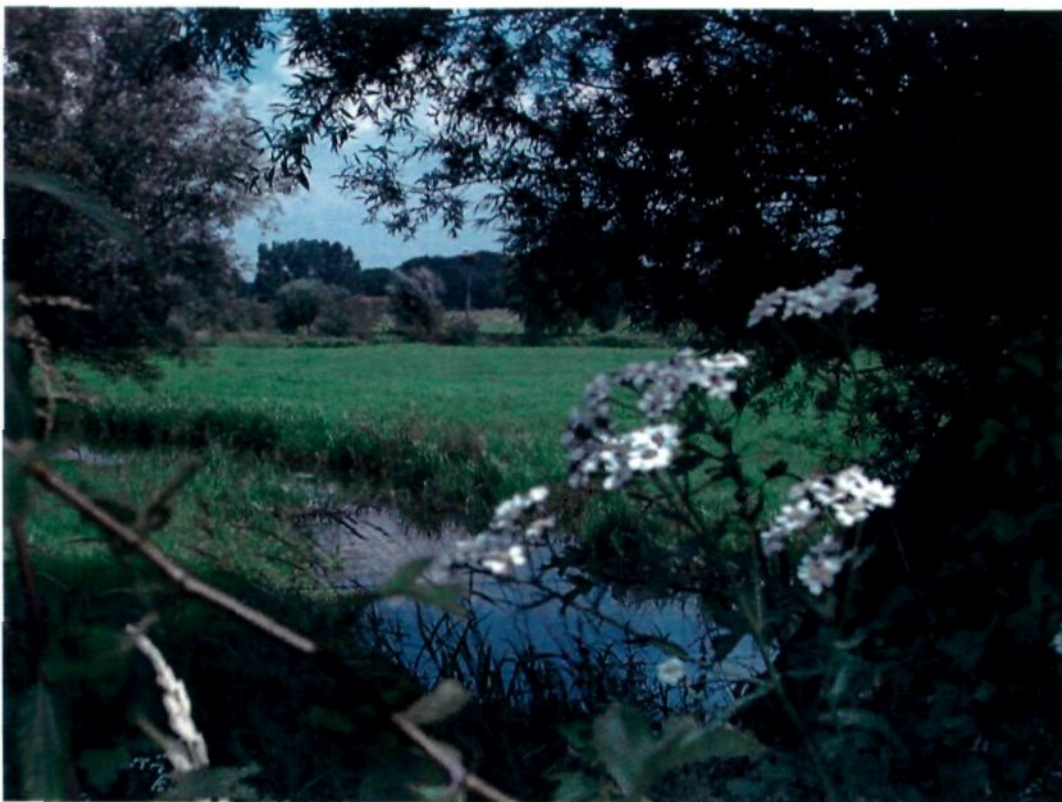


Richtlijnen voor het milieueffectrapport

Zutphen Noord – Eefde West

Omleidingen N348 en Noordelijke ontsluiting
bedrijventerrein 'de Mars'

augustus 2004



Richtlijnen voor het milieueffectrapport

Zutphen Noord – Eefde West

Omleidingen N348 en Noordelijke ontsluiting
bedrijventerrein 'de Mars'

augustus 2004

Initiatiefnemer
Provinciale staten van Gelderland

Bevoegd gezag
Gedeputeerde Staten van Gelderland

Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer
Afdeling Wegenbouw

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1. Inleiding	4
1.1 Hoofdpunten	4
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	6
2.1 Probleemstelling en doel	6
2.2 Relatie met de Mars	6
2.3. Beleidskader	7
3. Voorgenomen activiteiten en alternatieven	8
3.1 Alternatieven	8
4. Huidige situatie, autonome ontwikkeling en milieuaspecten	10
4.1 Woon- en leefmilieu	11
4.2 Verkeer en Infrastructuur	11
4.3 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	11
4.4 Ecologie	12
4.5 Bodem, geomorfologie en water	12
4.6 Ruimtegebruik	12
5. Overige hoofdstukken / paragrafen van het MER (5.1 t/m 5.6)	13
7. Vorm en presentatie	14

Bijlagen

1. Kaarten tracé 1 en tracé 2
- 2A. Gebiedsbescherming op grond Habitat- en Vogelrichtlijn
- 2B. Soortbescherming
3. Samenvatting en beantwoording inspraakreacties per hoofdonderwerp
4. Lijst van insprekers op de startnotitie

1. Inleiding

De provincie Gelderland, de gemeente Gorssel en de gemeente Zutphen zijn een studie gestart naar de mogelijkheden om de provinciale weg N348 om te leiden bij Zutphen-Polbeek en ten westen van Eefde. In de studie wordt ook een nieuwe noordelijke ontsluiting van het bedrijventerrein de Mars meegenomen. Het streekplan moet worden herzien. Ook moeten de bestemmingsplannen van de gemeenten Zutphen en Gorssel worden aangepast.

Voor de aanleg van een autoweg (volgens Europese richtlijnen) dient de procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen te worden. Besloten is om voor het gehele initiatief inclusief de omleidingen van de provinciale weg in de bebouwde kom een m.e.r. te doorlopen. De bevoegde instanties zijn Gedeputeerde Staten (coördinerend) van de provincie Gelderland en burgemeester en wethouders van de gemeenten Zutphen en Gorssel.

De m.e.r.-procedure is gestart met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 25 februari 2004 en met een advertentie in het huis-aan-huis blad in de gemeente Gorssel 'de Gids', de Zutphense Koerier in Zutphen en het regionale dagblad 'de Stentor'. Naast de advertenties is een informatiekrant huis-aan-huis verspreid in Zutphen-noord en Eefde en is op 10 maart 2004 een informatieavond in Zutphen georganiseerd. De vragen en opmerkingen die tijdens deze avond zijn gemaakt zijn verwerkt in dit richtlijnen rapport. Alle inspraakreacties zijn samengevat in een nota. De hoofdpunten uit deze nota zijn opgenomen in bijlage 3. Het rapport richtlijnen is gebaseerd op het 'advies voor de richtlijnen voor het milieueffectrapport' van de commissie voor de milieueffectrapportage (22 april 2004).

Het rapport richtlijnen dient als uitgangspunt voor het opstellen van het milieueffectrapport (MER). Het doel van dit rapport is aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang een volwaardige rol te geven in de besluitvorming over de nieuwe weg.

Voor het opstellen van het MER wordt de procedure conform de Wet Milieubeheer gevolgd. Voor de m.e.r.-procedure is Gedeputeerde Staten van Gelderland bevoegd gezag, Provinciale Staten van Gelderland vervult de rol van initiatiefnemer.

1.1 Hoofdpunten

In het MER moeten de volgende punten uitgewerkt en beschreven worden.

Probleemstelling

Het basisprobleem is de leefbaarheid bij de N348 in de bebouwde kom van Zutphen-noord en het dorp Eefde. Dit probleem wordt veroorzaakt door zowel het lokale verkeer van en naar Zutphen-centrum en naar het bedrijventerrein "de Mars" te Zutphen, als door het regionale doorgaande verkeer van en naar rijksweg A1.

Het voorliggende initiatief, met de voorgestelde oplossingen (tracé 1 of tracé 2), richt zich op het lokale verkeer en biedt soelaas voor het probleem met de leefbaarheid in Zutphen-noord en Eefde én verbetert de bereikbaarheid van het bedrijventerrein "de Mars".

Het probleem van de grote hoeveelheid verkeer door het gebied via de N348 naar ondermeer rijksweg A1 is van een ander schaal niveau en vereist ook een oplossing op aanzienlijk grotere schaal. Hiervoor heeft de provincie, separaat een verkenning gestart. Deze verkenning valt buiten de voorliggende m.e.r.-studie.

Wel wordt in deze m.e.r.-studie, conform het advies van de Commissie m.e.r., onderzocht hoe de voorgestelde oplossing (tracé 1 of tracé 2) past in de eventuele toekomstige oplossing voor het doorgaande verkeer, opdat een duurzame, toekomstvastе situatie wordt verkregen. Met andere woorden: hoe passen de alternatieven uit de startnotitie in mogelijke oplossingen voor de doorstromingsproblemen op de N348 de langere termijn.

Om deze vraag te beantwoorden moet het studiegebied vergroot worden, omdat het meer dan de lokale problematiek omvat. Essentieel daarbij is, wat de samenstelling van het verkeer is: welk deel is lokaal verkeer, welk deel herkomst- en bestemmingsverkeer en welk deel doorgaand ten opzichte van het studiegebied.

Inkadering van de alternatieven

Duidelijk moet worden beargumenteerd waarom sommige alternatieven, die wel in de startnotitie genoemd worden, toch zijn afgevalen en waarom bepaalde alternatieven daarentegen wel worden meegenomen in het MER.

Relatie met bedrijventerrein de Mars

Er bestaat een duidelijke wederzijdse relatie tussen de verkeersproblematiek en de ontwikkeling van het bedrijventerrein de Mars. In het MER zal deze afhankelijkheidsrelatie inzichtelijk moeten worden gemaakt. Ook zal duidelijk moeten worden welke factoren bepalend zijn voor de verkeersproblemen en de oplossingen hiervoor.

