knooppunten Valburg en Ewijk te mijden. In het GVVP wordt ervan uitgegaan, dat de N 322 wordt doorgetrokken tot aan de PWA-brug (N 323).

2.3.2 Ruimtelijke ordening en economie

In de Vierde Nota Extra (Vinex, deel 1: planologische kernbeslissing, 1990) wordt voor het Land van Maas en Waal in het binnendijs gebied als ruimtelijk streefbeeld een "bruine koers" aangehouden. Hier vindt ontwikkeling van de landbouw plaats in een ruimtelijk mozaïekpatroon met andere functies, waarbij landbouw de overheersende functie zal zijn.

Begin dit jaar is de Startnota Ruimtelijk Ordening 1999 ("De Ruimte van Nederland") uitgekomen. Deze startnota is op 15 november 1999 besproken in de Tweede Kamer en vormt de basis voor de volgend jaar te verschijnen Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. De startnota bevat de strategische uit-

gangspunten voor de toekomstige (2030) ruimtelijke inrichting van Nederland in Europees perspectief.

In hoofdstuk 4 van de Startnota Ruimtelijke Ordening 1999 zijn de beleidsuitgangspunten en voorwaarden opgenomen voor de structuur, inrichting en functies van de stedelijke gebieden en het landelijk gebied. Functiescheiding en concentratie - in plaats van functievermenging en deconcentratie - vormen daarbij de rode draad. Voor het landelijk gebied wordt onderscheid gemaakt in:

- parels; de internationaal gezien meest waardevolle natuurgebieden en cultuurlandschappen, waar andere dan groene functies worden uitgesloten;
- verbeteringsgebieden; gebieden, waar nieuwe economische activiteiten kunnen ontstaan in het belang van een vitaal, groen platteland en uitbreiding van bebouwingskernen niet is gewenst;
- basiskwaliteitsgebieden; gebieden met algemene groene kwaliteiten waar - binnen algemene kwaliteitsnormen ten aanzien van groen en milieu - een verscheidenheid aan functies mogelijk is, waaronder ook ontwikkeling van glastuinbouw, intensieve veehouderij en (groene) bedrijfsterrainen. Provincies en gemeenten maken hier hun eigen afwegingen rond de uitbreiding van bebouwingskernen.

Met betrekking tot de functie verkeer en vervoer is in de Startnota als relevante beleidsuitgangspunt geformuleerd: het tegengaan van versnippering van de groene ruimte als gevolg van infrastructuur en een goede inpassing van nieuwe infrastructuur en waar mogelijk ontsnippering, met name in de Ecologische Hoofdstructuur.

In het op 25 september 1996 vastgestelde streekplan Gelderland is het ruimtelijk beleid geformuleerd voor de toekomst van de landbouw, landschap en natuur, de recreatie, de infrastructuur en de bedrijvigheid in het studiegebied. Om de accenten van het ruimtelijk beleid en de ontwikkelingsmogelijkheden van de verschillende functies te verduidelijken, zijn een aantal categorieën landelijk gebied onderscheiden. Relevant voor deze studie zijn het Landelijk gebied C en Landelijk gebied D. Landelijk gebied C betreft het weidevogelgebied Leeuwenscheveld, dat midden in het plangebied ligt. Landelijk gebied D betreft de rest van het kommengebied en de oeverwallen; ontwikkeling van de landbouw staat daar centraal. En verder is van belang de ecologische verbindingszone langs de Grote Wetering, die de zuidgrens van het plangebied vormt.

Woningbouw

Het plan- en studiegebied is gelegen binnen de verstedelijkingszone Gelderland-West, waarop een terughoudend en ruimtebesparend verstedelijkingsbeleid van toepassing is.

Landbouw

De provincie zet zich in voor een economisch en milieuhygiënisch duurzame agrarische sector in het gebied. Daarbij ligt het accent op verbetering van de verkaveling. In het kader van de landinrichting heeft de landinrichtingscommissie voor het gebied ten zuidwesten van Druten in december 1999 een ontwerp landinrichtingsplan is gepubliceerd.

Landschap en natuur

In het streekplan is aangegeven dat de waardevolle weidevogelgebieden in landelijk gebied C moeten worden beschermd. Langs de Rijksche Wetering ligt een ecologische verbindingszone. Deze verbindt Fort Sint Andries met het natuurgebied rondom Bergharen. Deze ecologische verbindingszone is op basis van vrijwillige overeenkomsten gerealiseerd en heeft een beperkte breedte (variërend van 3 tot 10 meter).

Recreatie

Voor landelijk gebied C geldt dat nieuwvestiging en uitbreiding van verblijfs- en intensieve dagrecreatie voorzieningen mogelijk zijn, mits die gecombineerd kunnen worden met de agrarische functie. In landelijke gebied D is sprake van een terughoudend beleid ten aanzien van nieuwe functies.

Infrastructuur en bedrijvigheid

In het streekplan is aangegeven dat de N 322 zal worden doorgetrokken en aangesloten op de N 323. Daarvoor is op de streekplankaart een tracé langs de bestaande hoogspanningsleiding getekend. De functionele fietsverbindingen tussen de woon-, werk- en recreatielocaties worden verbeterd.

Met betrekking tot bedrijvigheid is in het streekplan geadviseerd om bovengemeentelijke bedrijventerreinen te ontwikkelen. Daartoe is door Druten en West Maas en Waal een locatie- en modellenstudie verricht. Gemeentelijke besluitvorming omtrent de locatie en inrichting van het bovengemeentelijke bedrijvenpark "Poort van Maas en Waal" moet nog plaatsvinden. Vooralsnog neemt de provincie Gelderland een afwijzend standpunt in.

In de ontwikkelingsvisie 'Gemeente Druten op weg naar 2015' (BRO Adviseurs) is een visie gegeven op de ontwikkelingen binnen de gemeente Druten. Volgens deze visie zullen in de periode 1994 tot 2015 circa 2.300 woningen worden gerealiseerd. De woningbouw wordt hoofdzakelijk geconcentreerd in Druten en in mindere mate in Deest. Prioriteit wordt gegeven aan de ontwikkeling van De Bouwing. De nieuwe woningen zullen extra autoriteiten genereren, waardoor de druk op het wegennet wordt vergroot.

In de beleidsnota 'Buitengebied' van de gemeente Druten van het S.A.B. uit 1998 is aangegeven, dat samen met de gemeente West Maas en Waal een nieuw, gezamenlijke bedrijvenlocatie dient te worden ontwikkeld met een minimale omvang van 50 ha. Omdat de ontwikkeling van dit bedrijventerrein niet op korte termijn kan worden gerealiseerd, is besloten een 'interim' be-

drijfsterrein te ontwikkelen aan de zuidzijde van de Van Heemstraweg, aansluitend aan het bestaande bedrijfsterrein.

In het bestemmingsplan 'Buitengebied, integrale herziening' (nog in procedure) van de gemeente West Maas en Waal wordt aangegeven, dat de landbouw richtinggevend is voor de ontwikkeling van andere functies in het buitengebied. Planologisch gezien wordt er ruimte geboden aan nieuwe bedrijven. Het gemeentelijke beleid is erop gericht de karakteristieke komgebieden te beschermen.

2.3.3 Woon- en Leefmilieu

Zoals hiervoor reeds aangegeven is het beleid ten aanzien van de ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer van rijk, provincie en gemeenten gericht op verbetering van het woon- en leefmilieu. Leefbaarheid maakt integraal onderdeel uit van het ruimtelijke (en) verkeersbeleid. Dit betekent dat bij de aanleg en/of verbetering van verkeersinfrastructuur nadrukkelijk rekening moet worden gehouden met maatregelen tot behoud respectievelijk ter verbetering van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu.

2.3.4 Landschap en natuur

In de Nota Landschap, regeringsbeslissing van de Visie Landschap (1992) is als centrale doeltelling geformuleerd: het bevorderen van de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardig landschap, dat wil zeggen een landschap waar identiteit en duurzaamheid centraal staan.

Op 29 november 1999 is de Nota Belvédère van 11 juni 1999 besproken in de vaste commissies voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW), voor Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (LNV) en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). De hoofddoelstelling van de nota luidt: de cultuurhistorische identiteit wordt sterker richtinggevend voor de inrichting van de ruimte, en het rijksbeleid zal daarvoor goede voorwaarden scheppen.

Voor het in de Nota geselecteerde Belvédèregebied 'Land van Maas en Waal' is de volgende beleidsstrategie geformuleerd:

1. *Instandhouden cultuurhistorische identiteit*

- op grond van streek- en bestemmingsplannen;
- onderzoek naar wenselijkheid van een wettelijke bescherming voor dijkzone en dijkdorpen (beschermde landschapsgezicht).

