

Voltooing Randweg Geldermalsen

Startnotitie m.e.r.

projectnr. 152044
Definitief
4 oktober 2005

Opdrachtgever

Gemeente Geldermalsen
Postbus 112
4190 CC GELDERMALSEN

datum vrijgave
4 oktober 2005

beschrijving versie
definitieve startnotitie

goedkeuring
dr. ir. L. Runia

vrijgave
drs. B. van Dongen

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en voorgeschiedenis	3
1.2	M.e.r.-procedure	5
1.2.1	<i>M.e.r.-plicht</i>	5
1.2.2	<i>Initiatiefnemer en bevoegd gezag</i>	6
1.2.3	<i>M.e.r.-procedure</i>	6
1.2.4	<i>Startnotitie</i>	6
1.2.5	<i>Inspraak</i>	7
1.3	Leeswijzer	7
2	Doelen	8
2.1	Doel van de voltooiing Randweg Geldermalsen	8
2.2	M.e.r.-procedure	8
3	Beleid en besluiten	9
3.1	Beleidskader	9
3.2	Ruimtelijk beleid	9
3.3	Bestemmingplan	11
3.4	Vergunningen	12
4	Referentiesituatie	13
4.1	Inleiding	13
4.2	Landschap	13
4.3	Bodem	14
4.4	Water	15
4.5	Natuur	16
4.6	Archeologie	17
4.7	Cultuurhistorie	18
4.8	Verkeer	19
4.9	Externe veiligheid	21
4.10	Geluid	21
4.11	Luchtverontreiniging	21
4.12	Overige hinderaspecten	21
4.13	Recreatie	21
4.14	Sociale aspecten	21
4.15	Kabels en leidingen	22
5	Voorgenomen activiteit	23
5.1	Voltooiing Randweg	23
5.2	Onderzochte mogelijkheden voor het tracé	23
5.3	Huidig zoekgebied voor het tracé	24
5.4	Kruising van de Linge	25
5.5	Varianten	26
5.6	Randvoorwaarden	26
5.7	Meest-milieuvriendelijke alternatief (MMA)	26

6	Effecten	27
6.1	Inleiding	27
6.2	Landschap	28
6.3	Bodem	28
6.4	Water	28
6.5	Natuur	28
6.6	Archeologie	28
6.7	Cultuurhistorie	29
6.8	Verkeer	29
6.9	Externe veiligheid	29
6.10	Geluid	29
6.11	Luchtverontreiniging	29
6.12	Overige hinderaspecten	29
6.13	Recreatie	30
6.14	Sociale aspecten	30
6.15	Kabels en leidingen	30

Referenties

Afkortingen en begrippen

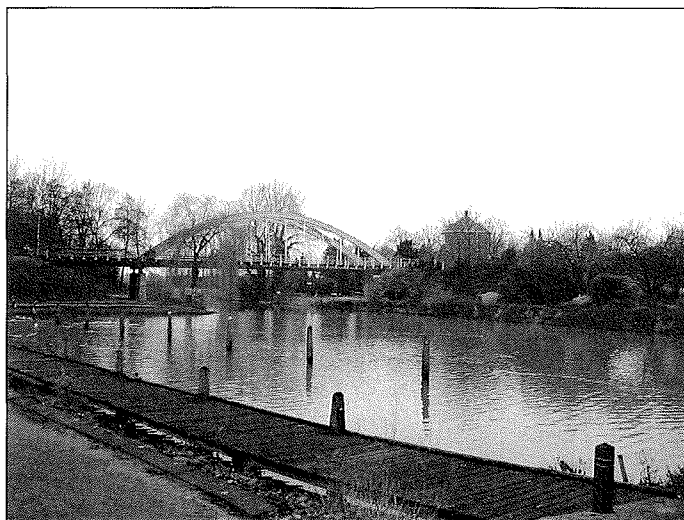
Bijlage 1 M.e.r.-procedure

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis

Fasegewijs is in de afgelopen jaren invulling gegeven aan de realisatie van een Randweg ten oosten van Geldermalsen. Hoofddoel van de Randweg is het verbeteren van de huidige en toekomstige verkeerssituatie van Geldermalsen en Buurmalsen om zo de leefbaarheid te vergroten. De Randweg moet er mede toe bijdragen dat een groot deel van het (regionale) verkeer dat nu nog gebruik maakt van de Rijksstraatweg omgeleid kan worden. De wens om met name het centrum van Geldermalsen autoluwer te maken komt al voor in het Verkeersveiligheidsplan uit 1996 en het verkeersstructuurplan uit 1997. In de in 1999 door de gemeenteraad vastgestelde Structuurvisie Geldermalsen 2000-2015 wordt het belang van de Randweg nogmaals onderstreept.

Het tot nu toe gerealiseerde deel van de Randweg ontlast de kern van Geldermalsen van regionaal verkeer en dient als (wijk)ontsluitingsweg van de woonwijken in het oostelijk deel van Geldermalsen. Ten zuiden van Geldermalsen biedt de Randweg een goede verbinding met de in 2003 opengestelde nieuwe aansluiting op de A15. Het zuidelijke deel van de Randweg dient tevens als ontsluiting voor de nieuwe stedelijke ontwikkelingen in de zone tussen de A15 en de kern van Geldermalsen.



Brug over de Linge in de N833

De laatste schakel van de Randweg ontbreekt nog. Het gaat om het gedeelte tussen de Rijnstraat in Geldermalsen en de Rijksstraatweg, de N833, ten noorden van Buurmalsen. Onderdeel van de laatste schakel is de passage van de Linge. Al het regionale verkeer moet momenteel gebruik maken van de brug over de Linge in de N833 direct ten noorden van de kern van Geldermalsen. Ook de kern van Buurmalsen moet al dit verkeer verwerken.

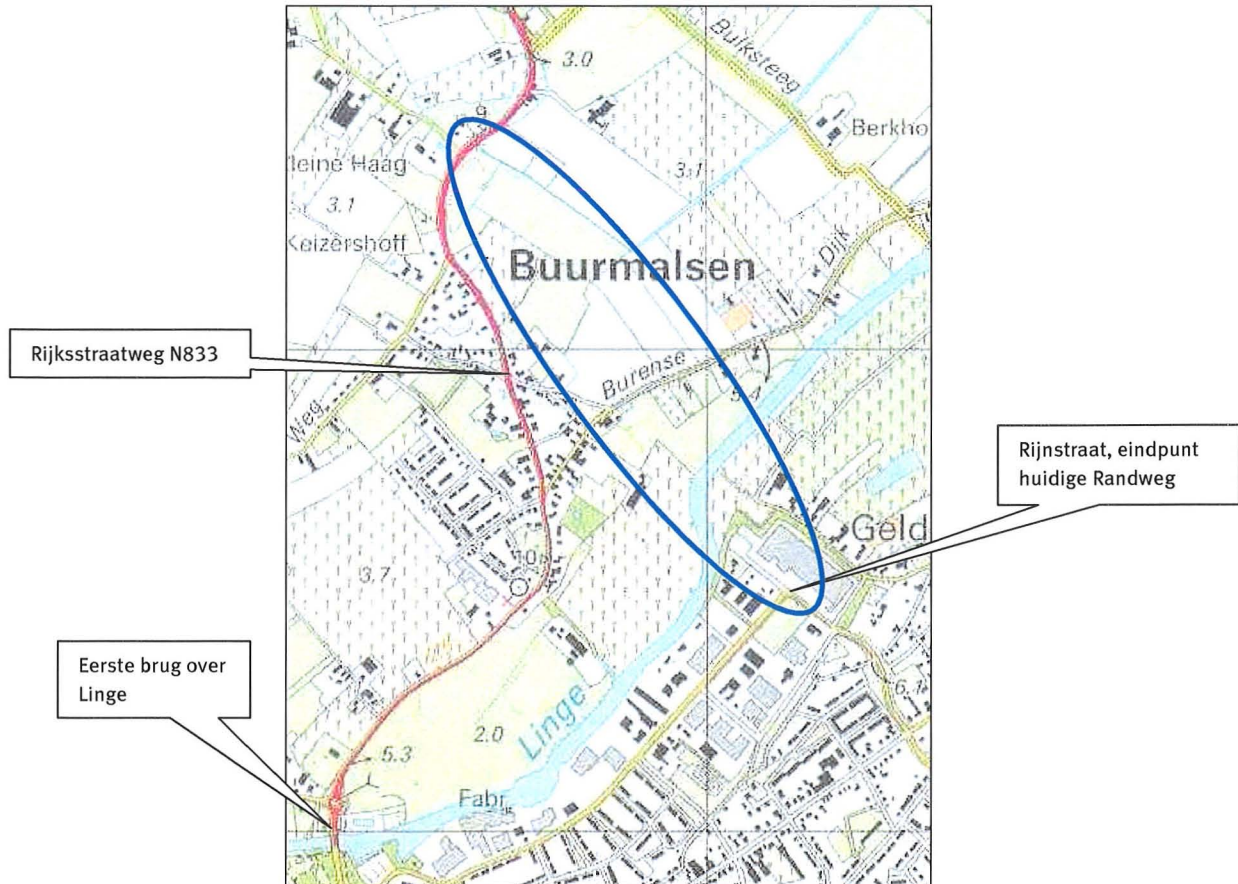


Einde van de huidige Randweg ter hoogte van de Rijnstraat

In 2001 zijn in een haalbaarheidsonderzoek [DHV, 2001] enkele aspecten van het ontbrekende stukje Randweg nader in beeld gebracht. Na een inspraakprocedure heeft de gemeenteraad op 26 februari 2002 besloten in principe groen licht te geven voor verdere realisatie van de Randweg.

Omdat het haalbaarheidsonderzoek een overwegend globaal karakter had is bij de raadsbehandeling de wens uitgesproken een betere en actuelere verkeerskundige onderbouwing van nut en noodzaak van de Randweg te hebben. Het hierop volgende verkeersonderzoek [ACE, 2004a] heeft inzichtelijk gemaakt dat de voltooiing van de Randweg tot een duidelijke verbetering van de verkeerssituatie en hiermee van de leefbaarheid in het centrum van Geldermalsen en Buurmalsen leidt. De voltooiing van de Randweg zal de verwachte toename van de intensiteit van autoverkeer als gevolg van autonome mobiliteitsgroei in Nederland en de ruimtelijke ontwikkelingen in Geldermalsen beperken. Daarnaast zal het woongenot in de kern van Buurmalsen duidelijk verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

Op 9 september 2004 heeft de Raad van de gemeente Geldermalsen besloten in te stemmen met het voorstel van het college om verder te gaan met de realisatie van de laatste fase van de Randweg. De verkeerskundige nut en noodzaak van de voltooiing van de Randweg, inclusief de aanleg van een 2^e Lingebrug, is volgens de Raad genoegzaam aangetoond. In Figuur 1-1 is de locatie van de ontbrekende schakel van de Randweg aangegeven.



Figuur 1-1 Locatie ontbrekende schakel Randweg Geldermalsen

1.2 M.e.r.-procedure

1.2.1 M.e.r.-plicht

In het kader van de plan- en besluitvorming rond de voltooiing van de Randweg Geldermalsen heeft het college van de gemeente Geldermalsen, mede om het aspect milieu voldoende aandacht te geven, besloten de m.e.r. procedure te doorlopen conform het Besluit m.e.r. 1994, gewijzigd 2004 [VROM, 2004a].

De voltooiing van de Randweg is m.e.r.-plichtig wanneer de weg alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslicht geregelde kruispunten waarop het verboden is te stoppen of te parkeren. Rotondes en verkeerspleinen hebben dezelfde werking als door verkeerslichten geregelde kruispunten omdat het gaat om de toeritdosering en doorstroombaarheid van het verkeer.