Landschappelijke inpassing

Rond Eefde en Zutphen liggen hoge landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Het gebied ten noorden van het Twentekanaal maakt deel uit van het Waardevol Cultuurlandschap (WCL) en Belvédèregebied De Graafschap. Aan de noordoostkant van Zutphen is de Polbeek als structurerend element in de bebouwing van de stadsrand opgenomen. Gezien deze waarden dient een meest milieuvriendelijk alternatief (zie hoofdstuk 3) uitgewerkt te worden waarbij de landschappelijke onderlegger centraal staat.

Samenvatting

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

2. Probleemstelling, doel en besluitvorming

2.1 Probleemstelling en Doel

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat tenminste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Probleemstelling

Het basis probleem is de steeds verder verslechterende leefbaarheid in Zutphen Noord en Eefde. Dit basis probleem kent meerdere veroorzakers, die in principe op twee manieren benaderd kunnen worden. Eén oplossing gericht op het doorgaande regionale verkeer en één oplossing gericht op het lokale verkeer.

De in deze m.e.r.-studie voorgestelde kansrijke oplossingen [tracé's 1 en 2] richten zich voornamelijk op het oplossen van het lokale verkeer en bieden soelaas voor de knelpunten en leefbaarheidproblemen in de bebouwde kommen van Zutphen Noord en Eefde, alsmede voor de slechte bereikbaarheid van het bedrijventerrein "de Mars".

Mede op advies van C-m.e.r. dient in de m.e.r.-studie bijzondere aandacht besteed worden aan de wijze waarop de kansrijke tracé's 1 en 2 passen binnen mogelijke toekomstige oplossingen voor de verbetering van het doorgaande regionale verkeer; om zo de duurzaamheid en toekomstwaarde van de tracé's te kunnen onderbouwen. Hiertoe zal uitgebreid verkeerskundig onderzoek moeten worden verricht; de resultaten daarvan dienen in deze m.e.r.-studie te worden betrokken.

In het MER moet tevens duidelijk worden aangegeven, wat het feitelijke probleem is, c.q. welke de feitelijke knelpunten zijn ten aanzien van leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. Hierbij dient in kwantitatieve zin te worden ingegaan op de aard van de problemen:

- herkomst/bestemmingrelaties: oriëntaties en de vertaling ervan in intensiteiten (pieken en gemiddeld) op verschillende delen van het wegennet;
- hoeveel gehinderden zijn er thans, waar het gaat om barrièrewerking langs de verschillende delen van het tracé;
- hoeveel gehinderden worden blootgesteld aan overschrijding van grenswaarden t.a.v. geluid en emissie van NO₂ en fijn stof;
- wat is de aard van de ongevallen, op welke locaties hebben deze plaats en wat is de omvang ervan;
- op welke locaties wordt de weg/kruispuntcapaciteit overschreden en in welke mate.

Doel

Geef een concrete beschrijving van het doel (of de doelen) en het initiatief. Neem in deze beschrijving ook de doelen voor milieubescherming- en verbetering op, zodat duidelijk wordt welke ruimte de gestelde doelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven die gunstig zijn voor het milieu.

De beschreven doelen moeten een kader vormen voor het ontwikkelen en afwegen van alternatieven.

2.2 Relatie met de Mars

Er bestaat een duidelijke wederzijdse relatie tussen de verkeersproblematiek en de ontwikkeling van het bedrijventerrein de Mars. In het MER zal deze afhankelijkheidsrelatie inzichtelijk moeten worden gemaakt, met daarbij inzicht in de ontwikkeling van de Mars die de gemeente voorstaat (type bedrijven, aantal bedrijven etc.). Als onduidelijkheden over de ontwikkeling bestaan dienen hiervoor scenario's te worden ontwikkeld. Ook zal duidelijk moeten worden welke factoren bepalend zijn voor de verkeersproblemen en de oplossingen hiervoor.

2.3. Beleidskader

Artikel 7.10, lid , onder c van Wm:

Een MER bevat tenminste: *“een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.”*

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies, geluidsnormen e.d.) gelden voor het omleiden van de N348 en het realiseren van een noordelijke ontsluiting van de Mars. Randvoorwaarden en uitgangspunten moeten expliciet benoemd worden. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-) plannen, richtlijnen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd.

Aangegeven is dat de Eefse Beek een ecologische verbindingszone is en dat de IJsselvallei ten westen van Eefde benoemd is als Habitat- en Vogelrichtlijngebied. Aangegeven moet worden welke invulling deze gebieden is toegedacht (natuurdoeltypen). Het gebied ten noorden van het Twentekanaal, ten westen van Eefde, is in het Structuurschema Groene Ruimte aangeduid als Waardevol Cultuurlandschap. Het gebied rond Eefde valt geheel of gedeeltelijk binnen het Belvédèregebied De Graafschap. De gevolgen van deze aanduidingen voor het omleiden van de N348 en het ontsluiten van de Mars moeten in het MER beschreven worden.

Naast de toekomstvisie van het Waterschap dient ook aandacht aan de andere plannen voor de waterhuishouding te worden besteed, inclusief plannen voor de ontwikkeling van oevers en ecologische verbindingzones. Tevens dienen eventuele plannen van Rijkswaterstaat voor het Twentekanaal en de land- en waterinfrastructuur in het plangebied in het MER te worden betrokken.

Volgens het besluit Luchtkwaliteit zou in 2002 de eerste algemene inventarisatie voor lucht in elke gemeente hebben moeten plaatsvinden over het jaar 2001. Het MER dient derhalve uit te gaan van gegevens uit het jaar 2001 voor emissiegegevens voor lucht (in ieder geval voorzover aanwezig).

Geef aan voor welke besluiten het MER is opgesteld en welke instanties die besluiten nemen. Beschrijf volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tenslotte moeten de besluiten aangegeven worden die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

3. Voorgenomen activiteiten en alternatieven

3.1 Alternatieven

Artikel 7.10, lid, 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *“een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen.”*

Naast hetgeen in de startnotitie wordt vermeld dient in het MER nader te worden ingegaan op het volgende:

- De alternatieven uit de startnotitie richten zich op het oplossen van de leefbaarheid in Zutphen-Noord en Eefde en op de ontsluiting van het bedrijventerrein de Mars. Dit basisprobleem kent meerdere veroorzakers, die in principe op twee manieren benaderd kunnen worden. Eén oplossing gericht op het doorgaande regionale verkeer en één oplossing gericht op het lokale verkeer.
De in deze m.e.r.-studie voorgestelde kansrijke oplossingen [tracé's 1 en 2] richten zich voornamelijk op het oplossen van het lokale verkeer en bieden soelaas voor de knelpunten en leefbaarheidproblemen in de bebouwde kommen van Zutphen Noord en Eefde, alsmede voor de slechte bereikbaarheid van het bedrijventerrein “de Mars”.
In deze m.e.r.-studie dient bijzondere aandacht besteed te worden aan de wijze waarop de kansrijke tracé's 1 en 2 passen binnen mogelijke toekomstige oplossingen voor de verbetering van het doorgaande regionale verkeer; om zo de duurzaamheid en toekomstwaarde van de tracé's te kunnen onderbouwen. Hiertoe zal uitgebreid verkeerskundig onderzoek moeten worden verricht; de resultaten daarvan dienen in deze m.e.r.-studie te worden betrokken.
Met andere woorden: hoe passen de alternatieven uit de startnotitie in mogelijke oplossingen voor de doorstromings-problemen op de N348 op de langere termijn.
Hierbij dient ook te worden aangegeven, welke periode van de dag en welke dag van de week maatgevend is voor het verkeersaanbod en daarmee voor het wegontwerp. De op te stellen verkeers- en vervoerprognoses dienen hierop in te spelen. Essentieel bij het zoeken van het optimale alternatief voor de verkeersproblematiek is de onderverdeling van de verkeersintensiteiten in intern verkeer, herkomst- en bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer, onderscheiden naar vracht- en personenautoverkeer.
- Inkadering alternatieven: duidelijk moet worden beargumenteerd waarom welke alternatieven wel of niet worden meegenomen in het MER. Vanuit de probleemstelling moet duidelijk worden, welke alternatieven, als oplossing voor de leefbaarheidsproblemen in de woonkernen en de ontsluiting voor de Mars, aansluiten bij eventuele oplossingen voor de doorstromingsproblemen op de N348 op de langere termijn.
- Duidelijk moet worden gemaakt wat de vaste aanhaakpunten zijn voor de aansluiting van de nieuwe wegvlakken op het bestaande wegennet en aangegeven dient te worden waarom deze aanhaakpunten zo bepalend zijn (o.a. bezit, eigendomsrechten);
- Het openbaar vervoer: Welke rol kan (de verbetering van) het openbaar vervoer spelen in het oplossen van de beschreven problemen (denk daarbij aan collectief vervoer naar het bedrijventerrein);
- Landschappelijke inpassing: vanwege de status als WCL-gebied en Belvédèregebied dient een meest milieu vriendelijk alternatief uit gewerkt te worden waarbij de landschappelijke onderlegger centraal staat (minimalisering doorsnijdingen, beperking ruimtebeslag, afweging voors en tegens verdiepte aanleg e.d.). Daarbij moet rekening worden gehouden met de historische verbindingslijnen, het dal van de Eefse Beek en de Eefsche Enk.

Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen

Geef bij elk alternatief aan welke preventieve, mitigerende en/of compenserende maatregelen worden getroffen.

Als de activiteit effecten heeft in gevoelige gebieden,

- gebieden die zijn aangewezen op grond van de EU Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn;
- gebieden die zijn aangeduid in het Structuurschema Groene Ruimte;
- gebieden die bescherming genieten op grond van provinciaal beleid;
- of gebieden die bescherming genieten op grond van gemeentelijk beleid,

dan gelden specifieke beschermingsformules en compensatieverplichtingen. De consequenties hiervan voor de alternatievenontwikkeling moeten in het MER expliciet worden gemaakt.

Nulalternatief

Het nulalternatief is het alternatief waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven daarvoor niet worden uitgevoerd. Wel kan bij het nulalternatief sprake zijn van aanvullende maatregelen (van een ander karakter dan het voornemen) waarmee de doelen worden behaald.

- Beschrijf het nulalternatief als volwaardig alternatief, als dit alternatief voor het bereiken van het doel duidelijk een reëel alternatief vormt.
- Als een nulalternatief duidelijk geen reëel alternatief is, dan kan volstaan worden met het beschrijven van de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen. Deze beschrijving vormt de basis voor de beschrijving van de autonome milieuontwikkeling.

Als uit de startnotitie niet duidelijk blijkt of het nulalternatief reëel is, stel deze vraag dan in het MER aan de orde en beargumenteer welke van de twee bovengenoemde beschrijvingen opgenomen wordt.

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk beperkt worden."

Meest milieu vriendelijk alternatief (MMA)

Het meest milieu vriendelijk alternatief (mma) moet:

- realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- uitgaan van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

Volg bij het ontwikkelen van het mma bij voorkeur een actieve aanpak waarbij de toepassing van de best bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en - verbetering als uitgangspunt wordt genomen. Als dit niet mogelijk is, kan na analyse van de milieueffecten van alternatieven of varianten het alternatief met de minst nadelige milieueffecten tot mma wordt benoemd.

4. Huidige situatie, autonome ontwikkeling en milieuaspecten

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

Artikel 7.10, lid 1, onder f van Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de `autonome ontwikkeling` verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

De huidige situatie in het studiegebied dient zo zoveel mogelijk kwantitatief beschreven te worden. Indien onduidelijkheid bestaat over de autonome ontwikkeling kunnen hiervoor scenario's worden uitgewerkt. Duidelijk moet worden of de beoogde revitalisering van de Mars, bedrijventerrein Eefde-west en de nieuwe woonwijk Noorderhaven al in concrete besluiten zijn gevat of dat de ontwikkeling als scenario's moeten worden beschreven. Het aspect bodem kan worden uitgewerkt zoals beschreven in de startnotitie.

De grootte van het studiegebied is afhankelijk is van de probleemstelling en de probleemanalyse. Voor het onderzoek naar de inpassing van de oplossingen voor de leefbaarheid in de kernen en de ontsluiting van de Mars in de mogelijk oplossingen voor de doorstromingsproblemen op de N348 op de langere termijn, dient het studiegebied vergroot te worden. De trajecten van de N348 die onderdeel zijn van de wegverbinding die vanaf de A1 nabij Deventer via Gorssel, Eefde, Zutphen/Warnsveld uiteindelijk richting Doesburg loopt behoren dan tot het studiegebied.

Wanneer schattingen worden gemaakt van de gemiddelde verkeersintensiteit van 26.000 motorvoertuigen per etmaal in 2010, dient in het MER niet alleen te worden aangegeven op welke wijze deze intensiteiten in het studiegebied zullen worden verwerkt en met welke milieugevolgen, maar dient ook te worden beschreven, welke verkeers- en milieueffecten moeten worden verwacht op de rest van de wegverbinding tussen Eefde en A1, resp. Zutphen en Rhienderen/Doesburg. Uitgangspunt bij de berekeningen moet het jaar 2020 zijn.

Geef het studiegebied op kaart weer. Het studiegebied wordt bepaald door de locatie en/of het tracé, met directe omgeving, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. Voor diverse milieuaspecten kan de omvang van het studiegebied verschillen. Geef tevens gevoelige gebieden en objecten aan.

4.1 Woon- en leefmilieu

Barrièrewerking (bebouwde kom, buitengebied)

In Zutphen Noord loopt het voorgesteld tracé tussen de wijken Polbeek en Voorsterallee door. In het MER dient duidelijk te worden of dit vanwege verwachte hoge verkeersintensiteiten op de nieuwe verbinding niet tot nieuwe leefbaarheidproblemen c.q. barrièrewerking leidt voor de wijk Voorsterallee en Eefde west.

Emissies (lucht, geluid, trillingen, cumulatieve effecten)

Bij geluidhinder wordt in de sfeer van maatregelen in de overdracht specifiek over geluidsschermen gesproken, er kan natuurlijk ook aan ander soort maatregelen worden gedacht (soort verharding, doorstroming, snelheden en circulatie). In het MER dient dit nader te worden uitgewerkt.

Ook voor de bestaande wegverbinding dient te worden nagegaan, wat op basis van de "resterende" verkeersintensiteiten de emissie van vervuilende stoffen zal zijn na realisatie van de nieuwe verbinding en in hoeverre daarbij de geldende normen worden overschreden. Ook dient inzicht te worden gegeven in het geluidsniveau van het overblijvende verkeer.

In het MER dient de huidige en de toekomstige concentraties voor NO₂ en fijn stof (PM₁₀) te worden weergegeven en de verandering van deze stoffenconcentraties als gevolg van wijziging van verkeersintensiteiten van de bestaande wegen. Op kaart moet inzichtelijk gemaakt worden:

- waar de jaargemiddelde grenswaarden van 40 µg/m³ (voor fijn stof en NO₂) worden overschreden;
- waar de jaargemiddelde concentratie van 30 µg/m³ (voor fijn stof) wordt overschreden;
- waar de hoogste waarden (voor NO₂ en fijn stof) voorkomen en hoe hoog die zijn;
- hoeveel woningen en welke gevoelige bestemmingen (voor fijn stof), dan wel hoeveel bebouwd gebied (voor NO₂) zich in het gebied bevinden waar van overschrijding sprake is.

In het MER dient in algemene zin de relatie tussen fijn stof en de gezondheidbeschreven te worden.

Verkeersveiligheid

Prognoses ten aanzien van ongevallen in het studiegebied dienen voor onderscheidende delen van de wegverbindingen -bestaand en nieuw- te worden gemaakt.

Externe veiligheid

Naast de in de startnotitie genoemde aspecten dient in het MER ook nader te worden ingegaan op verhoogde risico's als gevolg van de aanwezigheid de gas- en kerosineleidingen en -stations in het studiegebied.

4.2 Verkeer en Infrastructuur

Ten aanzien van het verwachte verkeersaanbod (paragraaf 5.3. Verkeer en Infrastructuur van de startnotitie) in 2015/2020 op de bestaande en nieuwe N348 en aansluitende wegen dient aangegeven te worden, op welke wijze de verkeers- en vervoerprognoses zijn opgesteld en op basis van welke uitgangspunten. Tevens dient de robuustheid van de ontworpen infrastructuur in de verdere toekomst te worden onderzocht. Ook voor de referentiesituatie dienen prognoses te worden gemaakt.

In het MER dienen de effecten van de voorziene ruimtelijke/ stedenbouwkundige ontwikkelingen in de Stedendriehoek (Zutphen-Deventer-Apeldoorn) op de ontwikkeling van de verkeersproblematiek in het studiegebied te worden aangegeven. Daarbij moeten de effecten op voldoende lange termijn (2020) worden gegeven.

Ten aanzien van de toetsingscriteria dient men uit te gaan van de intensiteits-/capaciteitsverhouding per wegvak/kruispunt in plaats van alleen de verkeersintensiteit.

Bereikbaarheid dient te worden weergegeven in termen van gemiddelde reistijd of reissnelheid per vervoerwijze, waarbij voor het fietsverkeer ook aandacht aan omrijden moet worden besteed.

4.3 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

In de startnotitie is al een aantal onderwerpen genoemd op het gebied van landschap en cultuurhistorie die in het MER nader uitgewerkt moeten worden. Daar moeten de volgende aandachtspunten bij worden meegenomen: de genoemde te onderzoeken doorsnijding van landschappelijke structuren is niet beperkt tot het gebied ten oosten van Zutphen- Noord. Feitelijk speelt dit in het gehele inpassingsgebied (Eefse Beek, historische infrastructuur, Enk). Bovendien, ook waar de weg een parallelle ligging heeft met landschappelijke elementen treden effecten op landschappelijke en cultuurhistorische waarden op. Dat is vooral het geval bij het restant van de Polbeek tussen de wijken Polbeek en Voorsterallee. Beekrestant en beekdal zijn in het recente

verleden nadrukkelijk als structurerend stedenbouwkundig/landschappelijk element gehanteerd in de Zutphense stadsuitleg (geleding, verbinding met landelijk gebied) en hebben als zodanig een belangrijke kwaliteit.