2. *Ontwikkeling cultuurhistorische identiteit*

- aansluiten bij bestaande initiatieven, met name Strategisch Groenproject, Ruimte voor Riviertakken en Zandmaas, project Limes 2000, landinrichting, natuurontwikkeling en natuurbeheer, en recreatie;

- inspelen op bestaande ontwikkelingen, met name infrastructuur, dijkverbetering, ontgrondingen en glastuinbouw.

2.3.5 Bodem en water

Het beleid gericht op de kwaliteit van bodem, grond- en oppervlaktewater is hoofdzakelijk geregeld in nationale, provinciale en gemeentelijke milieubeleidsplannen, maar ook in de Vierde Nota Waterhuishouding (1997). Centraal in dat beleid staat de bescherming van bodem, grond- en oppervlaktewater tegen schadelijke invloeden die een duurzaam gebruik garandeert. Een en ander impliceert dat bij de aanleg en/of verbetering van verkeersinfrastructuur nadrukkelijk rekening moet worden gehouden met maatregelen tot behoud respectievelijk ter verbetering van de kwaliteit van bodem, grond- en oppervlaktewater.

Daarnaast is er specifiek beleid gericht op de kwantiteit en het beheer van met name oppervlaktewater. Zo is in het Waterhuishoudingsplan Gelderland uit 1996 voor het Rivierengebied het volgende streefbeeld vastgelegd: in het grootste deel van het gebied is de waterhuishouding afgestemd op het landbouwkundige grondgebruik, waarbij in de uiterwaarden het accent ligt op het veiligstellen en herstellen van grotere eenheden natuur. Natuurbouw vindt langs grote wateren in oost-west richting plaats. In het Integraal Waterbeheersplan Gelders Rivierengebied 1998-2002 geven de diverse Gelders waterschappen aan hoe zij voor hun verzorgingsgebied het landelijk en provinciale waterbeleid vertalen in beheersmaatregelen. In het Deelplan voor het Polderdistrict Groot Maas en Waal concentreert de planvorming zich voornamelijk op het onderhoud van watergangen en kunstwerken. Het groot onderhoud (baggerwerk) en zonodig verbeteren van kunstwerken (stuwen en duikers) wordt gefaseerd aangepakt.

In het kader van bescherming tegen hoogwater en overstromingsgevaar zijn het Deltaplan Grote Rivieren (1995), de Beleidslijn Ruimte voor de rivier (1996) en het PoldEvac-project van belang. In het kader van het Deltaplan Grote Rivieren zijn alle primaire waterkeringen in Nederland uiterlijk in 2000 op de vereiste sterkte gebracht. Naast het intact houden en versterken van waterkeringen is het beleid in toenemende mate gericht op "het geven van meer ruimte voor de rivier".

Ondanks preventieve maatregelen moet rekening worden gehouden met mogelijke overstromingen in de toekomst. Vanwege deze mogelijkheid wordt een polderevacuatieplan opgesteld. In het "PoldEvac-project - dat staat voor "Polder evacuatie en Noodvoorziening Maas & Waal en Ooij in Nederland en Duitsland" - wordt voorzien in compartimentering-, evacuatie-, vluchtroute- en inundatieplannen.

2.4

Aandachtspunten in de omgeving

Op basis van bovenstaande beschrijving van de bestaande en toekomstige situatie wordt hierna een opsomming gegeven van de belangrijkste aandachtspunten in de omgeving. De belangrijkste aandachtspunten zijn tevens weergegeven op afbeelding 2.3.

Weidevogelgebied Leeuwensche veld

Het weidevogelgebied Leeuwensche veld wordt grofweg begrensd door de Van Heemstraweg in het noorden, de Zijveld in het westen, de Goorstraat en Veldstraat in het zuiden en de Noord Zuid in het oosten. Dit gebied is in het streekplan aangeduid als bestaand weidevogelgebied van goede kwaliteit. Het Leeuwensche veld fungeert als broedgebied voor weidevogels en als fourageergebied voor ganzen en zwanen.

De betekenis voor weidevogels hangt onder meer samen met het relatief grote aantal grutto's dat tot broeden komt en de aanwezigheid van "kritische" soorten als patrijs, wulp en gele kwikstaart. Daarnaast zijn in het Leeuwensche veld van belang de eendenkooien, grienden, bospercelen en natte natuurterreinen als broedgebied voor bos- en struweelvogels, roofvogels, uilen en moerasvogels.

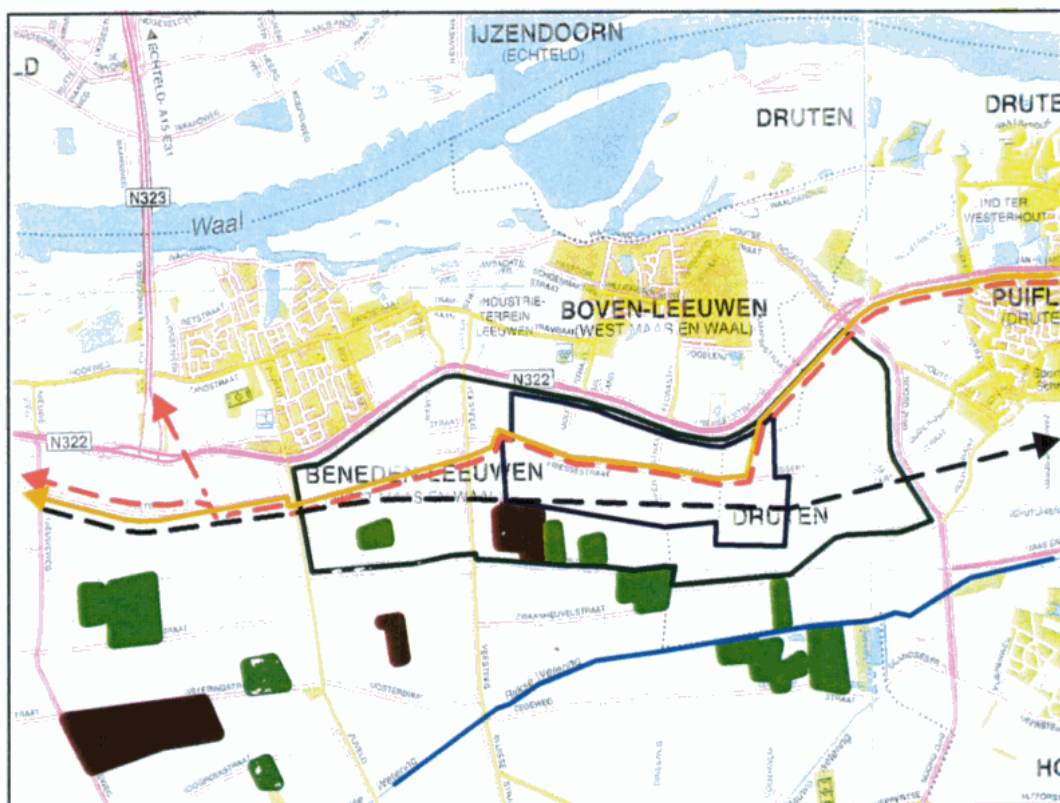
Ecologische verbindingszone

In het gebied fungeert de Grote Wetering als een ecologische verbindingszone. De Grote Wetering vormt de zuidgrens van het plangebied en loopt van Bergharen naar Fort Sint Andries. De ecologische verbindingszone betreft een zoetwatergemeenschap, moeras, bloemrijk grasland en bos van rivierklei (streekplan Gelderland 1996).

In het concept rapport 'Gelderse groene connecties', dat in december 1999 door Provinciale Staten van provincie Gelderland is vastgesteld, is deze ecologische verbindingszone aangeduid als 'bestaande en geplande natuur in cultuurlandschap'. De inrichting van deze ecologische verbindingszone zal volgens het zogenaamde "model kamsalamander" plaatsvinden. Dit model gaat in het algemeen uit van een zonebreedte van 250 meter, waarbinnen poelen van elk 500 m² als "stepping-stones" zijn voorzien en waarbinnen, voor barrièrevormende verkeerswegen, mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn zoals de aanleg van bijvoorbeeld ecoducten. Langs de Rijksche Wetering ligt een ecologische verbindingszone die Fort Sint Andries verbindt met het natuurgebied rondom Bergharen. Deze ecologische verbindingszone is op basis van vrijwillige overeenkomsten gerealiseerd en heeft een beperkte breedte (variërend van 3 tot 10 meter).

