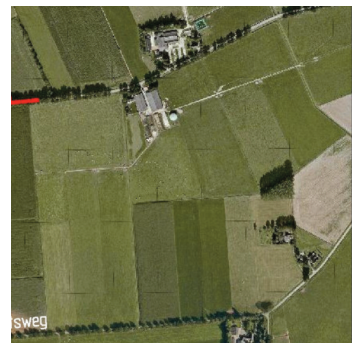
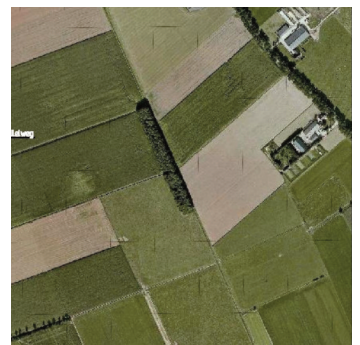
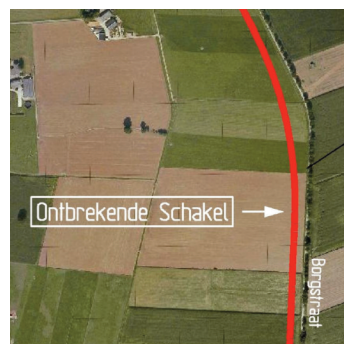


Startnotitie omleiding Montferland van de N316

de ontbrekende schakel tussen de Meilandsedijk en de Terborgseweg



**Startnotitie omleiding Montferland
van de N316****de ontbrekende schakel tussen de
Meilandsedijk en de Terborgseweg**

referentie BRGH7-2/nija4/017	projectcode BRGH7-2	status definitief 03
projectleider ir. J. Hulsbos	projectdirecteur drs. D.J.F. Bel	datum 26 januari 2010

autorisatie goedgekeurd	naam ir. J. Hulsbos	paraaf JH
-----------------------------------	-------------------------------	---------------------

Witteveen+Bos
van Twickelostraat 2
postbus 233
7400 AE Deventer
telefoon 0570 69 79 11
telefax 0570 69 73 44



Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd volgens ISO 9001

© Witteveen+Bos
Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

INHOUDSOPGAVE	blz.
1. INLEIDING	2
1.1. Aanleiding voor deze studie	2
1.2. Waarom een m.e.r.-procedure?	2
1.3. Startnotitie: doel en inhoud	3
1.4. De procedure in het kort	4
1.5. Wat kunt u vinden in deze startnotitie?	4
2. DE OPGAVE VOOR DE OMLEIDING MONTFERLAND (N316)	6
2.1. Probleemstelling	6
2.2. Doelstelling	9
2.3. Beleidskader	10
2.4. Plan- en studiegebied	10
2.5. Programma van Wensen en Eisen	11
3. OPLOSSINGSRICHTINGEN	12
3.1. Voorgenomen activiteit: Ontbrekende Schakel	12
3.2. Verkenning en trechtering alternatieven	12
3.3. Te onderzoeken tracéalternatieven en -varianten	14
3.4. De alternatieven	14
4. TE ONDERZOEKEN ONDERWERPEN	18
4.1. Verkeer & vervoer en Veiligheid	18
4.2. Bereikbaarheid en Economie	20
4.3. Woon- en leefmilieu	21
4.4. Natuurlijk milieu	21
4.5. Landbouw en ruimtelijk ordening	23
4.6. Beoordelingskader	23
5. PROCEDURE EN PLANNING	25
5.1. Startnotitie en richtlijnen	25
5.2. Opstellen MER en herziening Bestemmingsplan	25
5.3. Aanvaarding en inspraak	25
5.4. Toetsingsadvies Commissie voor de milieueffectrapportage	25
5.5. Verdere procedure	25
 laatste bladzijde	 26
 bijlagen	 aantal bladzijden
I Beleidskader	3
II Programma van Wensen en Eisen	1

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding voor deze studie

De voormalige gemeente Bergh, nu Montferland, heeft gezamenlijk met de provincie Gelderland in de jaren negentig een tracéstudie uitgevoerd naar de omleiding van de provinciale weg N316 tussen de grensovergang met Duitsland en de A18 bij Stroombroek. De aanleiding hiervoor was de te verwachten toenemende verkeersdruk op deze weg in de toekomst. In 1999 zijn er afspraken gemaakt tussen de provincie Gelderland en de gemeente Bergh over de gefaseerde aanleg van de N316 (zie afbeelding 1.1):

1. de omlegging Zeddam, het gedeelte tussen Braamt en de Terborgseweg (N335), (in 2005 geopend);
2. de omlegging 's-Heerenberg over het gemeentelijk bedrijventerrein het Goor, het gedeelte tussen de Meilandsedijk (N816) en de grensovergang (in 2007 geopend);
3. de Ontbrekende Schakel van de N316, tussen de beide omleggingen, namelijk tussen de Terborgseweg (N335) en de Meilandsedijk (N816).

Het gedeelte tussen de Terborgseweg en de Meilandsedijk is tot op heden nog niet gerealiseerd. Daardoor is een versnipperde provinciale infrastructuur ontstaan tussen de A18 in het noorden en de A12/BAB A3 in het zuiden. Vanwege het onlogische verloop van de N316 en het ontbrekende deel van de N316 moet meerdere keren een afslagbeweging worden gemaakt om de provinciale weg te volgen. Dit stimuleert het gebruik van alternatieve routes over het gemeentelijk wegennet en door de lokale kernen. Door de versnipperde provinciale infrastructuur laat de accommodatie van nieuwe economische ontwikkelingen in de regio te wensen over. Ook staat de leefbaarheid van de verschillende kernen van de gemeente Montferland onder druk door doorgaand sluipverkeer.

De huidige gemeente Montferland heeft het voornemen om deze problematiek aan te pakken. De gemeente heeft daarvoor het initiatief genomen om een m.e.r.-procedure op te starten, waarin verschillende alternatieven en varianten worden onderzocht die een mogelijke oplossing kunnen bieden voor de problemen met de verkeersdoorstroming op de N316 en haar directe omgeving. Uitgangspunt is een clustering van het doorgaande verkeer over één (provinciale) weg. Deze startnotitie vormt de eerste stap in de m.e.r.-procedure.

1.2. Waarom een m.e.r.-procedure?

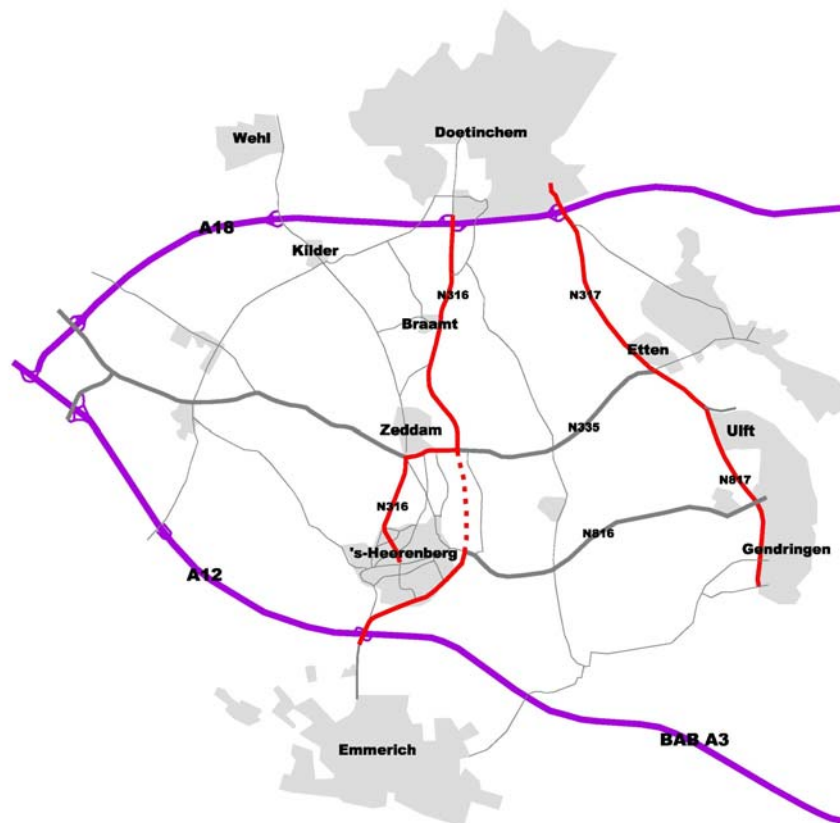
De aanleg van een autoweg valt onder categorie 1.2¹ van bijlage C van het Besluit milieueffectrapportage (Stb. 1994, nr. 540, zoals gewijzigd bij besluit van 7 mei 1999, Stb. 224). Onder de definitie van een autoweg wordt verstaan:

- een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen of
- een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

De te onderzoeken oplossingsrichtingen maken deel uit van het regionale wegennet en kunnen worden aangeduid als autoweg. Op basis hiervan is de voorgenomen activiteit m.e.r.-plichtig.

¹ Aanleg van een autoweg, niet zijnde hoofdweg.

afbeelding 1.1. Overzichtskaart plangebied



Het doel van een m.e.r. is het milieubelang, naast andere belangen, een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk ernstige gevolgen voor het milieu. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat concreet de realisatie van de m.e.r.-plichtige activiteit, in dit geval de aanleg van een autoweg, mogelijk maakt. In dit geval betreft het ruimtelijk besluit het op te stellen bestemmingsplan.

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Montferland vormt de initiatiefnemer voor de m.e.r.-procedure. De Raad van de gemeente Montferland treedt op als bevoegd gezag.

1.3. Startnotitie: doel en inhoud

doel van de startnotitie

In de procedure van de milieueffectrapportage is het opstellen van een startnotitie de eerste stap van de studie naar de Ontbrekende Schakel, van de N316 tussen de Terborgseweg en de Meilandsedijk. Met het bekendmaken van een startnotitie maakt het bevoegd gezag bekend dat het voornemen bestaat om een m.e.r.-plichtige activiteit uit te voeren en er een studie wordt gestart naar de wijze waarop deze activiteit het beste kan worden uitgevoerd.

Doel van de startnotitie is de achtergronden en uitgangspunten voor het voornemen en de alternatieven op een rij te zetten, en te beschrijven welke zaken in de MER onderzocht en vergeleken gaan worden. Ook bakent de startnotitie het aantal te onderzoeken alternatieven af en geeft aan op welke (milieu)effecten deze worden onderzocht. De startnotitie vormt de basis voor de inspraak en advisering over de vast te stellen richtlijnen.

inhoud startnotitie

In deze startnotitie wordt op hoofdlijnen aandacht besteed aan:

- het plan- en studiegebied;
- de doelstelling van het project;
- de voorgenomen activiteit;
- mogelijke alternatieven;
- het geldend beleid dat van invloed kan zijn op het plan;
- mogelijke milieugevolgen die in het MER worden onderzocht;
- de procedure en tijdsplanning.

1.4. De procedure in het kort

Vanaf de bekendmaking door de gemeente Montferland ligt deze startnotitie zes weken ter inzage. Gedurende deze periode kan iedereen reageren op de voorgenomen studie. Daarbij gaat het uitdrukkelijk nog niet om de vraag welke oplossing de beste is, maar wat er onderzocht moet worden om zicht te krijgen op de beste oplossing.