Een aandachtspunt wat betreft archeologie is dat ook bij aanleg van de weg op maaiveld verstoring van het bodemarchief waarschijnlijk is vanwege de aanleg van bermsloten, kabels, fundering enz.

4.4 Ecologie

Gebiedsbescherming

Wanneer er kans bestaat op significante aantasting van gebieden met een beschermde status, dan dienen de relevante beschermingsformules te worden doorlopen. Zoals het kaartje op blz. 21 van de startnotitie toont vindt in elk geval doorsnijding van een ecologische verbindingzone en een waardevolle beek (Eefse Beek) plaats. In het MER dient de status van de 'waardevolle beek' nader te worden toegelicht (functietoekenning Provinciaal Waterhuishoudingsplan). Duidelijk dient te worden gemaakt of er sprake is van externe werking op het Vogelrichtlijngebied en het Habitatrichtlijngebied (IJsselwaterwaarden).

In bijlage 2A zijn de richtlijnen voor deze effectbeschrijving nader uitgewerkt.

In het MER dient aangegeven te worden of de ingrepen kunnen resulteren in onomkeerbare effecten waardoor de ontwikkelingsmogelijkheden van flora en fauna in nieuwe natuurgebieden verloren gaan. Hierbij gaat het zowel om gebieden vallend binnen de bruto EHS of om potenties van ecologische verbindingzones.

Soortbescherming

Op grond van de Flora- en Faunawet (art. 3 en 4) zijn de meeste gewervelde diersoorten en een groot aantal plantensoorten in het studiegebied beschermd. Voor ieder alternatief moet worden nagegaan of deze zal leiden tot in de Flora- en faunawet genoemde verboden gedragingen. Indien dat het geval is, zal een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. Voor het ontheffingsverzoek dient een inventarisatie van de ruimtelijke verspreiding van alle in het gebied voorkomende soorten te worden gemaakt (zie ook bijlage 2B). In het MER kan worden volstaan met het aangeven van de gevolgen voor de doelsoorten van het natuurbeleid, of een gemotiveerde selectie van de belangrijkste voorkomende soorten.

4.5 Bodem, geomorfologie en water

Geomorfologie

Naast hetgeen in de startnotitie wordt genoemd dienen de effecten op het natuurlijke reliëf (Polbeek en Eefde-west) te worden beschreven bij een verdiepte aanleg van de weg.

Grondwater en Oppervlaktewater

In aanvulling op de startnotitie dient bij een eventuele verdiepte aanleg van de weg nader onderzoek te worden uitgevoerd naar de effecten op de grondwaterstromen, retentie, (grond)waterkwaliteit en hieraan gerelateerde effecten (zoals natuur, bebouwing).

Daarbij dienen ook de waterhuishouding (met name kwaliteit) van de Polbeek een rol te spelen. Aangegeven dient te worden hoe wordt omgegaan met mogelijk verontreinigd afstromend wegwater.

Bodem- en waterverontreiniging

Nader onderzoek naar de bodemkwaliteit op het bedrijventerrein de Mars wordt niet relevant geacht in het kader van deze m.e.r.

4.6 Ruimtegebruik

In het MER dient aandacht te worden besteed aan de effecten van de activiteit op de recreatieve mogelijkheden (wandel- en fietsmogelijkheden) in het gebied.

5. Overige hoofdstukken / paragrafen van het MER

5.1 Gevolgen voor het milieu

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm: Een MER bevat ten minste: *“een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.”*

5.2 Strategische Milieu Beoordeling (SMB)

De richtlijn SMB (richtlijn 2001/42/EG) is bedoeld om de milieueffecten voor plannen en programma's tijdens de voorbereiding ervan in beeld te brengen in de vorm van een milieurapport.

Op dit moment (zomer 2004) is de provincie Gelderland bezig met het opstellen van een nieuw Streekplan. Voor het Streekplan moet een SMB plaatsvinden. De omleidingen van de N348 en de ontsluiting van “de Mars” zullen in het nieuwe Streekplan niet specifiek aangeduid worden. Het besluit voor de uiteindelijke tracékeuze zal na vaststelling van het nieuwe Streekplan plaatsvinden. Het eerste plan dat voorziet in de aanleg van de omleidingen van de N348 en de ontsluiting van “de Mars” is de daarop betrekking hebbende partiële Streekplanherziening. Bij deze Streekplanherziening zal het MER functioneren als SMB.

Opdat dan wel aan de SMB-eisen wordt voldaan, zal in het MER ook de biodiversiteit onderzocht worden.

5.3 vergelijking van alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van Wm:

Een MER bevat ten minste: *“een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven.”*

5.4 Leemten in kennis en informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *“een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen (d.z.w. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten) ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens.”*

5.5 Evaluatie programma

Artikel 7.39 van Wm:

“Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen.”

5.6 Samenvatting van het MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *“een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.”*

6. Vorm en presentatie

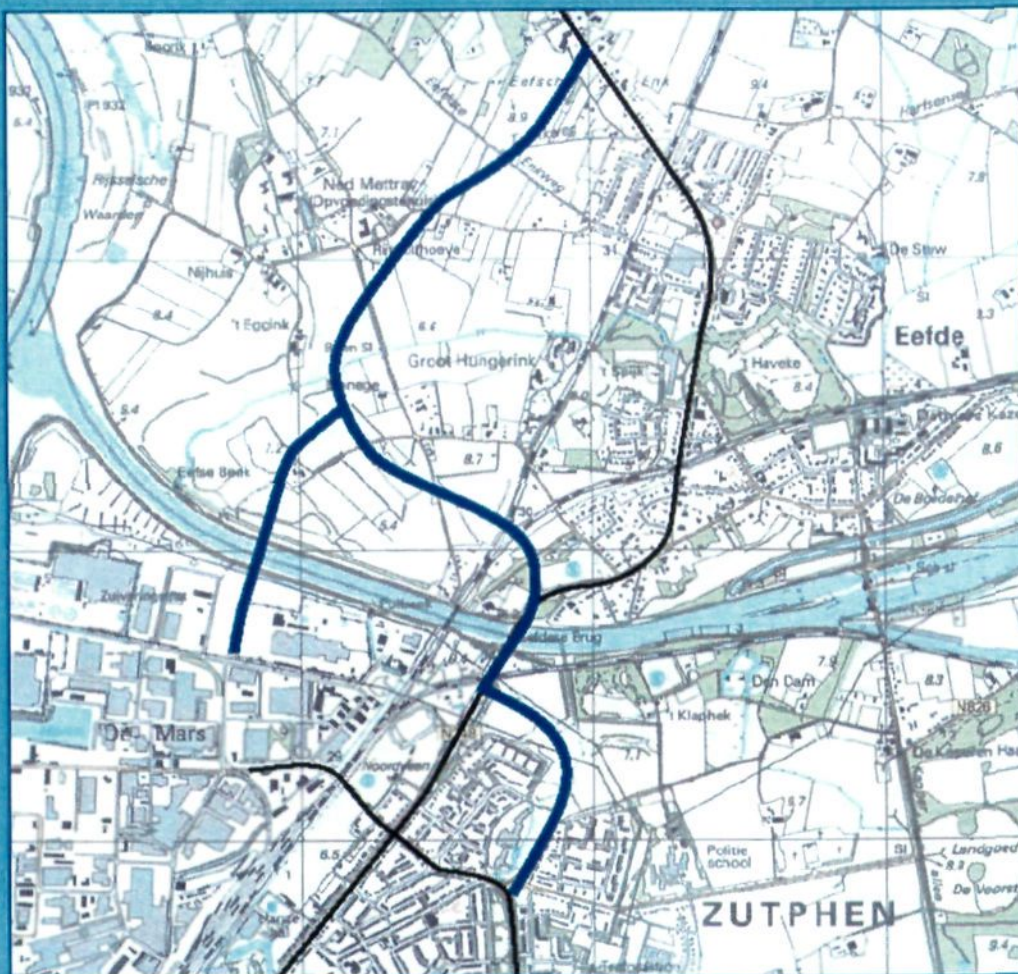
In het MER dient recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda te worden gebruikt. Op minstens één kaart moeten alle topografische namen goed leesbaar zijn weergegeven die in het MER worden gebruikt. Het kaartmateriaal waarop de alternatieve tracés worden weergegeven moet een zodanige schaal hebben dat zij voldoende informatief zijn, maar dat e.e.a. ook na/opgemeten kan worden.

Voor de landschappelijke aspecten is het wenselijk gebruik te maken van visualisaties.