Overstromingsgevaar

In het westelijk rivierengebied is een subjectieve gevoel van onveiligheid als gevolg van de ligging in een potentieel overstromingsgebied. Met het oog op de ervaringen met hoogwater van 1993 en 1995 is vrij recent gestart met



AFBEELDING 2.3: aandachtspunten

-  Zoeklocatie industrieterrein (bron: Buck Consultants International, 1996)
-  Weidevogelgebied (Streekplan Gelderland, 1996)
-  Ecologische verbindingzone (bron: Concept Gelderse Groene Connecties)
-  Eendenkool
-  Bossages
-  Nat natuurelement (bron: Streekplan Gelderland, 1996)
-  Rioolperleiding
-  Gastransportleiding
-  Hoogspanningsleiding

het project "Polder evacuatie en Noodvoorziening Maas & Waal en Ooij in Nederland en Duitsland" (PoldEvac-project). Het PoldEvac-project behelst de ontwikkeling van een geo-ruimtelijk besluitvorming-ondersteunend systeem (geo-SDDS) voor polderevacuatie. Het project beoogt een integrale aanpak in geval van gevaar van een dijkdoorbraak bij hoogwater en de erop volgende inundatie van een poldergebied. Het project voorziet onder meer in compartimentering-, evacuatie-, vluchtroute- en inundatieplannen. De Regionale Brandweer Nijmegen en Omstreken is opdrachtgever en coördinerend orgaan. Bij het project zijn diverse publieke en private partijen betrokken en het project wordt medegefinancierd door de Europese Commissie. Aangezien een adequate weginfrastructuur een belangrijke rol speelt, zal aandacht besteed moeten worden aan de vraag welk alternatief het meest recht doet aan de resultaten van het PoldEvac-project.

Bedrijvigheid

Zoals aangegeven, hebben de gemeenten Druten en West Maas en Waal ideeën uitgewerkt voor de aanleg en inrichting van een nieuw intergemeentelijk bedrijvenpark ten zuiden van Boven-Leeuwen, zuidelijk van de bestaande Van Heemstraweg. Na overleg met provincie Gelderland is dit plan vanwege de situering in het weidevogelgebied Leeuwensche veld voorlopig niet nader uitgewerkt. Aanvullend aan het bestaande bedrijventerrein is inmiddels een interim-locatie ontwikkeld. In dit licht wordt de mogelijke realisatie van bedrijvenpark "Poort van Maas en Waal" aangemerkt als aandachtspunt.

Nutsinfrastructuur

Door het plangebied lopen van oost naar west een bovengrondse hoogspanningslijn, een rioolpersleiding en een gastransportleiding. De hoogspanningsmasten vormen een fysieke belemmering. De rioolpersleiding en de gastransportleiding kunnen worden verlegd, maar dat heeft hoge kosten tot gevolg, zodat deze leidingen als aandachtspunten meegenomen worden.

Landschap en natuur

Om het studiegebied beter in te richten voor de landbouw, de natuur, het landschap, de recreatie en de infrastructuur is landinrichtingsproject 'Land van Maas en Waal' in voorbereiding. Dat gebeurt met herverkaveling, boerderijverplaatsing, waterbeheersings-, natuur- en beplantingsmaatregelen. In juli 1997 heeft de Landinrichtingscommissie 'Land van Maas en Waal' het voorontwerpplan MER uitgebracht. In dat plan is aangegeven dat bij de uiteindelijke landinrichting afstemming dient plaats te vinden met de voorgenomen doortrekking van de N 322. In december 1999 heeft de landinrichtingscommissie het ontwerp landinrichtingsplan gepubliceerd.

2.5

Probleemstelling

De groei van het verkeer in de provincie Gelderland is sterker dan gemiddeld in Nederland. In het rivierengebied ligt de groei van de mobiliteit boven het Gelderse gemiddelde. In het studiegebied was de groei de afgelopen jaren door het tolvrij worden van de PWA-brug groter dan in de rest van het rivierengebied. De groei als gevolg van die laatste ontwikkeling lijkt zich weliswaar te stabiliseren, maar de groei van de mobiliteit in het studiegebied blijft bovengemiddeld. De huidige verkeersintensiteiten en de verwachte groei van het verkeer op de N 322 resulteren in een aantal problemen, namelijk:

- het verkeersaanbod is dermate groot, dat reeds in de huidige situatie op bepaalde tijdstippen doorstromingsproblemen ontstaan. Hierdoor nemen de bereikbaarheid van het studiegebied en de kwaliteit van de ontsluiting naar het landelijke hoofdwegennet af. En in geval van calamiteiten zoals evacuaties ten gevolge van hoogwater komt de veiligheid in het gedrang; dan voldoet de bestaande infrastructuur onvoldoende (goed) als vluchtroute. Door de toename van het verkeersaanbod zullen naar verwachting de huidige geconstateerde problemen verergeren;
- doordat delen van de N 322, en dan met name het weggedeelte in Beneden-Leeuwen, niet ingericht zijn om dergelijke grote verkeersstromen te verwerken, neemt de verkeersonveiligheid toe;
- de leefbaarheid in de woongebieden die in het directe invloedsgebied van de N 322 liggen, neemt door het hoge verkeersaanbod en de daarmee samenhangende problemen af;
- een deel van het verkeer dat gebruik maakt van de N 322 is doorgaand voor het studiegebied in de relatie A 15 – A 50. Dit doorgaande (sluip)verkeer is niet gewenst.

3. ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

In het basisrapport zijn de mogelijkheden om de geconstateerde problemen op te lossen onderzocht. In dit hoofdstuk worden de in de tracé-/m.e.r.-studie te onderzoeken alternatieven beschreven die de bestaande situatie en problematiek verbeteren. Om de gevolgen voor het milieu en overige effecten als gevolg van de inrichting en het gebruik in beeld te brengen, worden de verschillende alternatieven vergeleken met de referentiesituatie. In de tracé-/m.e.r.-studie worden slechts die alternatieven meegenomen die kunnen worden beschouwd als reële en redelijkerwijs te beschouwen alternatieven. Deze alternatieven zullen in de tracé-/m.e.r.-studie worden beoordeeld op het probleemoplossend vermogen en op de effecten op milieu, ruimtelijke ordening, economie, landschap en natuur.

Om de geconstateerde problemen op te lossen, dienen de te nemen maatregelen een structurele bijdrage te leveren aan:

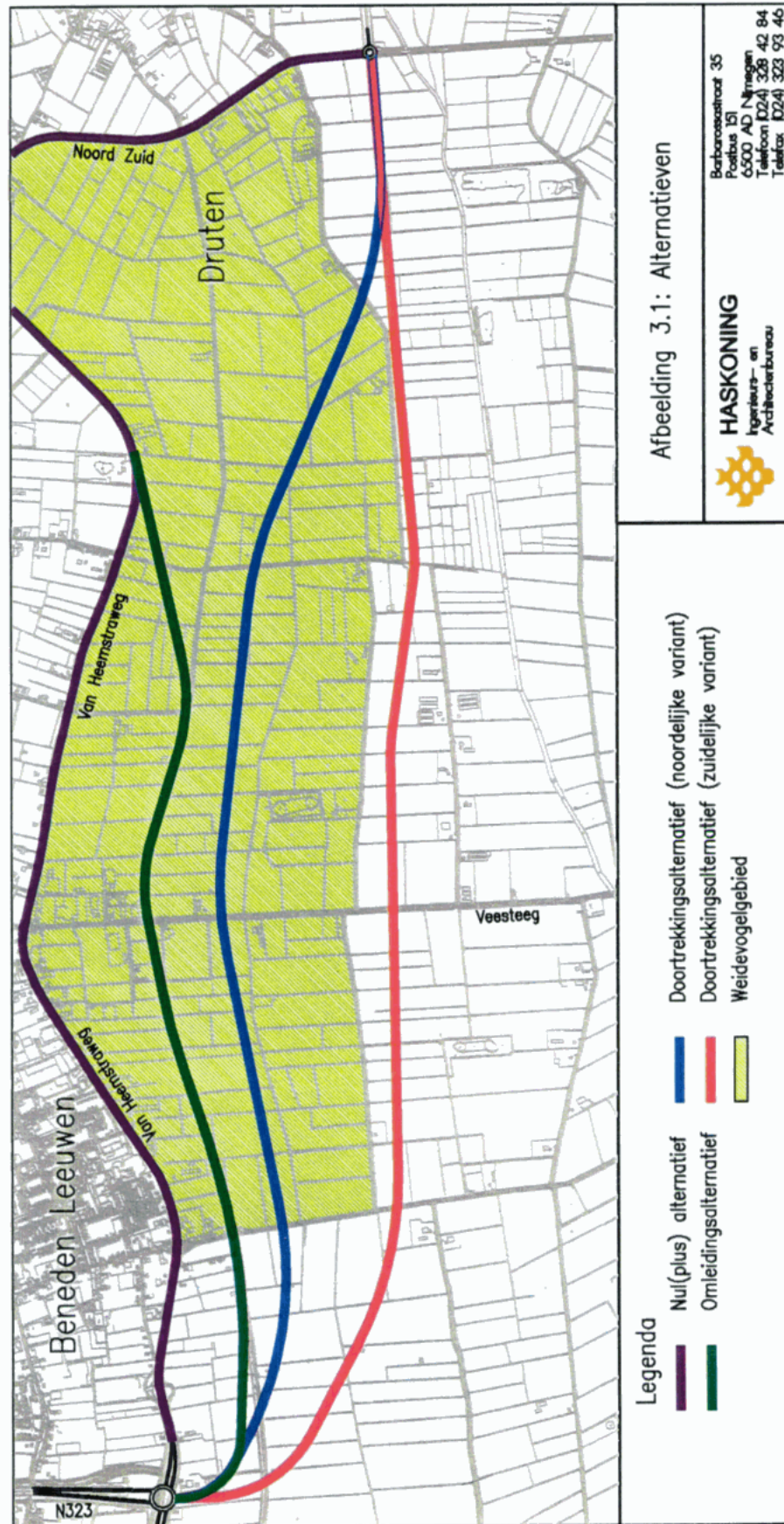
- het kunnen blijven garanderen van de doorstroming op de N 322 teneinde het gebied goed bereikbaar te houden en een snelle ontsluiting naar het landelijke hoofdwegennet te kunnen laten plaatsvinden;
- het verhogen van de verkeersveiligheid op de N 322;
- het verhogen van de leefbaarheid in de woongebieden die in het directe invloedsgebied van de N 322 liggen.

