

STREEKPLAN

GELDERLAND

2005

ONTWERP
Partiële herziening betreffende
nieuw tracé van de N322 Druten/Beneden-Leeuwen
en herbegrenzing EHS

Gedeputeerde Staten van Gelderland
25 april 2006

STREEKPLAN

GELDERLAND

2005

ONTWERP

Partiële herziening betreffende
nieuw tracé van de N322 Druten/Beneden-Leeuwen
en herbegrenzing EHS

Gedeputeerde Staten van Gelderland
25 april 2006

STREEKPLAN

GELDERLAND

2005

ONTWERP

Partiële herziening betreffende
nieuw tracé van de N322 Druten/Beneden-Leeuwen
en herbegrenzing EHS

Inhoud:

1. Toelichting

2. Beleidstekst + kaarten

Gedeputeerde Staten van Gelderland
25 april 2006

1.1 Inleiding/Aanleiding

De provincie Gelderland heeft het voornemen om de verkeersproblematiek op de bestaande Van Heemstraweg, de N322, tussen de N323 en de Maas en Waalweg op te lossen (zie ook afbeelding 1). De verkeersintensiteit op de N322 is sterk toegenomen wat gepaard gaat met problemen voor de doorstroming, verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Dit geldt met name voor het traject tussen de aansluiting van de Van Heemstraweg op de Prins Willem Alexander (PWA-)brug (N322-N323) en de aansluiting van de Noord-Zuidweg op de Maas en Waalweg bij Puiflijk (N322-N329).

In het Gelders Statenakkoord 2003 – 2007 is een investeringspakket voor de Statenperiode 2003-2007 opgenomen ter verbetering van de verkeersproblemen, waarin de N322, Beneden-Leeuwen – Druten is opgenomen als één van de grote infrastructurele projecten.

In de regioparagraaf 3.7.3.2 van het streekplan Gelderland 2005, dat op 29 juni 2005 door Provinciale Staten is vastgesteld, is aangekondigd dat de ruimtelijke reservering voor het nieuwe tracé van de N322, Druten/Beneden-Leeuwen wordt vastgelegd door middel van een partiële herziening van dit streekplan.

In diezelfde vergadering hebben PS op basis van de toen beschikbare informatie ingestemd met een door GS ontworpen voorkeurstracé van het nieuwe tracé N322 Druten/Beneden-Leeuwen.

Teneinde onderhavige nieuwe tracé planologisch mogelijk te maken is deze partiële herziening gemaakt. Met instemming van de gemeentebesturen van Druten en West Maas en Waal is het nieuwe wegtracé daarin als concrete beleidsbeslissing (cbb) opgenomen.

Gelet op de wetsgeschiedenis en de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over de cbb heeft dat consequenties voor de voorbereiding en motivering van het plan. Zo is het maken van een milieueffectrapport verplicht en moet de nodige kennis worden vergaard omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Daarmee rekening houdend is deze partiële streekplanherziening in procedure gebracht.

In relatie met het planologisch mogelijk maken van deze omleiding wordt tegelijkertijd ook de EHS in het betrokken gebied herbegrensd. Deze herbegrenzing maakt tevens deel uit van onderhavige herziening, evenwel niet als concrete beleidsbeslissing.

Provinciale Staten zijn bevoegd gezag in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en besluiten dus uiteindelijk over de tracékeuze middels deze partiële streekplanherziening.

1.2 Noodzaak van het nieuwe tracé van de N322 (gedeelte Druten-Beneden-Leeuwen)

Probleemstelling

Op de N322 wordt het steeds drukker. De hoge verkeersintensiteiten in de huidige situatie en de verwachte groei van de mobiliteit op deze weg resulteren in doorstromings- en ontsluitingsproblemen op het gedeelte tussen de N323 en de Maas en Waalweg (bij Puiflijk), met name in de spitsperioden. De doorstromingsproblemen dragen bij aan een vermindering van de leefbaarheid en een verslechterde verkeersveiligheid in de kernen. In de directe omgeving ondervindt men veel last van de weg, mensen klagen over onveilige situaties en files zijn aan de orde van de dag. Met name in Beneden-Leeuwen laat de leefbaarheid te wensen over als gevolg het groeiende autoverkeer. Er is sprake van geluidsoverlast, verslechterde luchtkwaliteit en moeilijke oversteekbaarheid van dit wegvak. Deze vormt een barrière voor (toekomstige) ruimtelijke, sociale en economische ontwikkelingen.

Kortom: het huidige wegvak is niet berekend op de grote hoeveelheid (doorgaand) verkeer die met name na het tolvrij worden van de Prins Willem Alexanderbrug dagelijks van deze route gebruik maakt. De landelijke toename van het autogebruik, regionale en lokale ontwikkelingen zoals de 'sprong over de Van Heemstraweg' ten behoeve van woningbouw en het bedrijventerrein 'Veesteeg-Oost' - beide gelegen aan de zuidzijde van de Van Heemstraweg -

Afbeelding 1: Overzichtskaart



zorgen dat het aantal verkeersbewegingen verder zal stijgen. Zonder maatregelen nemen de bestaande problemen op het traject tussen de Prins Willem Alexanderbrug en de Maas en Waalweg verder toe.

Doelstelling

De provincie wil, gelet op genoemde ontwikkelingen en verwachtingen, komen tot een duurzame oplossing voor de N322, gedeelte Druten/Beneden-Leeuwen, door:

- het duurzaam verbeteren van de verkeersafwikkeling en daarmee de bereikbaarheid van de regio;
- het structureel verbeteren en optimaliseren van de verkeersveiligheid en het woon- en leefmilieu in de betrokken kernen;
- te voorkomen dat de gekozen oplossing de problemen verplaatst of elders op korte termijn tot nieuwe problemen leidt.

1.3 Milieueffectrapportage/tracékeuze

Deze herziening moet worden beschouwd als het eerste ruimtelijk plan dat voorziet in de aanleg van een autoweg als bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage 1994, laatstelijk gewijzigd in 1999: zie onderdeel C, categorie 1.2 (1^e en 3^e kolom).

Daarom heeft de provincie Gelderland ten behoeve van de tracékeuze voor dit gedeelte van de N322 het initiatief genomen tot het opstellen van een MER. Gedeputeerde Staten treden op als bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure.

De m.e.r.-procedure is gestart met het publiceren van de startnotitie in maart 2000. De startnotitie heeft ter inzage gelegen waarbij de gelegenheid voor inspraak is geboden. Op basis van de startnotitie en inspraak heeft de Commissie voor de m.e.r. aan het bevoegd gezag een advies gegeven voor het opstellen van richtlijnen. Het bevoegd gezag heeft de richtlijnen in juli 2001 vastgesteld. Het MER is opgesteld aan de hand van de richtlijnen. Het MER is op 25 april 2006 door GS aanvaard en is tezamen met andere onderzoeksrapporten gelijktijdig met de voorliggende herziening van het streekplan ter inzage gelegd.

In het MER zijn vier onderscheiden alternatieven onderzocht, te weten:

1. Het Nulalternatief: de situatie in 2020 zonder aanpassingen aan de infrastructuur.
2. Het Nulplusalternatief: beperkte aanpassingen aan de infrastructuur, aanleg van parallelwegen langs de bestaande N322 en Noord-Zuidweg en aanleg van rotondes.
3. Het Omleidingsalternatief: een gedeeltelijk nieuw tracé voor de N322 ten zuiden van Beneden-Leeuwen, parallelwegen langs de bestaande N322 en Noord-Zuidweg en aanleg van rotondes. Binnen dit alternatief zijn twee varianten ontwikkeld. Ook het Meest Milieuvriendelijk Alternatief is gebaseerd op deze oplossing.
4. Het Doortrekkingsalternatief: een volledig nieuw tracé vanaf de Maas en Waalweg bij Druten tot aan de PWA-brug. Binnen dit alternatief zijn drie varianten in het MER uitgewerkt.