BIJLAGE 1
Kaarten tracé 1 en tracé 2

Omlegging provinciale weg N348 Zutphen-Noord en Eefde en ontsluiting de Mars

Alternatief 1



provincie
GELDERLAND

Omlegging provinciale weg N348 Zutphen-Noord en Eefde en ontsluiting de Mars

Alternatief 2

The map displays the proposed railway alignment for Alternatief 2, highlighted in thick blue. The alignment starts near the 'Ned. Matras Opleidingstak' and runs through the city of Zutphen, crossing the 'Zutphense Brug' and the 'Groot Hüngrink' river. The map also shows the existing railway line in black. The area includes the city of Zutphen, the 'Zutphense Brug', and the 'Groot Hüngrink' river. The map also shows the location of the 'Ned. Matras Opleidingstak' and the 'Zutphense Brug'.

provincie
GELDERLAND

BIJLAGE 2A

Gebiedsbescherming op grond van Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn¹

Indien er sprake is van externe werking dan dient informatie voor de volgende stappen in het MER te worden opgenomen.

Passende beoordeling Habitatrichtlijn/Vogelrichtlijngebied

1. Op grond van welke natuurlijke habitats (bijlage 1 van de Habitatrichtlijn), welke beschermde soorten (bijlage 2 Habitatrichtlijn) of welke vanwege de Vogelrichtlijn beschermde soorten heeft het gebied zich gekwalificeerd als speciale beschermingszone?
2. Welke significante gevolgen met betrekking tot deze habitats en/of soorten kunnen er optreden ten gevolge van de voorgenomen activiteit afzonderlijk of in samenhang met andere plannen of projecten (cumulatie)?
3. Indien er sprake kan zijn van significante gevolgen, dan dient er een passende beoordeling uitgevoerd te worden door het bevoegd gezag. De provincie kan ervoor kiezen de passende beoordeling in het MER uit te voeren. Daarbij komen de volgende aspecten aan bod:
 - zijn er alternatieve oplossingen (met inbegrip van mitigerende maatregelen), waardoor er geen significante gevolgen voor het beschermde gebied optreden?
 - zijn er dwingende redenen van groot openbaar² belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
 - indien het project toch in of nabij een beschermd gebied moet plaatsvinden en mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing zal bieden voor de mogelijke significante gevolgen, welke compenserende maatregelen zullen dan getroffen worden om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

Eisen aan compensatie op grond van de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn

1. Geen netto verlies aan waarden wat betreft areaal en kwaliteit (kwantitatieve en kwalitatieve eisen). *Dat wil dus zeggen dat de staat van instandhouding van soorten die binnen de kwaliteitsdefinitie vallen na compensatie gelijk dient te zijn aan de situatie voor de ingreep;*
2. Compensatie dient nabij het getroffen gebied plaats te vinden (of binnen het ecologische netwerk van de soort) onder de voorwaarde dat een duurzame situatie ontstaat (nabijheidbeginsel);
3. De algehele samenhang van Natura 2000 dient gewaarborgd te worden (instandhoudingdoelstelling): daarom kan er nooit financieel worden gecompenseerd.
4. Zowel feitelijk, financieel als bestuurlijk: compensatie tijdig regelen. *Omdat gedurende de ingreep de kans op overleven vermindert, dient de compensatie voor de ingreep plaats te vinden.*

Aanvullende informatie voor een passende beoordeling op grond van de Vogelrichtlijn (VR)

Algemeen

De aangewezen VR-gebieden en aanwijzingsbesluiten zijn te vinden op de website van het Ministerie van LNV: www.minlnv.nl/thema/groen/natuur. De kaarten (bijlage 2) geven een landelijk overzicht maar zijn niet bruikbaar voor de precieze begrenzing. Deze is wel digitaal beschikbaar (shape-files) bij het Expertisecentrum LNV (0318-822500). VR-gebieden zijn aangewezen op grond van twee hoofdgroepen. *Broedvogels*: het landelijk belang voor soorten die genoemd zijn in Bijlage I van de vogelrichtlijn (vijf beste broedgebieden gerangschikt naar procentueel aandeel in de landelijke populatiegrootte). *Watervogels*: trekkende watervogels wanneer zich tenminste 1% van de biogeografische populatie in een gebied ophoudt. Artikel 4, lid 4 verplicht tot het nemen van passende maatregelen ter voorkoming van verslechtering van de leefgebieden van de soorten waarvoor een VR-gebied is aangewezen, de 'kwalificerende soorten'³. Per VR-gebied zijn voor de vaststelling van de

¹ Voor een korte toelichting: www.minlnv.nl/natura2000. Voor de gehele tekst en bijlagen zie: www.europa.eu.int/comm/environment/nature/legislation

² Dwingende reden van groot openbaar belang (art. 6 Habitatrichtlijn) met inbegrip van redenen van sociale of economische aard. Maar in geval van prioritaire habitats of prioritaire soorten zijn de argumenten beperkt tot die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid, of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten dan wel, na advies van de Europese Commissie, andere dwingende redenen van groot openbaar belang.

³ Zie nota van Antwoord Vogelrichtlijn, deel 1, Ministerie van Landbouw Natuurbeheer en Visserij, 23-2-2000.

begrenzing daarnaast ook gegevens van 'begrenzingsoorten' meegewogen⁴. In hoeverre deze onder hetzelfde beschermingsregime vallen is onderwerp van interdepartementale discussie; LNV neigt naar een gelijke beoordeling.

Milieugevolgen

Voor elke kwalificerende soort en begrenzingssoort moet worden aangegeven:

- verandering in het aantal paren en/of individuen;
- verandering in het oppervlakte leefgebied, wanneer relevant aangeven per functie (broeden, foerageren, slapen);
- in hoeverre sprake is van *significante gevolgen* tijdens en na de ingreep.

Het wel of niet optreden van significante gevolgen is dé cruciale discussie bij de beoordeling van milieugevolgen in of nabij VR-gebieden. Dit zijn de effecten die de instandhouding aantasten van de soorten waarvoor een VR-gebied is aangewezen. Het vaststellen en beoordelen daarvan vergt veel kennis van de ecologie van de betreffende soort(en). De volgende toetsonderwerpen bieden daarbij houvast⁵:

- habitatkeus van de betreffende soort(en);
- functie van het gebied voor de betreffende soort(en);
- verstoring- en vluchtafstanden;
- aantallen en zo nauwkeurig mogelijke verspreiding (bijv. broed- en slaapplekken);
- wijze van verstoring (bijv. lichthinder op nachttactieve watervogels, grondwater-onttrekking op moerasvogels);
- relatie met andere initiatieven die effect hebben op het gebied (cumulatie).

Om concreet met het begrip significantie te kunnen werken kan de eventuele vermindering van aantal vogels worden weergegeven door bijvoorbeeld een 5-procents-grens; een lagere grens is in de praktijk vaak niet werkbaar. Een afname van het gemiddeld seizoensmaximum van de kleine zwaan van >5% zou dan kunnen worden beschouwd als significant. Het is mogelijk dat de verschillende fasen van een plan moeten worden getoetst als de aard van de ingreep een verschillend effect kan hebben.

Elke ingreep dient in combinatie met andere activiteiten (cumulatie) te worden getoetst. Dat geldt ook voor kleine projecten die op zichzelf niet tot significante gevolgen leiden maar door cumulatie wel in significante gevolgen kunnen resulteren. De initiatiefnemer dient wanneer verschillende concrete plannen in/langs een VR-gebied spelen aan te tonen dat ook door cumulatie er geen significante gevolgen aan de orde zijn.

Het kan voorkomen dat een gebied dat buiten een VR-gebied ligt daar toch onlosmakelijk mee verbonden is omdat het een grote betekenis heeft als foerageergebied voor een kwalificerende vogelsoort in het VR-gebied zelf. Het foerageergebied kan dan onder het beschermingsregime van het VR-gebied vallen.

Gebiedsbescherming volgens Structuurschema Groene Ruimte 2 en de Nota Natuur voor Mensen Mensen voor Natuur

Indien de EHS wordt beïnvloed door de voorgenomen activiteit of de alternatieven zal duidelijk moeten worden of er sprake is van bruto of netto EHS. Bruto EHS is nog niet begrensd en netto EHS is al wel begrensd. De provincie is verantwoordelijk voor de begrenzing. Op 1 januari 2003 was 10% van de totale Nederlandse EHS nog bruto-EHS.

Richtlijn op grond van netto EHS

1. Welke significante gevolgen kunnen er optreden voor de te behouden kenmerken en waarden binnen en in de nabijheid van dit gebied⁶?
2. Zijn er reële alternatieven?
3. Indien dat het geval is, is er sprake van redenen van groot openbaar belang⁷ dat deze aantasting rechtvaardigt?

⁴ Zie nota van Antwoord Vogelrichtlijn, deel 1, Ministerie van Landbouw Natuurbeheer en Visserij, 23-2-2000.

⁵ Aangevuld naar "Wie is er bang voor de Korenwolf? Bestuurlijk juridische Kaderreeks 2003, uitgave Rijkswaterstaat

⁶ Wezenlijke kenmerken en waarden moeten per gebied worden gespecificeerd. Daarbij kan het gaan om: bodemopbouw, -structuur en reliëf; de waterhuishouding; natuurlijke processen; de kwaliteit van bodem, water en lucht; sedimentatie en -erosieprocessen; ruste, stilte en openheid; de landschapsstructuur en; gebiedspecifieke plant- en diersoorten.