Voor de voltooiing van de Randweg bestaat de kans dat niet alle aansluitingen op de Randweg als een knooppunt of een door verkeerslicht geregelde kruispunt worden uitgevoerd. Deze kans is met name aanwezig voor de aansluiting op de Burensedijk.

1.2.2 *Initiatiefnemer en bevoegd gezag*

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen in samenhang met de openbare procedure conform de Wet Ruimtelijke Ordening. In de procedure treedt als initiatiefnemer op:

Het college van de gemeente Geldermalsen

Het bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure is:

De gemeenteraad van de gemeente Geldermalsen

1.2.3 *M.e.r.-procedure*

De m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen:

- Het opstellen en publiceren van de startnotitie;
Ter aankondiging van de voorgenomen activiteit en de werkwijze waarop de effecten van de voorgenomen activiteit worden onderzocht;
- Het ter inzage leggen van de startnotitie;
Om derden de mogelijkheid te geven vragen te stellen over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek en zo richting te geven aan het onderzoek;
- Het advies vragen aan de commissie m.e.r. en andere adviseurs over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek (de richtlijnen);
- Het opstellen van het milieueffectrapport (MER);
Het onderzoek naar de effecten van de voorgenomen activiteit (aan de hand van alternatieven, waaronder het meest-milieuvriendelijk alternatief) op het milieu en het onderzoek naar mogelijke maatregelen om de negatieve effecten te beperken;
- Het ter inzage leggen van het MER
Om derden de mogelijkheid te geven het MER inhoudelijk te toetsen;
- Het laten toetsen van MER door de commissie m.e.r.;
De kwaliteitsborging door onafhankelijke specialisten.

In bijlage 1 is een uitgebreide beschrijving van de m.e.r.-procedure opgenomen.

1.2.4 *Startnotitie*

Deze startnotitie is de formele start van de m.e.r.-procedure voor de voltooiing van de Randweg Geldermalsen. De startnotitie beschrijft, bij wet voorgeschreven:

- het probleem dat aan de voorgenomen activiteit ten grondslag ligt;
- het beoogde doel van de voorgenomen activiteit;
- de voorgenomen activiteit;
- de mogelijke alternatieven;
- de huidige milieusituatie op hoofdlijnen;
- de verwachte milieueffecten op hoofdlijnen;
- het vigerende beleidskader;
- de procedure.

In het voortraject zijn haalbaarheidsstudies uitgevoerd naar mogelijke oplossingen. Daarom is de zoekruimte voor alternatieven in de startnotitie ingeperkt. Hoofdstuk 5 gaat hier nader op in.

1.2.5 **Inspraak**

Deze startnotitie wordt 6 weken ter inzage gelegd. In deze periode is het mogelijk een reactie op de startnotitie te geven. De inspraak is met name bedoeld voor een inhoudelijke toets van de werkwijze en de effectbeschrijvingen zoals die in de startnotitie zijn weergegeven. Tijdens de inspraakperiode wordt een inspraak- / informatieavond gehouden, waarop de mogelijkheid bestaat mondeling vragen te stellen over of in te spreken op de startnotitie. Schriftelijke opmerkingen op deze startnotitie kunnen gericht worden aan:

Gemeente Geldermalsen
Postbus 112
4190 CC Geldermalsen
o.v.v. inspraakreactie startnotitie voltooiing Randweg
Geldermalsen

De inspraakreacties worden verzameld en aangeboden aan de gemeenteraad van Geldermalsen en aan de commissie m.e.r. ten behoeve van het opstellen en vaststellen van de richtlijnen voor het milieueffectrapport.

1.3 **Leeswijzer**

De startnotitie is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 beschrijft het probleem waarvoor de voorgenomen activiteit een oplossing moet bieden en de doelstelling van het project;
- Het besluitvormingskader, bestaande uit besluiten die reeds genomen zijn en het voornemen inkaderen en de besluiten die in het kader van het project nog genomen moeten worden, is beschreven in hoofdstuk 3;
- Hoofdstuk 4 beschrijft per thema op hoofdlijnen de referentiesituatie van het plangebied;
- De voorgenomen activiteit en eventuele alternatieven komen op hoofdlijnen in hoofdstuk 5 aan de orde;
- De aanpak van de effectbeschrijving is onderwerp van hoofdstuk 6. Per thema is een globale beschrijving van de te onderzoeken effecten beschreven.

Terminologie

Met de **voorgenomen activiteit** wordt in de startnotitie bedoeld de realisatie van de voltooiing van de Randweg Geldermalsen.

Met **alternatieven** worden mogelijke tracés en inrichtingen van de voltooiing van de Randweg bedoeld.

Met **plangebied** wordt het gebied bedoeld waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft; dit gebied wordt opgenomen in het bestemmingsplan.

Met **studiegebied** wordt het gebied bedoeld waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per aspect variëren.

2 Doelen

2.1 Doel van de voltooiing Randweg Geldermalsen

Door autonome mobiliteitsgroei en door uitvoering van de voorgenomen plannen op het vlak van woningbouw en de aanleg van bedrijfsterreinen zal het wegennet in Geldermalsen in het jaar 2020 veel intensiever benut worden dan nu het geval is [ACE, 2004a]. In de kern Geldermalsen groeit het aantal motorvoertuigen per etmaal op bijvoorbeeld de Rijksstraatweg in het centrum tot 2020 met ca. 9%. Door deze groei zal het realiseren van een aantrekkelijk woon-winkelgebied in de kern van Geldermalsen steeds verder buiten bereik te liggen. Voor de Rijksstraatweg in Buurmalsen is de verwachte groei in 2020 ca. 33% ten opzichte van de huidige situatie [ACE, 2004a].

De doelstelling van de gemeente is het verbeteren van de huidige en toekomstige verkeerssituatie van Geldermalsen en van Buurmalsen door middel van de voltooiing van de Randweg. Verkeersonderzoek [ACE, 2004a] heeft inzichtelijk gemaakt dat voltooiing van de Randweg tot een duidelijke verbetering van de verkeerssituatie en hiermee van de leefbaarheid in het centrum van Geldermalsen en Buurmalsen leidt. De voltooiing van de Randweg is een voorwaarde om toe te werken naar de centrumdoelstelling voor Geldermalsen, het realiseren van een autoluw centrumgebied [Gemeente Geldermalsen en Nieuwe Gracht, 2004]. De Randweg maakt het mogelijk aanvullende maatregelen in het centrum te nemen.

2.2 M.e.r.-procedure

Het doel van de m.e.r.-procedure voor de voltooiing van de Randweg is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen.

Doel van de startnotitie is alle informatie benodigd om het milieubelang volwaardig in de plan- en besluitvormingsprocedure te betrekken, te verzamelen en inzichtelijk en toetsbaar te maken. Daarnaast wordt in de startnotitie geconstateerd waar nog nader onderzoek nodig is om lacunes in kennis in te vullen.

Het doel van de inspraak is het verzamelen van reacties ten behoeve van de richtlijnen voor de inhoud van het MER. In de richtlijnen zal worden aangegeven wat in het MER moet worden onderzocht (welke alternatieven en welke effecten) en op welke manier dat moet gebeuren.

3 Beleid en besluiten

3.1 Beleidskader

Onderstaand is een overzicht gegeven van de wet- en regelgeving die voor de voltooiing van de Randweg van belang is. In paragraaf 3.2 is het ruimtelijk beleid samenvattend beschreven. In het MER worden ook de hoofdpunten uit het beleid voor de andere beleidssectoren beschreven.

Nationaal niveau

- Wetten: o.a. Wet op de Ruimtelijke Ordening, Wet milieubeheer, Wegenverkeerswet, Wegenwet, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet bodembescherming, Wet geluidhinder, Wet op de waterhuishouding, Wet op de monumentenzorg, Natuurbeschermingswet, Flora- en faunawet;
- Besluiten: o.a. Besluit Externe Veiligheid (2003), Besluit Luchtkwaliteit (2002);
- Nota's: o.a. Nota Ruimte (kabinetsstandpunt, 2004), Nota Mobiliteit (2004), Nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw (2000), Nationaal Milieubeleidsplan 4 (2001), Nota Waterbeleid 21^e eeuw (2001), 4^e Nota Waterhuishouding (1998).

Provinciaal niveau

- Streekplan Gelderland (2005)
- Provinciaal Verkeer en Vervoerplan Gelderland, PVVP-2 (2004)
- Waterhuishoudingsplan Gelderland 3, WHP 3 (2004)
- Gelders Milieuplan 3 (2004)

Regionaal

- Structuurvisie Rivierenland 2004-2015 (2004)
- Integraal Waterbeheersplan Gelders Rivierengebied 2002-2006 (2001)
- Regiovisie "Rivierenland op eigen kracht" (2004)

Lokaal

- Landschapsbeleidsplan Geldermalsen (1994)
- Verkeersstructuurplan Geldermalsen (1997)
- Structuurvisie Geldermalsen 2000-2015 (1999)
- Verkeersveiligheidsplan Geldermalsen (2003)
- Wikken en wegen, Actualisering Structuurvisie Geldermalsen 2000-2015 (2004)

3.2 Ruimtelijk beleid

Nota Ruimte (2004)

Het plangebied maakt deel uit van het nader te begrenzen Nationaal Landschap Rivierengebied zoals aangewezen in de Nota Ruimte [VROM, 2004c]. De provincie Gelderland is verantwoordelijk voor de uitwerking van het beleid voor nationale landschappen. Provincies nemen, op basis van de globale begrenzing van de Nationale Landschappen een gedetailleerde begrenzing op in het streekplan en werken per Nationaal Landschap de in de Nota Ruimte beschreven kernkwaliteiten uit.

De provincie Gelderland streeft ernaar in 2006/2007 het beleid en de begrenzing van de Nationale Landschappen vast te stellen in de vorm van een streekplanuitwerking. Tot die tijd hanteert de provincie voor de Nationale Landschappen het beleid voor alle waardevolle landschappen van provinciaal belang. Het plangebied is niet aangewezen als waardevol landschap [Provincie Gelderland, 2005].

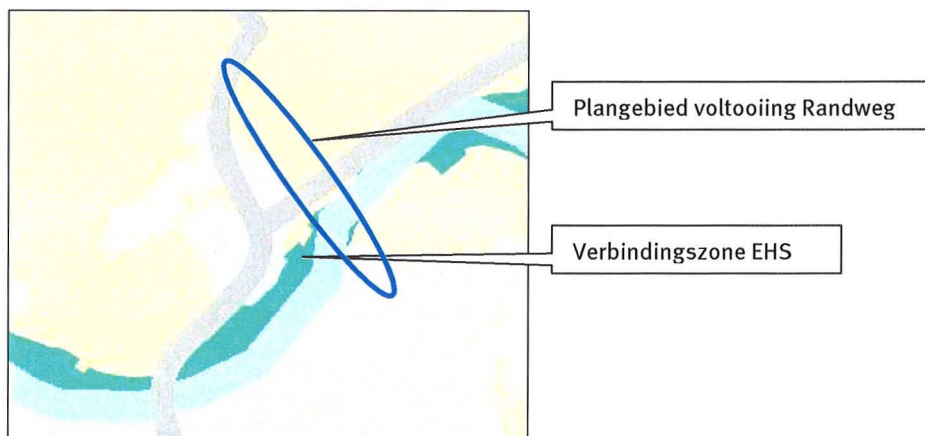
De Linge bij Geldermalsen maakt deel uit van het Basistoervaartnet zoals gedefinieerd in de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland [SRN, 2000]. In de Nota Ruimte heeft het Basistoervaartnet een PKB-status.

Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (2000)

In de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland [SRN, 2000] is de Linge aangewezen als ontsluitingswater voor de motorbootroute (categorie BM). De minimale doorvaartmaten van boten in meters zijn 2,75 meter voor de hoogte en 1,50 meter voor de diepgang.