Tegen het MER kunnen zienswijzen worden ingediend tot en met 16 juni 2006. Deze zienswijzen worden samen met het MER toegezonden aan de Commissie voor de m.e.r. en aan de wettelijke adviseurs. De Commissie voor de m.e.r. zal een toetsingsadvies uitbrengen.

De informatie uit het MER maakt deel uit van de besluitvorming over het tracé van de N322, gedeelte Druten/Beneden-Leeuwen en geeft zo het milieu daarin een volwaardige plaats. Het opgestelde MER bevat tevens die onderwerpen, die nodig zijn voor beoordeling in het kader van de Europese richtlijn 2001/42/EG. Deze richtlijn wordt in de praktijk ook wel de richtlijn voor strategische milieubeoordeling (SMB) genoemd.

1.4. Beschrijving nieuw tracé

Het nieuwe tracé is een combinatie van het zuidelijke en het noordelijke doortrekkingsalternatief die in het SMB/MER onderzocht zijn. De doortrekkingsalternatieven behelzen het "rechtstreeks" doortrekken van de huidige Maas en Waalweg vanaf de Noord-Zuidweg naar de PWA-brug. Niet is gekozen voor een omleidingsalternatief zoals het Meest Milieuvriendelijk Alternatief. De omleidingsalternatieven zijn als te weinig probleemoplossend gekwalificeerd. Ondanks het feit dat de doortrekkingsalternatieven (in tegenstelling tot de omleidingsalternatieven) de Ecologische Hoofdstructuur en weidevogelgebied doorsnijden, is voor de verkeerskundig beste en meest duurzame oplossing gekozen.

Samengevat zijn de belangrijkste overwegingen om voor dit tracé te kiezen:

- de leefbaarheidsproblemen in Beneden Leeuwen worden maximaal verbeterd;
- de verkeersproblematiek wordt structureel en duurzaam opgelost;
- er ontstaat een rechtstreekse, logische, verbinding tussen de PWA-brug en de Maas en Waalweg;
- voor het tracé bestaat een groot maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak;
- het tracé is relatief snel uitvoerbaar en (financieel) haalbaar.

In overleg met maatschappelijke organisaties en de beide gemeenten is gezocht is naar de optimale ligging en vormgeving van het nieuwe tracé enerzijds en het beperken en waar nodig compenseren van de nadelige effecten van de weg anderzijds. Het tracé is zo veel als mogelijk gebundeld met bestaande infrastructuur (Liesterstraat, hoogspanningsmasten en Broekgraaf). De doorsnijding van (huis)kavels is minimaal waardoor de schade voor de landbouw beperkt blijft. Voor een zo goed mogelijke inpassing van de weg in het landschap is een landschapsplan opgesteld dat tevens mitigerende maatregelen c.q. elementen bevat. Zo is bijvoorbeeld de op- en afrit van het viaduct in de Geerstraat parallel aan het nieuwe tracé geprojecteerd om de openheid van het komgebied ter plaatse zo min mogelijk geweld aan te doen. In het plan voor de aanpassing van het oppervlaktewatersysteem als gevolg van de nieuwe weg is uitgegaan van de aanleg van milieuvriendelijke oevers.

Voor de compensatie van de doorsnijding van de EHS en weidevogelgebied wordt verwezen naar par. 1.5. In de kostenraming van het project is rekening gehouden met het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen.

Op de hierna genoemde aspecten is in het kader van voorliggende partiële streekplanherziening aanvullend onderzoek gedaan, specifiek voor dit nieuwetracé.

- Landschappelijke inpassing van de weg waardoor verstorende effecten zo veel mogelijk worden voorkomen of tegen gegaan (Landschapsplan N322, RBOI, april 2006)
- Verkeerskundige aspecten die van belang zijn voor het goed functioneren van het nieuwe tracé, waaronder een goede afwikkeling van het landbouwverkeer en fietsverkeer in de nieuwe situatie (Verkeerskundig advies voorkeursalternatief N322, Provincie Gelderland, Afdeling Verkeer en Vervoer, april 2006)
- Compensatie van verloren gaande natuurwaarden zoals het verlies aan weidevogelgebied (zie paragraaf 1.5)
- Bezien van de consequenties van doorsnijding EHS (zie paragraaf 1.5)
- Noodzakelijke aanpassingen aan het oppervlaktewatersysteem als gevolg van het verhard oppervlak en de doorsnijding van een Zoekgebied regionale waterberging (Waterhuishoudingsplan N322, DHV d.d. april 2006; zie ook paragraaf 1.5)
- De geluidseffecten op nabij gelegen geluidgevoelige bestemmingen (Akoestisch onderzoek N322, DHV d.d. april 2006)
- De consequenties voor de luchtkwaliteit (Milieueffectrapport N322 Deel C Nadere onderbouwing luchtkwaliteit, DHV, maart 2006)
- De wijze waarop beeldende kunst kan worden betrokken bij de verdere uitvoering (Verkenning kunsttoepassingen N322, Centrum voor beeldende kunst Gelderland, april 2006)

De genoemde rapportages liggen alle gelijktijdig ter inzage met onderhavig ontwerp van de partiële streekplanherziening en het MER en maken als zodanig deel uit van het dossier.

1.5 Streekplanbeleid en nieuw tracé

Volgens de beleidskaart "Ruimtelijke structuur" zijn de gronden waarop het nieuwetracé is geprojecteerd aangeduid als "EHS-verweving", "Zoekgebied regionale waterberging" en "Multifunctioneel platteland". De laatste categorie/aanduiding heeft geen directe betekenis voor onderhavig voorkeurstacé.

EHS-verweving

In het Land van Maas en Waal zijn in het Streekplan (Beleidskaart Ruimtelijke structuur/themakaart 17) gebieden aangegeven als EHS-verweving. De aanwezigheid van of geschiktheid voor weidevogels is in belangrijke mate bepalend geweest voor deze waardering. Volgens het streekplan geldt voor de EHS een "nee, tenzij"-beleid. Dat wil zeggen dat bestemmingswijziging niet mogelijk is als daarmee de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant worden aangetast, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Het gebied, waarop het nieuwe tracé is geprojecteerd, is via

de ecologische verbindingzone langs de Rijksche Wetering verbonden met zowel de natuurterreinen in het Rijk van Nijmegen als de Maasuiterswaarden.

De afgelopen decennia zijn de weidevogelpopulaties in heel Nederland achteruitgegaan; het Rivierengebied is hierop geen uitzondering. De actuele weidevogelpopulaties in het onderhavige gebied zijn klein en kwetsbaar. Wel is nog een redelijk aantal soorten aanwezig: kievit, grutto, tureluur, veldleeuwerik, graspieper, gele kwikstaart, zomertaling, maar de aantallen zijn laag. Toch wordt dit gebied gezien als een van de gebieden in het Land van Maas en Waal, die kansrijk zijn voor herstel van de populaties.

- Consequenties van de weg

De aanleg van de weg heeft verschillende consequenties voor de natuurwaarden in de EHS. Ten eerste gaat er een oppervlakte potentieel leefgebied voor weidevogels verloren ter plaatse van de weg en in een strook daarlangs. Daarnaast wordt het resterende gebied ten noorden van het voorgestelde tracé door de weg afgesneden van de EHS ten zuiden daarvan. Ten gevolge van de doorsnijding dreigt het resterende gebied ten noorden van het tracé onvoldoende schaal over te houden voor handhaving van een duurzame populatie weidevogels.

- Oplossing

In het voorgaande (par. 1.2) en in het MER is aangegeven dat met de realisering van het voorgestelde tracé een groot maatschappelijk belang is gediend en een oplossing biedt, die niet door de andere onderzochte alternatieven in die mate kan worden geboden.

De consequenties voor de EHS en de daarin aanwezige natuurwaarden (weidevogels) worden opgevangen via twee lijnen.

