

Schetsontwerp en m.e.r. plicht Randweg 7^e Fase Geldermalsen

Gemeente Geldermalsen

1650-18



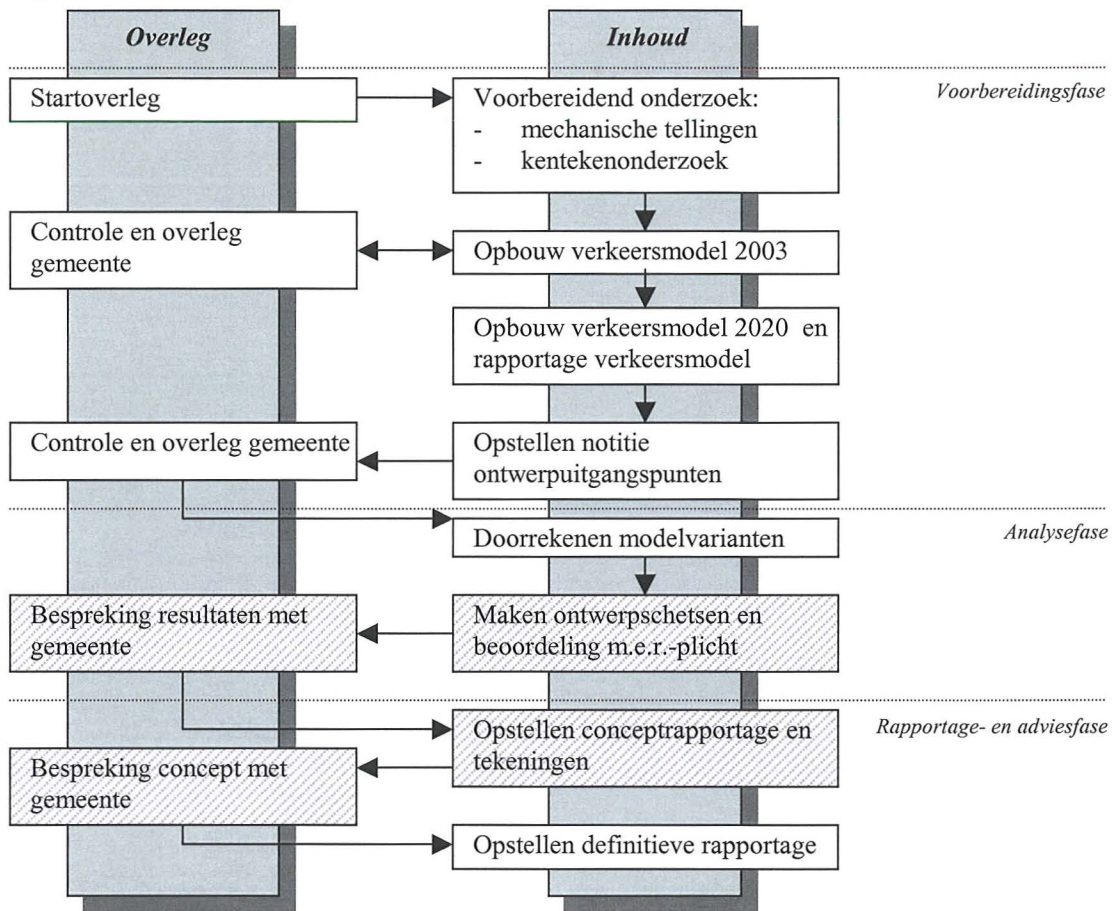
ACE ingenieurs en adviseurs
Vakgroep Verkeer & Planologie

Projectnummer : PA3300V0
Status : definitief
Datum : 26 mei 2004

Bestand: PA3300V0_RD_01_ontwerp.doc

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	1
1.1	Onderzoeksopzet	1
1.2	Leeswijzer	2
2.	ONTWERP RANDWEG 7^E FASE	3
2.1	Inleiding	3
2.2	Locatie Randweg	3
2.3	Aansluitingen Randweg	4
2.3.1	Variant 1	4
2.3.2	Variant 2	5
2.4	Profielen	5
2.5	Landschappelijke hoogteverschillen	7
2.6	Helling	7
2.7	Komgrenzen	8
3.	M.E.R. PLICHT	9
3.1	Onderdelen tracé	9
3.2	Typering van de weg	9
3.3	Besluit m.e.r. (1994, gewijzigd bij besluit van 7 mei 1999)	10
3.4	Beoordeling	11
3.5	Conclusies	12
3.6	Advies	13
	BIJLAGEN	1

Figuur 1.1: Onderzoeksopzet

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 verwoordt stap voor stap de keuzes die zijn gemaakt bij het opstellen van het schetsontwerp. Ook is in hoofdstuk 2 een tweetal varianten van de aansluiting op de Rijksstraatweg en Rijnstraat weergegeven. Hoofdstuk 3 gaat in op de beoordeling van de m.e.r. plicht en de relevante onderdelen die hierin een rol spelen. Tevens komen in dit hoofdstuk de conclusies en het advies van ACE aan bod.