Het gaat dus om vragen als:

- wordt alles onderzocht wat onderzocht moet worden?
- zijn er andere oplossingen mogelijk, die nog niet in de startnotitie staan?
- moeten bepaalde varianten of aspecten die in de startnotitie staan wellicht niet meegenomen worden?

Uw reactie over de startnotitie kunt u, onder vermelding van 'zienswijzen startnotitie Omleiding Montferland (N316)', sturen aan:

- Gemeente Montferland
Postbus 47
6940 BA DIDAM

De reacties worden betrokken bij het opstellen van het advies over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER²⁾) door de Commissie voor de m.e.r. en de vaststelling van de richtlijnen door het bevoegd gezag (de Raad van de gemeente Montferland). In de periode dat deze startnotitie ter inzage ligt wordt een bijeenkomst belegd waarin deze startnotitie wordt toegelicht en waarop mondeling op de inhoud van de startnotitie kan worden gereageerd.

Het opstellen van het MER wordt gecombineerd met de herziening van het bestemmingsplan. De ontbrekende schakel van de omlegging Montferland van de N316 is nog niet (geheel) voorzien in het vigerende bestemmingsplan. Om de (gehele) omlegging van de N316 mogelijk te maken, dient de m.e.r.-procedure daarom te worden doorlopen in het kader van de besluitvorming voor een wijziging van het bestemmingsplan. Deze procedures worden op elkaar afgestemd. Een nadere toelichting op de procedure kunt u terugvinden in hoofdstuk 5.

1.5. Wat kunt u vinden in deze startnotitie?

Na dit inleidende hoofdstuk gaat hoofdstuk 2 in op de problemen die de versnipperde N316 met zich meebrengt voor de directe omgeving ('s-Heerenberg, Zeddam, Lengel) en de regio. Dit is de opmaat voor de doelstelling van het project. Ook geeft hoofdstuk 2 een beeld van het plan- en studiegebied en de randvoorwaarden. In hoofdstuk 3 wordt een toelichting gegeven op de alternatiefontwikkeling: welke tracés zijn er als oplossing mogelijk en wat zijn de variabelen. Het hoofdstuk geeft uiteindelijk een overzicht van alternatieven en varianten om in het MER nader te onderzoeken.

²⁾ Met de afkorting MER wordt het milieueffectrapport bedoeld; m.e.r. is de afkorting van milieueffectrapportage (instrument, procedure).

Hoofdstuk 4 geeft een eerste beeld van de mogelijke effecten van de realisatie van de Ontbrekende Schakel voor verschillende (milieu)onderwerpen. In feite wordt aangegeven wat nader onderzocht moet worden in het MER. Het hoofdstuk eindigt met een beoordelingskader.

Hierin zijn de onderwerpen opgenomen die in het MER gebruikt zullen worden om de verschillende alternatieven en varianten te beoordelen en te vergelijken. In hoofdstuk 5 wordt een toelichting gegeven op de te volgen wettelijke procedure en de globale planning.

In bijlage I is het beleidskader opgenomen.

2. DE OPGAVE VOOR DE OMLEIDING MONTFERLAND (N316)

Centraal in dit hoofdstuk staat een beschrijving van problemen die de versnipperde N316 veroorzaakt. Vanwege het onlogische verloop van de N316 en het ontbrekende deel van de N316 vervlechten doorgaande en lokale verkeersstromen.

Enerzijds uit zich dit in een verminderde accommodatie van huidige en nieuwe economische ontwikkelingen in de gemeente Montferland en de directe regio. Anderzijds ondervinden de inwoners van de kernen van de gemeente Montferland leefbaarheidsknelpunten als gevolg van doorgaand sluipverkeer. Uit deze tweeledige probleemstelling is de doelstelling ofwel de opgave voor het project 'Omleiding Montferland' geformuleerd. De randvoorwaarden voor de mogelijke oplossingen sluiten dit hoofdstuk af.

2.1. Probleemstelling

economische/ruimtelijke structuurversterking

Het huidige wegennet vormt een beperking voor de bereikbaarheid van bestaande bedrijventerreinen en accommodatie van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Een rechtstreekse verbinding tussen de A18 bij Doetinchem en de A12/BAB A3 bij Emmerich 's Heerenberg voor regionaal en bovenregionaal verkeer ontbreekt. Door deze ontbrekende schakel is het provinciaal wegennet in noord-zuid richting verbrokkeld. De N316 bestaat nu uit verschillende delen die niet op elkaar aansluiten (zie afbeelding 2.1), waardoor omliggende woon- en werkgebieden niet optimaal zijn ontsloten. De huidige bereikbaarheid van het bedrijventerrein het Goor, ten zuidoosten van s-Heerenberg, staat hiermee onder druk.

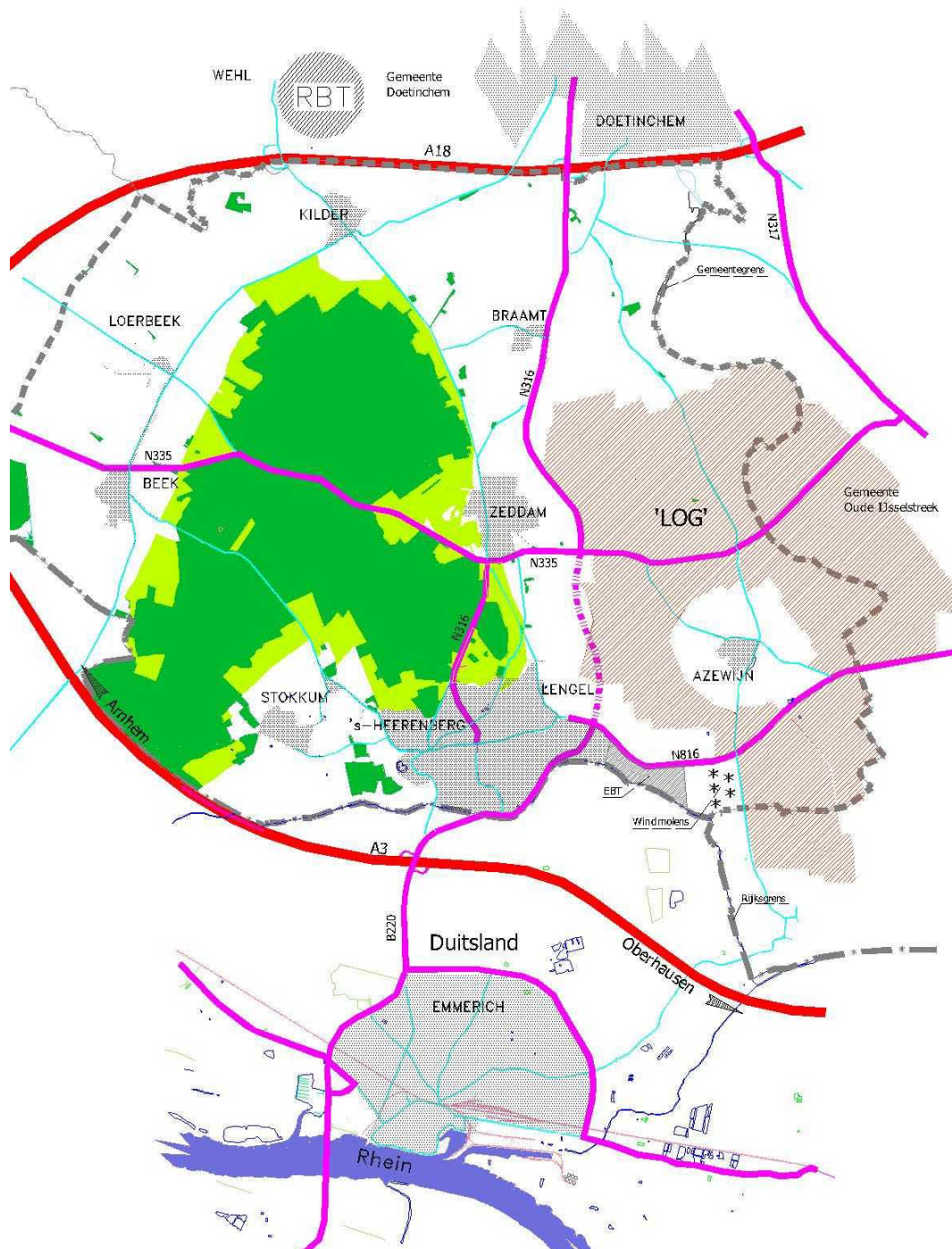
Om nieuwe economische ontwikkelingen te faciliteren heeft de regio Achterhoek voor het zuid-westelijk gedeelte van de Achterhoek een plan opgesteld. Daartoe is het van belang dat een aantal bedrijventerreinen in het gebied worden uitgebreid. De gemeenten Doetinchem, Bronkhorst Oude IJsselstreek en Montferland hebben in overleg met de provincie Gelderland een overeenkomst gesloten over de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen. Van belang voor deze casus zijn:

- de bedrijventerreinen aan de noordzijde van de A18, nabij de aansluiting van de N316 op de A18 op het grondgebied van de gemeente Doetinchem;
- het bedrijventerrein ten oosten van het Eur-regionale bedrijventerrein bij 's-Heerenberg op het grondgebied van de gemeente Montferland.

Verder is het voornemen van Nord Rhein Westfalen van belang om een nieuwe aansluiting op de BAB A3, Emmerich oost, ter hoogte van Netterden te maken. Deze aansluiting dient een aanzienlijke uitbreiding van het bedrijventerrein van de Gemeinde Emmerich te faciliteren. De verwachting is dat hiermee de verkeersdruk op het Nederlandse wegennet zal toenemen. In een verkeersstudie die gezamenlijk met de gemeente Oude IJsselstreek is opgezet, wordt onderzocht wat de effecten zijn van deze nieuwe aansluiting voor het Nederlandse wegennet.