Streekplan Gelderland (2005)

In Streekplan Gelderland, dat 29 juni 2005 door Provinciale Staten is vastgesteld, behoort het plangebied tot de regio Rivierenland. Het plangebied is deels gelegen in multifunctioneel gebied in de vorm van bebouwd gebied en multifunctioneel platteland. De Linge en de uiterwaarden ten noorden van de Linge zijn onderdeel van het Groen Blauw Raamwerk en aangewezen als verbindingszone in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) (zie Figuur 3-1).



Figuur 3-1 Uitsnede uit themakaart ecologische hoofdstructuur Streekplan Gelderland [Provincie Gelderland, 2005]

Binnen of nabij de EHS geldt de "nee, tenzij"-benadering. Dit houdt in dat bestemmingwijziging 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.

Provinciaal Verkeers- en vervoersplan, PVVP -2 (2004)

Wonen en werken concentreert zich in de regio Rivierenland in de vijf grote kernen waartoe Geldermalsen behoort. Door de centrale ligging van de kernen aan grote transportassen zijn hier nogal wat distributiecentra en hoofdkantoren gevestigd. Ook de verstedelijkingsdruk op het gebied vanuit de Randstad is groot. Omwille van de vele kleine kernen is leefbaarheid voor de regio een belangrijk thema net als het behouden en versterken van de waardevolle landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische

waarden. Waterbeheer speelt bij de uitwerking van maatregelen een grote rol in dit gebied.

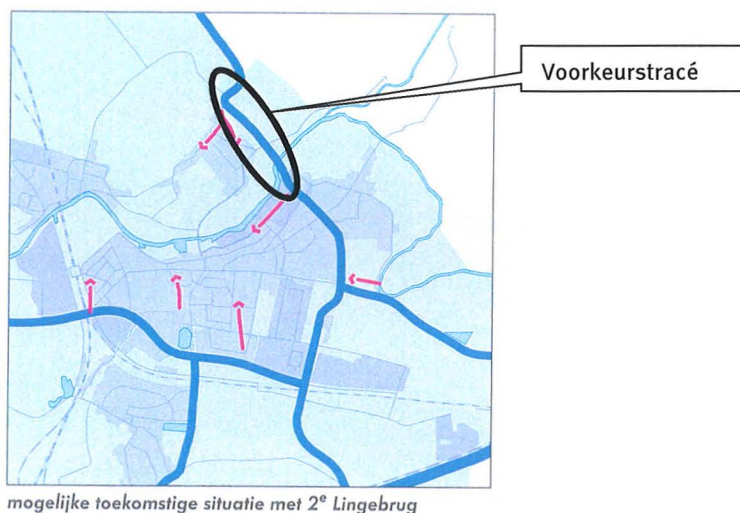
Structuurvisie Rivierenland 2004-2015 (2004)

De Structuurvisie Rivierenland is als bouwsteen gebruikt voor het nieuwe Streekplan Gelderland. Daarom wordt verwezen naar de beschrijving van het streekplan.

Structuurvisie Geldermalsen 2000-2015 (1999) en actualisering (2004)

De gemeente Geldermalsen is een groene gemeente met grote landschappelijke kwaliteiten en wil dat blijven. In de Structuurvisie Geldermalsen is aangegeven dat voltooiing van de Randweg inclusief een nieuwe Lingebrug naar de Rijksstraatweg ten noord oosten van Buurmalsen de beste noord-zuiddrager voor de verkeersafwikkeling door Geldermalsen is

De actualisering van de Structuurvisie Geldermalsen gaat nader in op het tracé en de brug. Er is sprake van een tracé op circa 120 meter van de kern van Buurmalsen (Figuur 3-2). Met betrekking tot de brug gaat de voorkeur uit naar een plaatbrug omdat deze de ruimtelijke eenheid van rivier en uiterwaard het best intact laat. Door toepassing van aanbruggen kan de lengte van het grondlichaam in de uiterwaarden van de Linge beperkt worden.



Figuur 3-2 Voorkeurstracé voor de Randweg [Gemeente Geldermalsen en Nieuwe Gracht, 2004]

In algemene zin kan geconstateerd worden dat de ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer zeer goed passen in het beleid dat is uitgezet in de structuurvisie 2000-2015.

3.3 Bestemmingplan

Het grootste deel van het plangebied valt binnen het bestemmingsplan Buitengebied [Gemeente Geldermalsen, 1984]. Het plangebied heeft de bestemmingen:

- "Agrarisch gebied (met beperkte bebouwing)" ten noorden van de Burensedijk;
- "Agrarisch gebied met grote landschappelijke waarde" ten zuiden van de Burensedijk;
- "Rivier" ter plaatse van de Linge;
- "Waterkering (tertiair) en verkeersdoeleinden" ter plaatse van de Burensedijk;

Het plangebied vanaf de Rijnstraat valt binnen het bestemmingsplan Lingewaarden [Gemeente Geldermalsen, 1976/1986] en heeft de bestemming "Verkeersdoeleinden", "Parkeerterrein" en "Bermen, openbaar groen of plantsoen".

Realisatie van de Randweg past grotendeels niet binnen de vigerende bestemmingen. De bestemmingsplannen moeten worden aangepast/gewijzigd zodat het plangebied de functie verkeersdoeleinden krijgt.

3.4 Vergunningen

Voor de uiteindelijke realisatie van de voltooiing van de Randweg moet tegelijk of direct na het bestemmingsplan een aantal vergunningen en ontheffingen worden aangevraagd. De belangrijkste vergunningen en ontheffingen die mogelijk van toepassing zijn, zijn:

- ontheffing van de bepalingen in de Flora- en faunawet (bevoegd gezag: LNV);
- aanlegvergunning (bevoegd gezag: gemeente);
- milieuvergunning(en) volgens de Wet milieubeheer (bevoegd gezag: gemeente);
- verkeersbesluit (bevoegd gezag: gemeente);
- ontheffingen voor alle werken en activiteiten binnen de keurzone (bevoegd gezag: waterschap).

4 Referentiesituatie

4.1 Inleiding

Om de effecten van de voltooiing van de Randweg Geldermalsen op de omgeving te kunnen bepalen en beoordelen, wordt het plan- en studiegebied vergeleken met de situatie voorafgaand aan de aanleg. Het referentiejaar is 2020. Dit is 10 jaar na de openstelling van de voltooiing van de Randweg.

De basis voor de referentiesituatie is de huidige situatie. Daarnaast worden de autonome ontwikkelingen (zonder voltooiing van de Randweg) tot 2020 beschreven. Basis voor de beschrijving van de autonome ontwikkelingen is vastgesteld beleid en bekende ontwikkelingen waarvoor het besluit genomen is. Het is van belang inzicht te krijgen in de autonome ruimtelijke ontwikkelingen elders in de omgeving omdat die mogelijk effect kunnen hebben op bijvoorbeeld de verkeersintensiteit op de Randweg. Hieronder is een globale beschrijving opgenomen van de referentiesituatie van het plan- en studiegebied. In het MER zal dit waar nodig worden aangevuld.

4.2 Landschap

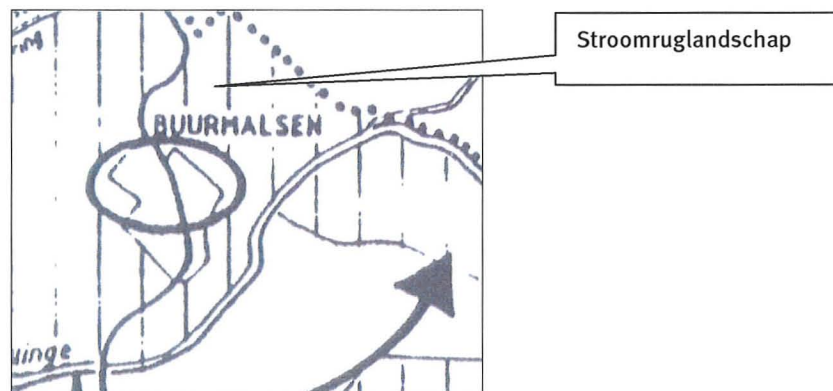
Het Lingegebied heeft een besloten kleinschalig en gaaf oeverwallenlandschap met karakteristieke bochtige dijktracés, onregelmatige perceelpatronen, open essen of escomplexen, wielen, hoogstamboomgaarden, dijkwoningen, boerderijen, dijkdorpen, vergezichten en fraaie dorpsgezichten met langgerekte stratenpatronen. De Linge meandert nog deels op natuurlijke wijze door het gebied.



Akkers en boomgaard vanaf de Burensedijk richting Geldermalsen

De stroomrug van de Linge is een zeer kleinschalig onregelmatig verkaveld landschap. De vormen van de verkaveling hangen samen met het bochtige karakter van de Linge en de dijken. Ruimtelijk is het gebied kleinschalig door de afwisseling van akkers, boomgaarden, wegbeplantingen en bebouwing. Het gehele Lingegebied is een GEA-object, een geologisch en aardwetenschappelijk waardevol gebied [Heijdemij Advies, 1994].

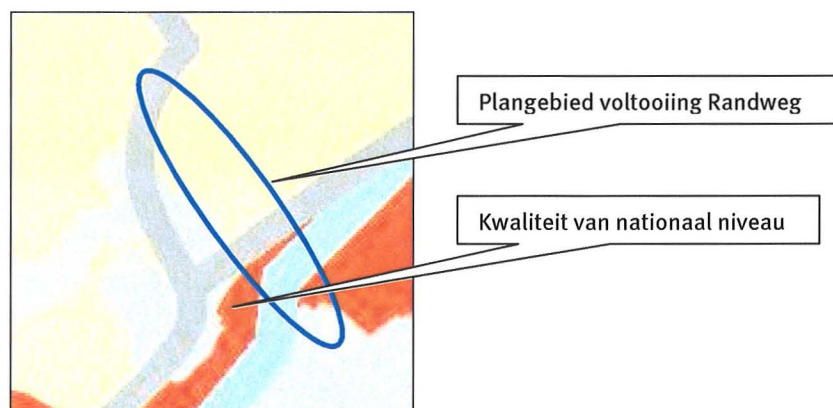
De stroomrug van de Linge, waar het plangebied ligt (Figuur 4-1), bestaat uit een brede gordel van twee oeverwallen met daartussen de bedding van de rivier. Het plangebied bevindt zich op de oeverwallen. De oeverwallen liggen één tot anderhalve meter hoger dan het maaiveld in de achterliggende kommen. Binnen de oeverwallen zijn door de mens kleine terpachtige verhogingen aangebracht om droog te kunnen wonen. Ter plaatse van de aansluiting van de Randweg op de N833 ligt een terpachtige verhoging [Heijdemij Advies, 1994].



Figuur 4-1 Stroomruglandschap [Heijdemij advies, 1994]

Het zuidelijke deel van het plangebied loopt door het industrieterrein Lingewaarden. Ten westen van het plangebied ligt het dorp Buurmalsen dat gekarakteriseerd kan worden als een esdorp [Heijdemij Advies, 1994]. De bebouwing in de vorm van woningen/boerderijen is voornamelijk geconcentreerd langs de N833. Ten noorden en ten oosten van het plangebied wordt het landschappelijke beeld bepaald door fruitboomgaarden. Langs de Burensedijk ligt een aantal boerderijen.

Langs de Linge, rivierengebied met kleibodem, zitten aardkundige waarden van met kwaliteit van nationaal niveau, Figuur 4-2 [Provincie Gelderland, 2005].



Figuur 4-2 Uitsnede uit themakaart aardkunde Streekplan Gelderland [Provincie Gelderland, 2005]

Het plangebied is niet aangewezen als waardevol landschap [Provincie Gelderland, 2005].