Daarnaast dienen de te nemen maatregelen zoveel mogelijk:

- de aandachtspunten, zoals aangegeven op afbeelding 2.3, te ontzien;
- het woon- en leefmilieu te verbeteren;
- de bestaande en geplande landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden in het plangebied zo min mogelijk aan te tasten.

Foto's 3.1 en 3.2: voorbeelden huidige situatie Van Heemstraweg





Op grond van deze uitgangspunten zijn een vijftal alternatieven uitgewerkt. Deze alternatieven zijn afzonderlijk beoordeeld en onderling vergeleken op de verkeerskundige effecten bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid en barrièrewerking. Verder is globaal gekeken naar de effecten op de ruimtelijke ordening, de leefbaarheid en het natuur en landschap. En daarnaast is een globale inschatting van de realisatiekosten gemaakt. Op grond van een afweging op al deze criteria worden in de tracé-/m.e.r.-studie de volgende alternatieven uitgewerkt.

3.2 Nulalternatief (referentiesituatie)

De referentiesituatie, ook wel aangeduid als nulalternatief, is de situatie waarin geen van de alternatieven, maar wel de overige beleidsvoornemens in het gebied zijn uitgevoerd. De referentiesituatie vormt het kader waaraan de verschillende alternatieven worden getoetst om de diverse effecten van de toename van het verkeer in beeld te brengen. Op basis van het overzicht van de relevante beleidskaders in paragraaf 2.3 behoren de volgende beleidsvoornemens tot de referentiesituatie:

1. de aanleg van een nieuwe, oostelijke ontsluitingsweg van Deest, Waalbandijk – Munnikhofseweg;
2. de realisatie van een rotonde op de bestaande aansluiting Van Heemstraweg – Veesteeg;
3. het doorgaande verkeer tussen de A 15 en de A 50 dient zich niet via de N 322, maar via de knooppunten Ewijk en Valburg af te wikkelen;
4. ontwikkeling van 2.300 woningen tot 2015 in Druten, voornamelijk op woningbouwlocatie De Bouwing;
5. landinrichtingsproject Land van Maas en Waal. Door middel van ruilverkaveling en waterbeheersings-, natuur- en beplantingsmaatregelen wordt het plan- en studiegebied beter ingericht voor de landbouw, de natuur, het landschap, de recreatie en de infrastructuur;
6. de ecologische verbindingszone Grote Wetering. Deze ecologische verbindingszone is op basis van vrijwillige overeenkomsten gerealiseerd en heeft een beperkte breedte (variërend van 3 tot 10 meter);
7. weidevogelgebied Leeuwensche Veld. Dit gebied is in het streekplan aangeduid als bestaand weidevogelgebied van goede kwaliteit.

3.3 Nulplusalternatief

Dit alternatief voorziet in het opwaarderen van de huidige route tussen de Maas en Waalweg (N 329) en de N 323. Het opwaarderen bestaat uit het duurzaam veilig inrichten van de weg passend bij de ontsluitingsfunctie. Hierbij worden in de kern Beneden Leeuwen maatregelen genomen teneinde de negatieve gevolgen van het verkeer als gevolg van de dubbele functie die de weg daar in de huidige situatie vervult te beperken. In deze variant is

geen uitbreiding van de capaciteit voorzien. Aanvullende maatregelen ter beperking van het verkeersaanbod vormen onderdeel van dit alternatief.

3.4 Omleidingsalternatief

Bij dit alternatief (zie afbeelding 3.1) wordt er naar gestreefd de aanleg van nieuwe infrastructuur tot een minimum te beperken. Dit alternatief betreft een zo noordelijk mogelijke ligging waarbij een omleiding om de bestaande bebouwing van Beneden-Leeuwen en Boven-Leeuwen wordt aangelegd, die doorloopt tot aan de N 323. Deze nieuwe infrastructuur wordt binnen de ruimtelijke mogelijkheden zo dicht als mogelijk tegen de Van Heemstraweg gerealiseerd. Het trajectgedeelte van de Van Heemstraweg vanaf de Kampsestraat tot de N 323 zal in functie worden teruggebracht en worden heringericht. Bij dit alternatief zijn naast het genoemde aansluitingspunt nog twee aansluitingen voorzien, namelijk ter hoogte van de bestaande aansluiting Veesteeg - Van Heemstraweg en de N 323.

3.5 Doortrekking Maas en Waalweg; noordelijke variant

Dit alternatief voorziet in doortrekking van de Maas en Waalweg tot aan de PWA-brug (N 323) geheel ten zuiden van de Van Heemstraweg en gebundeld met de reeds aanwezige hoogspanningsleiding (zie afbeelding 3.1). Gekoppeld aan de doortrekking van de Maas en Waalweg is de herinrichting van de bestaande van Heemstraweg en de Noord Zuid. In dit alternatief zijn drie aansluitingen voorzien, te weten Maas en Waalweg/Noord Zuid, Veesteeg en N 323.

3.6 Doortrekking Maas en Waalweg; zuidelijke variant

Ook dit alternatief voorziet in doortrekking van de Maas en Waalweg tot aan de PWA-brug (N 323) geheel ten zuiden van de Van Heemstraweg (zie afbeelding 3.1). Het tracé van de doortrekking is echter meer zuidelijk, tussen het weidevogelgebied en de boerderijstraat geprojecteerd. Gekoppeld aan de doortrekking van de Maas en Waalweg is de herinrichting van de bestaande van Heemstraweg en de Noord Zuid. In dit alternatief zijn drie aansluitingen voorzien, te weten Maas en Waalweg/Noord Zuid, Veesteeg en N 323.

3.7 Meest milieuvriendelijk alternatief

De voorgaande alternatieven worden ondermeer bekeken op de effecten op milieu, natuur en landschap. Aan de hand van de effecten op het milieu van de verschillende alternatieve tracés wordt een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) samengesteld. Dit tracé is het alternatief waarbij de nadelige

gevolgen voor het milieu worden voorkomen dan wel zoveel mogelijk worden beperkt. Het mma dient vanuit verkeerskundig oogpunt een redelijk alternatief te zijn, dat wil zeggen voldoende probleemoplossend te zijn. Het mma kan pas worden opgesteld als de kwalitatieve en kwantitatieve analyse van de verschillende milieuaspecten in beeld is gebracht.

4. TE ONDERZOEKEN EFFECTEN

4.1 Algemeen

De verschillende alternatieven van de N 322 zullen in het Tracé MER worden vergeleken voor hun effecten op een aantal aspecten, te weten:

- aspecten in relatie tot verkeer en vervoer;
- aspecten in relatie tot de ruimtelijke ordening en economie;
- aspecten in relatie tot het woon- en leefmilieu;
- aspecten in relatie tot landschap en natuur;
- aspecten in relatie tot bodem en water.