Ten slotte doorsnijdt de huidige Drieheuvelenweg de ecologische hoofdstructuur (EHS) van het natuurgebied Montferland (versnippering). Door de hoge verkeersintensiteiten door het natuurgebied vindt verstoring plaats. Een volledige N316 kan verlichting betekenen voor het intensieve gebruik van de Drieheuvelenweg en daarmee de EHS.

afbeelding 2.1. Overzichtskaart met toekomstige economische ontwikkelingen

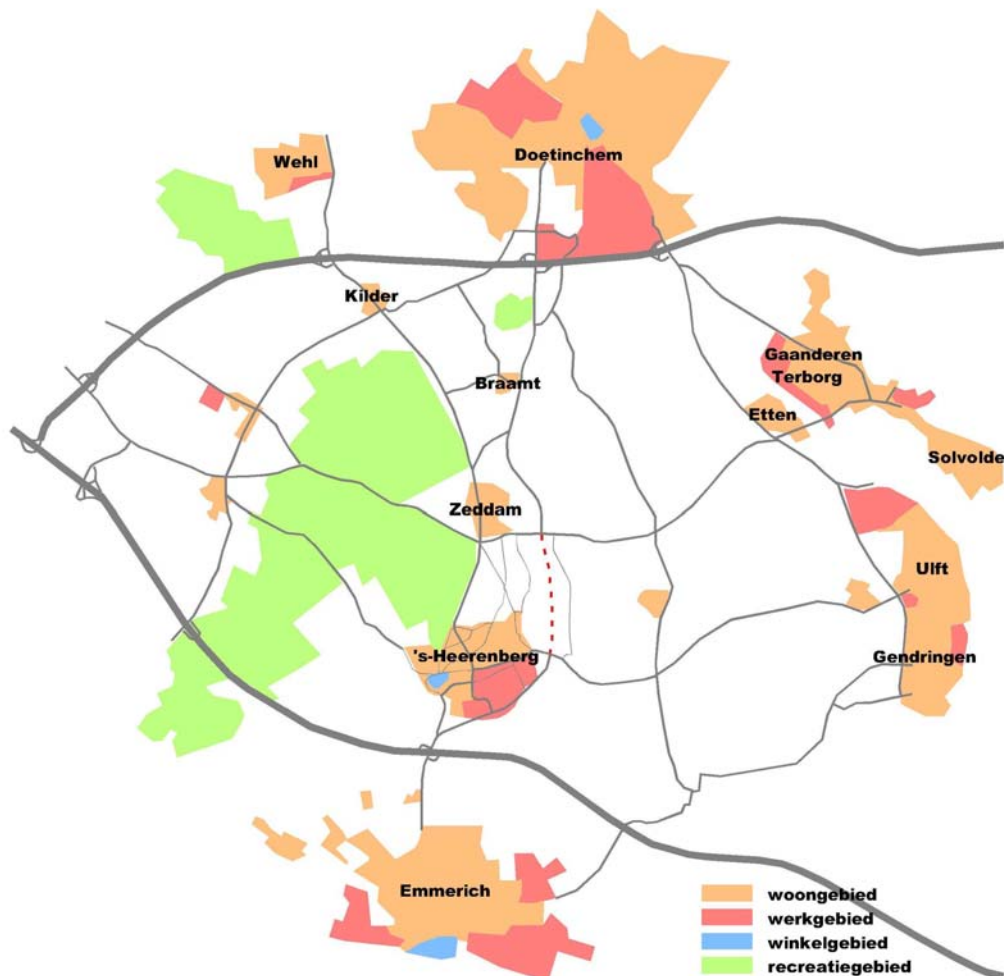


leefbaarheid in de lokale kernen

De versnipperde provinciale infrastructuur brengt ongewenst (sluip)verkeer met zich mee over diverse noord-zuid verbindingen van het gemeentelijke wegennet. Terwijl de gemeentelijke wegen Borgstraat, de Lengelseweg en Korenhorsterweg in beginsel bestemd zijn voor lokaal verkeer, zijn de wegen aantrekkelijke alternatieve routes voor de N316 (zie afbeelding 2.2 en 2.3). Deze wegen zijn echter smal en niet geschikt om veel (vracht)verkeer te verwerken. De aanwonenden van deze wegen en de kernen 's-Heerenberg, Lengel en Zeddam worden hiermee belast.

Door de autonome groei van het verkeer en de nieuwe economische ontwikkelingen in de regio zal de leefbaarheid verder onder druk komen te staan, mede door het hoge aandeel vrachtverkeer op deze wegen.

afbeelding 2.2. Belangrijke doorgaand verkeerrelaties (herkomst/bestemming)

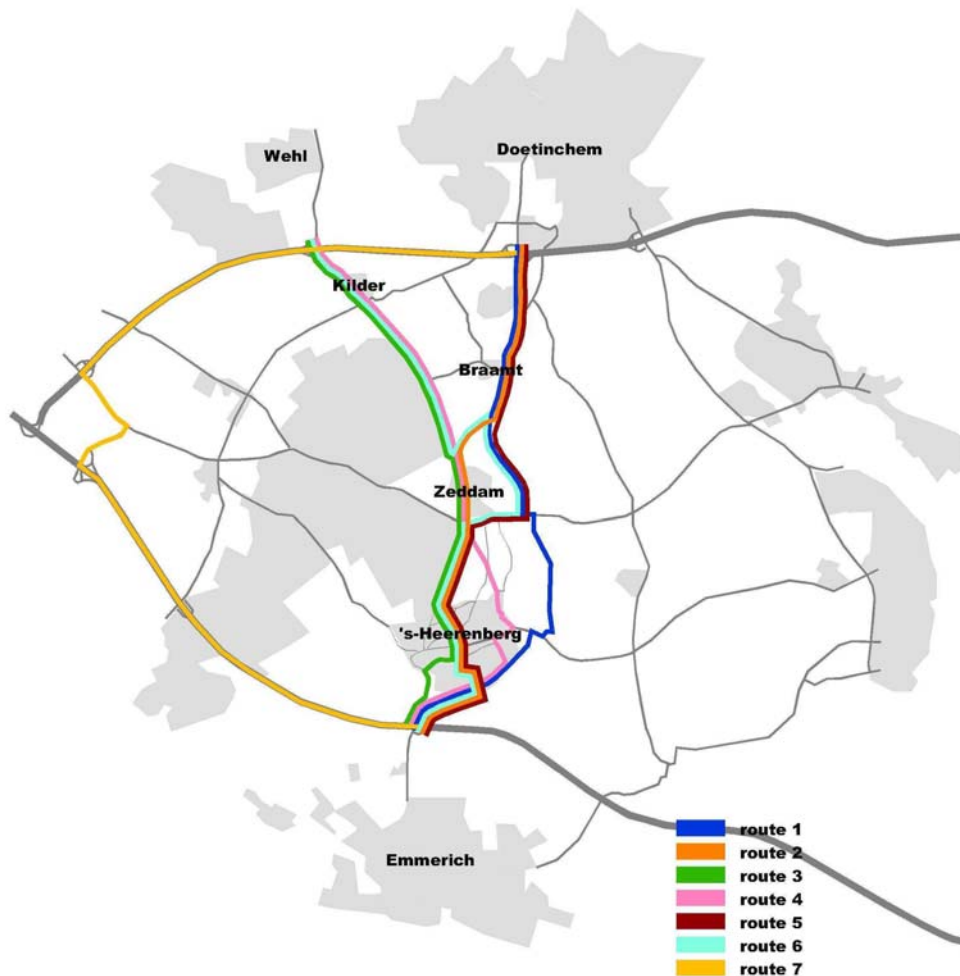


probleemstelling

De probleemstelling kan als volgt worden samengevat:

- de bereikbaarheid van het huidige bedrijventerrein het Goor staat onder druk;
- de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen niet worden geacommodeerd zonder versterking van de economische structuur;
- de verkeersintensiteiten op de huidige Drieheuvelenweg (N316) zorgen voor verstoring en versnippering;
- de versnipperde provinciale wegstructuur zorgt voor meer sluipverkeer op het parallelle gemeentelijke wegennet. Het parallelle gemeentelijke wegennet is niet voor hoge verkeersintensiteiten, waaronder vrachtverkeer, ingericht;
- het intensieve doorgaande- en sluipverkeer tast de leefbaarheid binnen en buiten de bebouwde kom van 's-Heerenberg, Lengel en Zeddam aan;
- de verkeersveiligheid in de lokale kernen wordt negatief beïnvloed door de hoge intensiteiten en het grote aandeel vrachtverkeer.

afbeelding 2.3. Belangrijke noord-zuid herkomst en bestemmingsrelaties



2.2. Doelstelling

De doelstelling van het project 'Omleiding Montferland' is als volgt geformuleerd.

Het ontwikkelen van een optimale oplossing voor het verbeteren van de bereikbaarheid van het huidige bedrijventerrein het Goor en nieuwe economische ontwikkelingen in de regio via de N316. De oplossing draagt bij aan een duurzame oplossing voor de leefbaarheidsproblematiek veroorzaakt door het doorgaand (sluip)verkeer in de lokale kernen van de gemeente Montferland.

Aandachtspunten daarbij zijn dat:

- de oplossing zoveel mogelijk toekomstvast is;
- de negatieve gevolgen voor natuur en landschap zoveel mogelijk worden beperkt.

Deze doelstelling kan worden bereikt door.

Vorm en inrichting van de weg:

- het ontwikkelen van een duurzaam alternatief, waarin de functie, wegontwerp en het gebruik van de weg met elkaar in evenwicht zijn;
- het verbeteren, voorkomen, verzachten of compenseren van de eventuele negatieve gevolgen op natuur en landschap.

Verkeersveiligheid:

- het verminderen van het aantal verkeersongevallen in de lokale kernen en op de wegen in het buitengebied.

Leefbaarheid:

- het verminderen van de barrièrewerking voor omwonenden;
- het verminderen van de barrièrewerking voor fauna;
- het verminderen van de geluidshinder;
- het verbeteren van de subjectieve verkeersveiligheid;
- het verminderen van de problematiek van het sluipverkeer.

Bereikbaarheid en economische ontwikkeling:

- de regionale economische ontwikkeling stimuleren door een betere bereikbaarheid.

Hiervoor moet in de besluitvorming over dit project een evenwicht worden bereikt tussen verkeersaspecten (bereikbaarheid en verkeersveiligheid), planologische aspecten (sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingen), leefbaarheidsaspecten (zoals geluidshinder, luchtverontreiniging en externe veiligheid) en natuur en landschap.

2.3. Beleidskader

In de startnotitie wordt ingegaan op de relevante plannen en de genomen besluiten die van invloed zijn op de voorgenomen activiteit. Het gaat daarbij vooral om vastgestelde plannen, wetten en regelgeving die kaderstellend zijn voor het verder ontwikkelen en onderzoeken van alternatieven. In het beleidskader wat hieronder is opgenomen wordt ingezoomd op de belangrijkste kaders. Voor het volledige overzicht wordt verwezen naar bijlage I.

tabel 2.1. Beleidskader op hoofdlijnen

Europees beleid	
Vogel- en Habitatrichtlijn	Het studiegebied is gesitueerd aan de oostzijde van het Montferland, welke als speciale beschermingszone is opgenomen in zowel de Vogelrichtlijn als de Habitatrichtlijn.
Nationaal beleid	
Flora- en faunawet	Het gehele plangebied kan als potentieel leefgebied dienen voor een aantal van deze soorten.
Provinciaal/regionaal beleid	
Structuurvisie 2005	In het kader van de voorgenomen activiteit is EHS-kerngebied Bergherbos/Montferland van belang zoals deze is opgenomen in de Structuurvisie 2005.
Ontwerp Waterbeheersplan Rijn en IJssel 2010-2015	Er is sprake van een grondwaterbeschermingsgebied, gelegen tussen Lengel en Zeddam.
Gemeentelijk beleid	
Structuurvisie gemeente Montferland	In de structuurvisie is de Ontbrekende Schakel opgenomen.