4.3 Bodem

Bodemopbouw

De bodemopbouw is karakteristiek voor een rivierenlandschap. Langs de Linge zijn tijdens het Holoceen zandige oeverwallen gevormd met in de achterliggende komgebieden klei en klei op veen.

De stroomrug van de Linge bestaat hoofdzakelijk uit kalkrijke kleigronden. De terp in het noorden van het plangebied wordt naar verwachting gekenmerkt door een humusrijke bovenlaag. Het plangebied heeft een slecht doorlatende bovenlaag met een dikte van 6 à 7 meter. De bovenlaag bestaat uit vrij zware zavel en lichte klei [Archeologische werkgemeenschap voor Nederland, 2004].

Het maaiveld van het plangebied ligt op circa N.A.P. +3m. De Burensedijk ligt op N.A.P. +5,4m. In de richting van de Rooimond, ten noorden van de Burensedijk, loopt het maaiveld vrij abrupt en sterk af.

Bodemkwaliteit

De bodemkwaliteit in het plangebied is nog niet bekend en wordt in het kader van het MER onderzocht. Er zijn momenteel geen bodemverontreinigingslocaties bekend. Wel zit er ten noorden van de aansluiting van de Randweg op de N833 een bodemverontreinigingslocatie. Ten zuid westen van het plangebied zitten meerdere bodemverontreinigingslocaties [Provincie Gelderland, 2005].

4.4 Water

Waterstructuur

De belangrijkste waterloop in het plangebied is de rivier de Linge. Daarnaast liggen er sloten en wetingen in en rond het plangebied. De Linge krijgt water vanuit de Rijn. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om water uit de Waal en uit het Amsterdam-Rijnkanaal in te laten. De Linge is verbonden met een stelsel van gegraven watergangen. Even ten oosten van Buurmalsen voegt de rivier de Korne zich bij de Linge. De Korne voert water af uit het gebied rond Buren. Vanuit de Linge wordt zowel het noordelijk als het zuidelijk komgebied via wetingen voorzien van water [Heijdemij Advies, 1994].



De Linge ten oosten van de Lingebrug

De Linge is in het streekplan aangewezen als bergingsruimte door verbreding waterlopen [Provincie Gelderland, 2005]. Voor het vasthouden van water zullen waterlopen aangepast moeten worden, gericht op de verruiming van de bergingscapaciteit van het watersysteem. Hierbij dient zoveel mogelijk een koppeling plaats te vinden met fysieke ingrepen in de nabijheid van waterlopen. Bestemmingswijzigingen en verruimingsmaatregelen moeten door gemeente en waterschap worden afgestemd. De

waterafvoerfunctie van de Linge moet, ook voor de toekomst, worden gewaarborgd [Provincie Gelderland, 2005].

Voor de Linge gelden de volgende peilen:

	Zomerpeil	Winterpeil
Normaalsituatie	N.A.P. +0,80 m	N.A.P. +0,80 m
Hoogwatersituatie	N.A.P. +1,20 m	N.A.P. +2,50 m
Laagwatersituatie	N.A.P. +0,70 m	n.v.t.

De kruinhoogte van de Burensedijk is NAP +4,0 m.

Grondwater

De oeverwallen van de Linge hebben een lage grondwaterstand van gemiddeld dieper dan 1,2 m onder het maaiveld [Heijdemij Advies, 1994].

Het plangebied ligt niet in of nabij een grondwaterbeschermingsgebied of een drinkwaterbeschermingsgebied [Provincie Gelderland, 2005].

Waterkwaliteit

De waterkwaliteit in het plangebied is nog niet bekend en wordt in het kader van het MER onderzocht. De waterkwaliteit hangt samen met de bodemkwaliteit en het landbouwgebruik.

In het kader van het MER en het bestemmingsplan wordt de watertoets doorlopen waar nader op de waterstructuur, grondwater en waterkwaliteit wordt ingegaan.

4.5 Natuur

Beschermde gebieden

Het plangebied en de omgeving maken geen deel uit van Vogel- en habitatrictlijn gebieden of van natuurbeschermingswetgebieden. De Linge en de uiterwaarden ten noorden van de Linge tot aan de Burensedijk zijn onderdeel van het Groen Blauw Raamwerk en aangewezen als verbindingszone in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) [Provincie Gelderland, 2005]. Ten zuiden van de Linge zijn ter hoogte van Geldermalsen geen gronden aangewezen als EHS.

Beschermde soorten (Flora)

Binnen het plangebied komen, behalve de Grote Kaardenbol, geen beschermde plantensoorten voor. De Grote Kaardenbol is waargenomen in de met ruigtekruiden begroeide zandheuvel aan het einde van de Rijnstraat.

Beschermde soorten (Fauna)

Binnen het plangebied komen algemene beschermde diersoorten voor (beschermingsregime 1 Flora- en faunawet), waaronder kleine zoogdieren, amfibieën en broedvogels (alle soorten beschermd). De Linge fungeert mogelijk als overwinteringsgebied voor watervogels.

Daarnaast komen in het plangebied minder algemene beschermde (beschermingsregime 2 of 3 Flora- en faunawet) diersoorten voor, te weten vleermuizen en mogelijk de Heikikker of Poelkikker. De aanwezige opgaande groenstructuren en de Linge, kunnen een functie hebben als verbindingsweg / vliegroute en foerageergebied voor vleermuizen, amfibieën

en kleine zoogdieren. De bomen en de bebouwing verspreid over het plangebied kunnen potentieel fungeren als verblijfplaats voor vleermuizen.

Het is nog niet bekend welke vleermuissoorten in het plangebied voorkomen en of er verblijfplaatsen zijn. Daarom wordt op het moment een vleermuisinventarisatie uitgevoerd. De resultaten komen in het MER te staan.

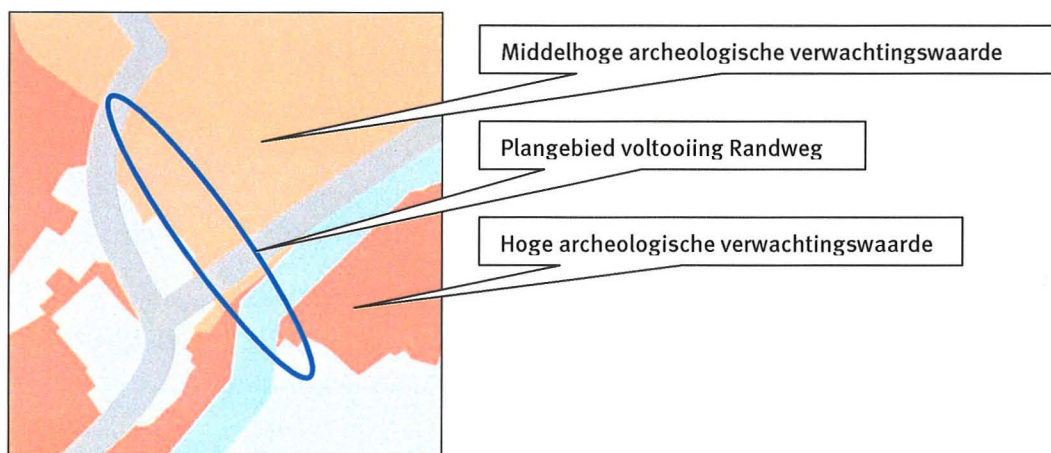
Ecologische relaties

Voor de ecologische structuur van het gebied is de stroomrug van de Linge van groot belang. Hier is een natte structuur aanwezig in de vorm van de bedding van de Linge en de aangrenzende natte gebieden in de uitwaarden.

Binnen het plangebied zijn opgaande groenstructuren (m.n. bomenrijen en groenstroken) aanwezig. Ook bloemrijke grasland- en ruigtekruidenbegroeiingen en waterlopen en sloten met een goed ontwikkelde vegetatie, vormen een belangrijk onderdeel van de groene structuur.

4.6 Archeologie

Het plangebied maakt deel uit van een gebied met een middelhoge tot hoge archeologische verwachtingswaarde [Provincie Gelderland, 2005] Het plangebied ten zuiden van de Linge heeft een hoge verwachtingswaarde. Dit geldt ook voor de percelen direct langs de noordzijde van de Linge waar de Randweg de Linge zal kruisen. Het plangebied verder ten noorden van de Linge heeft een middelhoge verwachtingswaarde.



Figuur 4-3 Uitsnede uit themakaart archeologie Streekplan Gelderland [Provincie Gelderland, 2005]

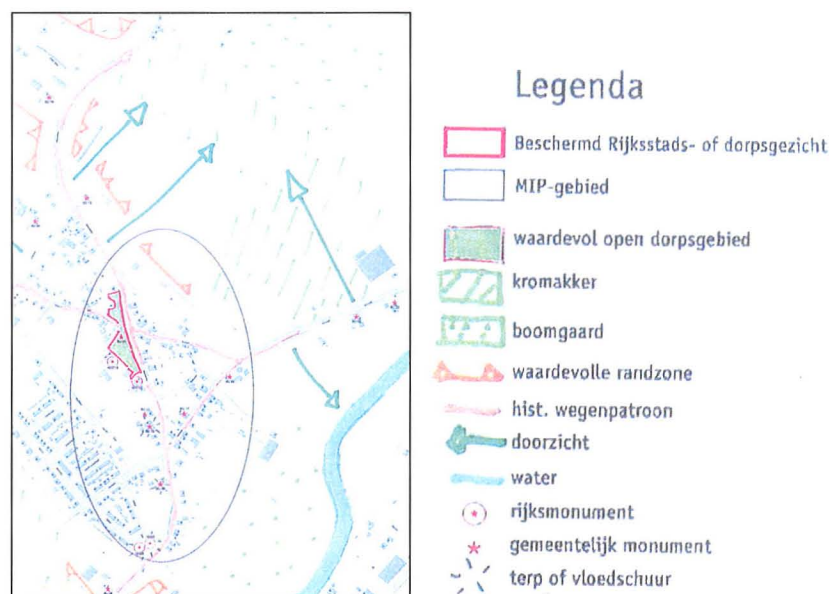
In mei 2002 zijn in Buurmalsen op een akker aan de binnenzijde van de Burensedijk, direct oostelijk van de Rooimond scherven gevonden die dateren uit de 9/10^e tot de 14^e eeuw [Archeologische Werkgemeenschap, 2004].

De resultaten van een veldverkenning in 2003 lijken erop te wijzen dat er sprake was van middeleeuwse bebouwing aan Linge toen er nog geen dijk was [Archeologische Werkgemeenschap, 2004]. Na aanleg van de dijk was er sprake van bebouwing aan de voet van de Burensedijk en iets dieper landinwaarts. Van het meest noordelijke deel van het plangebied, waar de Randweg aansluit op de N833 in de bocht van de Rijksweg, is bekend dat het in vroegere eeuwen bewoond is geweest. Het ligt enigszins hoger dan de omringende percelen.

De archeologische waarden van het plangebied worden in het MER nader onderzocht en beschreven.