Ten eerste wordt het te verwachten directe verlies aan natuurwaarden (weidevogelbroedterrein) gecompenseerd op de meest geschikte plek in de directe nabijheid. Een gebied van ca. 30 ha wordt optimaal ingericht voor weidevogels. Door bijvoorbeeld verhoging van de grondwaterstand, het aanbrengen van reliëf in de graslanden, het aanleggen van kleine moeras- en waterelementen en een specifiek op weidevogels afgestemd graslandbeheer zijn hoge dichtheden van diverse soorten weidevogels te verwachten. Een dergelijk gebied kan als brongebied voor de omgeving gaan functioneren. Het in te richten gebied maakt op dit moment ook al deel uit van de EHS echter met een beperkte ambitie (10% van de oppervlakte in te richten tbv ecologische verbindingzone).

Ten tweede wordt de EHS zodanig herbegrensd dat de EHS-status ter plaatse van het nieuwe tracé vervalt, maar het areaal, de kwaliteit en de samenhang van de EHS (voor weidevogels) niet vermindert.

Ten zuid-westen van dit gebied, aansluitend op een weidevogelgebied ten zuiden van de Rijksche Wetering, wordt ca 80 ha EHS toegevoegd met eveneens als doelstelling weidevogelgebied. Het betreft een actueel redelijk weidevogelgebied met flinke potenties dat tot nu toe nog buiten de EHS was gebleven. Het draagvlak bij de in deze gebieden werkzame agrariërs is groot. De kans op daadwerkelijke ontwikkeling van de aanwezige potenties is daarmee eveneens groot.

Ook wordt het gebied, direct ten zuiden van het tracé, dat deels zal worden ingericht ten behoeve van waterberging samen met de hier aanwezige eendenkooi aan de EHS toegevoegd (ca. 45 ha). Dit gebied is minder geschikt voor weidevogels maar wel EHS-waardig.

Daarnaast wordt aan de noordzijde van het nieuwe tracé nog eens ca. 70 ha toegevoegd aan de daar gelegen EHS (weidevogelgebied). Daarmee krijgt dit gebied weer voldoende omvang om een duurzame weidevogelpopulatie te kunnen herbergen. Weliswaar reikt deze uitbreiding tot de bestaande Van Heemstraweg met eveneens een negatieve uitstraling voor weidevogels, zij het dat het nieuwe tracé uiteraard een gunstig effect zal hebben op de verkeersintensiteit op die weg. Het doortrekken van de EHS tot aan de weg is van belang om voldoende buffer te creëren voor de kern van dit weidevogelgebied van minimaal 100 ha.

Een en ander betekent een uitbreiding van weidevogel-EHS met ca. 150 ha met een grote kans op goede ontwikkeling van de aanwezige potenties

Door toevoeging van deze onderdelen aan het plan wordt een volwaardige invulling gegeven aan de in het streekplan beschreven saldobenadering (geen verlies areaal, kwaliteit en samenhang) voor ingrepen in de EHS.

De EHS is ook in het landelijk ruimtelijk beleid (Nota Ruimte) beschermd. Volgens de Nota Ruimte kunnen provincies "met behoud van de oorspronkelijke ambitie" de EHS herbegrenzen "om de ruimtelijke samenhang van de EHS te verbeteren en de EHS in haar omgeving duurzaam in te passen." Voornoemde herbegrenzing is derhalve niet in strijd met het rijksbeleid.

Bij de integrale herbegrenzing van de EHS (uiterlijk 2007), die als streekplanherziening reeds is voorzien (zie streekplan paragraaf 4.4), wordt bovendien getracht nog eens extra versterking van de EHS ten zuiden van het nieuwe wegtracé van de N322 te realiseren. Op dit moment wordt concreet gedacht aan het toevoegen van ca. 70 ha EHS-waardige gronden aan de EHS. In dat kader wordt onderzocht in hoeverre hiervoor draagvlak bestaat bij grondeigenaren en gebruikers.

Zoekgebied Regionale waterberging

De aanduiding zoekgebied regionale waterberging geeft volgens het streekplan (pag. 82) aan dat de waterschappen uiterlijk 1 mei 2006 binnen deze zoekgebieden in overleg met betrokken gemeenten het areaal dat feitelijk nodig is voor regionale waterberging definitief begrenzen. In dat kader is een normenstudie Maas en Waal uitgevoerd door het waterschap Rivierenland, waarin de waterhuishoudkundige invulling van het nieuwe tracé van de N322, gedeelte Druten/Beneden-Leeuwen, als een van de maatregelen is opgenomen. Volgens het waterschap draagt dit tracé, samen met andere in het gebied genomen en nog te nemen maatregelen, bij aan het oplossen van de wateropgave in dit gebied. Mede ten behoeve van deze regionale wateropgave is een plan met betrekking tot de waterhuishouding voor de aanleg van het nieuwe tracé opgesteld. Hiervan heeft het waterschap Rivierenland laten weten dat dit plan voldoet aan de watertoets en dat ingestemd wordt met het nieuwe tracé.

1.6 Procedure en overleg

In het kader van de m.e.r.-procedure en de keuze voor het nieuwe tracé heeft regelmatig overleg plaatsgevonden met onder meer de gemeenten Druten en West Maas en Waal, de Landinrichtingscommissie Land van Maas en Waal, de ZLTO, de Gelderse Milieufederatie en het Waterschap Rivierenland.

Bestuurlijk bestaat overeenstemming over het tracé met de beide gemeenten Druten en West Maas en Waal, het Waterschap Rivierenland en met de Landinrichtingscommissie Land van Maas en Waal.

Het ontwerp van deze streekplanherziening wordt samen met het MER en onderliggende rapporten voor een ieder ter inzage gelegd van 8 mei tot en met 16 juni 2006. Gedurende die termijn kan een ieder bedenkingen tegen het ontwerp indienen. Afhankelijk van het al dan niet ontvangen van bedenkingen wordt gelegenheid geboden tot een gedachtewisseling als bedoeld in artikel 4a, lid 5, van de WRO. Daarvan wordt verslag gemaakt, dat eveneens als bijlage bij deze herziening zal worden gevoegd.

De ingediende bedenkingen/opmerkingen worden samengevat en van een reactie voorzien in een commentaarnota die als bijlage bij deze herziening wordt opgenomen.

Mede naar aanleiding van bedenkingen tegen sommige onderdelen kan de beleidstekst (inclusief de cbb), de kaarten en deze toelichting op enkele punten gewijzigd worden ten opzichte van het ontwerp. De partiële herziening wordt – gehoord de Provinciale Commissie voor de Fysieke Leefomgeving – vastgesteld door Provinciale Staten in hun vergadering van PM.

Tot slot zij vermeld dat deze streekplanherziening niet leidt tot aanpassing van het provinciaal milieubeleid, het provinciale waterhuishoudingsplan of het verkeers- en vervoerbeleid.

1.7 Financiële consequenties derden/planschade

De planologische doorvertaling in de gemeentelijke bestemmingsplannen van voorliggende streekplanherziening heeft voor wat betreft de concrete beleidsbeslissing ten behoeve van onderhavige nieuwe tracé in potentie financiële consequenties voor derden.

De provincie acht in dit verband het volstaan met een verwijzing naar het ten dezen van toepassing zijnde wettelijke schadevergoedingsstelsel, namelijk dat van artikel 49 WRO (planschade), niet in alle gevallen voldoende recht doen aan de in het geding zijnde belangen. Daarom zijn reeds in het voortraject de nadelige financiële gevolgen van de aanleg van het tracé voor derden geïnterviewd.