2.4. Plan- en studiegebied

plangebied

Het plangebied is het gebied waarin naar een oplossing wordt gezocht voor de verkeersproblematiek op de provinciale weg N316 ter hoogte van de kernen 's-Heerenberg en Zeddam. De noordelijke grens van het plangebied wordt bepaald door de A18. Voor de westelijke grens wordt het gebied ten westen van het Montferland tot het knooppunt Oud-Dijk tussen de A12 en de A18. De zuidelijke grens vormt de rijksweg A12 en A3. De oostelijke grens wordt bepaald door de Oude IJssel.

studiegebied

Het studiegebied is het gebied waar effecten, als gevolg van de voorgenomen activiteit, (kunnen) optreden. De omvang van het studiegebied kan niet bij voorbaat worden aangegeven. Uit het onderzoek, dat in het kader van het MER zal worden uitgevoerd, zal blijken hoe ver de milieugevolgen zich uitstrekken; dit kan per milieuaspect verschillen.

In afbeelding 1.1 is het plangebied weergegeven met daarop aangegeven de belangrijkste wegen en woonkernen.

2.5. Programma van Wensen en Eisen

Het project moet zoveel mogelijk aansluiten bij de wensen en eisen die leven bij de projectomgeving. Daartoe zal de gemeente het initiatief nemen tot het instellen van zowel een maatschappelijke als ambtelijke klankbordgroep. Via enkele bijeenkomsten krijgen de leden van deze klankbordgroepen de mogelijkheid in een vroeg stadium mee te denken over dit project.

De inbreng van wensen en eisen van de leden van de klankbordgroepen zal worden weergegeven in het Programma van Wensen en Eisen. Dit programma vormt de basis voor de definiëring en nadere uitwerking van tracévarianten voor de ontbrekende schakel van de N316.

3. OPLOSSINGSRICHTINGEN

In dit hoofdstuk is ten eerste een korte beschrijving gegeven van de voorgenomen activiteit: het realiseren van de Ontbrekende Schakel in de omleiding van de N316. Vervolgens wordt ingegaan op het vooronderzoek naar alternatieve oplossingen voor de verkeersproblematiek. Daarna worden de tracéalternatieven en -varianten beschreven. Het hoofdstuk sluit af met een beschrijving van de verplicht te onderzoeken alternatieven in het MER.

3.1. Voorgenomen activiteit: Ontbrekende Schakel

Het project 'Omlleiding Montferland' richt zich op het volledig maken van de N316, door het realiseren van de ontbrekende schakel tussen de N335 Terborgseweg en de N816 Meilandsedijk. De Ontbrekende Schakel verbindt de reeds aangelegde delen van de omleiding 's-Heerenberg (Elsepasweg) en de omleiding Zeddam (ir. B. Kersjesweg) met elkaar. De weg is een dubbelbaans weg, met een maximumsnelheid van 80 km/uur en heeft een lengte van circa 2,3 km.

Het gaat om de volgende specificaties:

- een nieuwe wegverbinding tussen de N335 Terborgseweg en N816 Meilandsedijk van circa 2,3 km;
- 2x1 provinciale weg met één ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Hartjensstraat;
- de maximumsnelheid is 80 km/h;
- een aansluiting op de provinciale weg N335 Zeddam-Terborg;
- een aansluiting op de provinciale weg N816 's-Heerenberg-Ulft.

De tracering van de Ontbrekende Schakel wordt in paragraaf 3.4 gedetailleerd beschreven.

In afbeelding 2.2 is de voorgenomen activiteit 'Ontbrekende Schakel' geprojecteerd in het plangebied.

3.2. Verkenning en trechtering alternatieven

In deze startnotitie worden diverse alternatieven benoemd. Hiermee worden combinaties van infrastructurele maatregelen bedoeld, waarmee de doelstelling van dit project kan worden gerealiseerd. Het aanpakken van de problemen op de N316 en haar directe omgeving is gerelateerd aan de verkeersproblematiek in het gebied tussen de A12, A3 en de A18 (knooppunt Oud-Dijk, Emmerich, Gendringen en Doetinchem). Om die reden heeft een verkeersbureau de voorgenomen activiteit en een aantal alternatieven doorgerekend³. Hierbij is vooral gekeken naar de effecten op het verkeersintensiteiten op de N316 en onderhavig gemeentelijk wegennet. Naast de voorgenomen activiteit gaat het om de volgende alternatieven:

- alternatief 'knooppunt Oud-Dijk';
- alternatief 'Ontbrekende Schakel';
- het Combinatiealternatief (Ontbrekende Schakel & knooppunt Oud-Dijk).

alternatief 'knooppunt Oud-Dijk'

In dit alternatief is het knooppunt Oud-Dijk volledig gemaakt met verbindingsbogen tussen de A18 en het oostelijk deel van de A12, de BAB A3 richting Oberhausen.

³ Witteveen+Bos, augustus 2008. Quickscan de Ontbrekende Schakel, de N316, Omleiding Montferland.

afbeelding 3.1. Volledig knooppunt Oud-Dijk



Het knooppunt Oud-Dijk is een verkeersknooppunt voor de aansluiting van de autosnelwegen A12 en A18. Het is een onvolledige trompetknooppunt en geopend in 1974. In de huidige situatie kan alleen het verkeer dat vanuit Arnhem komt de A18 op. Verkeer dat vanuit Oberhausen komt kan niet rechtstreeks naar de A18. Vanaf Doetinchem kan ook niet rechtstreeks naar Oberhausen worden gereden. Voor deze relaties is in het knooppunt wel ruimte gereserveerd. Het volledig maken van de trompetaansluiting Oud-Dijk richting Oberhausen houdt in dat voor de richting Doetinchem-Oberhausen v.v. de volgende ontbrekende verbindingswegen worden aangelegd:

- de richting Oberhausen-Doetinchem krijgt een verbindingsweg aan de zuid-oostzijde van het knooppunt;
- de richting Doetinchem-Oberhausen wordt met een verbindingsweg (viaduct en lus) gelegen aan de noord-westzijde van het knooppunt aangesloten op de A12.

Het volledig maken van Knooppunt Oud-Dijk levert alleen verschuivingen van verkeersstromen rond het knooppunt op. De intensiteit op de route A12-Beek-Loerbeek-Kilder-Doetinchem neemt af. In de traverse Doetinchem-Zeddam-'s-Heerenberg-Emmerich treden echter nauwelijks significante wijzigingen in de verkeersintensiteiten op. Voor de N316 biedt dit alternatief weinig of geen oplossingen. Daarnaast is het volledig maken van knooppunt Oud-Dijk niet opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) van het Rijk. Gezien de geringe verkeersintensiteiten heeft Rijkswaterstaat aangegeven dat nut en noodzaak van het volledig maken van knooppunt Oud-Dijk onvoldoende is aangetoond.

Op basis van deze gegevens voldoet knooppunt Oud-Dijk niet aan de doelstellingen en is daarmee geen reëel en haalbaar alternatief binnen de m.e.r.-procedure.

ontbrekende schakel

De aanleg van de provinciale weg N316 tussen de N335 Terborgseweg en de N816 Meilandsedijk zorgt voor een verschuiving van de doorgaande verkeersstromen van het gemeentelijk wegennet, de Immenhorst en de Drieheuvelenweg naar de Ontbrekende Schakel. De verkeersveiligheid op het gemeentelijk wegennet neemt hierdoor toe. Op basis van eerder onderzoek kan geconcludeerd worden dat de Ontbrekende Schakel voldoet aan de doelstellingen⁴. In het MER wordt dit nader onderzocht.

combinatiealternatief

Dit combinatiealternatief gaat uit van het volledig maken van zowel de N316 als het knooppunt Oud-Dijk. Door beide infrastructurele werken volledig te maken, treedt op beide plekken een verschuiving in de verkeersstromen op.

Realisatie van het knooppunt Oud-Dijk betekent lokale verschuivingen en een afname op de route A12-Beek-Loerbeek-Kilder-Doetinchem. De realisatie van de Ontbrekende Schakel betekent een verschuiving van sluiproutes naar de nieuwe volledige N316 en op het gemeentelijke wegennet. Indien beide alternatieven zouden worden uitgevoerd, treden er geen extra versterkende effecten op met betrekking tot de afname van verkeersintensiteiten op het gemeentelijke wegennet.

Op basis van het bovenstaande voldoet dit alternatief niet aan de doelstellingen.

3.3. Te onderzoeken tracéalternatieven en -varianten

Als gevolg van bovenstaande trechtering van alternatieven, is het zoekgebied voor mogelijke tracéalternatieven beperkt (zie afbeelding 3.2). In het MER zal worden gezocht naar een optimalisatie van het tracé voor de Ontbrekende Schakel. Tracéalternatieven worden gedurende de m.e.r.-procedure ontworpen en vastgesteld.

Binnen dit zoekgebied kunnen mogelijk inrichtingsvarianten worden onderscheiden. Dit zijn op onderdelen kleine wijzigingen van een tracéalternatief. Te denken valt aan aard en locatie van aansluitingen, hoogteligging of juist ingraven van een tracé(deel). Deze worden in het MER alleen onderzocht, indien ze leiden tot onderscheidende milieueffecten.

Tevens zal in het MER onderzoek worden gedaan naar eventueel aanvullend benodigde flankerende maatregelen op het gemeentelijk wegennet om de functie van de N316 te verstevigen ('het juiste verkeer op de juiste weg').

3.4. De alternatieven

In deze paragraaf worden de te onderzoeken alternatieven kort beschreven:

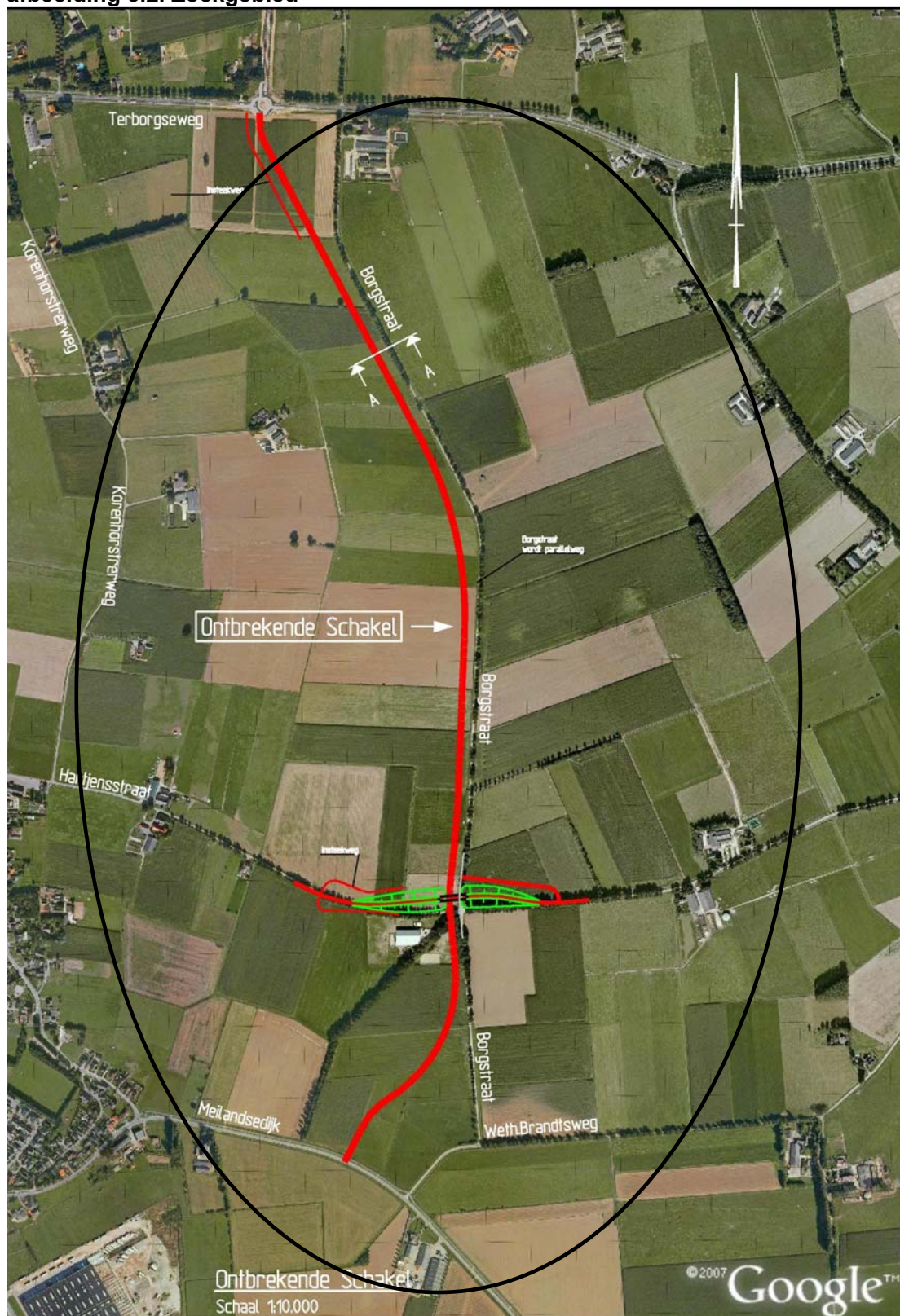
- referentiesituatie;
- nulplus-alternatief;
- de Ontbrekende Schakel;
- meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).