4. Indien dat het geval is, welke compensatie wordt dan geboden voor het verloren gaan van de wezenlijke kenmerken en waarden?
5. In het SGR2 worden richtlijnen gegeven voor compensatie (zie hieronder).

Richtlijn op grond van bruto EHS (niet begreepd)

Is er sprake van onomkeerbare effecten waardoor de ontwikkelingsmogelijkheden van deze nieuwe natuurgebieden significant onomkeerbaar verloren gaan?

Eisen aan compensatie op grond van SGR2 en Nota NMMN

1. In beginsel geen netto verlies aan waarden wat betreft areaal en kwaliteit.
2. Compensatie nabij het gebied, onder de voorwaarde dat een duurzame situatie ontstaat⁸.
3. Indien fysieke compensatie onmogelijk is, dan compensatie door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden.
4. Indien fysieke compensatie of compensatie door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden door overmacht onmogelijk is, wordt financiële compensatie geboden die tegood komt aan natuur. Onder overmacht wordt ook verstaan de dreiging van ernstige vertraging van de procedure.
5. Het tijdstip over het besluit over ingreep is ook het tijdstip waarop helderheid wordt gegeven over aard, wijze en tijdstip van compensatie.
6. Het tijdstip van daadwerkelijke compensatie is gerelateerd aan het tijdstip van ingreep.

Aspecten die aan bod moeten komen bij Natuurontwikkeling waaronder Ecologische Verbindingszones (EVZ's) o.a voor compensatie

In geval van te ontwikkelen EVZ dient in het MER beschreven te worden:

1. type (droog/nat), doel en functie van de EVZ (onder andere lokaal/ regionaal belang), verbinding van welke gebieden en beschrijving van de levensgemeenschappen (natuurdoeltype) in de te verbinden gebieden;
2. welke doelsoorten en de ecologische eisen van deze soorten aan de EVZ;
3. lengte, breedte, configuratie van lijnvormige en vlakvormige elementen (steunpunten);
4. knelpunten (barrières) en mitigerende maatregelen om deze op te heffen.

In geval van de mogelijke aanleg van nieuwe natuurgebieden (natuurontwikkeling) dient in het MER beschreven te worden:

1. locatie, omvang en ligging ten opzichte van, en verbinding met omliggende natuurgebieden;
2. te realiseren natuurdoeltype(n);
3. randvoorwaarden voor de realisering van deze natuurdoeltypen zoals benoemd in het Handboek Natuurdoeltypen (LNV, 2001);
4. beoogde functie van het nieuwe natuurgebied voor het voortbestaan van doelsoorten in aangrenzende natuurgebieden;
5. kans op realisatie (middelen en mogelijkheid tot verwerving).

⁷ Redenen van groot openbaar belang; Op basis van een afweging tussen het te beschermen belang en het met het plan of project gemoeide belang wordt al dan niet toestemming verleend. Wordt een plan of project na afweging van belangen toch toegestaan, dan moet voordat het plan of project wordt uitgevoerd een besluit worden genomen over compenserende maatregelen.

⁸ Het beginsel dat compensatie nabij het verloren gebied moet worden gerealiseerd kan ruimer worden ingevuld. Compensatie moet daar worden gerealiseerd waar het optimaal bijdraagt aan het instandhouden van een populatie(s). Het merendeel van de populaties van diersoorten in Nederland leeft in een netwerk van grotere en kleinere gebieden die met elkaar zijn verbonden in een zogenaamde netwerkpopulatie. Dit betekent dat uitbreiding van een klein gebied of verbetering van de ecologische verbindingszones tussen de gebieden wel eens meer kan bijdragen aan het doel van compensatie dan uitbreiding van een groter gebied. In het MER kunnen dus meer locatiealternatieven voor compensatie in beschouwing worden genomen.

BIJLAGE 2B

Soortbescherming

Bestaande situatie en autonome ontwikkeling

In het MER moeten de in het studiegebied voorkomende doelsoorten⁹ worden beschreven die worden beïnvloed door de voorgenomen activiteit en alternatieven. In sommige situaties kan worden volstaan met een gemotiveerde selectie van de voorkomende doelsoorten. Prioritaire soorten moeten deel uitmaken van deze selectie¹⁰.

Informatie over de doelsoort:

- de mate van bescherming (Nederlandse en internationale wet- en regelgeving). *Deze informatie is nodig om indien mogelijk de gevolgen voor de populatie te kunnen toetsen;*
- de mate van bedreiging van de doelsoort in Nederland. Voor het bepalen van de mate van bedreiging wordt gebruik gemaakt van de Rode Lijsten. *Deze informatie is nodig om de ernst van de potentiële gevolgen (voor een populatie) te kunnen bepalen;*
- voor dieren het voorkomen van het aantal individuen/paren per ecologisch netwerk, verdeeld over de deelgebieden. Indien onbekend: de oppervlakte van de leefgebieden van een netwerk;
- voor planten de oppervlakte van de standplaats;

Informatie over de (meta)populatie¹¹ van de doelsoort (alleen voor die doelsoorten waarover wetenschappelijke gegevens beschikbaar zijn):

- betekenis van deze populatie voor het behoud van de soort in Nederland;
- mate waarin deze metapopulatie of het leefgebied duurzaam is, dan wel duurzame condities biedt;
- grootte, verspreiding en dichtheid van de (meta)populatie in het studiegebied of oppervlakte van het leefgebied van de (meta)populatie dat tot een ecologisch netwerk kan worden gerekend.

Voor het beschrijven van de autonome ontwikkeling kan voor dieren gebruik worden gemaakt van de verandering van het aantal individuen/paren of de populatiegrootte over de afgelopen jaren (historische trend). Voor planten kan de verandering in standplaatsoppervlakte worden gebruikt.

Milieugevolgen

Voor elke (geselecteerde) doelsoort moet worden aangegeven:

voor dieren:

- verandering van het aantal individuen/paren;
- verandering van het oppervlakte van het leefgebied; wanneer relevant per functie aangeven in hoeverre er sprake is van het optreden van significante gevolgen; houdt rekening met het optreden van cumulatie¹².

voor planten:

- verandering van de standplaatsoppervlakte. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met een verandering van de abiotische omstandigheden, als gevolg van het voornemen die invloed heeft op de standplaatsfactoren van planten;
- in hoeverre er sprake is van het optreden van significante gevolgen.

Voor de doelsoorten (dieren) waarover wetenschappelijke informatie op populatieniveau beschikbaar is moet het volgende worden aangegeven. Indien de gevraagde informatie onder optie 1 ontbreekt dan kan optie 2 worden toegepast:

Optie 1, de kans op het verdwijnen of uitsterven van een (meta)populatie in het studiegebied. Dit kan kwalitatief worden beoordeeld. Indien die kans zeer groot is zal ook voor de populatie(s) waarmee uitwisseling plaatsvindt een inschatting moeten worden gemaakt van deze kans. Indien er een kans

⁹ In het Handboek Natuurdoeltypen; bijlage 3 (LNV, 2001) staan alle doelsoorten.

¹⁰ Habitat- en vogelrichtlijngebieden zijn geselecteerd op grond van het voorkomen van bepaalde natuurlijke habitats en soorten. Een deel hiervan is aangeduid als prioritaire habitat of soort omdat de EU voor de instandhouding hiervan een bijzondere verantwoordelijkheid draagt. Deze prioritaire typen natuurlijke habitats en soorten zijn respectievelijk in bijlage I en II van de Habitatrichtlijn met een sterretje (*) gemerkt. Bij mogelijke aantasting hiervan dient ontheffing te worden aangevraagd bij de Europese Commissie. Alle prioritaire soorten zijn ook doelsoort. Voor hele tekst van de Habitatrichtlijn en bijlagen zie: www.europa.eu.int/comm/environment/nature/legislation

¹¹ Een soort bestaat uit een groot aantal individuen die in het algemeen samenleven in een metapopulatie. Een metapopulatie bestaat uit een aantal deelpopulaties die onderling met elkaar zijn verbonden waardoor uitwisseling mogelijk is. Deze metapopulatie leeft in Nederland in het algemeen in een ecologisch netwerk van grotere en kleinere gebieden die onderling met elkaar zijn verbonden.

¹² Cumulatie: elke ingreep in een Habitatrichtlijngebied dient in combinatie met andere activiteiten te worden getoetst. Indien hiervan sprake kan zijn dient de initiatiefnemer aan te tonen dat er ook door cumulatie geen significante gevolgen zullen optreden.

bestaat op verdwijnen of uitsterven moet worden aangegeven wat dit betekent voor het behoud van de soort in Nederland.

Optie 2, de mate van aantasting van de oppervlakte van het ecologisch netwerk, en een inschatting van de gevolgen hiervan voor het voortbestaan van duurzame condities van het ecologisch netwerk van de populatie.