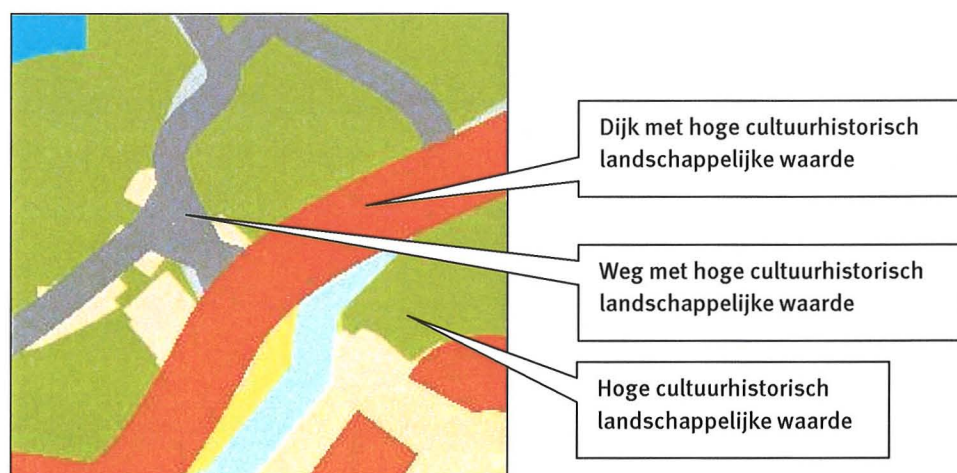
4.7 Cultuurhistorie

Buurmalsen en het daaromheen liggend open gebied, waar het plangebied deel van uitmaakt, bezitten een hoge cultuurhistorische waarde [Figuur 4-4]. Buurmalsen is een karakteristiek brinkdorp. Het scherpe contrast tussen het compacte dorp en het open buitengebied, in combinatie met de streekeigen kromakkers, is uniek en geeft een fraai beeld van het rivierengebied. De landbouwgronden rond Buurmalsen zijn bijzonder waardevol en moeten getracht worden behouden te blijven. De drukte op de Rijksstraatweg doet in belangrijke mate afbreuk aan de gaafheid en beleving van de oorspronkelijke structuur van de dorpskern [Gelders Genootschap, 2004].



Figuur 4-4 Cultuurhistorie Buurmalsen [Gelders Genootschap, 2004]

Het plangebied, de boomgaarden en akkers, ten noorden van de Burensedijk heeft een hoge cultuurhistorische landschappelijke waarde. De Rijksstraatweg en de Burensedijk hebben als lijnelement ook een hoge cultuurhistorische landschappelijke waarde [Provincie Gelderland, 2005].



Figuur 4-5 Historische geografie: landschappelijke waarde [Provincie Gelderland, 2005]

Langs de Rijksstraatweg en Burensedijk heeft een aantal boerderijen de status van gemeentelijk monument, Tabel 4-1.

Functie	Straat en nummer
Boerderijcomplex	Burensedijk 19
Voorhuis van boerderij " Kleine Haag"	Rijksstraatweg 51
Woonhuis met schuurberg (voormalige boerderij) " Uiterdijk"	Burensedijk 13, 13a
Woonhuis	Rijksstraatweg 62
Woonhuis (voormalige boerderij)	Burensedijk 15

Tabel 4-1 Overzicht gemeentelijke monumenten

In het MER wordt de cultuurhistorische waarde van het plangebied nader beschreven.

4.8 Verkeer

Gemotoriseerd verkeer

Fasegewijs is de afgelopen jaren invulling gegeven aan de realisatie van een Randweg langs de oostzijde van de kern van Geldermalsen. Het tot nu toe gerealiseerde deel van de Randweg ontlast de kern van Geldermalsen van regionale verkeer en dient als (wijk)ontsluitingsweg van de woonwijken in het oostelijk deel van Geldermalsen. Ten zuiden van Geldermalsen biedt de Randweg een goede verbinding met de in 2003 opengestelde nieuwe aansluiting op de A15. Het zuidelijke deel van de Randweg dient tevens als ontsluiting voor de nieuwe stedelijke ontwikkelingen in de zone tussen de A15 en de kern van Geldermalsen.

Verkeer vanuit Geldermalsen en verkeer dat via de oostelijke Randweg Geldermalsen bereikt met de bestemming Tricht, Buurmalsen of verder maakt in de huidige situatie gebruik van de bestaande brug over de Linge in de Rijksstraatweg. Om hier te komen is de route Rijnstraat en de Kostverlorenkade of de route Provinciale- wegoost en de Rijksstraatweg het meest voor hand liggend en gebruikt (Figuur 4-6).



Figuur 4-6 Voornaamste ontsluitingsroutes

Door de autonome mobiliteitsgroei maar vooral ook door de uitvoering van de voorgenomen plannen, zoals bijvoorbeeld woningbouw in het gebied 'De Plantage' en bedrijven in het gebied 'Hondsgemet', zal het wegennet in Geldermalsen in het jaar 2020 veel intensiever benut worden dan nu het geval is. In de kern van Geldermalsen loopt de verkeersintensiteit op bijvoorbeeld de Rijksweg tussen het Marktplaatsplein en de Herman Kuijkstraat op van 11.600 tot 12.800 motorvoertuigen per etmaal [ACE, 2004a].

De Rijksweg is toegankelijk voor landbouwverkeer.

Langzaam verkeer

Langs beide zijden van de N833 buiten het centrum van Geldermalsen ligt een fietsstrook.

Verkeersveiligheid

De gemeente heeft het verkeersveiligheidsplan uit 1996 laten actualiseren. Het nieuwe verkeersveiligheidsplan geeft een overzicht van knelpunten en mogelijke oplossingen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Veel van de gesignaleerde knelpunten zijn terug te voeren op al langer bekende problemen met regionaal verkeer in de kern van Geldermalsen (Kostverlorenkade, Rijksweg). [Gemeente Geldermalsen, 2004]. In het MER wordt op basis van ongevallengegevens verder ingegaan op de verkeersveiligheid.

4.9 Externe veiligheid

In het MER wordt, aan de hand van een quickscan en indien noodzakelijk nader onderzoek, de rol van externe veiligheid beschreven. De verwachting is dat externe veiligheid geen rol speelt. De A15 en de Betuweroute liggen ver genoeg van het plangebied vandaan.

4.10 Geluid

In het kader van het MER worden geluidberekeningen uitgevoerd. De resultaten worden in het MER beschreven.

Het plangebied ligt niet in of nabij een stiltegebied [Provincie Gelderland, 2005].

4.11 Luchtverontreiniging

In het kader van het MER worden luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd waarbij de effecten voor de relevante stoffen (NO_x, fijnstof) in beeld worden gebracht. De resultaten worden in het MER beschreven.

4.12 Overige hinderaspecten

De belangrijkste overige hinderaspecten in het plangebied worden veroorzaakt door autoverkeer. Het gaat om:

- Trillingen
- Licht

Het MER gaat hier nader op in.

4.13 Recreatie

De Linge maakt onderdeel uit van het Basistoervaartnet Nederland als ontsluitingsroute voor motorboten [SRN, 2000]. Het plangebied doorsnijdt het gedeelte van de Linge waar weinig recreatievaart plaatsvindt. De route via de Korne, een aftakking van de Linge, naar Buren wordt nauwelijks benut. De Korne is erg smal en ondiep. In Buren is geen jacht- of passantenhaven. De jachthaven en de passantenhaven ten westen van de brug in de Rijksstraatweg zijn voor de meeste boten het eindpunt.

4.14 Sociale aspecten

Wonen

Het plangebied wordt in de huidige situatie extensief bewoond. Bewoning is geconcentreerd aan de westzijde van het plangebied langs de Rijksstraatweg in Buurmalsen en langs de straten Rooimond en Zijtak ten noorden van de kruising van de Rijksstraatweg met de Burensedijk. Langs de Burensedijk ligt een aantal voormalige boerderijen met een woonbestemming.



De N833 aan de zuidkant van Buurmalsen

Werken

De werkgelegenheid in en rond het plangebied zit voornamelijk in het agrarische grondgebruik, onder andere als boomgaarden. Direct ten zuiden van de aansluiting op de bestaande Randweg ligt het industrieterrein Lingewaarden. Het zuidelijkste stuk van het nieuwe aan te leggen tracé, tussen de Linge en de aansluiting op de bestaande Randweg, is ook (deels) bedrijventerrein.

4.15 Kabels en leidingen

In het MER wordt geïnventariseerd en beschreven of er belangrijke kabels en leidingen in het plangebied voorkomen.

5 Voorgenomen activiteit

5.1 Voltooing Randweg

De voorgenomen activiteit bestaat concreet uit de realisatie van het ontbrekende stuk Randweg tussen de Rijnstraat en de N833 bij Buurmalsen ten behoeve van de verbetering van de verkeerssituatie en hiermee de leefbaarheid van het centrum van Geldermalsen en Buurmalsen.

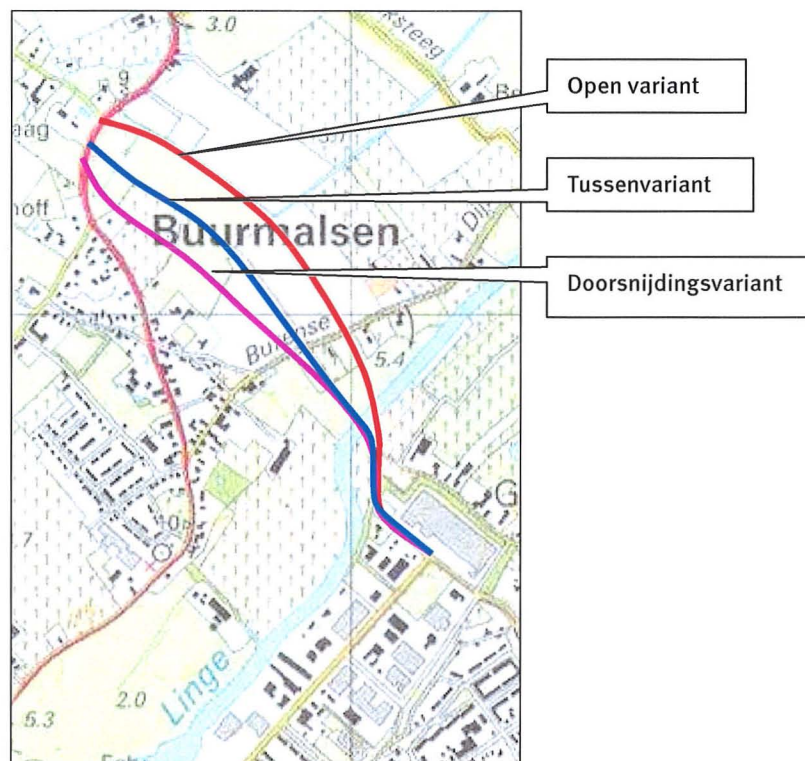
Verkeerskundig onderzoek [ACE, 2004a] heeft inzichtelijk gemaakt dat voltooiing van de Randweg een verdere toename van de verkeersintensiteiten in het centrum van Geldermalsen voorkomt. Daarnaast zal de leefbaarheid in Buurmalsen sterk verbeteren wanneer het verkeer over de nieuwe weg wordt omgeleid en niet langer de kern doorkruist.

5.2 Onderzochte mogelijkheden voor het tracé

In een haalbaarheidsstudie zijn twee mogelijke varianten voor het tracé van de Randweg onderzocht, de "open variant" en de "doorsnijdingsvariant" (Figuur 5-1) [DHV, 2001]. De "open variant" loopt in een ruime bocht om de kern van Buurmalsen heen. Het tracé volgt zoveel mogelijk de bestaande perceelsgrenzen. De grote landschappelijke eenheden blijven in tact. De variant doorsnijdt kromakkers maar omdat de huidige perceelsgrenzen worden aangehouden is deze aantasting minimaal. De "doorsnijdingsvariant" loopt in een zo kort mogelijke lijn richting Buurmalsen. Het tracé versnipperd het landschap. Er ontstaat restruimte tussen bebouwing van Buurmalsen en de nieuwe weg. Het tracé doorsnijdt geen kromakkers.