referentiesituatie

In een m.e.r. is de wettelijke verplichting opgenomen dat altijd de referentiesituatie onderzocht moet worden. De referentiesituatie betreft de situatie in 2020 als de Ontbrekende Schakel van de N316 niet aangelegd wordt. Simpel gezegd is dat onderzoek naar de milieugevolgen wanneer geen nieuwe infrastructuur in het plangebied zou worden aangelegd. De referentiesituatie is dus geen realistisch alternatief. De referentiesituatie is alleen bedoeld als een referentiekader om een goed inzicht te krijgen in de milieueffecten van de Ontbrekende Schakel of het nulplus-alternatief.

⁴ Witteveen+Bos, augustus 2008. Quickscan de Ontbrekende Schakel, de N316, Omleiding Montferland.

afbeelding 3.2. Zoekgebied



nulplus-alternatief

Bij het nulplus-alternatief wordt de oplossing gezocht in de optimalisatie van het bestaande wegennet. Elementen van het nulplus-alternatief kunnen zijn:

- het afwaarderen van de gemeentelijke wegen (Borgstraat, Korenhorsterweg en Lengelseweg) door snelheids- en verkeersbeperkende maatregelen;
- het optimaliseren van de bestaande route (N316, N335 en N316).

In het MER wordt het probleemoplossend karakter van het nulplus-alternatief onderzocht.

de Ontbrekende Schakel

Dit alternatief is de voorgenomen activiteit en bestaat uit de aanleg van de provinciale weg N316 tussen de N335 Terborgseweg en de N816 Meilandsedijk (zie afbeelding 3.2). De Ontbrekende Schakel verbindt de reeds aangelegde delen van de omleiding 's-Heerenberg (Elsepasweg) en de omleiding Zeddam (ir. B. Kersjesweg) met elkaar. Het dwarsprofiel van de Ontbrekende Schakel is overeenkomstig het dwarsprofiel van de N316 ten noorden van de rotonde Terborgseweg: een dubbelbaans 2x1. De weg heeft een lengte van circa 2,3 km. De maximum toegestane snelheid bedraagt 80 km/uur.

De Ontbrekende Schakel loopt voor het overgrote gedeelte (1,5 km) op een afstand van circa 21 meter (hart op hart) parallel aan de westzijde van bestaande Borgstraat. Voor een goede aansluiting op de beide rotondes aan het begin en eind loopt het tracé door open veld.

De kruising met de Hartjensstraat wordt ongelijkvloers uitgevoerd, waarbij de Ontbrekende Schakel op maaiveld blijft liggen en de Hartjensstraat over de Ontbrekende Schakel wordt gevoerd.

De bestaande Borgstraat gaat dienst doen als parallelweg en behoudt daardoor het huidige karakter. Ter plaatse van de ongelijkvloerse kruising van de Ontbrekende Schakel met de Hartjensstraat wordt ook de Borgstraat onder het viaduct doorgevoerd. Hierdoor blijft in principe de gehele Borgstraat intact. De Hartjensstraat wordt door middel van een verbindend stukje parallelweg ten noorden van de Hartjensstraat met de Borgstraat kort gesloten.

Daar waar percelen door de aanleg van de Ontbrekende Schakel niet meer bereikbaar zijn, worden in-steekweggetjes ter ontsluiting van deze percelen aangelegd.

Door deze ligging en de toe te passen maatregelen is rekening gehouden met de huidige percelen en de bereikbaarheid en de bereikbaarheid van die percelen, oftewel zo weinig mogelijk versnippering.

meest milieuvriendelijke alternatief

Een verplicht onderdeel van de m.e.r.-procedure is het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA). In het MMA moeten de nadelige gevolgen voor het woon- en leefmilieu, de natuur en landschap voorkomen worden of tot een minimum beperkt blijven. Tegelijk moet het MMA ook een realistisch alternatief zijn. Op dit moment is nog niet bekend hoe het MMA er concreet uit zal zien. Het wordt samengesteld op basis van de inzichten die worden verkregen tijdens de m.e.r.-studie.

4. TE ONDERZOEKEN ONDERWERPEN

In het MER wordt onderzocht welke (milieu)gevolgen optreden door het realiseren van de Ontbrekende Schakel van de N316 tussen 's-Heerenberg en Zeddam. Het gaat hierbij zowel om negatieve als positieve gevolgen, waarbij onderscheid wordt gemaakt in blijvende en tijdelijke effecten. In het MER wordt nagegaan in hoeverre negatieve effecten met maatregelen kunnen worden beperkt en op welke manier positieve gevolgen kunnen worden versterkt.

In het MER komen de volgende thema's aan de orde:

- Verkeer & vervoer en Veiligheid;
- Bereikbaarheid en Economie;
- Woon- en leefmilieu;
- Natuurlijk milieu;
- Landbouw en Ruimtelijk ordening.

Vooruitlopend op het MER geeft deze startnotitie in dit hoofdstuk voor genoemde thema's een globaal inzicht in de mogelijke milieugevolgen van het realiseren van de Ontbrekende Schakel (N316). Op basis van de eerste bevindingen in deze startnotitie wordt per thema een expliciete aanbeveling gedaan voor de te onderzoeken aspecten in het MER, het zogenaamde beoordelingskader (zie paragraaf 4.6). Een definitieve opsomming van onderwerpen waaraan in het MER aandacht moet worden besteed, geeft het bevoegde gezag in de richtlijnen.

In iedere m.e.r.-procedure moet rekening worden gehouden met ontwikkelingen die los van de voorgenomen activiteit in het studiegebied zijn voorzien in de planperiode (2020). Deze zogenaamde autonome ontwikkeling wordt bepaald op basis van plannen waarover al volledige besluitvorming heeft plaatsgevonden. Deze autonome ontwikkelingen vormen samen met de huidige situatie de referentiesituatie voor de vergelijking van de milieueffecten in het MER.

4.1. Verkeer & vervoer en Veiligheid

huidige situatie

De gefaseerde aanpak van de Omleiding Montferland van de N316 geeft in de huidige situatie een onlogische ligging van de provinciale weg. De N316 bestaat uit drie verschillende delen die niet op elkaar aansluiten (zie afbeelding 1.1):

- het deel bij Zeddam ligt tussen Braamt en de Terborgseweg (N335) alwaar de omleiding verder geen vervolg heeft;
- het deel om 's-Heerenberg heen, loopt over de 1^e fase van het Eur-regionale bedrijventerrein, tussen de grensovergang en de Meilandsedijk (N816). Ook daar loopt de omleiding N316 als het ware dood;
- tussen Zeddam en 's-Heerenberg ligt de bestaande N316, via de Drieheuvelenweg.

Dit betekent dat verkeer op de Omleiding Montferland kiest voor de oude bestaande route over de Drieheuvelenweg of voor een route over één van de parallelle noord-zuid wegen in het gebied:

- de Borgstraat;
- de Korenhorsterweg;
- de Zeddamseweg/Oude Tramweg/Oude Doetichemseweg;
- de Mengelenbergseweg/Lengelseweg.

Dit heeft ongewenste doorgaand verkeer over het gemeentelijke wegennet tot gevolg, waar deze wegen niet op ingericht zijn. Met name de kernen Lengel en 's-Heerenberg ervaren deze overlast.

autonome ontwikkeling

Naar verwachting zal in de toekomst de verkeersdruk op deze wegen toenemen. Dit heeft te maken met de autonome groei van het verkeer en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio (zie paragraaf 4.6). Voor het bestaande provinciale en gemeentelijke wegennet betekent dit een extra belasting.

Om globaal inzicht te krijgen in de verkeerseffecten wordt door een verkeersbureau modelmatig onderzoek uitgevoerd naar de verkeersintensiteiten in 2020⁵.

In onderstaande tabel volgen kort samengevat de verkeersgegevens op de meest relevante wegen (in motorvoertuigen per etmaal).

tabel 4.1. Verkeersgegevens in de referentiesituatie en tweetal scenario's

wegvak	referentiesituatie (2020)	knooppunt Oud-Dijk (volledig maken)	de Ontbrekende Schakel (N316)
Hooglandseweg (tussen Zeddam en Kilder)	4.000	3.900	3.400
Europaweg (tussen Stroomboek en de A18)	8.700	8.500	10.300
Kildersweg (bebouwde kom Zeddam)	7.500	7.300	6.300
Terborgseweg (tussen N316, Drieheuvelenweg en N316, omlegging Zeddam)	9.800	9.600	5.100
Drieheuvelenweg (tussen Korensingel en Tolhuis)	14.100	13.700	7.600 ⁶
Korenhorsterweg	700	700	500
Borgstraat	1.800	1.800	100
Immenhorst (tussen de Plantsoensingel Zuid en Lengelseweg)	4.300	4.100	1.000
Eisepasweg (tussen aansluiting Immenhorst en Meilandsedijk)	11.200	11.300	16.600
Ontbrekende Schakel	0	0	11.100

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de aanleg van de Ontbrekende Schakel een sterke reductie in voertuigbewegingen veroorzaakt op de Borgstraat, de Drieheuvelenweg en de Immenhorst. In het verkeersmodel wat ten grondslag ligt aan deze cijfers is nog gerekend met een verkeerssnelheid van 80 kilometer per uur op de Drieheuvelenweg. De voorgenomen activiteit behelst de aanleg van de Ontbrekende Schakel en snelheid- en verkeersbeperkende maatregelen op de Drieheuvelenweg en enkele gemeentelijke wegen. Hierdoor zullen de voertuigintensiteiten op deze wegen sterk afnemen ten gunste van de Ontbrekende Schakel. In het verkeersonderzoek, wat ten behoeve van het MER wordt uitgevoerd, wordt het aandeel vrachtverkeer in de totale verkeersstroom nader bekeken.