De effecten op deze aspecten worden bekeken binnen het plangebied en het studiegebied. Het plangebied is aangegeven. Het studiegebied omvat in ieder geval het plangebied en verschilt per (milieu)aspect, omdat de uitstraling en reikwijdte van de verschillende (milieu)effecten verschillen. Per aspect zal een studiegebied worden vastgesteld. De effectbeschrijving richt zich zowel op de positieve als negatieve effecten die ontstaan tijdens:

- de realisatiefase; effecten door aanleg en inrichting;
- de gebruiksfase: effecten door gebruik en beheer.

Tabel 4.1 Te onderzoeken aspecten en verwachte effecten

TE ONDERZOEKEN ASPECTEN	TE VERWACHTEN EFFECTEN
VERKEER EN INFRASTRUCTUUR - bereikbaarheid - verkeersveiligheid - barrièrewerking	+ + +
RUIMTELIJKE ORDENING EN ECONOMIE - wonen - werken - recreëren	+/- + -
WOON- EN LEEFMILIEU - geluid en trillingen - lucht - externe veiligheid - sociale veiligheid	+ + + +/-
GROENE MILIEU - landschap en inrichting - cultuurhistorie - ecologie - bodem en grondwater - oppervlaktewater	+ +/- + + -

+ wel

+/- beperkt

- geen

In tabel 4.1 is een overzicht gegeven van de aspecten waarop de alternatieven van invloed kunnen zijn. Over het algemeen zal er sprake zijn van positieve of negatieve effecten. Niet in alle gevallen worden significante effecten verwacht. In de Tracénota/MER zal per alternatief worden aangegeven hoe

groot de effecten zijn en zullen de verschillen tussen de alternatieven worden aangegeven. Onderstaand wordt een beschrijving van de verwachte effecten gegeven.

4.2 Effecten op verkeer en vervoer

Een nieuw tracé van de N 322 zal resulteren in een verschuiving van de verkeersstromen in het gebied; sommige wegen worden ontlast en andere wegen zullen verkeer aantrekken. In de tracé-/m.e.r.-studie zal het effect van de alternatieven op de verkeersintensiteiten worden onderzocht. Een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking in de tracé-/m.e.r.-studie is het conflict tussen enerzijds het gebruik van de weg en anderzijds de functie van de weg. Van grote invloed hierop is de verkeerscirculatie in het gebied. De nieuwe infrastructuur, het in functie terugbrengen door herinrichting van de van Heemstraweg, het volledig maken van de aansluiting Scharenburg (alleen bij doortrekkingsalternatieven) en de aanpassing van het wegprofiel van de aansluitende wegvakken bepalen in belangrijke mate de verkeersintensiteit op de nieuwe verbinding. Verwacht wordt dat door het in functie terugbrengen van de bestaande van Heemstraweg door herinrichting en het volledig maken van de aansluiting bij Scharenburg het gebruik van de nieuwe verbinding dermate hoog wordt, dat de ontsluitingsfunctie ter discussie komt te staan. Derhalve zal in de tracé-/m.e.r.-studie bij de uitwerking nadrukkelijk aandacht aan dit effect worden besteed. Dit is met name het geval bij de alternatieven waarbij sprake is van doortrekking van de Maas en Waalweg.

Verder zal in de tracé-/m.e.r.-studie de bereikbaarheid van de dorpskernen en bedrijventerreinen worden onderzocht. Tevens zal de verkeersveiligheid en barrièrewerking van de alternatieve tracés voor de omgeving worden omschreven.

4.3 Effecten op ruimtelijke ordening en economie

De alternatieven zullen gevolgen hebben voor het functioneren van de omgeving als woon-, werk- en recreatiegebied voor de bevolking. In de tracé-/m.e.r.-studie zullen de gevolgen worden beschreven voor de bestaande en toekomstige ruimtelijke structuur. Bij het aspect werken gaat het zowel om de bestaande en mogelijk toekomstige bedrijvigheid in de omgeving als om het agrarisch grondgebruik. Het betreft hier de aspecten bereikbaarheid en werkgelegenheid.

Naast deze meer indirecte economische effecten kent de aanleg van weginfrastructuur ook directe economische gevolgen, waaronder kosten voor:

- aanleg van nieuwe infrastructuur;
- herinrichting van het bestaande N 322 tracé;
- speciale maatregelen, zoals kunstwerken, aansluitingen, grondverwerving, verplaatsing of bescherming van kabels, leidingen en dergelijke.

Immers, de mogelijkheid bestaat dat door aanleg van de tracéalternatieven gebouwen en/of (nuts)voorzieningen moeten wijken of dat andere zaken mee kunnen liften die een positief effect op de omgeving hebben. Specifieke aandacht gaat daarbij uit naar de ondergrondse gastransportleiding en de rioolpersleiding.

4.4 Effecten op woon- en leefmilieu

Tussen verkeer en het woon- en leefmilieu bestaan oorzaak-gevolg relaties. De voorgenomen activiteit is dan ook mede gericht op het opheffen dan wel verminderen van de leefbaarheidsproblemen in de dorpskernen.

Voor het aspect geluid en trillingen zal voor terzake gevoelige objecten en gebieden worden bekeken of de hinder verandert ten opzichte van de referentiesituatie. Het is van belang om de hinder door geluid en trillingen in beeld te brengen door geluidscontouren voor het gehele etmaal, waarbij de verschillende hindereffecten, zowel van de weg als van overige geluidsbronnen, worden beschouwd, ook de cumulatie van geluidsniveaus. Tevens zal het aantal gehinderden worden bepaald waarbij de geluidsgevoelige objecten in relatie zullen worden gebracht met de geluidscontouren van de verschillende alternatieven. Daarnaast zullen, indien nodig, de saneringssituaties worden vastgesteld, al dan niet na een aanvullende berekening.

De effecten van lucht worden zowel kwalitatief als kwantitatief beschreven. De beschrijving van de effecten op het broeikaseffect, verzuring, smogvorming en fijn stof vindt kwalitatief plaats. De emissies en effecten van stikstofoxiden (No_x), kooldioxide (CO₂), koolmonoxide (CO), zwaveldioxide (SO₂), vluchtige organische stoffen (VOS), zwarte rook, benzeen en polycyclisch aromatische koolwaterstoffen (PAK's) worden kwalitatief en, afhankelijk van beschikbare gegevens over achtergrondconcentraties enerzijds en rekenmethoden anderzijds, ook kwantitatief beschreven.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is een extern veiligheidsrisico. In de tracé-/m.e.r.-studie zullen de hieraan gerelateerde risico's worden beschreven, waarbij een relatie wordt gelegd met het aantal betrokkenen.

In de tracé-/m.e.r.-studie zal tevens worden gezien in hoeverre de diverse alternatieven een rol kunnen spelen in het "PolderEvac-project; dat staat voor "Polder evacuatie en Noodvoorziening Maas & Waal en Ooij in Nederland en Duitsland". Dit project voorziet onder meer in compartimentering-, evacuatie-, vluchtroute- en inundatieplannen.

Aangezien deelnemers aan langzaam verkeer het meest worden geconfronteerd met sociaal onveilige situaties, zal vooral bij het ontwerp en de vormgeving van fiets- en voetgangerovergangen over de N 322 aandacht worden besteed aan het aspect sociale veiligheid. Daarbij gaat het niet alleen om het

type en aantal voorzieningen (brug, tunnel of gelijkvloers), maar ook om de overzichtelijkheid, de mogelijkheid tot sociale controle en de voorzieningen voor het openbaar vervoer.

4.5 Effecten op landschap en natuur

De alternatieven zullen het landschap en de natuur op verschillende wijze en in verschillende mate beïnvloeden. Ofschoon verandering eigen is aan het landschap, zal worden onderzocht in hoeverre aanleg van een tracéalternatief bestaande samenhangen in het landschap tijdelijk of definitief verstoren dan wel versterken. Speciale aandacht zal daarbij uitgaan naar:

- de in voorbereiding zijnde ruilverkaveling 'Land van Maas en Waal'. Afstemming is daarbij geboden;
- behoud of versterking van de cultuurhistorische waarde en relictten van het Land van Maas en Waal, zoals onderscheiden in de Nota Belvédère;
- weidevogelgebied Leeuwensche veld;
- ecologische verbindingszone Grote Wetering.

4.6 Effecten op bodem en water

Ook kunnen de alternatieven de bodem, het grondwater en oppervlaktewater van het gebied tijdelijk of permanent beïnvloeden. In de tracé-/m.e.r.-studie zal worden onderzocht waar, op welke wijze en in welke mate bodem, grond- en oppervlaktewater worden beïnvloed. In dat kader zal worden aangegeven:

- in hoeverre grondwerkzaamheden bestaande samenhangen tijdelijk verstoren of definitief veranderen;
- of er zetting optreedt;
- of de bodem verontreinigd dreigt te worden;
- welke gevolgen voor de landbouw, flora en fauna optreden.