Het blijkt dat bij de inventarisatie van de betrokken belangen onderscheid gemaakt kan worden tussen enerzijds degenen die mogelijk worden getroffen door de situering van het nieuwe wegtracé en anderzijds degenen die een belang hebben bij het handhaven van de huidige situatie. Ten aanzien van de eerste categorie kan worden gedacht aan woningen in het buitengebied van West Maas en Waal en Druten, die in de invloedssfeer van het nieuwe tracé gelegen zijn. Voor deze categorie kan, gelet op de aard van het mogelijke nadeel

(vermogensschade), worden volstaan met de constatering dat na de planologische inpassing van de het onderhavige nieuwe tracé, artikel 49 WRO een met rechtswaarborgen omgeven schadevergoedingsprocedure biedt.

Anders is dit voor de categorie belanghebbenden, die een zeker belang hebben bij het handhaven van de status quo, zijnde met name de huidige verkeersintensiteit van de bestaande N322 (Van Heemstraweg). Het betreft categorieën ondernemers, die in meer of mindere mate voor het behalen van het bedrijfsresultaat afhankelijk zijn van passantenverkeer op de huidige N322. De verkeersintensiteit op de huidige route zal sterk afnemen als gevolg van de aanleg van het nieuwe tracé. Dit is overigens ook, ter bevordering van de doorstroming van het verkeer en de leefbaarheid in de kern Beneden-Leeuwen, uitdrukkelijk de bedoeling. Bij de afweging van alle in het geding zijnde belangen wegen de laatstgenoemde, algemene belangen zwaar. Voorafgaand aan de definitieve besluitvorming dient echter een belangenafweging te worden gemaakt, die zowel procedureel als inhoudelijk de toets der kritiek (met name die van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht) kan doorstaan.

Teneinde die goede belangenafweging te kunnen maken is begonnen met een inventarisatie van de mogelijk getroffen ondernemers. In dit stadium van het proces is het ondoenlijk en ook niet noodzakelijk de nadelige gevolgen van de aanleg van het nieuwe tracé van onderhavig gedeelte van de N322 voor ondernemers langs of nabij het oude tracé te kwantificeren. Daartoe ontbreekt essentiële (bedrijfs)informatie ten aanzien van de mogelijk betrokken bedrijven en bovendien zijn de verkeersintensiteiten in de nieuwe situatie thans nog gebaseerd op prognoses. De erkenning dat de aanleg van het nieuwe tracé voor een aantal ondernemers nadelige consequenties kan hebben is voor de provincie in elk geval aanleiding, voorafgaand aan de besluitvorming over de partiële streekplanherziening serieus en actief aandacht te besteden aan de belangen van deze doelgroep.

1.8 Juridische status / rechtsbescherming

Het nieuwe tracé van de N322 ten zuiden van Druten en Beneden-Leeuwen is in deze streekplanherziening zodanig concreet omschreven en op kaartbeeld aangegeven dat sprake is van een concrete beleidsbeslissing (cbb) als bedoeld in artikel 4a, eerste lid, juncto artikel 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

De tracéaanduiding (concreet begrensd op kaart 2) moet tevens als volledig afgewogen beslissing van Provinciale Staten worden beschouwd.

Alvorens met de uitvoering (wegaanleg) kan worden begonnen moet nog een vertaling plaatsvinden in een bestemmingsplan. Gemeenten moeten een cbb in acht nemen bij het maken van bestemmingsplannen.

Het nemen van een cbb heeft ook consequenties voor de rechtsbescherming.

Tegen een besluit van PS tot vaststelling van een streekplan c.q. streekplanherziening staat - gelet op het karakter van zo'n plan - in beginsel geen beroep open op de bestuursrechter.

Alleen wanneer onderdelen van een streekplan worden aangemerkt als cbb kan daartegen door belanghebbenden beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (zie artikel 54, lid 2, sub a).

Voorts heeft het opnemen van een cbb in een streekplan gevolgen voor de mogelijkheid van bezwaar en beroep in het kader van de bestemmingsplanprocedure.

In artikel 24 WRO is namelijk het volgende bepaald:

"Voor zover het ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in een concrete beleidsbeslissing is artikel 23, eerste lid, onder c, alsmede artikel 27, eerste en tweede lid, niet van toepassing."

Dat betekent - toegespitst op dit geval - dat wanneer de gemeente Druten of West Maas en Waal een bestemmingsplan in procedure brengt waarin het voorliggende wegtracé is opgenomen, géén zienswijzen bij de raad en/of bedenkingen bij Gedeputeerde Staten kunnen worden ingediend tegen nut, noodzaak en beloop van het tracé. Die aspecten zijn in het kader van deze streekplanherziening al afgewogen; met de mogelijkheid van beroep (zie hiervoor). Dit tracégedeelte is bindend. Tracévarianten kunnen niet meer in de besluitvorming van de gemeenteraad worden betrokken.

De wetgever heeft met artikel 24 WRO beoogd een dubbele beroepsgang - bij dezelfde rechter - te voorkomen.

Voor wat genoemde aspecten betreft moeten de betrokken gemeentebesturen de beslissing van PS in acht nemen. Daartegen kan dus bij de raad en bij GS niet worden geageerd.

Zienswijzen/bedenkingen in het kader van de bestemmingsplanprocedure kunnen wèl betrekking hebben op andere aspecten. Zonodig kan tegen dergelijke aspecten beroep worden ingesteld in de bestemmingsplanprocedure.

2 Beleidstekst + kaarten

2.1. Beleidstekst

Hoofdstuk 2 (Generiek beleid), paragraaf 2.1 (Stedelijke ontwikkeling), subparagraaf 2.1.6 (Infrastructuur), van het streekplan Gelderland 2005, wordt als volgt herzien:

Op blz. 63 wordt in de tweede alinea, in de zin "Het gaat daarbijt/m...Harderwijk." de tekst "de N322 zuidelijk van de kern Beneden-Leeuwen," geschrapt.

Na de zin "Het gaat daarbij ...t/m... Harderwijk." wordt de volgende tekst toegevoegd:
"Als oplossing voor de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in de kern Beneden-Leeuwen wordt de N322 vanaf de T-splitsing van de Maas en Waalweg met de N329 (ten zuiden van Druten/Puiflijk) als nieuwe weg doorgetrokken tot aan de Prins Willem Alexander-brug (splitsing N322 met de N323).

Het vetgedrukte en onderstreepte gedeelte, alsmede het exacte beloop en de aansluiting op het bestaande wegennet op kaart 2 bij deze herziening worden aangemerkt als concrete beleidsbeslissing als bedoeld in artikel 4a, eerste lid, van de WRO."

Hoofdstuk 3 (Regiospecifiek beleid), paragraaf 3.7 (Regioparagraaf Rivierenland), subparagraaf 3.7.3. (Beleid voor de planperiode), onderdeel 3.7.3.2. (Rood raamwerk/Bereikbaarheid), van het streekplan Gelderland 2005 wordt als volgt herzien:

Op bladzijde 214 wordt het volgende onderdeel geschrapt:

- Tracé-MER-studie voor de N322 Druten/Beneden-Leeuwen in het Land van Maas en Waal.

Op bladzijde 215 wordt de volgende zin geschrapt:

"De ruimtelijke reservering voor het tracé van de omlegging West Maas en Waal en het nieuwe tracé voor de N322 worden vastgelegd via partiële herzieningen van dit streekplan." ,

en vervangen door:

"Als oplossing voor de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in de kern Beneden-Leeuwen wordt de N322 (gedeelte Druten – Beneden Leeuwen) geleid over een nieuw tracé, zoals in subparagraaf 2.1.6. als concrete beleidsbeslissing is aangegeven. Het directe verlies aan natuurwaarden (weidevogelbroedterrein) is gecompenseerd op de meest geschikte plek in de directe nabijheid, waar een gebied van ruim 30 ha optimaal wordt ingericht voor weidevogels. Verder is de EHS in dit gebied zodanig herbegrensd dat het areaal, de kwaliteit en de samenhang van de EHS (voor weidevogels) niet is verminderd en de EHS-status ter plaatse van het nieuwe tracé is vervallen. Bij de integrale herbegrenzing van de EHS (uiterlijk 2007), die als streekplanherziening reeds is voorzien (zie streekplan paragraaf 4.4), wordt bovendien getracht nog eens extra versterking van de EHS ten zuiden van het nieuwe wegtracé van de N322 te realiseren. Op dit moment wordt concreet gedacht aan het toevoegen van ca. 70 ha EHS-waardige gronden aan de EHS. In dat kader wordt onderzocht in hoeverre hiervoor draagvlak bestaat bij grondeigenaren en gebruikers.