Daarnaast is het te overwegen – maar dit is niet verplicht – om alle informatie die nodig is om voor een ontheffingsaanvraag op grond van de Flora- en Faunawet (FFW) in aanmerking te komen, ook op te nemen in het MER en de ingedragen informatie op correctheid te laten beoordelen door de Commissie.

Indien ontheffing moet worden aangevraagd en er is besloten dat dit onderdeel van het MER wordt dan geldt het volgende: iedere in het plangebied voorkomende beschermde soort moet worden genoemd en per soort moet worden aangegeven wat de gevolgen zullen zijn. In geval van een ontheffingsaanvraag kan er dus niet met doelsoorten of een selectie hiervan worden gewerkt.

1. Welke beschermde planten- en diersoorten op grond van de FFW komen in en nabij het plangebied voor?
2. Leidt het realiseren van het voornemen tot handelingen die strijdig zijn met de verbodsbepalingen van de FFW betreffende planten en/of dieren?
3. Kan het plan zodanig aangepast worden dat dergelijke verboden handelingen niet worden gepleegd?
4. Is om het plan te kunnen uitvoeren een ontheffing op grond van art. 75 van de FFW vereist?
5. Ontheffing kan worden verleend, indien:
 - er geen andere bevredigende oplossing bestaat (reëel alternatief) en;
 - sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu gunstige effecten, en;
 - geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

BIJLAGE 3

Samenvatting en beantwoording inspraakreacties naar hoofdonderwerp

Samenvatting Inspraakreacties naar hoofdonderwerp

In totaal zijn 49 schriftelijke reacties van verschillende inhoud binnengekomen. In deze reacties zijn in totaal ca. 350 afzonderlijke vragen geïdentificeerd.

In de binnengekomen reacties kwam een aantal onderwerpen veelvuldig terug. De hoofdonderwerpen kunnen als volgt worden gegroepeerd:

1. Uitbreiding van het onderzoek met een Oostelijke omleiding rond Eefde (19)
2. Aanpak van de problemen op de N348 tussen Zutphen en Deventer gericht op de langere termijn (na 2010/2015) (12)
3. Uitbreiding van het onderzoek en het studiegebied naar het traject van de N348 tussen Eefde en Deventer (m.n. Epse) (10)
4. Zorg over de woonomgeving in Zutphen-Noord (corridor Polbeek) en Eefde-West (26)
5. Zorg over de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van de te doorsnijden gebieden (18)
6. Suggesties voor nader onderzoek en ontwerp (34)
7. Overige opmerkingen (divers, aantal niet nader bepaald)

Hierna worden deze hoofdonderwerpen kort samengevat.

1. Uitbreiding van het onderzoek met een Oostelijke omleiding rond Eefde

Een groot aantal insprekers dringt aan op uitbreiding van het onderzoek met een Oostelijke omleiding/variant/alternatief/bypass rond Eefde. Velen menen, dat een dergelijke omleiding de totale problematiek van de N348 ten noorden van Zutphen duurzamer zal oplossen, tegelijkertijd een beter antwoord zal bieden op de problemen met betrekking tot woon- en leefomgeving in Zutphen-Noord en Eefde en minder schadelijk zal zijn voor natuur en landschap. Daarbij zijn meerdere suggesties gedaan voor een tracékeuze. In de reacties klinkt regelmatig door, dat men het achterwege laten van dit alternatief als onbegrijpelijk halsstarrig beschouwt.

2. Aanpak van het probleem: doorstroming verkeer op de N348 tussen Zutphen en Deventer, op de langere termijn (na 2010/2015)

Een aantal insprekers wijst er op, dat verkeersonderzoek al heeft uitgewezen, dat de nu voorgestelde maatregelen niet kunnen voorkomen, dat de (omgeleide) N348 rond 2010 zijn maximale capaciteit zal hebben bereikt. Omdat het in de verwachting ligt, dat de nu voorgestelde maatregelen pas rond 2010 kunnen zijn gerealiseerd achten zij het verstandiger nu al meteen te zoeken naar maatregelen die de gehele problematiek van de N348 tussen Zutphen en Deventer ook voor de langere termijn oplossen.

3. Uitbreiding van het onderzoek en het studiegebied naar het traject van de N348 tussen Eefde en Deventer

Een aantal insprekers is van mening dat het onderzoek/studiegebied zou moeten worden uitgebreid met het traject Eefde - Deventer (A1). Een veel gehoorde mening is, dat verbetering van de situatie in Zutphen-Noord en Eefde, gecombineerd met een noordelijke ontsluiting van het bedrijventerrein de Mars en de mogelijke ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein ten westen van Eefde zal leiden tot extra verkeer tussen Zutphen/Eefde en de autosnelweg A1 bij Deventer, hetgeen zal leiden tot verergering van de verkeersproblemen die nu al bij Epse en Gorssel bestaan.

4. Zorg over de woonomgeving in Zutphen-Noord (corridor Polbeek) en Eefde-West

Een groot aantal insprekers, met name aan- en inwoners van de gebieden waarin de omleiding zal worden aangelegd (de corridor tussen de wijken Voorster Allee en Polbeek in Zutphen-Noord en het buitengebied ten westen van Eefde), maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van afgesneden wijken/delen van het gebied. Men vreest geïsoleerd te raken van de stad, respectievelijk het dorp. Ook wordt de vraag gesteld waarom een eerder voorgestelde variant Polbeek-Oost niet meer wordt meegenomen. Men verwacht daarvan minder ernstige effecten op woon- en leefomgeving.

5. Zorg over de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van de te doorsnijden gebieden

Een groot aantal insprekers wijst op de huns inziens bijzondere en kwetsbare waarden op het gebied van natuur, landschap, cultuurhistorie, bodem en water van met name het westelijk buitengebied van Eefde. Een kleiner aantal wijst op dergelijke waarden rond Polbeek.

6. Suggesties voor nader onderzoek en ontwerp

In een zeer groot aantal reacties wordt, geheel in de geest van de milieu-effectrapportage, aangedrongen op nader onderzoek naar specifieke aspecten. Ook worden, met het oog op te verwachten effecten, gedetailleerde suggesties gedaan voor inpassing van de tracés en aansluitingen op het bestaande wegennet.

In veel reacties worden suggesties gedaan voor nader onderzoek naar bijzondere waarden en aspecten (bijvoorbeeld naar lichthinder, verkeersaspecten, herpetofauna, waterbeheer, ondergrondse leidingen, enzovoort).

7. Overige opmerkingen

Afgezien van de Oostelijke omleiding rond Eefde en de variant Polbeek-Oost, wordt in enkele reacties onderzoek voorgesteld naar nog andere tracés dan de voorgenomen tracés. Enkele malen wordt gepleit voor oplossingen ten westen van de IJssel (een 3e brug, ontsluiting via Voorst), enkele malen wordt gepleit voor tracés die worden gebundeld met de spoorlijn Zutphen-Deventer en enkele malen wordt gepleit voor een ander tracé ten westen van Eefde, dicht bij het dorp.

Onvermijdelijk heeft een deel van de reacties betrekking op zaken die buiten de scope van de m.e.r. vallen of die slechts voor kennisgeving kunnen worden aangenomen. Deze reacties betreffen bijvoorbeeld zaken zoals 'onderbouwing van nut en noodzaak van revitalisering van de Mars', 'aandacht voor handhavingsproblematiek', of 'tegenstander van de omleiding'.

Niet onvermeld mag blijven, dat onder de insprekers ook expliciete voorstanders van een omleiding aanwezig zijn. Enkele van deze voorstanders tonen zich zeer ontstemd over de lange tijd die reeds is verstreken sinds een omleiding voor het eerst werd voorgesteld. In een enkel geval werd daarbij een periode van 60 jaar genoemd.

Tot deze categorie behoren ook enkele opmerkingen over de gevolgde procedure.

Beantwoording inspraakreacties naar hoofdonderwerp

1. Uitbreiding van het onderzoek met een Oostelijke omleiding rond Eefde

Het voornemen is gericht op oplossing van de knelpunten op de N348 op lokaal niveau in Zutphen-Noord en Eefde. Maatregelen betreffen het aanleggen van omleidingen en een nieuwe, noordelijke, ontsluiting van het bedrijventerrein de Mars. Een Oostelijke omleiding rond Eefde biedt voor deze problemen geen afdoende antwoord. Een dergelijke omleiding biedt weliswaar enig soelaas voor het doorgaande verkeer tussen gebieden ten zuiden van Zutphen en Deventer, maar het probleem waarvoor nu een oplossing wordt gezocht, wordt niet zozeer veroorzaakt door doorgaand verkeer op de N348 alswel door het lokale verkeer te Zutphen (bestemmingsverkeer de Mars) en te Eefde (verzamel functie voor woongebieden).