Een en ander zal in relatie tot de waterhuishoudkundige situatie in het gebied worden bekeken. In geval van drooglegging van weglighamen kunnen tijdelijke of permanente grondwaterstandverlagingen optreden. Met betrekking tot de waterhuishoudkundige situatie zal extra aandacht worden besteed aan die gebieden, waar door een combinatie van kwel, veel terreinverharding en gebrekkige afvoercapaciteit, capaciteitsproblemen casu quo wateroverlast optreden. Ook de positieve effecten van de alternatieven op de waterhuishouding zullen worden aangegeven.

4.7

Beoordelingscriteria

Ten behoeve van een goede integrale afweging worden de verschillende alternatieven in de Tracénota/MER met elkaar vergeleken aan de hand van criteria. De volgende beoordelingscriteria worden in de Tracénota/MER ondermeer gebruikt :

THEMA	ASPECT	BEOORDELINGSCRITEIA
Verkeer en Vervoer	Bereikbaarheid	- verkeersintensiteiten huidige infrastructuur - verkeersintensiteiten nieuwe infrastructuur
	Verkeersveiligheid	- ongevallen in studiegebied
	Barrièrewerking	- kruisende infrastructuur ongelijkvloers
R.O. en Economie	Wonen	- mogelijke uitbreiding woonlocaties - doorsnijding woonlocaties
	Werken	- mogelijke uitbreiding bedrijventerrein - doorsnijding bedrijventerrein
	Recreëren	- verstoring recreatiegebieden - doorsnijding recreatiegebieden
	Geluid / trillingen	- aantal geluidgehinderden - akoestisch ruimtebeslag nieuwe infrastructuur - trillingshinder gebruiksfase
	Lucht	- totale emissie
	Externe veiligheid	- risico vervoer gevaarlijke stoffen
	Sociale aspecten	- sociale onveiligheid - barrièrewerking - visuele hinder
Groene milieu	Landschap en inrichting	- verlies kenmerkende landschapselementen - verandering in visueel-ruimtelijke kwaliteit (open/gesloten) - aantasting en/of toevoeging beeldbepalende elementen
	Cultuurhistorie	- verandering cultuurhistorisch bepaalde patronen
	Ecologie	- verandering vegetatie
	Bodem en grondwater	- aantasting/beïnvloeding bodemkwaliteit - aantasting kwaliteit grondwater
	Oppervlaktewater	- aantasting kwaliteit oppervlakte water
Kosten	Aanlegkosten	- globale kostenraming

5. **BESLUITVORMING EN PROCEDURE**

5.1 **Eerdere besluiten**

In deze paragraaf worden in chronologische volgorde de besluiten genoemd die van invloed zijn geweest op de ontwikkeling van de N 322.

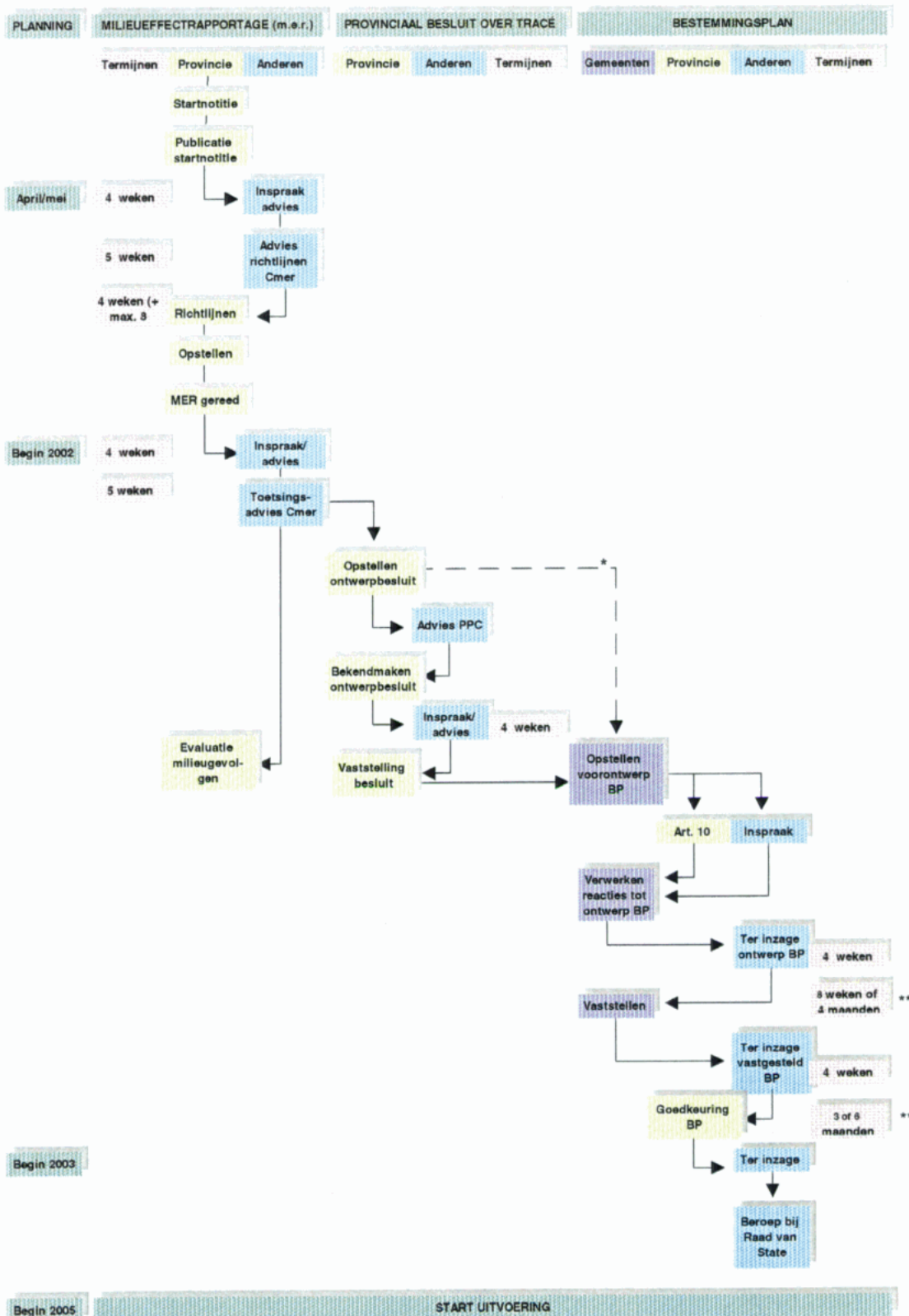
In het midden van de jaren zestig is de tweede nota over de ruimtelijke ordening van Nederland verschenen. In deze nota is het structuurschema hoofdverkeersverbindingen opgenomen, waarin een ontwikkelingsschets wordt gegeven van het hoofdwegennet tot de negentiger jaren. In dit structuurschema waren ten westen van Nijmegen vier nieuwe verbindingen over de Waal geprojecteerd, te weten bij Tiel, nabij Druten, in de buurt van Ewijk en tussen Beuningen en Weurt.

De brug bij Tiel is in 1974 onder de naam Prins Willem Alexanderbrug (PWA-brug) voor het verkeer opengesteld. De plannen voor een nieuwe oeververbinding bij Druten zijn vrij snel van tafel gegaan, omdat de aan deze brug gekoppelde verbinding vanaf Eindhoven (A 50) verlegd werd naar de brug bij Ewijk. De brug bij Beuningen was geprojecteerd in een verbinding vanaf Limburg (A 73), via een tracé ten westen van Elst en langs de spoorbrug over de Rijn in de richting van Apeldoorn.

In 1967 stemt de provincie in met een voorstel van de rijksoverheid om voorlopig af te zien van de aanleg van de brug bij Beuningen. In plaats daarvan biedt de rijksoverheid aan een gedeelte van de N 322 tussen de A 50 en de A 73 aan te leggen, waardoor het verkeer van de A 73 wordt afgeleid naar de brug bij Ewijk. Het gaat daarbij om het wegvak N 322 van knooppunt Neerbosch naar knooppunt Ewijk. De brug bij Ewijk komt in 1976 gereed. Tegelijkertijd wordt door de provincie een begin gemaakt met de aanleg van de nieuwe N 322, Maas en Waal weg tussen het knooppunt Ewijk en de provinciale Noord Zuid verbinding N 329 nabij Druten. Deze weg is uitgevoerd als autoweg met ongelijkvloerse kruisingen. Indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven, kan de weg worden uitgebouwd tot een autoweg met twee maal twee rijstroken.