Op basis van de bovenstaande cijfers wordt duidelijk dat het verkeer binnen de kern Lengel en 's-Heerenberg het gemeentelijke wegennet overbelast. Er is sprake van knelpunten op het gebied van de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en woon- en leefmilieu. Verder speelt de nieuwe aansluiting bij Netterden op de BAB A3 een rol. De consequenties hiervan liggen vooral bij de afwikkeling van het verkeer via Netterden richting Doetinchem. Dit kan plaats vinden via het provinciale wegennet en het onderliggende gemeentelijke wegennet. Het laatste betekent een extra belasting van de Laarweg richting Azewijn, Klein Azewijn richting Wijnbergen.

⁵ Goudappel Coffeng, oktober 2009. Variantenstudie N316 en aansluiting op Duitse BAB3 bij Netterden.

⁶ Bij deze doorrekening is geen rekening gehouden met eventuele verkeersremmende maatregelen. In het MER zal dit nader worden onderzocht en geoptimaliseerd.

mogelijke milieugevolgen

Het volledig maken van de N316 als provinciale weg, heeft tot gevolg dat het doorgaande verkeer door de kernen 's-Heerenberg, Lengel en Zeddam naar verwachting (aanzienlijk) vermindert. Door een afname van de verkeersstromen zal de interne bereikbaarheid binnen de kernen verbeteren. Ook zal het positief uitpakken voor de verkeersveiligheid, externe veiligheid (vervoer van gevaarlijke stoffen), en verkeersleefbaarheid (oversteekbaarheid en barrièrewerking; luchtkwaliteit en geluidshinder, et cetera).

Aan de andere kant kan het volledig maken van de omleiding tot overlast leiden, bijvoorbeeld doordat bestaande wegen ter ontsluiting van percelen of bestaande routes worden doorkruist of afgesloten. Ook kan barrièrewerking optreden voor het verkeer met een relatie aan weerszijden van de weg. Het gaat daarbij vooral om de bereikbaarheid van percelen aan weerszijden van de weg voor het lokale (landbouw)verkeer. Verder zal sprake zijn van hindereffecten met betrekking tot onder andere geluid en ecologische barrièrewerking. In de volgende paragrafen komt dit aan de orde.

nader te onderzoeken aspecten

In het MER worden de effecten van de voorgenomen activiteit (Ontbrekende Schakel) binnen het thema verkeer en vervoer onderzocht op de volgende aspecten:

- mobiliteit op regionale wegen en de verschillende kernen;
- bereikbaarheid van de kernen 's-Heerenberg, Lengel en Zeddam;
- verkeersveiligheid in de kernen en op het gemeentelijke wegennet;
- externe veiligheid aard en omvang vervoer gevaarlijke stoffen en berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Basis voor het milieuonderzoek vormt een onderzoek naar de verkeersintensiteiten.

4.2. Bereikbaarheid en Economie

bereikbaarheid

In paragraaf 4.1 wordt uitvoerig ingegaan op huidige situatie en de autonome ontwikkeling in het studieggebied. In de Nota Mobiliteit wordt gesproken over betrouwbare en acceptabele reistijden. Doelstelling van de Nota Mobiliteit is dat 95 % van de reizigers in 2020 op tijd op de plaats van bestemming aankomt. Het goederenvervoer wordt van grote betekenis voor de nationale economie geacht en zal aanzienlijk groeien, vooral op de weg. De betrouwbaarheid van het verkeerssysteem wordt steeds belangrijker voor de economie.

economie

In de as Emmerich-Doetinchem liggen vele bedrijven, bedrijventerreinen en te ontwikkelen locaties voor bedrijven(terreinen) Deze bedrijven zijn pijlers van de regionale economie en zorgen daarmee voor de werkgelegenheid in de Achterhoek.

De aanleg van de Ontbrekende Schakel in de N316 biedt naast een hogere verkeersveiligheid en leefbaarheid ook kansen voor de regionale economie.

nader te onderzoeken aspecten

In het MER worden de effecten van de voorgenomen activiteit (Ontbrekende Schakel) binnen het thema bereikbaarheid en economie onderzocht op de volgende aspecten:

- intensiteiten op het wegennet wegen en de verschillende kernen;
- bereikbaarheid van de woon- en werkgebieden;
- sluipverkeer op het gemeentelijke wegennet;
- reistijden.

4.3. Woon- en leefmilieu

huidige situatie

De huidige N316 loopt door 's-Heerenberg en Zeddam. De weg zelf kan de hoeveelheid verkeer goed afwikkelen, maar de verkeersdruk op de weg heeft wel gevolgen voor het woon- en leefmilieu in de kernen. Het doorgaand (vracht)verkeer dat over deze weg gaat, zorgt voor een geluidsbelasting van omwonenden en heeft invloed op de luchtkwaliteit in de kernen. Daarnaast snijdt de weg het dorp 's-Heerenberg in tweeën. Vanwege de profilering van de weg en het soort verkeer dat van de weg gebruik maakt, is de weg moeilijk over te steken en vormt zo een (visuele) barrière tussen de twee dorpsdelen.

Ook maakt gewoon- als vrachtverkeer veelvuldig gebruik van de gemeentelijke wegen in noord-zuid richting in het buitengebied, waar de aanwonenden hinder van ondervinden. Deze verkeersbewegingen brengen immers een geluidsbelasting met zich mee en hebben invloed op de luchtkwaliteit. Deze hindereffecten manifesteren zich verspreid in het buitengebied.

autonome ontwikkeling

Door ontwikkelingen in de nabije omgeving en regio neemt de hoeveelheid (vracht)verkeer naar verwachting toe. Dit betekent niet alleen een extra belasting voor de N316, maar waarschijnlijk ook voor de parallelle verbindingswegen. Dit heeft zonder meer gevolgen voor de geluidbelasting en luchtkwaliteit in de kernen en het buitengebied. Tevens zal de barrièrewerking van de N316 toenemen. Mogelijk dat door de hoeveelheid verkeer de gemeentelijk noord-zuid wegen ook als barrières worden ervaren omdat ze lastiger te overzien (visuele hinder) en daardoor lastiger over te steken zijn.

mogelijke milieugevolgen

De aanleg van de Ontbrekende Schakel van de N316 heeft naar verwachting een positief effect op de leefbaarheid in kernen 's-Heerenberg/Lengel en Zeddam. De geluidsbelasting in de kernen zal afnemen en het zal een positief effect op de luchtkwaliteit hebben. De barrièrewerking van de N316 in het dorp 's-Heerenberg valt weg. Ook de hindereffecten van de gemeentelijke noord-zuid wegen verspreid in het buitengebied vallen weg. De hindereffecten verplaatsen zich en zullen zich in een cluster rond de aan te leggen Ontbrekende Schakel manifesteren.

nader te onderzoeken aspecten

In het MER worden de effecten van de voorgenomen activiteit (Ontbrekende Schakel) binnen het thema woon- en leefmilieu onderzocht op de volgende aspecten:

- geluidsbelasting als gevolg van de verkeersbewegingen op zowel de N316 en het gemeentelijke wegennet in het buitengebied;
- luchtkwaliteit als gevolg van de verkeersbewegingen op zowel de N316 en het gemeentelijke wegennet;
- sociale aspecten; mate van visuele hinder en barrièrewerking van de verschillende wegen.

4.4. Natuurlijk milieu

huidige situatie

Het plangebied ligt aan de voet van de stuwwal het Montferland. Hierop ligt een groot, oud bos, wat een kerngebied vormt voor veel planten- en diersoorten. Het kan een belangrijke schakel zijn tussen de Veluwe en de bossen van het Rijk van Nijmegen en aangrenzend Duitsland (robuuste verbinding Veluwe-Duitsland). Het gebied herbergt ook nog enkele kleine heideterreinen met een bijzondere reptielenfauna (onder andere zandhagedis en gladde slang). Het Montferland behoort tot de Ecologische Hoofdstructuur en wordt doorsneden door onder andere de N316 (Drieheuvelenweg). De N316 is vanuit dit perspectief een ecologische barrière. De grondwaterstand van het Montferland is laag. Het is één van de eenheden van het watersysteem van Gelderland. Op de oosthelling van de stuwwal liggen essen en de dorpen 's-Heerenberg, Lengel en Zeddam.

Het gebied kent een roerige geschiedenis, waarin vooral de heren van Bergh een rol gespeeld hebben. Landschappelijk en cultuurhistorisch is er sprake van een waardevol contrast tussen open essen en besloten bosgebied.

Vanuit het plangebied, ten oosten van het Montferland, is zicht op de stuwwal. Hier ligt het rivierterras van Azewijn, ontstaan onder invloed van het dynamische verloop van de Rijn. Het is een grofmazig en redelijk open landbouwgebied. De weinige lijnvormige elementen staan langs weg- en waterlopen. De historisch geografische patronen worden 'midden' gewaardeerd. De te verwachten archeologische waarden zijn laag tot middelhoog. Eén boerderij aan de Korenhorsterweg is een bouwkundig monument. De Motte Montferland, gelegen op de stuwwal bij Zeddam, is aangewezen als rijksarcheologisch monument.

Het geldende beleid voor het Montferland gaat uit van de strategie 'instandhouden en versterken'. Het gaat allereerst om de instandhouding van de natuurwaarden en extensieve recreatie op de stuwwal. Het opheffen van versnippering door de wegen in Montferland is een van de ambities die bijdragen aan een versterking van de aanwezige waarden.

Op groter schaalniveau is de verbinding via de Gelderse Poort met Montferland en vervolgens de Veluwe van belang om uitwisseling van diersoorten te bevorderen. Ten tweede gaat het om het instandhouden en versterken van het contrast met de open essen en de akkers.

mogelijke milieugevolgen

Eenzijds heeft de aanleg van de Ontbrekende Schakel van de N316 naar verwachting een positief effect op de natuurwaarden van het Montferland. Met de realisatie van de voorgenomen activiteit neemt de verkeersintensiteit op de Drieheuvelenweg, die het Montferland doorsnijdt, af. Anderzijds kan de aanleg van de Ontbrekende schakel de ecologische waarden in het plangebied beïnvloeden, bijvoorbeeld verstoring door licht en geluid. Daarnaast wordt ook onderzocht in hoeverre de Ontbrekende Schakel de ontwikkeling van nieuwe natuur in de weg staat.