Mede aan de hand van de resultaten van de inspraakprocedure op de varianten voor het tracé is door de Raad uitgesproken voor de keuze van het tracé uit te gaan van een derde variant, de "tussenvariant". De "tussenvariant" ligt tussen de open en de doorsnijdingsvariant, zie Figuur 5-1. De motivaties voor het tracé van de "tussenvariant" zijn:

- Het tracé doorsnijdt het Lingedal met de functie Ecologische Verbindingszone zo kort mogelijk.
- Het tracé houdt rekening met de aanwezigheid van woonhuizen en boerderijen aan de Burensedijk met de status van gemeentelijk monument;
- Het tracé volgt zoveel mogelijk bestaande perceelsgrenzen;
- Het tracé ligt, om het effect op het woonmilieu zoveel mogelijk te beperken, niet direct tegen Buurmalsen aan;
- Het tracé doorsnijdt nagenoeg geen kromakkers;
- Het tracé is niet onnodig lang zodat de kosten niet onnodig hoog zijn;
- De aansluiting van de Randweg op de Rijksstraatweg moet nabij de noordelijke entree van Buurmalsen komen te liggen. Dit om Buurmalsen goed te ontsluiten.

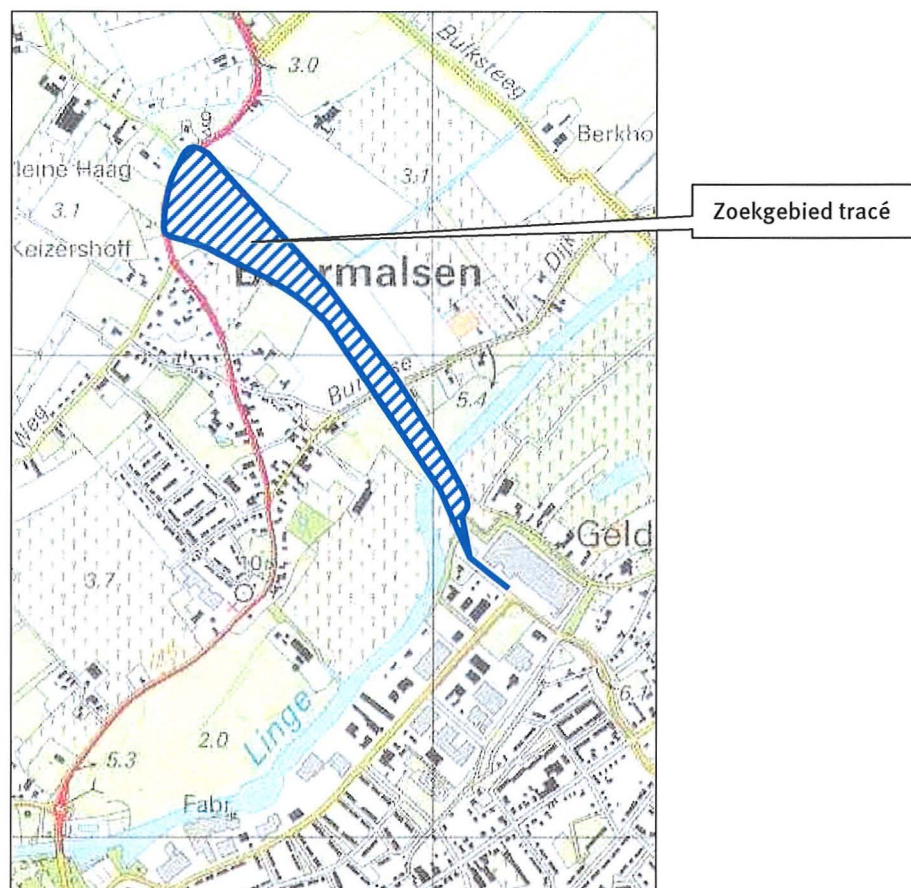


Figuur 5-1 Ligging tracés

5.3 Huidig zoekgebied voor het tracé

De gemeente heeft in het kader van de m.e.r.-procedure op basis van het tracé van de tussenvariant een nieuw zoekgebied gedefinieerd (Figuur 5-2). Voor het noordelijke deel van het tracé bestaan meerdere mogelijkheden voor aansluiting van de Randweg op de Rijksstraatweg. Het zuidelijke deel, de kruising van het tracé met de Linge en de Burensedijk en de aansluiting op de huidige Randweg, ligt meer vast. Het tracé zal ingepast moeten worden op het bedrijventerrein en aansluiten op de Rijnstraat, het eindpunt van de huidige Randweg.

Het MER zal ingaan op de mogelijkheden voor het tracé. Op basis van het MER zal een keuze voor het tracé mogelijk zijn.



Figuur 5-2 Zoekgebied voor tracé

5.4 Kruising van de Linge

De Randweg kruist de Linge. Hiertoe is een brug in het tracé voorzien.

De optie van ondertunneling van de Linge is niet aan de orde. Een tunnel is enkele malen duurder dan een brug, omdat een aantal voorzieningen dient te worden getroffen (o.a. om de tunnelbak waterkerend te maken). Daarnaast heeft een tunnel een groter ruimtebeslag dan een brug, omdat er bijvoorbeeld meer lengte nodig is om de benodigde diepte voor de tunnel te behalen dan om de benodigde hoogte van de brug te behalen.

In de haalbaarheidsstudie [DHV, 2001] zijn twee varianten voor de brug over de Linge onderzocht: een "vlakke plaatbrug" en een "vakwerkbrug". Op basis van de haalbaarheidsstudie gaf de Raad de voorkeur aan een "vlakke plaatbrug". Het aspect landschappelijke inpassing speelde hierbij een belangrijke rol. Tijdens het ontwerpproces zal de ideale vormgeving van de brug nogmaals bekeken worden.

5.5 Varianten

Op basis van het schetsontwerp [ACE, 2004b] en het zoekgebied voor het tracé worden in het MER verschillende uitvoeringsvarianten opgesteld. Varianten voor het ontwerp kunnen betrekking hebben op de plaatsen waarop wordt aangetakt op de Rijksweg en de Burensedijk, de wijze waarop langzaam verkeer van de Burensedijk de Randweg passeert (bijvoorbeeld in de vorm van een tunnel), de hoogteligging van de brug over de Linge en de lengte van de aanbruggen, de wijze waarop de weg in het landschap wordt ingepast en de wijze waarop geluidseffecten voor de omwonenden kunnen worden beperkt.

Het MER zal focussen op één alternatief, het tracé binnen het zoekgebied, met verschillende varianten.

5.6 Randvoorwaarden

Bij het ontwerp van de Randweg gelden de volgende randvoorwaarden:

- De ecologische kwaliteiten en verbindingen moeten behouden blijven;
- Het ontwerp voor de Randweg moet voldoen aan de ontwerprichtlijnen voor Duurzaam Veilige infrastructuur;
- De brug in het tracé moet voldoen aan de minimale doorvaarhoogte volgens de BRTN, 2,75 meter [SRN, 2000];

Het waterschap Rivierenland heeft eisen en wensen t.b.v. het ontwerp voor de Randweg:

- Met de constructie van de weg en de brug moet rekening worden gehouden met het leggerprofiel van de waterkering (Burensedijk);
- De ingenomen ruimte binnen de uiterwaard dient elders binnen de uiterwaard van de Linge te worden gecompenseerd;
- Het doorstroomprofiel dient voldoende groot te zijn om de afvoercapaciteit van de Linge te waarborgen. De huidige afvoercapaciteit mag niet verkleind worden;
- De toename van de verharding dient gecompenseerd te worden in de vorm van extra bergingscapaciteit;
- Het afstromende water van de weg dient afgekoppeld te worden;
- Het huidige watergangenstelsel dient, bij eventuele doorsnijding te blijven functioneren.

5.7 Meest-milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Conform de Wet milieubeheer dient in het MER onderzoek gedaan te worden naar het alternatief waarin de negatieve effecten op het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel beperkt, het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).

Door milieuaspecten vroegtijdig in te brengen in het ontwerpproces wordt een "milieuvriendelijk" ontwerpproces bevorderd. Het uiteindelijke ontwerp kan verder milieutechnisch worden geoptimaliseerd door resterende milieueffecten met behulp van technische maatregelen zoveel mogelijk te beperken.

6 Effecten

6.1 Inleiding

Effectenbeschrijving

In de startnotitie wordt een globaal overzicht gegeven van de verwachte effecten. In het MER worden de effecten nader onderzocht en beschreven.

In het MER worden de effecten, waar relevant en mogelijk, kwantitatief (cijfermatig) beschreven. In de overige gevallen is de effectbepaling kwalitatief (beschrijvend). Bij de beschrijving van de effecten wordt, wanneer dit voor de beoordeling van belang is, onderscheid gemaakt tussen tijdelijke effecten en permanente effecten. Ook wordt onderscheid gemaakt tussen effecten tijdens de aanlegfase (vaak tijdelijke effecten) en effecten na ingebruikname (vaak permanente effecten).

Bij de effectbeschrijving wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied (zie de definities in hoofdstuk 1).

Beoordelingskader

De beschrijving en beoordeling van de effecten van de voltooiing van de Randweg vindt plaats aan de hand van een aantal criteria voor uiteenlopende (milieu)onderwerpen. Het totaal aan thema's en criteria heet het beoordelingskader (Tabel 6-1).

Thema	Aspect
Landschap	Landschappelijke structuur Landschapsbeleving
Bodem	Bodemopbouw Bodemkwaliteit
Water	Waterstructuur Grondwater Waterkwaliteit
Natuur	Beschermde gebieden Beschermde soorten Ecologische relaties
Archeologie	Archeologische waarden Verwachtingswaarden
Cultuurhistorie	Beschermde cultuurhistorische waarden Overige cultuurhistorische waarden
Verkeer	Gemotoriseerd verkeer Langzaam verkeer Verkeersveiligheid
Externe veiligheid	Externe veiligheid
Geluid	Geluid
Luchtverontreiniging	Luchtverontreiniging
Overige hinderaspecten	Trillingen Licht
Recreatie	Recreatieve routes
Sociale aspecten	Beleving Wonen Werken
Kabels en leidingen	Kabels en leidingen

Tabel 6-1 Beoordelingskader: Thema's en aspecten

In de volgende paragrafen wordt per thema een globale beschrijving van de verwachte effecten gegeven.

6.2 Landschap

Aanleg van Randweg leidt tot doorsnijding van het landschap. De tweede brug over de Linge vormt een nieuwe entree tot de kern van Geldermalsen en heeft een visueel ruimtelijk effect. Dit effect hangt mede af van de vormgeving.

In het MER wordt het effect van de aanleg van de Randweg en de brug over de Linge op de landschappelijke structuur en de openheid beschreven.

6.3 Bodem

Bodemopbouw

De aanleg van de Randweg heeft effect op de bodemopbouw in het plangebied. Voor de realisatie van de Randweg moet grondverzet (afvoer van klei en aanvoer van zand) plaatsvinden. De mate is afhankelijk van de aanlegwijze.

Bij de graafwerkzaamheden gaat geen karakteristiek bodemprofiel verloren. De voorkomende bodemtypen zijn niet zeldzaam en komen in de regio in geruime mate voor.

Bodemkwaliteit

Eventueel aangetroffen bodemverontreinigingen in het plangebied zullen geïsoleerd of gesaneerd worden. In het MER zal worden beschreven of er bodemverontreiniging vergraven wordt.

6.4 Water

In het kader van het MER en het bestemmingsplan wordt de watertoets doorlopen. In het MER worden de effecten van de aanleg van de Randweg op de waterstructuur, grondwater en waterkwaliteit beschreven.

6.5 Natuur

In het MER worden de effecten van de voltooiing van de Randweg op de aanwezige natuurwaarden in beeld gebracht.

De Ecologische Verbindingszone zal in het ontwerp worden ingepast. Om het ontwerp van de passage over de Linge en de verbindingszone af te kunnen stemmen is het van belang te weten voor welke soorten de verbindingszone dient te fungeren. Het MER gaat hier nader op in.

6.6 Archeologie

Wanneer sprake is van vergraving van de ondergrond bestaat de kans dat archeologische sporen verloren gaan. De mate waarin dit gebeurt hangt af van het tracé en de aanlegwijze. In het MER wordt aan de hand van archeologisch onderzoek de kans op verstoringen van archeologische sporen beschreven. Ook wordt beschreven hoe in geval van mogelijke verstoring het best met de archeologische sporen kan worden omgegaan.