Van de doortrekking van de N 322 tussen de Noord Zuid weg en de PWA-brug is destijds afgezien, omdat aan de geringe verkeersintensiteiten op de PWA-brug en de Van Heemstraweg niet meer de hoogste prioriteit werd toegekend. In het streekplan is de verbinding wel opgenomen als mogelijk toekomstige wegverbinding.

Op 1 januari 1996 wordt de PWA-brug tolvrij gemaakt. Mede daardoor neemt de verkeersdruk op de N 322 sterk toe. Door veel weggebruikers wordt de N 322 beschouwd als een verbinding tussen de A 50 en de A15.



* Procedures provincie en gemeenten (ontwerpbesluiten in inspraak) indien mogelijk gelijktijdig starten. MER bepalend.

** Termijnen zijn afhankelijk van het wel of niet indienen van bezwaren.

Abbeelding 5.1: Procedureschema

Een motie van Provinciale Staten van Gelderland (PS), eind 1995, was de aanleiding voor het besluit om de doortrekking van de N 322 tussen de N 323 (PWA-brug) en de N 329 (Noord Zuid) te plaatsen op de zogenaamde B-lijst van het meerjarenprogramma van in voorbereiding en in uitvoering zijnde werken aan provinciale wegen.

In het streekplan Gelderland uit 1996 is aangegeven dat de N 322 zal worden doorgetrokken en aangesloten op de N 323, mede vanwege het feit dat na beëindiging van de tolheffing een toename van het verkeer over de PWA-brug is ontstaan. Daarvoor wordt op de streekplankaart een (nader te bepalen) tracé langs de bestaande hoogspanningsleiding aangegeven.

In het PVVP, dat PS op 8 oktober 1997 hebben vastgesteld, is bepaald dat een planstudie naar bovenstaand voornemen zal worden uitgevoerd teneinde (meer) inzicht te krijgen in de noodzaak, de functie en de vormgeving van deze weg. Deze planstudie zal de procedure voor de milieueffectrapportage (MER-procedure) moeten doorlopen.

In de gemeentelijke verkeers(veiligheid)plannen van Druten (1998) en West Maas en Waal (1998) wordt er van uitgegaan dat de N 322 zal worden doorgetrokken tot aan de PWA-brug (N 323).

De provincie Gelderland heeft in het najaar van 1999 HASKONING BV opdracht gegeven voor het opstellen en communiceren van de startnotitie tracé-/m.e.r.-studie voor de N 322.

5.2 Procedure

Zoals in paragraaf 1.2 reeds aangegeven is de tracé-/m.e.r.-studie voor de N 322 gekoppeld aan een Provinciaal Tracébesluit. Dit Provinciaal Tracébesluit wordt vastgesteld door Gedeputeerde Staten, initiatiefnemer van dit voornemen. De m.e.r.-procedure en het Provinciaal Tracébesluit worden zoveel mogelijk geïntegreerd. De informatie uit de tracé-/m.e.r.-studie wordt gebruikt bij de ontwikkeling van het ontwerp en het tracé van de N 322 die in het Provinciaal Tracébesluit wordt vastgesteld. De gekoppelde tracé-/m.e.r.-procedure verloopt globaal in zes fasen. In afbeelding 5.1 is de procedure schematisch weergegeven.

Fase 1: Startnotitie en richtlijnen

Onderhavige startnotitie 'tracé-/m.e.r.-studie N 322' is opgesteld door de initiatiefnemer, GS van Gelderland. Deze startnotitie wordt gedurende vier weken ter inzage gelegd door het bevoegd gezag, in dit geval PS van Gelderland. Hiermee wordt bekend gemaakt dat de tracé-/m.e.r.-studie wordt gestart. In de periode van vier weken wordt een voorlichtingsavond belegd waarin nadere uitleg wordt gegeven over de inhoud van de startnotitie. Eenieder kan schriftelijk zijn of haar zienswijzen op het voornemen kenbaar

maken bij het bevoegd gezag, GS van Gelderland. Op basis van de startnotitie en de inspraakreacties adviseert de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) het bevoegd gezag over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen Tracénota/MER. Vervolgens stelt het bevoegd gezag, mede op grond van genoemd richtlijnenadvies en het advies van de wettelijke adviseurs, de richtlijnen vast.

Fase 2: opstellen Tracé MER

De initiatiefnemer stelt de Tracénota/MER op aan de hand van de richtlijnen. In de Tracénota/MER worden de milieueffecten in beeld gebracht van alle alternatieven en van de tijdens de studie ontwikkelde (inrichtings-)varianten. Het bevoegd gezag zal de Tracénota/MER aanvaarden nadat het voldoende informatie bevat en voldoet aan de gestelde richtlijnen.

Fase 3: opstellen ontwerp Provinciaal Tracébesluit

Op basis van de Tracénota/MER wordt een ontwerp Provinciaal Tracébesluit voorbereid waarin de alternatieven worden afgewogen. Op grond daarvan neemt de initiatiefnemer een besluit omtrent het te kiezen tracéalternatief. Tegelijkertijd wordt het voorontwerp bestemmingsplan door de gemeente opgesteld. De initiatiefnemer stelt het ontwerp Provinciaal Tracébesluit vast.

Fase 4: bekendmaking Tracé MER en ontwerp Provinciaal Tracébesluit

Het vastgestelde ontwerp Provinciaal Tracébesluit en de aanvaarde Tracénota/MER worden gelijktijdig ter visie gelegd voor een periode van vier weken. In deze periode zal een hoorzitting worden georganiseerd. Eenieder wordt dan in de gelegenheid gesteld om in te spreken op de inhoud van zowel de Tracénota/MER als het ontwerp Provinciaal Tracébesluit.

De wettelijke adviseurs, de betrokken gemeenten en de Cmer wordt gelegenheid geboden advies uit te brengen. De provinciale commissie(s) voor verkeer en waterstaat (en ruimtelijke ordening) krijgt/krijgen gelegenheid een advies uit te brengen ten aanzien van het ontwerp Provinciaal Tracébesluit. Na beëindiging van de inspraakperiode toetst de Cmer, mede op basis van de inspraakreacties, de inhoud van de Tracénota/MER en brengt hierover een zogenaamd toetsingsadvies uit aan GS van Gelderland.

Fase 5: vaststelling Provinciaal Tracébesluit

Na de inspraak en de toetsing van de Tracénota/MER, en de inspraak op het ontwerp Provinciaal Tracébesluit, stelt de initiatiefnemer het Provinciaal Tracébesluit vast.

Fase 6: evaluatie milieugevolgen

Nadat de weg is aangelegd en in gebruik is genomen, vergelijkt het bevoegd gezag de werkelijk opgetreden milieueffecten met de effecten die in het Tracé MER zijn voorspeld. Als de gevolgen ernstiger zijn dan was aangenomen, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen voorschrijven.

BIJLAGE 1

Begrippenlijst

BIJLAGE 1: BEGRIPPENLIJST

Abiotisch

Behorend tot de niet-levende natuur.

Alternatief

Samenstel van maatregelen dat op een bepaalde wijze is uitgewerkt en zich daardoor onderscheidt van andere denkbare mogelijkheden waarmee het gestelde doel wordt bereikt.

Archeologie

Oudheidkunde.

Autonome ontwikkeling

Op zichzelf staande ontwikkeling (die plaatsvindt als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd).

Barrièrewerking

Naar gelang de breedte en drukte van een weg kan deze een grote of een minder grote barrière om over te steken vormen.

Bereikbaarheid

Aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een lokatie te bereiken is.

Bevoegd Gezag

De competente overheid tot welker bevoegdheid behoort een besluit te nemen over de activiteit van de initiatiefnemer.

Biotisch

Tot de levende natuur behorend (planten, dieren).

Bodemtype

Karakteristieke groep van bodemprofielen.

Capaciteit van een weg

Het maximaal aantal motorvoertuigen dat per tijdseenheid een punt van een weg kan passeren en waarbij nog sprake is van een veilige verkeersafwikkeling

Commissie voor de milieu-effectrapportage

Commissie van deskundigen die de minister adviseert omtrent de inhoud van een MER. De commissie als geheel bestaat uit circa 180 onafhankelijke deskundigen. Per MER wordt een werkgroep samengesteld.

Cultuurhistorie

Wetenschap die zich bezig houdt met het ontstaan van het cultuurlandschap en met de overblijfselen afkomstig van vroeger menselijk grondgebruik.

Db(A)

Decibel (A-vermogen), maat voor geluidsniveau.

Decibel

Zie Db(A).