Het voorgestelde tracé heeft geen consequenties voor de definitieve aanduiding van het feitelijk benodigde areaal voor de regionale waterberging."

2.2. Kaarten

Kaart 1

Deze bestaat uit 2 bladen.

Blad 1 bevat een tweetal uitsneden van de streekplanbeleidskaart "ruimtelijke structuur".

De bovenste uitsnede geeft het huidige kaartbeeld weer

De onderste uitsnede geeft het nieuwe kaartbeeld weer met:

- het globaal ingetekende tracé van de N322, met verwijzing naar kaart 2 (cbb-kaart);

- het globaal aangeduide nieuwe EHS gebied.

Blad 2 bevat een tweetal uitsneden van de streekplanbeleidskaart "ruimtelijke ontwikkeling".

De bovenste uitsnede geeft het huidige kaartbeeld weer.

De onderste uitsnede geeft het nieuwe kaartbeeld weer:

- met het globaal ingetekende tracé van de N322, met verwijzing naar kaart 2 (cbb-kaart);
- zonder de aanduiding 'Aanpassing regionale ontsluitingsweg'.

Kaart 2

Op deze gedetailleerde kaart (met topografische ondergrond, schaal 1 : 5.000) is het nieuwe tracé van de N322 aangegeven, zoals in de streekplantekst als concrete beleidsbeslissing is omschreven.

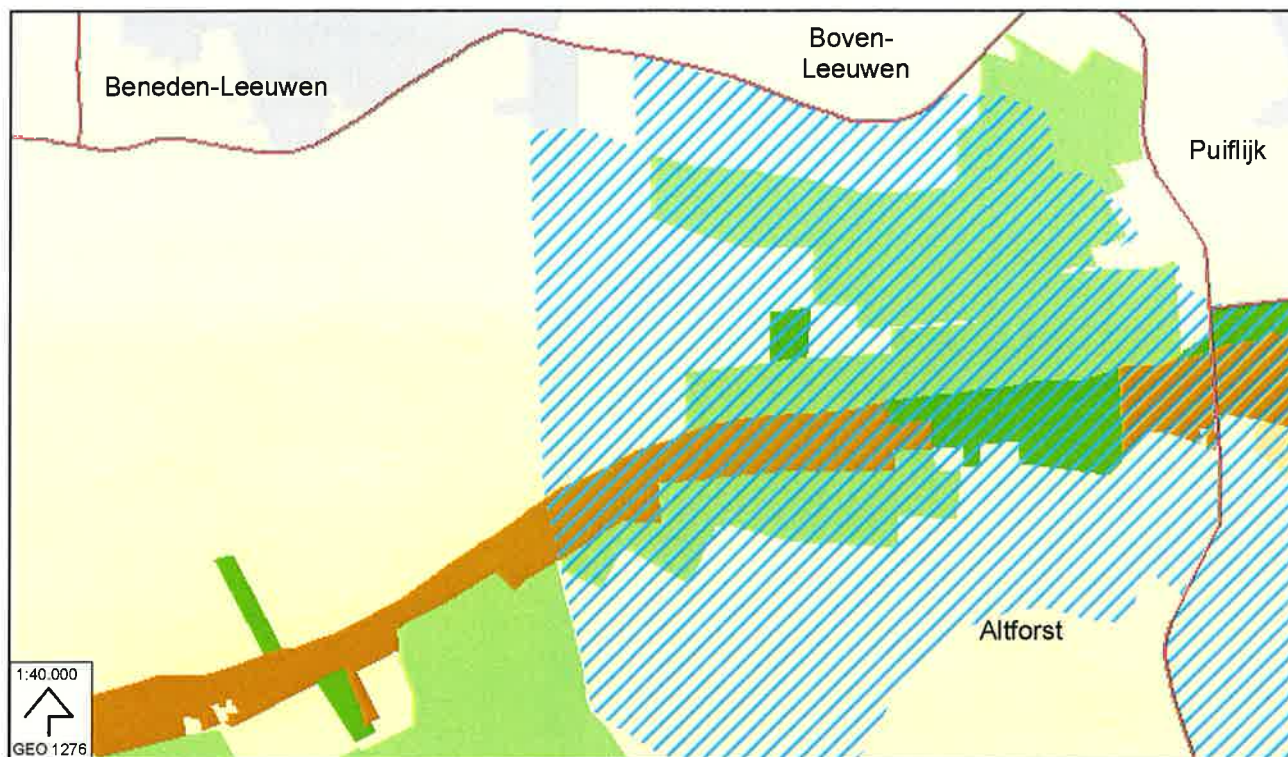
Kaart 3

Deze bestaat uit :

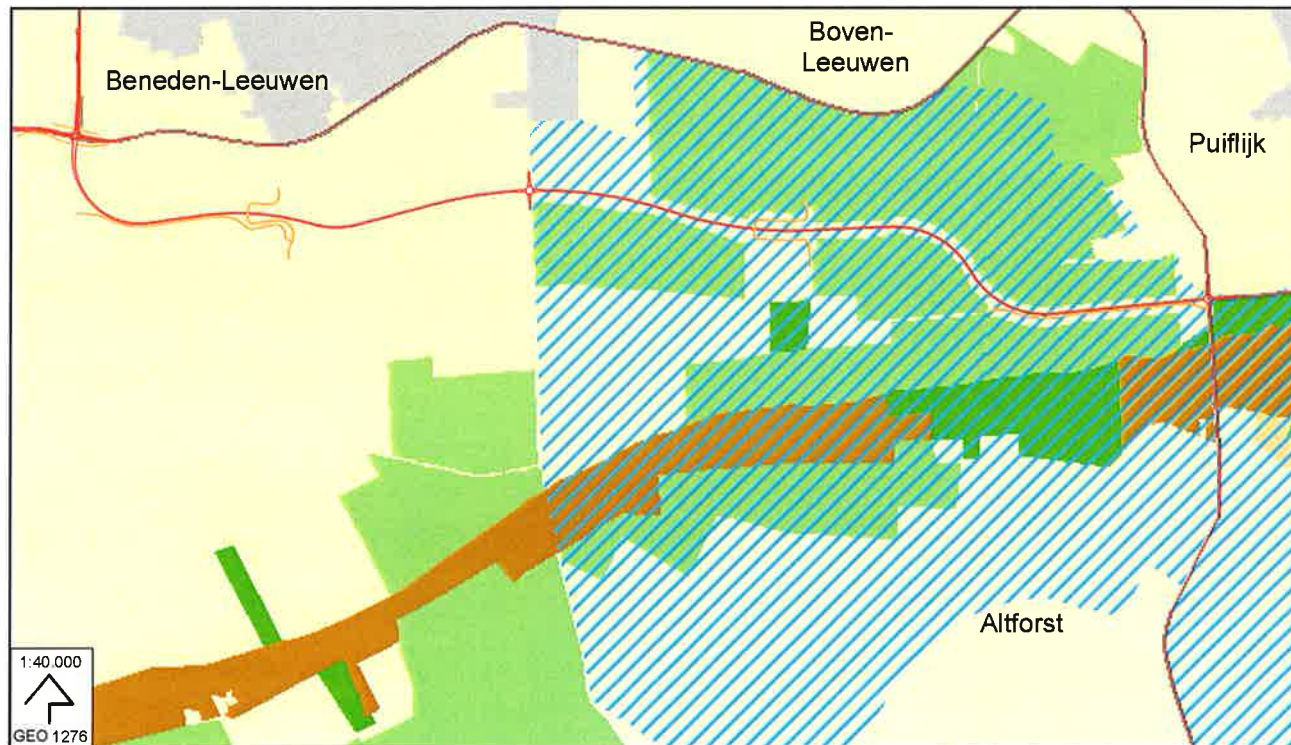
- een - vergrote - uitsnede van themakaart 17 (Ecologische hoofdstructuur) zoals die - met planstatus - is opgenomen in de tekst van het streekplan Gelderland 2005 (blz. 93);
- een uitsnede van dezelfde themakaart met daarop globaal aangegeven het nieuwe gebied EHS-verweving.