6.7 Cultuurhistorie

In het MER zal het effect op de cultuurhistorische waarden in het plangebied worden gespecificeerd.

6.8 Verkeer

Gemotoriseerd verkeer

In het MER worden de gevolgen van voltooiing van de Randweg voor de verkeersstromen, ofwel de verkeersintensiteiten voor de relevante wegen, in beeld gebracht.

Langzaam verkeer

In het MER worden de gevolgen van voltooiing van de Randweg voor langzaam verkeer in beeld gebracht.

Verkeersveiligheid

In het MER worden de gevolgen van voltooiing van de Randweg voor de verkeersveiligheid in beeld gebracht.

6.9 Externe veiligheid

In het MER wordt, aan de hand van een quickscan en indien noodzakelijk nader onderzoek, de rol van externe veiligheid beschreven. De verwachting is dat externe veiligheid geen rol speelt voor de voltooiing van de Randweg.

6.10 Geluid

In het MER wordt beschreven wat de invloed van de voltooiing van de Randweg op geluidhinder voor de omgeving is. Hierbij gaat het onder andere om de bewoners van Buurmalsen, bewoners langs de bestaande delen van de Randweg en bewoners in het centrum van Buurmalsen.

6.11 Luchtverontreiniging

In het MER wordt beschreven wat de invloed van de voltooiing van de Randweg op de luchtkwaliteit voor de relevante stoffen (NO_x, fijnstof) is.

6.12 Overige hinderaspecten

Licht

De verlichting langs de toekomstige Randweg geeft lichtuitstraling op de omgeving. Het effect zal in het MER beschreven worden.

Trillingen

Het MER gaat nader op in hinder als gevolg van trillingen.

6.13 Recreatie

De toekomstige Randweg kruist de Linge door middel van een brug. De doorvaarthoogte van de brug zal aansluiten op de minimale doorvaarthoogte van 2,75 meter zoals opgenomen in de BRTN. Naar verwachting is er geen effect voor de recreatievaart. In het MER wordt hier nader op ingegaan.

6.14 Sociale aspecten

Beleving

De verkeersdrukke op Rijksweg, de huidige Randweg en in het centrum van Geldermalsen zal afnemen. De aanleg van de Randweg heeft wel nieuwe effecten voor omwonenden.

Wonen

De aanleg van de Randweg zal, gezien de keuze voor het ligging van het tracé en de kosten en maatschappelijke impact, niet tot sloop van woningen leiden.

Werken

De aanleg van de Randweg zal, gezien de keuze voor het ligging van het tracé en de kosten en maatschappelijke impact, niet tot sloop van bedrijfspanden leiden. Wel heeft de aanleg van de Randweg invloed op het grondgebruik dat nu veelal agrarisch is. De gevolgen worden in het MER beschreven.

Visuele hinder

De nieuwe Randweg zal tot visuele hinder leiden. Het tracé zelf zal zoveel mogelijk op maaiveldniveau worden uitgevoerd. De brug over de Linge vormt, afhankelijk van het ontwerp, een nieuw in het oog springend element.

Bij de effectbeschrijving in het MER wordt een inschatting gegeven hoe de plannen door de omgeving worden beleefd.

6.15 Kabels en leidingen

In het MER wordt beschreven of en zo ja in welke mate kabels en leidingen worden "geraakt" door aanleg van de Randweg. Ook wordt aangegeven wat de consequenties hiervan zijn en of en zo ja hoe de effecten op kabels en leidingen kunnen worden beperkt.

Referenties

ACE ingenieurs en adviseurs (2004a). Studie nut en noodzaak 7^e fase Randweg Geldermalsen.

ACE ingenieurs en adviseurs (2004b). Schetsontwerp en m.e.r. plicht Randweg 7^e fase Randweg Geldermalsen.

ANWB (2004). Topografische Atlas Gelderland 1:25.000 kaartblad 110.

Archeologische Werkgemeenschap voor Nederland (2004). Veldverkenning Buurmalsen.

DHV (2001). Haalbaarheidsonderzoek naar de tweede Lingebrug bij Geldermalsen.

Gelders Genootschap (2004). Waardering cultuurhistorie Geldermalsen.

Gemeente Geldermalsen (1984). Bestemmingsplannen Buitengebied.

Gemeente Geldermalsen (1976/1986). Bestemmingsplan Lingewaarden.

Gemeente Geldermalsen (1997). Verkeersstructuurplan.

Gemeente Geldermalsen (1999a). Luchtfoto's 2114, 2115, 2131.

Gemeente Geldermalsen en Nieuwe Gracht (1999b). Structuurvisie Geldermalsen 2000-2015.

Gemeente Geldermalsen (2003). Verkeersveiligheidsplan.

Gemeente Geldermalsen en Nieuwe Gracht (2004). Wikken en wegen, actualisering Structuurvisie Geldermalsen, oplegnotitie. 2000-2015. Concept september 2004.

Heidemij Advies (1994). Landschapsbeleidsplan Geldermalsen.

Ministerie van LNV (2002). Flora en Faunawet.

Ministerie van VROM (2002b). Besluit Luchtkwaliteit.

Ministerie van VROM (2003). Besluit externe veiligheid.

Ministerie van VROM (2004a). Besluit milieueffectrapportage 1994, gewijzigd 2004.

Ministerie van VROM (2004c). Nota Ruimte.

Ministerie van VROM (2004d). Nota Mobiliteit.

Ministerie van V&W (1998). Vierde Nota Waterhuishouding.

Ministerie van V&W (2001b). Anders omgaan met water, waterbeleid voor de 21^e eeuw.

Ministeries van VROM, EX, LNV, V&W, F en BZ (2001). Nationaal Milieubeleidsplan 4.

Ministeries van LNV, VROM en V&W (2000). Natuur voor mensen, mensen voor natuur, Nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw.

Provincie Gelderland (1996a). Gelders Milieuplan.

Provincie Gelderland (2004a). Provinciaal Verkeer en Vervoerplan PVVP-2. juni 2004.

Provincie Gelderland (2004c). Waterhuishoudingsplan 3 (WHP 3).

Provincie Gelderland (2005). Streekplan Gelderland 2005.

Regio Rivierenland. Structuurvisie 2004-2015.

Rijksdienst voor het Oudheidskundig Bodemonderzoek (ROB) (2005). Indicatieve Kaart Archeologische Waarden. 2005.

Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) (2000). Beleidsvisie recreatietoervaart Nederland.

Afkortingen en begrippen

Alternatief	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
autonome ontwikkeling	1. Ruimtelijk-planologische ontwikkeling van het studiegebied op basis van bestaand en voorgenomen beleid, zonder de voorgenomen activiteit 2. Ontwikkeling van het studiegebied zonder de voorgenomen activiteit
beoordelingskader	geheel van aspecten en criteria, op basis waarvan de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving worden bepaald
bevoegd gezag	1. de overheidsinstantie die bevoegd is tot het nemen van het besluit op grond waarvoor de m.e.r.-verplichting bestaat 2. de overheid die bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer
Commissie voor de milieu-effectrapportage	een landelijke commissie van ca. 180 onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieu-effectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het rapport. Per m.e.r. wordt een werkgroep samengesteld.
duurzaam veilig (DuVe)	wegontwerpprincipe voor een veiligere inrichting van wegen, met als uitgangspunten: voorkomen van onbedoeld gebruik van de weg, voorkomen van ontmoetingen met een verschil in richting en/of snelheid, voorkomen van onzeker gedrag
effect	verandering ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling door / na realisering van de voorgenomen activiteit
huidige situatie	momentele toestand van een gebied of aspect
initiatiefnemer	degene, die de voorgenomen activiteit wil ondernemen
inspraak	mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld over een activiteit waarover (door de overheid) een besluit zal worden genomen
langzaam verkeer	fietzers en wandelaars
m.e.r.	milieueffectrapportage, procedure zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer
MER	milieueffectrapport, rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden
m.e.r.-plichtige activiteit	activiteit met, volgens bijlage C van het Besluit m.e.r. van de Wet Milieubeheer en / of de provinciale milieuverordening, naar

	verwachting dusdanige nadelige milieu-effecten dat een m.e.r. procedure moet worden doorlopen voorafgaand aan realisering
m.e.r.-plicht	de verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit
milieu	het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten en goederen (Wet milieubeheer)
milieueffecten	gevolgen van een activiteit voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten, goederen, water, bodem, lucht en de relaties daartussen, alsmede de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden (Wet milieubeheer)
MMA	meest milieuvriendelijk alternatief, het alternatief met de minst nadelige milieu-effecten
plangebied	gebied, waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft, en dat wordt opgenomen in het bestemmingsplan
referentiesituatie	huidige situatie en autonome ontwikkeling: toekomstige situatie van een gebied of aspect op basis van ontwikkeling van de huidige situatie onder invloed van bestaand en voorgenomen beleid
rode lijst	lijst met (nationaal) bedreigde plant- of diersoorten
startnotitie	aanmelding door de initiatiefnemer van de voorgenomen activiteit bij bevoegd gezag, officieel begin van de m.e.r.-procedure
studiegebied	gebied, waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden (omvang kan per aspect variëren)
verkeersintensiteit	het aantal voertuigen dat een punt gedurende een bepaalde tijdsduur passeert
voorgenomen activiteit	datgene, wat de initiatiefnemer wil realiseren

Bijlage 1 M.e.r.-procedure

B1.1 Procedure in hoofdlijnen

In hoofdlijnen bestaat de m.e.r.-procedure uit de volgende stappen:

- opstellen startnotitie door initiatiefnemer;
- indienen startnotitie bij bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 1 Wet Milieubeheer);
- versturen startnotitie naar Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 3 Wet Milieubeheer);
- publicatie en tervisielegging startnotitie door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 4 Wet Milieubeheer);
- indien het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is, deelt het dit mee aan de Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs (artikel 7.13, lid 1 Wet Milieubeheer);
- inspraak ten behoeve van de richtlijnen voor het MER; in de inspraakperiode, die 4 weken duurt, kan een informatie- / inspraakavond worden gehouden (artikel 7.14, lid 4 Wet Milieubeheer);
- advisering (o.a. door landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage en wettelijke adviseurs) over de richtlijnen; dit resulteert in een advies van de Commissie voor de inhoud van de richtlijnen (artikel 7.14, lid 2 Wet Milieubeheer);
- vaststellen richtlijnen voor het opstellen van het MER; als het ware de inhoudsopgave voor het MER. Deze richtlijnen worden vastgesteld door bevoegd gezag (artikel 7.15, Wet Milieubeheer);
- opstellen MER en van de (voor)ontwerpen van de besluiten die mede op basis van het MER zullen worden genomen (artikel 7.9 en 7.10 Wet Milieubeheer);
- indienen MER en (voor)ontwerpbestemmingsplan bij bevoegd gezag;
- aanvaarden (artikel 7.18 lid 1 Wet Milieubeheer), bekendmaken en ter visie leggen van het MER (artikel 7.20 lid 2 Wet Milieubeheer) en (voor)ontwerpen van de besluiten door het bevoegd gezag).
- inspraak, advies en overleg (artikel 7.23, 7.24, 7.25 Wet Milieubeheer);
- toetsen van het MER door de Commissie m.e.r. (artikel 7.26 Wet Milieubeheer);
- betrekken van het MER en de resultaten van inspraak en advies bij het nemen van de besluiten (artikel 7.35 en 7.37 Wet Milieubeheer);
- evalueren van de effecten (artikel 7.39 Wet Milieubeheer); en zonodig nemen van aanvullende maatregelen of aangepaste besluiten (artikel 7.42 Wet Milieubeheer).