Doorgaand verkeer

Verkeer dat geen herkomst en/of eindbestemming heeft binnen het studiegebied.

Ecologie

Leer van de betrekkingen tussen dieren en planten en de omgeving waarin zij leven.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Netwerk van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingso-nes waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden. Dit netwerk krijgt prioriteit in het natuur- en landschapsbeleid van de overheid.

EHS

Ecologische hoofdstructuur (van het Natuurbeleidsplan).

Emissie

Uitstoot of lozing van een stof of geluid.

Fauna

Dierenwereld.

Flora

Plantenwereld.

Geluidhinder

Gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid.

Geohydrologisch

Het grondwater betreffend.

Geomorfologie

Verklarende beschrijving van de vormen van de aardoppervlakte in verband met de wijze van ontstaan.

Grondwaterbeschermingsgebied

Gebied bestaande uit 60-dagenzone, waterwingebied en grondwaterbeschermingszone (en eventueel boringsvrije zone).

Hoofdwegennet

Het hoofdwegennet zorgt voor de verbinding tussen de 40 belangrijkste centra van Nederland en zorgt voor de belangrijkste verbinding met het buitenland.

Hydrologie

Wetenschap die zich bezig houdt met het voorkomen, gedrag en fysische en chemische eigenschappen van het water op de aarde.

Infrastructuur

De verzameling van alle wegen met alles wat daartoe behoort.

Ingreep

Afzonderlijke milieubeïnvloeding die teweeggebracht kan worden door een (m.e.r.-plichtige) activiteit.

Initiatiefnemer

Diegene die het initiatief voor de studie heeft genomen en zal uitvoeren.

Landschap

Een complex van relatiestelsels, tezamen een herkenbaar deel aardoppervlak vormend, dat gemaakt is en in stand gehouden wordt door de wederzijdse beïnvloeding en onderlinge samenhang van levende en niet-levende natuur alsmede de wisselwerking met de mens.

Letselongeval

Ongeval met doden en/of gewonden.

Lokaal verkeer

Verkeer dat herkomst of bestemming heeft in aan de weg woon/werkgebieden.

Mer

Onderzoek naar de effecten van een beleidsvoornemen op het milieu (procedure)

MER

Rapport waarin de resultaten van de milieu-effectrapportage zijn weergegeven.

Milieu

Onder het milieu wordt in dit geval verstaan: het fysieke milieu gezien vanuit het belang van mensen, dieren, planten, goederen, water, bodem en lucht en

van de relaties daartussen, alsmede van de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden.

MMA

Meest milieuvriendelijk alternatief. Alternatieve uitvoeringswijze vanuit de doelstelling om zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, respectievelijk zo veel mogelijk verbetering te realiseren.

Mobiliteit

Verplaatsingsgedrag.

Morfologie

Leer en beschrijving van de vormen van de aardoppervlakte.

Natuurgebied

Een gebied met duidelijke natuur- en landschapswaarden die in hun planologische functie-aanduiding (mede) tot uiting komen.

Nulalternatief

Alternatief waarbij niets op of aan de bestaande infrastructuur wordt gedaan. Dit alternatief dient als referentiekader voor de effectbeschrijvingen.

Ontsluiting

Aanduiding voor de mate waarin een locatie is aangesloten op het hoofdwegennet.

Plangebied

Gebied waarin de ingrepen mogelijk zullen plaatsvinden.

Richtlijnen

Nederlandse eisen waaraan de studie moet voldoen; deze hebben betrekking op de te beschrijven alternatieven, de beschrijving van het milieu dat mogelijk wordt beïnvloed en de te hanteren methoden en technieken voor het voorspellen en beoordelen van milieueffecten.

RWS

Rijkswaterstaat

Startnotitie

Document dat een globale beschrijving geeft van de aard en de omvang van de te verrichten projectstudie voor een mer-plichtig project.

Studiegebied

Gebied, waarin de effecten van de voorgenomen aanleg zullen worden bestudeert.

Tracé

Situering van het verloop van (een voorgenomen of ontworpen) weg in het terrein.

Tracé/mer-studie

Onderzoek naar aanpassing van de infrastructuur en de consequenties daarvan, waarbij de volgende activiteiten worden verricht:

- uitvoeren van een probleemanalyse en inventarisatie;
- ontwikkelen van alternatieve oplossingen;
- bepalen van de effecten;
- vergelijken van de alternatieven.

Trajectnota/MER

Nota die dient als basis voor de besluitvorming door het Bevoegd Gezag. In dit document zijn ook vereisten vanuit de mer-procedure opgenomen.

Tijdelijke effecten

Het begrip wordt in dit verband gebruikt voor effecten die optreden bij de aanleg van de weg.

Toetsingscriterium

Criterium aan de hand waarvan in deze studie de effecten die optreden bij de aanleg van de weg.

Variant

Differentiatie binnen een alternatief.

Verkeersafwikkeling

De doorstroming en verwerking van de diverse verkeersstromen.

Verkeersintensiteit

Aantal voertuigen dat een punt gedurende een bepaalde tijdsduur passeert.

Wegcapaciteit

Het maximale aantal voertuigen dat op een wegvak per uur kan worden afgewikkeld.

Wettelijke adviseurs

De in de Wet Milieubeheer wettelijk aangewezen adviseurs inzake mer-plichtige activiteiten; de groep wettelijke adviseurs bestaat uit de inspecteur milieuhygiëne, de directeur landbouw, natuur en openluchtrecreatie in de provincie en adviseurs in het kader van de besluitvormingsprocedure.

Wgh

Wet Geluidhinder.

BIJLAGE 2

Literatuurlijst

BIJLAGE 2: LITERATUURLIJST

	Titel	Uitgever/Auteur	Jaartal van uitgave
1.	Gelders verkeer 1995	Provincie Gelderland Dienst Wegen, Verkeer en Ver- voer	Oktober 1996
2.	Gelders verkeer 1996	Provincie Gelderland Dienst Wegen, Verkeer en Ver- voer	Oktober 1997
3.	Gelders verkeer 1997	Provincie Gelderland Dienst Wegen, Verkeer en Ver- voer	Juni 1998
4.	Gelders verkeer 1998	Provincie Gelderland Dienst Wegen, Verkeer en Ver- voer	April 1999
5.	Beleidsnota Buitengebied Gemeente Druten	SAB Adviseurs voor ruimtelijke ordering B.V.	Oktober 1998
6.	Verkeers(veiligheids)plan Gemeente Druten	Goudappel Coffeng Adviseurs verkeer en vervoer	April 1998
7.	Gemeentelijk Verkeers- veiligheidsplan Gemeente West Maas en Waal	DHV Hofstra B.V.	September 1998
8.	Nota Belvédère	Rijksoverheid	December 1999
9.	Gelderse groene connec- ties	Provincie Gelderland	Februari 1999
10.	Streekplan Gelderland 1996	Provincie Gelderland	September 1996
11.	Polder evacuatie en Noordvoorziening Maas & Waal en Ooij in Nederland en Duitsland	Regionale Brandweer Nijmegen en Omstreken	September 1999
12.	Ecologische verbindings- zones in Gelderland	Provincie Gelderland	Januari 1999
13.	Luchtkwaliteit Jaaroverzicht 1997	RIVM	Augustus 1999
14.	Provinciaal Verkeers- en Vrvoerplan 1998-2002	Provincie Gelderland	Oktober 1997
15.	Landschapsbeleidsplan Gemeente West Maas en Waal	Hollandschap Adviesburo voor Stad- en Landschapsrinrichting	Mei 1993
16.	Bestemmingsplan buiten- gebied Gemeente West Maas en Waal	SAB Adviseurs voor ruimtelijke ordering b.v.	
17.	Bedrijvenpark Poort Maas en Waal	SAB Adviseurs voor ruimtelijke ordering b.v.	Juni 1997
18.	Integraal Waterbeheers-	Tauw Infraconsult BV en Heidemij	1995

	Titel	Uitgever/Auteur	Jaartal van uitgave
	plan Gelders Rivierengebied 1994-1998 Kaartenmap	Advies	
19.	Waterbeheer in stedelijk gebied, waterbeheerders in Gelders Rivierengebied	Arcadis Heidemij Advies	December 1997
20.	Voorontwerpplan Milieueffectrapport Land van Maas en Waal	Landinrichtingscommissie Land van Maas en Waal	Juli 1997
21.	Voorontwerpplan Milieueffectrapport	Landinrichtingscommissie Land van Maas en Waal	November 1998
	Ruilverkaveling Land van Maas en Waal		
22.	Ontwerp Landinrichtingsplan voor de ruilverkaveling	Dienst Landelijk gebied voor ontwikkeling en beheer	December 1999