Afbeelding 2

Op deze afbeelding zijn de overige in deze tekst genoemde aanduidingen weergegeven.



PARTIELE HERZIENING INZAKE NIEUW TRACE VAN DE N322

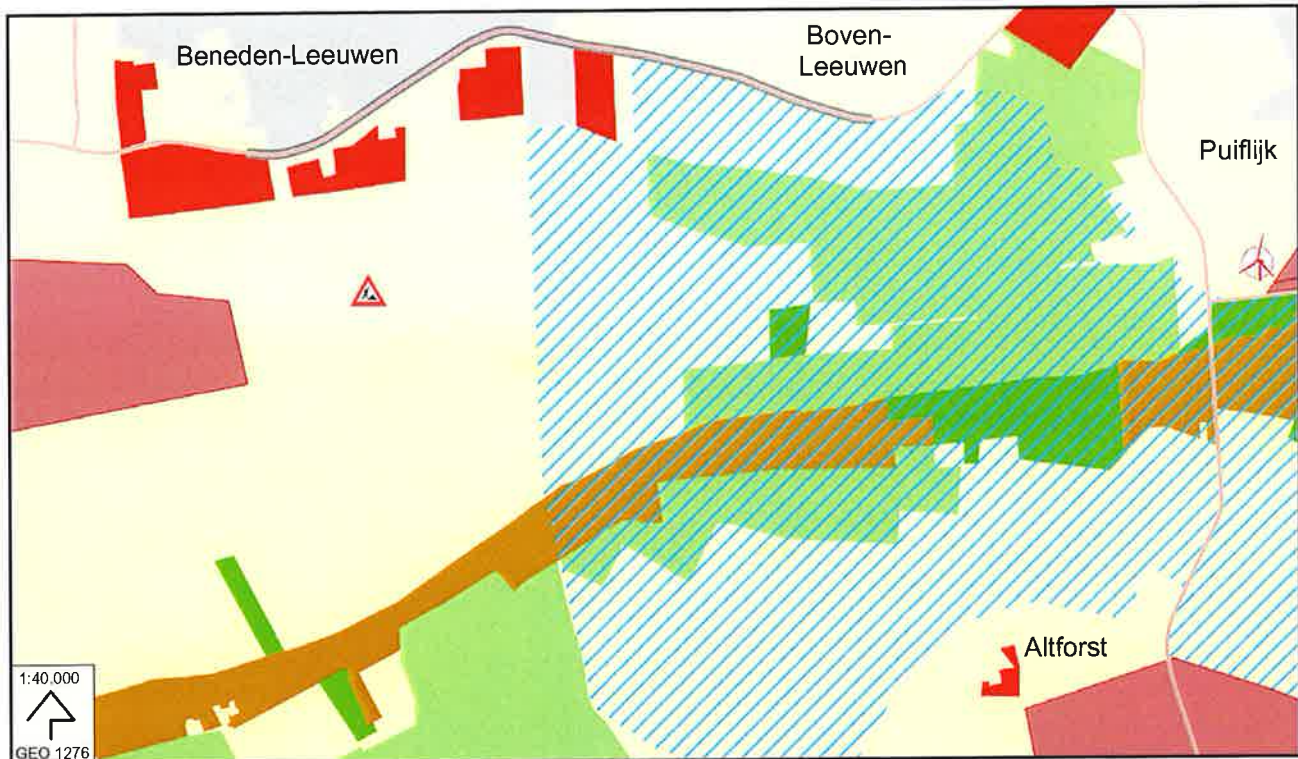


Verklaring

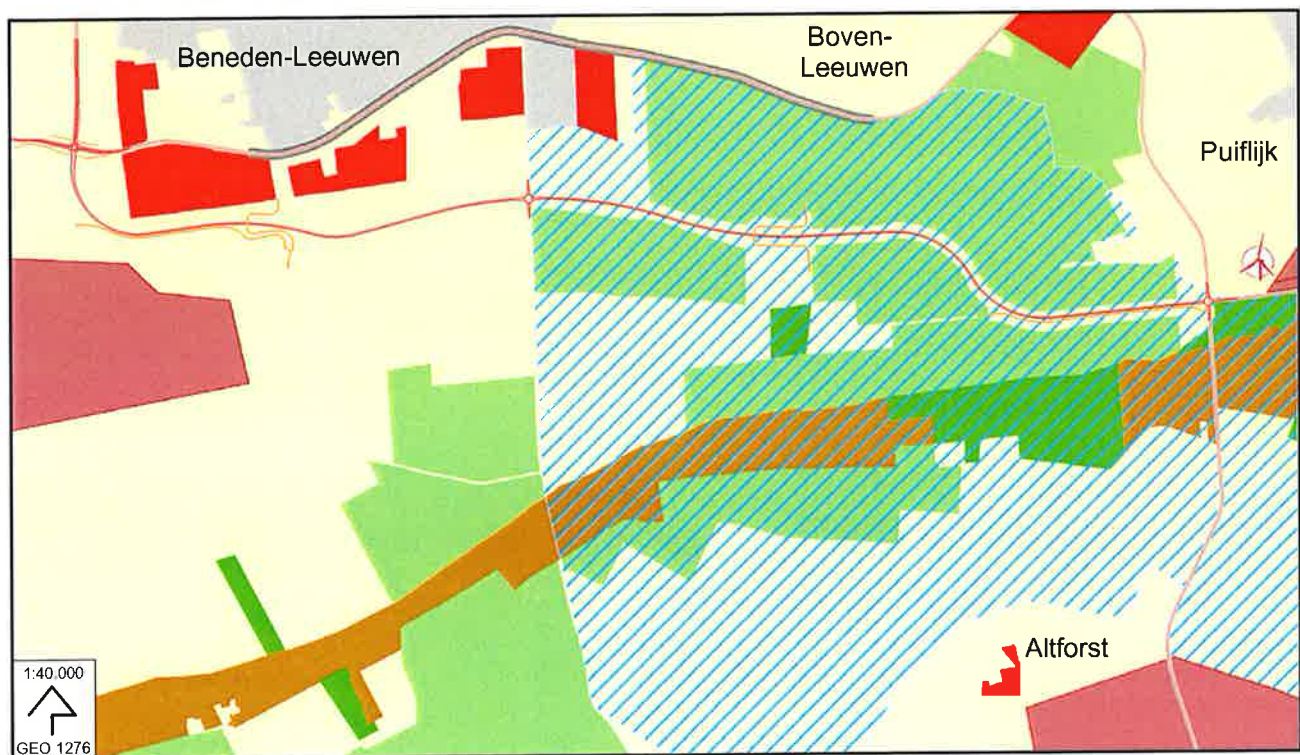
- EHS natuur
- EHS verweving
- EHS verbindingszone
- /// Zoekgebied regionale waterberging
- Nieuw tracé N322
(concrete beleidsbeslissing: zie kaart 2)

Opmerking:

Omwille van de duidelijkheid is het Zoekgebied regionale waterberging ten opzichte van het origineel van de beleidskaart gearceerd.