B1.2 Startnotitie

De startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Hiermee kondigt de initiatiefnemer de voorgenomen activiteit officieel aan. De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Conform artikel 2 van het Besluit startnotitie milieueffectrapportage [VROM, 1999] zijn de volgende onderwerpen beschreven:

- beschrijving probleem- en doelstelling van de voorgenomen activiteit;
- beschrijving van genomen en te nemen besluiten;
- globale beschrijving van het studiegebied;
- beschrijving van de voorgenomen activiteit en mogelijke alternatieven en varianten;
- globale beschrijving van de te verwachten gevolgen voor het milieu;
- globale beschrijving van de procedurele aspecten.

B1.3 Inspraak op de startnotitie

De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Inspraakreacties op de startnotitie en de adviezen van wettelijke adviseurs vormen de basis voor de richtlijnen voor het MER. In de richtlijnen wordt aangegeven 'wat en hoe' in het MER aan de orde moet komen.

Het openbaar maken van deze startnotitie door bevoegd gezag vormt het begin van de m.e.r. procedure. De startnotitie wordt gedurende zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kan eenieder reageren op de startnotitie. Wensen en/of suggesties over de richtlijnen kunnen bij het bevoegd gezag worden ingediend. Tijdens de inspraakperiode kan een informatie- en inspraakbijeenkomst worden gehouden. Tijdens deze bijeenkomst kunnen ook mondelinge reacties worden gegeven.

Door het bevoegd gezag wordt de startnotitie gezonden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage met het verzoek om een advies voor richtlijnen op te stellen ten behoeve van de inhoud van het MER. De Commissie voor de m.e.r. heeft daartoe tot uiterlijk 9 weken na de openbare kennisgeving van de startnotitie de gelegenheid. Bevoegd gezag stuurt de startnotitie tevens naar de wettelijke adviseurs met het verzoek om een advies. De Commissie voor de m.e.r. betreft in haar advies voor richtlijnen de reacties van de insprekers en adviseurs.

De richtlijnen voor de inhoud van het MER worden uiterlijk 13 weken na de openbare kennisgeving door het bevoegd gezag vastgesteld. Daarbij wordt rekening gehouden met het advies van de Commissie voor de m.e.r. en met de ingekomen reacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs.

B1.4 Het opstellen van het MER

Aan de hand van de richtlijnen wordt het MER opgesteld. Conform artikel 7.10 van het besluit m.e.r. [VROM, 2004a] bevat een MER tenminste een beschrijving van:

- probleem en doelstelling ;
- de voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten;
- genomen en te nemen besluiten;
- de huidige situatie en autonome ontwikkeling van het studiegebied;
- de effecten van de voorgenomen activiteit op het studiegebied;
- leemten in kennis en aanzet tot evaluatieprogramma;
- samenvatting.

In de periode dat het MER wordt gemaakt wordt ook gewerkt aan het opstellen van de (ontwerpen voor de) ruimtelijke besluiten over het plangebied. Het onderzoek van de milieueffecten wordt, samen met de resultaten van eventuele andere onderzoeken en de verdere uitwerking van de plannen gebruikt om keuzes te maken over de inhoud en de vorm van de ruimtelijke besluiten.

Na voltooiing wordt het MER aangeboden aan het bevoegd gezag, dat toetst of het MER aanvaardbaar is. Daarbij gaat het erom of het MER voldoet aan de richtlijnen en of het voldoende informatie bevat ten behoeve van de besluitvorming.

B1.5 Van MER naar besluiten

Na aanvaarding door het bevoegd gezag wordt het MER onderworpen aan inspraak. Deze inspraakronde is gekoppeld aan de eerste tervisielegging van de besluiten die (mede) op basis van het MER zullen worden genomen.

Het MER wordt ter toetsing aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r.. De Commissie m.e.r. brengt een toetsingsadvies uit over het MER, waarbij rekening wordt gehouden met adviezen van wettelijke adviseurs en met de inspraakreacties. In de inspraak- en adviesperiode vindt tevens (voor de delen van het plangebied die in een bestemmingsplan zijn opgenomen) het zogenaamde 'artikel 10' overleg plaats.

De Commissie m.e.r. geeft haar advies uiterlijk 5 weken na de dag waarop de openbare zitting wordt gehouden of na het einde van de ter inzage legging als er geen openbare zitting plaatsvindt.

Met een toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage kan het bevoegd gezag de besluiten verder in procedure brengen.

B1.6 Rolverdeling in de m.e.r procedure

Initiatiefnemer

Rol het opstarten van de voorbereidingen om te komen tot voltooiing van de Randweg, waaronder het opstellen van de startnotitie en het MER.

Wie is initiatiefnemer? Burgermeester en wethouders van de gemeente Geldermalsen

Bevoegd gezag

- Rol*
- vaststellen van de richtlijnen voor het opstellen van het MER;
 - beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER;
 - vaststellen van het bestemmingsplan;
 - diverse taken in het kader van kennisgeving, ter inzage legging e.d.;
 - inwinnen van adviezen bij diverse instanties.

Wie is bevoegd gezag? De gemeenteraad van Geldermalsen

Commissie voor de milieueffectrapportage

- Rol*
- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen (advies-richtlijnen);
 - uitbrengen van advies over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).

N.B. Bij het opstellen van deze adviezen moet de commissie rekening houden met de adviezen van de wettelijke adviseurs en de overige ontvangen reacties.

Wat is de commissie voor de milieueffectrapportage? Een bij wettelijke regeling ingestelde landelijke commissie. Deze onafhankelijke commissie bestaat uit deskundigen op uiteenlopende terreinen binnen het vakgebied milieu. Voor elke afzonderlijke m.e.r.-procedure wordt een afzonderlijke werkgroep samengesteld. De werkzaamheden van de landelijke commissie en van de werkgroepen worden ondersteund door het secretariaat van de commissie. Dit secretariaat is gevestigd in Utrecht.

Wettelijke adviseurs

- Rol:*
- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen;

- uitbrengen van advies over de kwaliteit en volledigheid van het MER.

Wie zijn de wettelijke adviseurs? Op grond van de wettelijke regeling voor de milieueffectrapportage (artikel 7.1 lid 2 Wet Milieubeheer) behoren hiertoe:

- de regionale inspecteur voor de hygiëne van het milieu van het ministerie van VROM;
- de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van LNV;
- de adviseurs die krachtens de wettelijke regeling voor het tot stand komen van het bestemmingsplan als zodanig optreden;

Overigens zal het bestemmingsplan aan een groot aantal andere instanties worden toegestuurd ten behoeve van het voeren van overleg (artikel 10 Besluit Ruimtelijke Ordening).

Insprekers

In de procedure van de milieueffectrapportage zijn twee momenten voorzien waarop een ieder gebruik kan maken van inspraak:

- naar aanleiding van de uitgebrachte startnotitie. Hierbij gaat het vooral om voorstellen voor de te formuleren alternatieven en voor de te onderzoeken milieuaspecten. Het bevoegd gezag zal uiteindelijk - na advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage - bepalen of de voorstellen in de definitieve richtlijnen worden opgenomen;
- naar aanleiding van het presenteren van het MER.

De inspraakmogelijkheden gaan gepaard met het ter visie leggen van de desbetreffende stukken. Het bevoegd gezag doet hiertoe openbare kennisgevingen.

profiel

Een begrip in Nederland

Met ongeveer 1800 werknemers en ruim tienduizend opdrachten per jaar is Oranjewoud één van de grootste advies- en ingenieursbureaus in Nederland. We zijn ruim een halve eeuw actief op het brede terrein van infrastructuur, bouw, stedelijke inrichting, natuurontwikkeling, milieu, vastgoedzaken en vrijetijdsvoorzieningen. Daarbinnen bieden we als één van de weinige partijen de combinatie van idee én verwezenlijking; van ingenieurswerk en daadwerkelijke realisatie binnen één organisatie. Dat staat niet alleen garant voor haalbare plannen, maar ook voor een hoogwaardige uitvoering. Voor onze opdrachtgevers is dat een vertrouwd gevoel.

Sterkin teamwerk

Oranjewoud werkt voor en samen met overheden, bedrijven en instellingen. Van lokale tot landelijke overheid, van handel tot industrie, van midden- en kleinbedrijf tot multinational, van non-profitsector tot particulier; alle opdrachtgevers zijn belangrijk. Daarbij combineren we onze sterke eigen inbreng met respect voor de kennis en kunde van de opdrachtgever. Partnership is dan ook altijd het uitgangspunt.

Raad en daad op maat

Het dienstenpakket van Oranjewoud mag breed worden genoemd. We verzorgen binnen onze werkgebieden het gehele traject van studie, advies, ontwerp, planvoorbereiding en directievoering tot realisatie, beheer en onderhoud. Al naar gelang de wens van de opdrachtgever nemen we hierbij één specifiek gedeelte, een combinatie van meerdere onderdelen of het hele traject op ons.

Creatief en dynamisch

Het brede werkteurien en de grote verscheidenheid aan activiteiten vindt zijn weerslag in de samenstelling van ons personeelsbestand. We bieden werk aan afgestudeerden op zowel mbo, hbo als academisch niveau. Oranjewoud staat voor werken in een gevarieerde, enthousiaste omgeving met een dynamische uitstraling en volop kansen voor nieuwe uitdagingen, verantwoordelijkheden en doorgroeimogelijkheden. Eigen initiatief, flexibiliteit, creativiteit en teamwerk zijn vanzelfsprekendheden binnen ons bureau.

Altijd binnen handbereik

Oranjewoud is met vijf grote en een aantal kleinere vestigingen altijd binnen handbereik. Onze medewerkers staan hierdoor ook in letterlijke zin dicht bij de opdrachtgevers, waardoor wij in alle regio's slagvaardig te werk kunnen gaan. De landelijke business units zijn op vrijwel al onze regionale vestigingen vertegenwoordigd. Zo combineren we inzicht in landelijke ontwikkelingen met een diepgaande kennis van lokale omstandigheden.

Onze buitenlandse activiteiten zijn ondergebracht in Oranjewoud International B.V., met bureaus in Antwerpen, Dresden en Budapest.

www.oranjewoud.nl

Vestigingen

Hoofdkantoor

Directie, Stafdiensten,

Koningin Wilhelminaweg 11
Postbus 24
8440 AA Heerenveen
Telefoon: (0513) 63 45 67
Telefax: (0513) 63 33 53

Heerenveen

Groningen, Friesland, Drenthe,
secretariaat Business unit Bouw & Vastgoed

Tolhuisweg 57
Postbus 24
8440 AA Heerenveen
Telefoon: (0513) 63 45 67
Telefax: (0513) 63 33 53

Deventer

Overijssel, Gelderland,
secretariaat Business unit Stad & Ruimte
Zutphenseweg 31D
Postbus 321
7400 AH Deventer
Telefoon: (0570) 67 94 44
Telefax: (0570) 63 72 27

Almere -Stad

Noord-Holland, Utrecht, Flevoland,
secretariaat Business unit Object & Informatie

Wisselweg 1
Postbus 10044
1301 AA Almere-Stad
Telefoon: (036) 530 80 00
Telefax: (036) 533 81 89

Capelle aan den IJssel

Zuid-Holland, Zeeland,
secretariaat Business unit Bodem & Water

Rivium Westlaan 72
2909 LD Capelle aan den IJssel
Postbus 8590
3009 AN Rotterdam
Telefoon: (010) 235 17 45
Telefax: (010) 235 17 47

Oosterhout

Noord-Brabant, Limburg,
secretariaat Business unit Sport & Techniek

Beneluxweg 7
Postbus 40
4900 AA Oosterhout
Telefoon: (0162) 48 70 00
Telefax: (0162) 45 11 41

Locatie Geleen

Mijnweg 3
Postbus 17
6160 AA Geleen
Telefoon: (046) 478 92 22
Telefax: (046) 478 92 00