2. Aanpak van het probleem: doorstroming verkeer op de N348 gericht op de langere termijn

Inderdaad kan worden verwacht, dat de maximale capaciteit van de N348 rond 2015 zal zijn bereikt. Hoewel tevens kan worden verwacht, dat realisatie van de nu voorgestelde maatregelen tot 2010 zal vergen mag daaruit niet worden geconcludeerd, dat daarom nu geen oplossing zou mogen worden gezocht voor de acute lokale problemen in Zutphen-Noord en Eefde. Extra opname van onderzoek naar een oplossing voor het al maar toenemende regionale doorgaande verkeer over de N348 van en naar de rijksweg A1 zal niet leiden tot andere oplossingen voor de acute lokale problemen in Zutphen-Noord en Eefde, maar zal echter wel opnieuw voor vertraging in de planvorming zorgen. Die wordt onaanvaardbaar geacht.

3. Uitbreiding van het onderzoek en het studiegebied naar het traject van de N348 tussen Eefde en Deventer

Het is niet ondenkbaar, dat een verbetering van de situatie in Zutphen-Noord en Eefde en een verbeterde ontsluiting van de Mars zal leiden tot meer verkeer tussen Deventer (A1) en Zutphen. Het is ook niet ondenkbaar, dat dit kan leiden tot een verheviging van de verkeersproblemen bij Epse en Gorssel. Deze problemen zullen door de autonome groei van het autoverkeer echter sowieso verergeren, ook wanneer de nu voorgestelde maatregelen in Zutphen-Noord en Eefde niet zouden worden genomen. Voor de problematiek van het doorgaande verkeer op de N348 van en naar de rijksweg A1 heeft de provincie in samenwerking met de betrokken gemeenten separaat aan deze m.e.r.-studie inmiddels een verkenning / verkeerskundige studie gestart. In deze studie zal ondermeer aandacht worden besteed aan "probleemanalyse", "nut en noodzaak" en "toekomst vaste oplossingsrichtingen". In de nu voorliggende m.e.r.-studie zal wel worden onderzocht hoe de voorgestane oplossing voor de acute lokale problemen past binnen een toekomst vaste oplossing voor het regionale, doorgaande verkeer op de N348. Het onderzoek en studiegebied zal daartoe, zonodig worden uitgebreid.

4. Zorg over de woonomgeving in Zutphen-Noord (corridor Polbeek) en Eefde-West

De zorg voor de directe woonomgeving is begrijpelijk. Met name in de corridor Polbeek-Voorsterallee, waar de weg opnieuw tussen twee woonwijken doorgaat, is de kans op overlast evident en is het begrijpelijk dat zeer gedetailleerd wordt gevraagd hoe een en ander zal worden ingepast. Maar ook in het gebied Eefde West is de zorg begrijpelijk, dat inwoners van dit nu nog rustige gebied overlast zullen ondervinden van de nieuwe weg en afgesloten raken van het dorp.

Het antwoord op deze zorg kan niet anders zijn dan aan te kondigen, dat naar de effecten van de tracés op woon- en leefomgeving nauwkeurig onderzoek zal worden verricht en dat, waarnodig, compenserende en mitigerende maatregelen in het plan worden opgenomen

De vraag waarom een eerder voorgestelde variant Polbeek-Oost nu niet meer tot het voornemen behoort kan wellicht niet voor allen bevredigend worden beantwoord. Er is gekozen voor het achterwege laten van deze variant, omdat deze naar verwachting niet onderscheidend bijdraagt aan het oplossen van de acute problemen op het kruispunt Van der Capellenlaan/Deventerweg/Industrieweg en omdat deze met name het tracé 2 een wel zeer slingerend (en daardoor qua verkeersgeleiding ongewenst) beloop zou geven. Aanwonenden hebben aan deze overwegingen echter (begrijpelijkerwijs) geen boodschap. Voor hen telt de overlast zwaarder dan de verkeersgeleiding.

5. Zorg over de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van de te doorsnijden gebieden

Met name het gebied Eefde West is een nu nog tamelijk rustig en ongestoord gebied. Het is zeer begrijpelijk dat onder aan- en inwoners van dit gebied en ook onder natuur- en milieugroeperingen

onrust ontstaat over de gevolgen van een omleiding voor de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van het gebied. In een enkel geval wordt deze zorg ook uitgesproken over het gebied van de voormalige Polbeek ten noorden van de wijk Polbeek.

Ook hier kan het antwoord op deze zorg niet anders zijn dan aan te kondigen, dat naar de effecten van de tracés nauwkeurig onderzoek zal worden verricht en dat waarnodig compenserende en mitigerende maatregelen in het plan zullen worden opgenomen.

6. Suggesties voor nader onderzoek en ontwerp

De Startnotitie zelf kan qualitate qua nog niet zeer gedetailleerd zijn. Detaillering op een relevant schaalniveau vindt plaats in het m.e.r.-onderzoek zelf. Gedetailleerde suggesties voor inpassing en vormgeving van tracés en aansluitingen op het bestaande wegennet (de hierop betrekking hebbende inspraakreacties) zullen daarom worden aangereikt bij het m.e.r.-onderzoek.

7. Overige reacties

Op suggesties voor een Oostelijke omleiding en de Polbeek-Oostvariant is hierboven reeds ingegaan. Overige suggesties voor heel andere tracés worden beargumenteerd terzijde gelegd. In het voortraject is naar mogelijkheden en onmogelijkheden voor dergelijke tracés al uitgebreid onderzoek verricht en is de conclusie getrokken dat zij of het acute lokale probleem in het geheel niet oplossen (bijvoorbeeld aanpassing van de onderdoorgang onder de IJsselspoorbrug), of dat zij als niet haalbaar moeten worden beschouwd (bijvoorbeeld een 3^e brug over de IJssel).

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
	20040322	C.G.M. Haverkort en T.J. Ettema	Eefde	20040402
	20040326	Comité tegen doortrekking Den Elterweg Zutphen	Zutphen	20040402
	20040327	A.W. Klopman	Zutphen	20040402
	20040325	B. Kurz en Y. Kurz-Wentink en 5 eensluidende reacties	Zutphen	20040402
	20040325	Dorpsraad Eefde	Eefde	20040402
	20040328	I.Th. van Baarsen en P.E. de Neefing	Zutphen	20040402
	---	R.B.M. van der Laan	Eefde	20040402
	20040325	L.Th.M. Dullaert	Zutphen	20040402
	20040320	L. Gerbrandy-Cambier	Zutphen	20040402
	20040325	Wijkaanpak Zutphen	Zutphen	20040402
	20040325	Stadspartij Zutphen	Zutphen	20040402
	20040326	Fam. J.G. Boschloo	Gorssel	20040402
	20040326	ir. J. Baas en G.B. Heusinkveld	Gorssel	20040402
	20040325	Stichting Natuur en Milieu	Zutphen	20040402
	20040324	M. Gommers, mede namens 2 insprekers	Eefde	20040402
	20040325	J.J.A. van 't Lam	Eefde	20040402
	20040325	De heer S. Broer, namens Super de Boer Supermarkt	Zutphen	20040402
	20040323	Woonzorgcentrum De Polbeek	Zutphen	20040402
	20040324	J.W.B. Damen	Zutphen	20040402
	20040324	W.G. Grotentraast	Eefde	20040402
	20040325	H.A. Bruning	Harfsen	20040402
	20040325	Stichting Rechtsbijstand, namens fam. Lubberding	Tilburg	20040402
	20040325	J. te Linde	Eefde	20040402
	20040324	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	20040402
	20040324	Familie Klomp en Bauer	Zutphen	20040402
	20040325	Gelderse Milieufederatie	Arnhem	20040402
	20040321	Vogelwerkgroep	Gorssel	20040402
	20040324	Marius van Wijk en Klaas Bron	Eefde	20040402
	20040323	Transport en Logistiek Nederland	Apeldoorn	20040402
	20040322	J.P. Kwestro	Zutphen	20040402
	20040321	A.M.A. van Ierland	Eefde	20040402
	20040321	Mw. F.M. van der Breggen	Zutphen	20040402
	20040322	Mw. J.P. van Ierland-Loendersloot	Eefde	20040402
	20040323	H. Mentink	Zutphen	20040402
	20040322	Bewoners Comité N348 Gorssel	Gorssel	20040402
	20040324	Mw. G.C.A. van Keulen	Zutphen	20040402
	20040324	Fam. E.R. van der Veen	Zutphen	20040402
	20040321	R. Thomas	Gorssel	20040402
	20040321	Stichting Gorssel Groen	Eefde	20040402
	20040310	Fam. Van der Ham-Vernooij	Eefde	20040402
	20040312	H. de Groot	Eefde	20040402
	20040315	Werkgroep Verontruste Eefdenaren	Eefde	20040402
	20040311	Gastransport Services	Groningen	20040402
	---	J.J. van Breeschoten	Zutphen	20040402
	20040302	H.J. Regelink	Eefde	20040402

<i>nr.</i>	<i>datum</i>	<i>persoon of instantie</i>	<i>plaats</i>	<i>datum van ontvangst Cie. m.e.r.</i>
	20040304	F.H. Boschloo-Pandijs	Gorssel	20040402
	---	R. Voerman	Zutphen	20040402
48.	---	Outokumpu Copper Strip	Zutphen	20040402
49.	---	Mevr. J. Hemeltjen-Berends	Zutphen	20040402