PARTIELE HERZIENING INZAKE NIEUW TRACE VAN DE N322



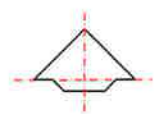
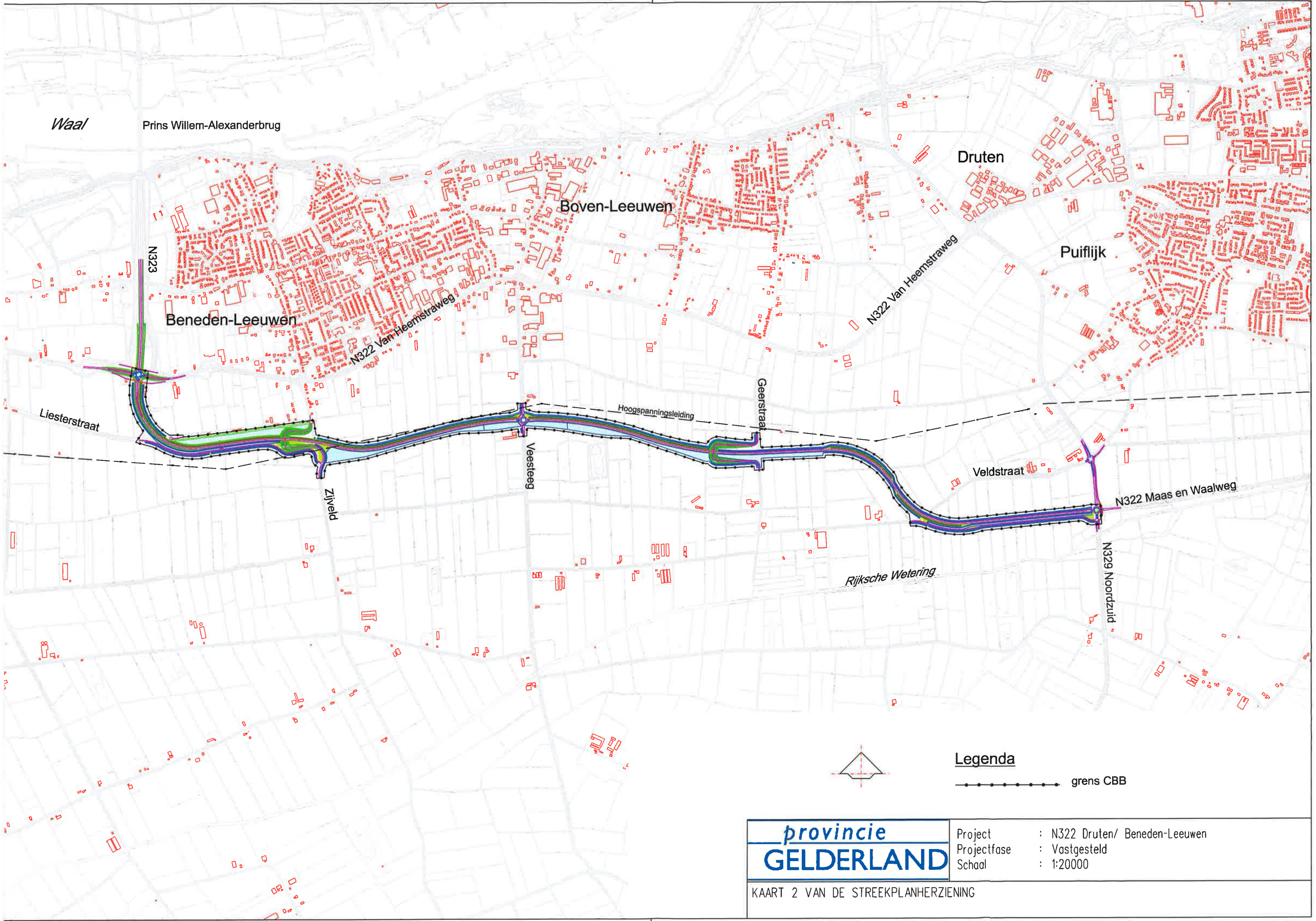
Verklaring

- EHS natuur
- EHS verweving
- EHS verbindingzone
- /// Zoekgebied regionale waterberging
- Nieuw tracé N322
(concrete beleidsbeslissing: zie kaart 2)
- Windturbinepark

- Zoekzone windenergie
- Zoekzone stedelijke functie
- Functieverandering regionale weg
- Aanpassing regionale ontsluitingsweg

Opmerking:

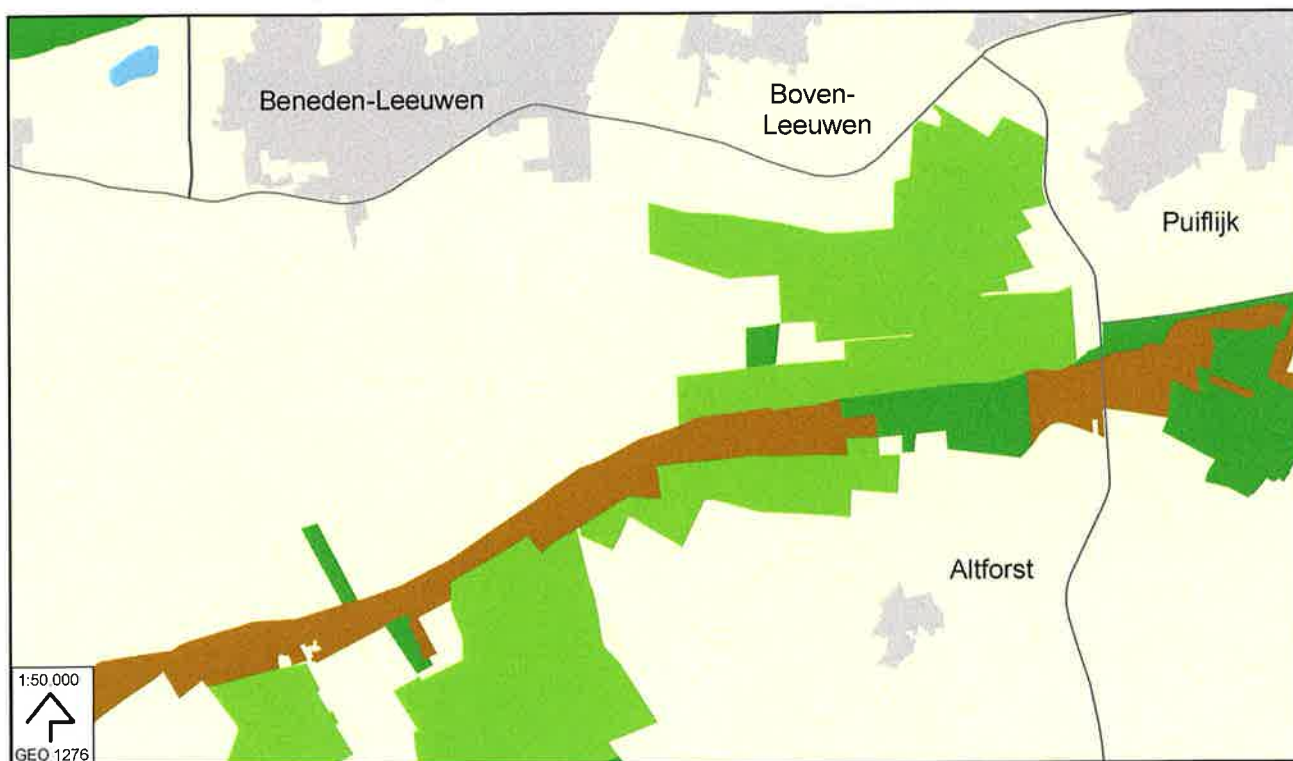
Omwille van de duidelijkheid is het Zoekgebied regionale waterberging ten opzichte van het origineel van de beleidskaart gearceerd.