Met het realiseren van de Ontbrekende Schakel is sprake van grondverzet. Om die reden moet rekening worden gehouden met de aardkundige waarden van nationaal belang in het plangebied. In ieder geval moet nader onderzoek worden gedaan naar de bodemopbouw en de bodemkwaliteit. Ook moet rekening gehouden worden met landschappelijke en cultuurhistorische waarden en structuren.

nader te onderzoeken aspecten

In het MER worden de effecten van de voorgenomen activiteit binnen het thema natuurlijk milieu onderzocht op de volgende aspecten:

- landschap en cultuurhistorie; invloed van de aanleg op de kenmerkende structuren, elementen van landschap, zoals cultuurhistorische waarden; archeologie, historische geografie en historische bouwkunde;
- ecologie/natuur; de invloed van de aanleg op het leefgebied van flora en fauna, aantasting doorsnijding EHS, verstoring door geluid en licht van de nieuwe weg, en invloed op natuurontwikkeling;
- bodem en geomorfologie; invloed van de aanleg op de bodemkwaliteit met bijzondere aandacht voor de aardkundige waarden;
- water(toets); de invloed van de aanleg op de grondwaterkwaliteit (systeem) en kwaliteit en kwantiteit van het oppervlaktewater.

4.5. Landbouw en ruimtelijk ordening

huidige situatie en Autonome ontwikkeling

Voor het thema landbouw & ruimtelijk ordening wordt onderscheid gemaakt naar: wonen, werken, landbouw, recreatie en toerisme. In de huidige en in het bijzonder de toekomstige situatie zullen er nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden in het studiegebied. Zo zijn er nieuwe woon- en werkgebieden voorzien, alsmede de ontwikkeling van het Landbouw Ontwikkeling Gebied Azewijn Broek. Mede gezien de economische betekenis van de recreatie mag een verdere uitbreiding van het recreatieve voorzieningenniveau worden verwacht. Landbouw is qua oppervlakte de belangrijkste vorm van grondgebruik in het plangebied. Melkveehouderij en intensieve veehouderij komen in het gebied voor.

mogelijke milieugevolgen

Een doorsnijding van het landbouwgebied door de nieuwe weg zal gevolg hebben voor voornamelijk de landbouwfuncties in het gebied. Voor de recreatie en de bedrijventerreinen (en deels ook voor woongebieden) heeft de aanleg van de weg mogelijk een positief effect indien deze gebieden door de nieuwe infrastructuur beter worden ontsloten.

nader te onderzoeken aspecten

In het MER worden de effecten van de voorgenomen activiteit (Ontbrekende Schakel) binnen het thema landbouw en ruimtelijk ordening onderzocht op de volgende aspecten:

- de ruimtelijke mogelijkheden voor nieuwe woon- en werklocaties;
- te amoveren woningen en/of bedrijven;
- de effecten op landbouw, toegespitst verlies op landbouwgronden, barrièrewerking, versnippering en gevolgen voor de bedrijfsvoering;
- de effecten op recreatie, toegespitst op de doorgaande wegen; zowel de kwaliteit van verbindingen als eventuele afsluiting ervan zijn factoren die van invloed zijn op de recreatie;
- effecten op overige relevante economische activiteiten;
- kabels en leidingen die ondergronds liggen en worden doorsneden.

4.6. Beoordelingskader

Deze paragraaf geeft in een samenvattende tabel (zie tabel 4.2) weer welke onderwerpen in het MER een rol spelen bij de beoordeling en vergelijking van de verschillende alternatieven en varianten. Dit is het zogenaamde beoordelingskader. Bij de beoordeling gaat het zowel om effecten in het plangebied, als om effecten in de omgeving daarvan, het studiegebied. De omvang van het studiegebied kan voor het ene aspect anders zijn dan voor het andere. Het bevoegde gezag geeft in de richtlijnen een definitieve opsomming van onderwerpen voor het MER.

tabel 4.2. Beoordelingskader

thema	aspect	toetsingscriterium
bereikbaarheid en economie	mobiliteit bereikbaarheid	verkeersafwikkeling sluipverkeer bereikbaarheid woon- en werkgebieden reistijden
leefmilieu	geluid	aantal geluidsbelaste woningen en bestemmingen
	luchtkwaliteit	overschrijding grenswaarde NO ₂ overschrijding grenswaarde PM ₁₀ (fijnstof)
	sociale aspecten	effecten van visuele hinder effecten op sociale veiligheid barrièrewerking bebouwde kom en buitengebied
veiligheid	verkeersveiligheid	verwachte toe en of afname van ongevallen wegkenmerken(inrichting van de weg)
	externe veiligheid	plaatsgebonden risico en groepsrisico
natuurlijk milieu	landschap en cultuur historie	effecten op kenmerkende landschapselementen en -structuren effecten op visueel ruimtelijke kwaliteiten effecten op historische geografische patronen effecten op (potentiële) archeologische waarden aantasting van historische gebouwen
	ecologie/natuur	beschermde soorten beschermde gebieden geluidsbelast oppervlak als gevolg van wegverkeerslawaaï versnippering vermesting verzuring verstoring
	bodem geomorfologie	aantasting van de bodemkwaliteit aantasting van geomorfologische (aardwaarden) elementen
	water(toets)	aantasting grondwater kwaliteit (systeem) aantasting oppervlaktewater (kwaliteit en kwantiteit)
landbouw en ruimtelijk ordening	ruimtegebruik	aantal te slopen woningen/bedrijven effecten uitbreidingsmogelijkheden woongebieden en bedrijventerreinen verlies en versnippering landbouwgronden
	landbouw en recreatie	effecten recreatieve gebieden en routes bereikbaarheid recreatie- en landbouwgebieden

5. PROCEDURE EN PLANNING

De m.e.r.-procedure is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm). Het MER dient ter onderbouwing van een herziening van het bestemmingsplan. In dit hoofdstuk wordt een uitgebreidere toelichting op de m.e.r.-procedure en de verschillende fasen daarin gegeven. Elke paragraaf beschrijft een fase.

5.1. Startnotitie en richtlijnen

De startnotitie wordt door de Raad van de gemeente Montferland voor inspraak ter inzage gelegd. Insprekers kunnen aangeven welke onderwerpen naar hun mening in het MER aan de orde moeten komen. Tijdens de inspraakperiode wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd. Tegelijkertijd wordt de startnotitie toegezonden aan de wettelijke adviseurs, te weten de Commissie voor de m.e.r., de Inspecteur Milieuhygiëne en de Regionale directie van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. De Commissie voor de m.e.r. geeft haar advies in de vorm van conceptrichtlijnen. Daarna stelt de Raad van de gemeente Montferland aan de hand van de inspraakreacties en adviezen de (definitieve) richtlijnen vast. De richtlijnen geven aan welke onderwerpen in het MER moeten worden behandeld en zijn als het ware 'het spoorboekje' voor het MER.

5.2. Opstellen MER en herziening Bestemmingsplan

Het onderzoek dat in het kader van het MER door de initiatiefnemer wordt uitgevoerd, vindt plaats aan de hand van de richtlijnen. De initiatiefnemer zal daarbij overleg voeren met provincie, andere instanties en belangenorganisaties. De resultaten van het onderzoek zullen worden opgenomen in het MER. Nadat het MER gereed is, wordt het bij de gemeente ingediend. Mede op grond van de resultaten van het MER zal te zijner tijd de herziening van het streekplan worden opgesteld.

5.3. Aanvaarding en inspraak

De gemeente zal vervolgens beoordelen of het MER voldoet aan de vastgestelde richtlijnen. Dit mondt uit in de zogenaamde aanvaarding door de Raad. Nadat de Raad het MER heeft aanvaard, wordt het MER voor dit project bekendgemaakt en aan inspraak onderworpen. De wettelijke adviseurs worden om advies gevraagd over het MER.

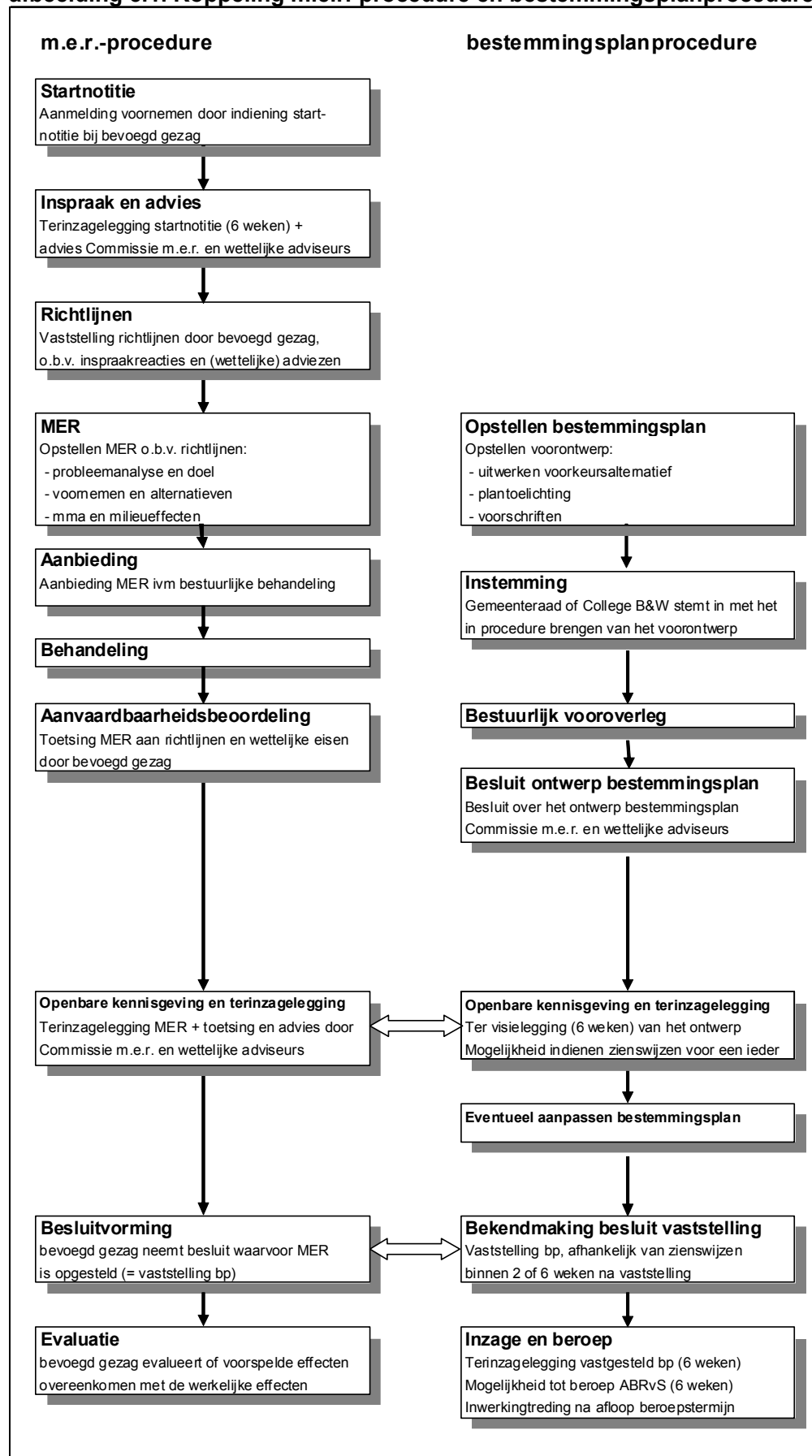
5.4. Toetsingsadvies Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie voor de milieueffectrapportage zal het MER ten slotte als onafhankelijke partij toetsen, waarbij adviezen, de richtlijnen en de inspraakreacties worden betrokken. De Commissie toetst of het MER de essentiële informatie bevat voor een besluit over de Ontbrekende Schakel van de Omleiding Montferland van de N316.