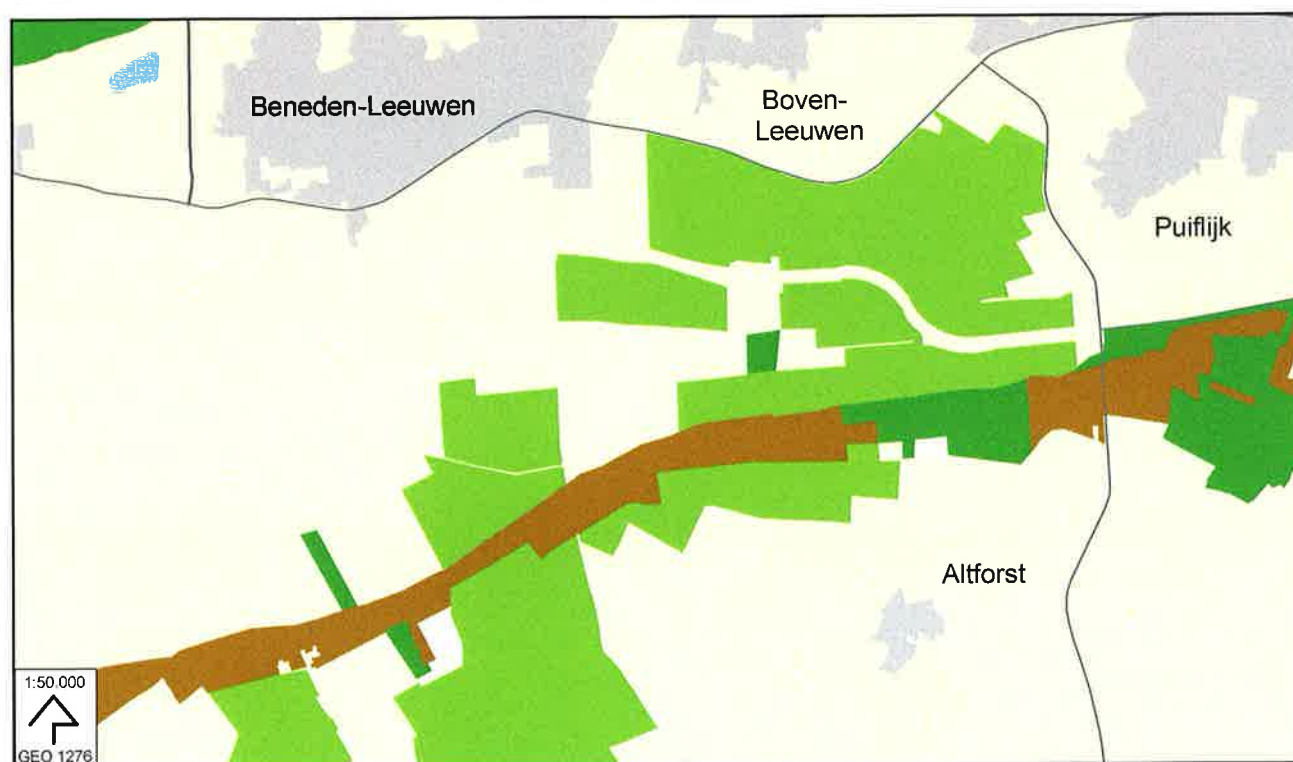
Legenda

..... grens CBB

provincie GELDERLAND	Project	: N322 Druten/ Beneden-Leeuwen
	Projectfase	: Vastgesteld
	Schaal	: 1:20000
KAART 2 VAN DE STREEKPLANHERZIENING		

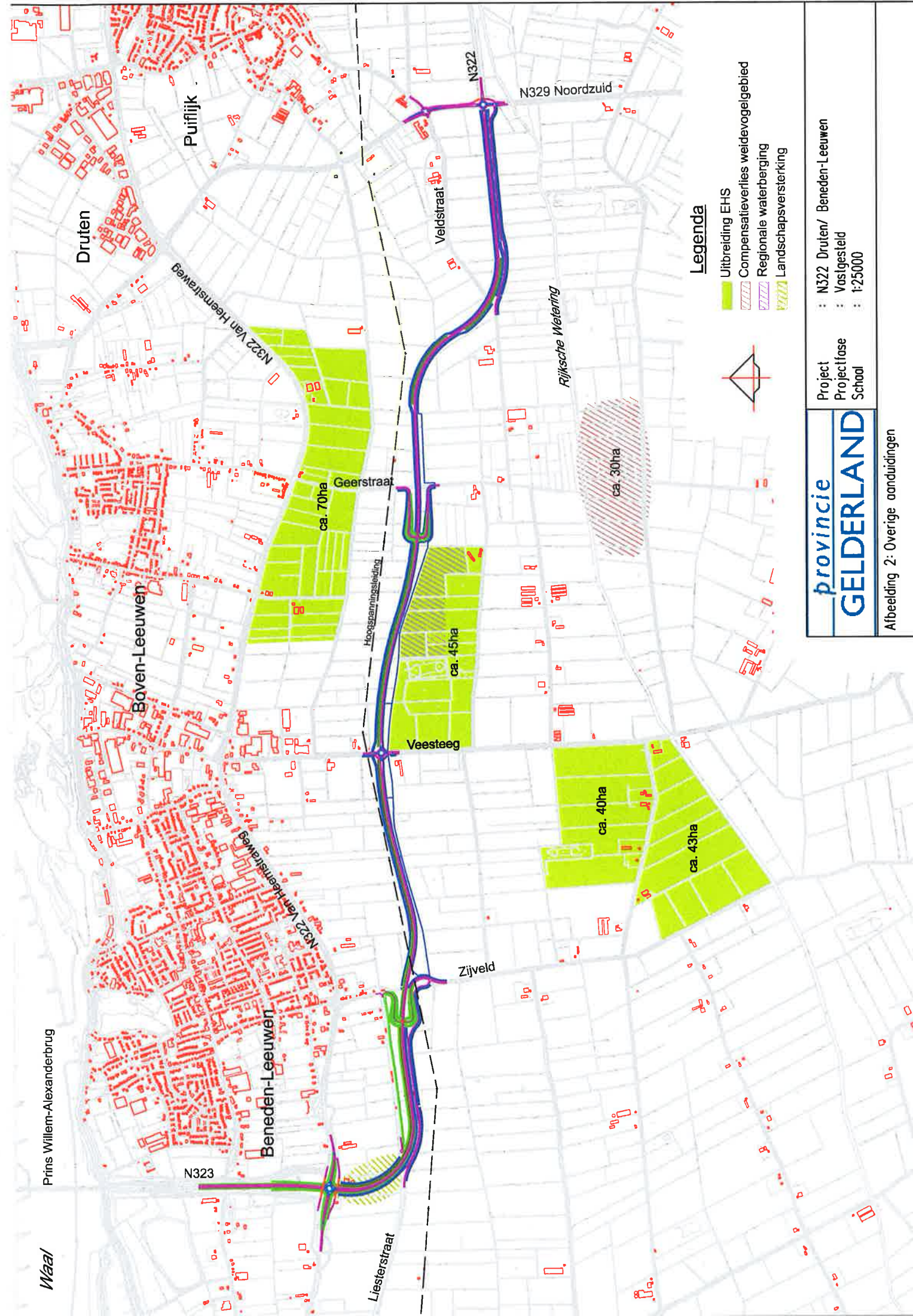


PARTIELE HERZIENING
INZAKE NIEUW TRACE VAN DE N322



Verklaring

- Bebouwing
- EHS natuur
- EHS verweving
- EHS verbindingzone



Legenda

- Uitbreiding EHS
- Compensatievries weidevogelgebied
- Regionale waterberging
- Landschapsversterking

Project : N322 Druiven/ Beneden-Leeuwen
Projectfase : Vastgesteld
School : 1:25000

provincie
GELDERLAND

Afbeelding 2: Overige aanduidingen