5.5. Verdere procedure

Op grond van de resultaten van de inspraak wordt besloten of en op welke wijze de herziening van het bestemmingsplan wordt uitgevoerd. Vervolgens vindt opnieuw inspraak plaats over de herziening van het bestemmingsplan. Daarna wordt dit plan eventueel aangepast en als ontwerp ter visie gelegd. Hiermee vangt de vaststelling- en goedkeuringsprocedure aan. In afbeelding 5.1 zijn de verschillende procedurestappen opgenomen die nodig zijn bij het opstellen van het MER en herziening van het bestemmingsplan.

afbeelding 5.1. Koppeling m.e.r.-procedure en bestemmingsplanprocedure



BIJLAGE I Beleidskader

Europees beleid

Verdrag van Malta

Bij nieuwe infrastructuur in gebieden met archeologische waarden, ook buiten landelijke gebieden A en B, worden deze waarden zoveel mogelijk ontzien en wordt de infrastructuur zorgvuldig ingepast. Mede als gevolg van het Verdrag van Malta (1992) zal intensieve aandacht uitgaan naar de instandhouding en bescherming van archeologisch erfgoed. Volgens de Structuurvisie van Gelderland is het uitgangspunt het behoud/conservering van dit archeologisch erfgoed in de bodem ter plekke. Waar mogelijk dient de planvorming voor gebieden met archeologische waarden zodanig plaats te vinden dat ongestoorde handhaving wordt verzekerd. Wanneer dit uiteindelijk niet mogelijk blijkt, wordt (veelal) overgegaan tot opgraving.

Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn

Op Europees niveau zijn richtlijnen uitgevaardigd: de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Vogelrichtlijn voorziet in de bescherming van vogelsoorten, de Habitatrichtlijn in de bescherming van overige waardevolle dier- en plantensoorten. Beide richtlijnen voorzien eveneens in de verplichting voor de lidstaten van de Europese Unie om speciale beschermingszones aan te wijzen ten behoeve van het behoud en bescherming van de leefgebieden van de te beschermen soorten. Het studiegebied is gesitueerd aan de oostzijde van het Montferland, welke als speciale beschermingszone is opgenomen in zowel de Vogelrichtlijn als de Habitatrichtlijn.

De Kaderrichtlijn Water

De kaderrichtlijn Water (KRW) wil schoon water dat ruimte biedt aan een gevarieerde planten- en dierenwereld met een natuurlijke inrichting. De precieze ecologische doelstelling bepalen de landen zelf. De EU bepaalt de normen voor de chemische stoffen, bijvoorbeeld de hoeveelheid lood, cadmium en kwik die in het water mogen zitten.

Nationaal beleid

Nota Ruimte

De Nota Ruimte is een nota van het Rijk, waarin de uitgangspunten voor de ruimtelijke ordening van Nederland vastgelegd worden. In de nota gaat het om de inrichtingsvraagstukken die spelen nu en in 2020, met een doorkijk naar 2030. De nota heeft vier algemene doelen geformuleerd: versterken van de economie (oplossen van ruimtelijke knelpunten), krachtige steden en een vitaal platteland (bevordering leefbaarheid en economische vitaliteit van stad en land), waarborging van waardevolle groengebieden (behouden en versterken natuurlijk, landschappelijke en culturele waarden) en veiligheid (voorkomen van rampen).

Nota mobiliteit

De Nota Mobiliteit is een nota van het Rijk, waarin de beleidsuitgangspunten voor verkeer en vervoer voor de komende jaren vastgelegd wordt. Het doel van de Nota Mobiliteit is dat 95 % van de reizigers in 2020 op tijd op de plaats van bestemming aankomt. Toch neemt het wegverkeer de komende jaren enorm toe: tot 2020 met ruim 40 %. Daarnaast wil de rijksoverheid de groei van mobiliteit geen beperkingen opleggen en de bereikbaarheid verbeteren. Om de positie van de haven van Rotterdam veilig te stellen, investeert de overheid in goede bereikbaarheid via de zee en via de infrastructuur over land, de Betuweroute en terminals voor de uitwisseling van containers.

Nota Belvédère/Belvoir

De Rijksnota Belvédère geeft een visie op de wijze waarop met cultuurhistorische kwaliteiten van het fysieke milieu in de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland kan worden omgegaan.

Volgens het plan Belvoir omschrijft de nota Belvédère tal van maatregelen om de cultuurhistorie op een volwaardige manier en vanaf de eerste planfase als wegingsfactor bij ruimtelijke ordeningsplannen te betrekken. Eén van de belangrijkste instrumenten uit de nota Belvédère is het gebiedsgericht beleid. Het Rijk heeft gebieden en steden, die in cultuurhistorisch opzicht het belangrijkste zijn, aangewezen als Belvédèregebieden of -steden. Het Rijk vraagt van de provincie om in deze gebieden een actief beleid te voeren en deze gebieden zo nodig extra te beschermen.

Flora- en faunawet

Per 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Deze nieuwe wet vervangt ten dele de Natuurbeschermingswet (soortbescherming), de Vogelwet en de Jachtwet. Daarnaast is de soortbescherming uit de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in deze wet geïmplementeerd. Binnen de Flora- en faunawet heeft een groot aantal plant- en diersoorten een beschermde status. Het betreft onder andere een aantal soorten die naar verwachting binnen de grenzen van het plangebied aanwezig zullen zijn, maar waarvan mogelijk geen actuele data voorhanden zijn. Het gehele plangebied kan als potentieel leefgebied dienen voor een aantal van deze soorten.

Besluit luchtkwaliteit

Op 19 juli 2001 is het Besluit luchtkwaliteit in werking getreden (Stb. 2001, 269). Het Besluit bevat regels ter implementatie van Richtlijn 199/30 EG van de Raad van de Europese Unie van 22 april 1999, betreffende grenswaarden voor luchtkwaliteit. Dit besluit vervangt in één keer de vier bestaande regelingen voor luchtkwaliteit (voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof (PM₁₀) en lood). De betreffende grenswaarden moeten worden bereikt in 2010. In de periode tot 2010 wordt de norm gefaseerd aangescherpt. Stikstofdioxide en fijnstof zijn de maatgevende stoffen.

Provinciaal/regionaal beleid

Streekplan 2005/Structuurvisie

De Staten van de provincie hebben het nieuwe Streekplan 2005 vastgesteld. Hierin staat dat de rol van de provincie in het ruimtelijke beleid verandert. De provincie legt zich meer toe op de grote lijnen. De regio's en gemeenten krijgen meer vrijheid om ruimte voor wonen en werken in hun gebied te verdelen. Als gevolg van de nieuwe wetgeving op de ruimtelijke ordening is de rol van de provincie veranderd. In het kader van de voorgenomen activiteit is EHS-kerngebied Bergherbos/Montferland van belang zoals deze is opgenomen in de Structuurvisie 2005.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2003)

Het PVVP-2 is in oktober 2003 door Provinciale Staten vastgesteld. In dit beleidsplan is het verkeers- en vervoersbeleid van de provincie voor de komende 10 jaar vastgelegd. De belangrijkste opgave van dit provinciale beleid is het garanderen van goede bereikbaarheid, een gezonde leefomgeving en veilig verkeer voor nu en straks. Dat zijn de uitgangspunten van het PVVP-2. In het plan staat dat de provincie samen met het Rijk en de gemeenten aan de slag wil gaan met een samenhangend pakket van maatregelen voor een duurzaam Gelderland.

Waterhuishoudingsplan Gelderland (2005)⁷

De provincie is verantwoordelijk voor het ontwikkelen en realiseren van het provinciale waterbeleid. Dat doet ze in nauwe samenwerking met de waterschappen, het Rijk, het waterleidingbedrijf, de gemeenten en belangenorganisaties. De visie op het waterbeleid en de uitvoering ervan staat geformuleerd in het Waterhuishoudingsplan (WHP3). Het uitvoeren van dit plan is de hoofdtaak van de provincie.

⁷ Van het Ontwerp Waterplan 2010-2015, de opvolger van het Waterhuishoudingsplan, is de herzieningstermijn tot eind 2009 verlengd.

De doelstellingen zoals ze geformuleerd staan in het Waterhuishoudingsplan, kort samengevat zijn de hoofddoelstellingen:

- Ruimte voor de rivier, het realiseren van veiligheid tegen hoogwater in de grote rivieren;
- Ruimte voor regionale waterberging, de inrichting en bescherming van waterbergingsgebieden, het vasthouden van regenwater in actiegebieden en het beschermen van natte natuur;
- Natuurherstel, herstel van de natte natuur in de actiegebieden. Sanering van overstorten op ecologisch waardevolle wateren en herstel van sprengen en beken.

Het Waterhuishoudingsplan geeft richtlijnen aan voor het behouden en verbeteren van de waterhuishouding voor de maatschappelijke functie: landbouw, natuur, drinkwatervoorziening en industrie. In het plangebied vormen de slechte waterkwaliteit en verdroging een bedreiging voor de kwaliteit van de natuur.

Waterbeheersplan Rijn en IJssel 2007-2010

Waterschap Rijn en IJssel heeft een beheersplan waarin het beleid van het waterschap voor de periode 2007-2010 is vastgelegd. In het kader van de voorgenomen activiteit is de kaart 4 'waterfuncties' van belang. Er is sprake van een grondwaterbeschermingsbied, gelegen tussen Lengel en Zeddam⁸.

Gemeentelijk beleid

Structuurvisie gemeente Montferland

In de vastgestelde structuurvisie Montferland is de Ontbrekende Schakel opgenomen.

⁸ In het Ontwerp Waterbeheersplan 2010-2015 zijn geen noemenswaardige wijzigingen opgenomen die van belang zijn voor dit voor-nemen.

BIJLAGE II Programma van Wensen en Eisen

partij	wens/eis
afdeling LTO Montferland	Het toegankelijk maken van de Ontbrekende Schakel door het aanleggen van passeerhavens aan weerszijden van de Ontbrekende Schakel.
	Een transparant overlegproces met alle betrokkenen.
waterschap Rijn en IJssel	Gebruik maken van de Handreiking Standaard Waterparagraaf voor bestemmingsplannen van het waterschap bij de verdere planvorming.
	Gebruik maken van de afkoppelbeslisboom Duurzaam en Veilig Water in de Stad van het Waterschap. Het waterschap vindt het wenselijk om aan te geven in het MER hoe wordt omgegaan met het regenwater dat op de nieuwe verharding valt. De tritsen 'vasthouden-bergen-afvoeren' en 'schoonhouden-scheiden-schoonmaken' zijn hierbij belangrijk voor het waterschap. Bermsloten met een diepte van maximaal 1,0 meter zijn wenselijk om het regenwater te bergen.
	Overleg met betrokken instanties indien de Ontbrekende Schakel watergangen of persleidingen kruist.