1. INLEIDING

Randweg

Fasegewijs is de afgelopen jaren invulling gegeven aan de realisatie van de Randweg in Geldermalsen, met als hoofddoel de leefbaarheid in het centrum te vergroten. De verkeersdruk in zowel Buurmalsen als Geldermalsen moet worden teruggedrongen. In de fasegewijze aanpak van deze problematiek is de nieuwe aansluiting op de Rijksweg A15 eerder in gebruik genomen. De nu nog ontbrekende laatste schakel is de 7^e fase van de Randweg. Deze laatste schakel ligt tussen de Rijnstraat en de Rijksweg ten noorden van Buurmalsen. Een noodzakelijk onderdeel van dit tracégedeelte is de aanleg van een tweede brug over de Linge.



In 2001 is een haalbaarheidsonderzoek van de tweede Lingebrug, ofwel laatste fase van de Randweg uitgevoerd, met een overwegend globaal, verkennend karakter. De gemeente Geldermalsen wil de diverse aspecten nu verder uitwerken. Nadruk ligt bij een nadere verkeerskundige onderbouwing van nut en noodzaak van de 7^e fase van de Randweg. Ook een eerste uitwerking van het voorkeurstacé is aan de orde.

De gemeente Geldermalsen heeft ACE ingenieurs en adviseurs opdracht gegeven een studie naar bovengenoemde onderdelen uit te voeren.

Deze notitie

Onderdeel van de opdracht is het opstellen van een schetsontwerp. Dit schetsontwerp moet inzicht verschaffen in het ruimtebeslag van het tracé van de Randweg 7^e fase. Ook biedt deze detaillering een beter inzicht of er al dan niet sprake is van een m.e.r. plicht.

In deze notitie komen de volgende onderdelen aan de orde:

- Beschrijving schetsontwerp, inclusief keuzemomenten
- Beoordeling m.e.r. plicht

1.1 Onderzoeksopzet

Het onderzoek bestaat uit drie fasen: voorbereidingsfase, analysefase en rapportage- en adviesfase. Verder is het onderzoek onder te verdelen in twee sporen: overleg en inhoud. Het opstellen van ontwerpschetsen en het beoordelen van de m.e.r. plicht zijn in het proces ingepast in de analyse- en rapportagefase, nadat doorrekeningen met het nieuwe verkeersmodel hebben plaatsgevonden. In figuur 1.1 zijn de onderzoeksstappen schematisch weergegeven. Het opstellen van ontwerpschetsen en het beoordelen van de m.e.r. plicht zijn hierin gearceerd.

2. ONTWERP RANDWEG 7^E FASE

2.1 Inleiding

Het ontwerp voor de 7^e fase van de Randweg is gebaseerd op de Uitgangspuntennotitie van 6 februari 2004. In deze uitgangspuntennotitie is een verzameling van relevante technische uitvoeringsrichtlijnen en -normen opgenomen. Een belangrijke basis hiervoor zijn de landelijke ontwerprichtlijnen die zijn opgenomen in het "Handboek wegontwerp", waarmee een goede borging voor de duurzaam veilig principes bestaat. De ontwerputgangspunten zijn verder aangevuld met de ontwerpexpertise van ACE en afgestemd op de reeds gerealiseerde fases van de Randweg. Daardoor is het mogelijk om een herkenbaar en continu wegbeeld met voorspelbare verkeerssituaties te realiseren. De uitgangspunten zijn in dit rapport omgezet naar ontwerpschetsen. Relevante onderdelen zijn gedetailleerder uitgewerkt. In de volgende paragrafen is stap voor stap weergegeven hoe het ontwerp tot stand is gekomen. In de bijlage is het schetsontwerp weergegeven. De stappen zijn als volgt:

- locatie Randweg
- Aansluiting Randweg
- Profielen
- Landschappelijke hoogteverschillen
- Helling
- Komgrens



Foto 1.1: eerder gerealiseerde fase Randweg.

2.2 Locatie Randweg

In een variantenstudie zijn twee mogelijke 'liggingvarianten' voor Randweg 7^e fase onderzocht. Hieraan is uit een discussie over liggingvarianten "de tussenvariant" toegevoegd. Deze tussenvariant is als voorkeursvariant voortgekomen. Concreet gaat het om een variant die aansluit op de Rijnstraat. Dit is een aansluiting met een eerder gerealiseerde fase van de Randweg. Vervolgens loopt de Randweg over het noordelijke gedeelte van de Rijnstraat en kruist de Linge direct ten oosten van de meander in de Linge. In noordelijke richting vervolgt de Randweg zijn weg richting Burensedijk. De kruising met de Burensedijk vindt plaats tussen huisnummer 17 en 19. Tenslotte sluit het meest noordelijke gedeelte van de Randweg aan op de Rijksstraatweg ten noorden van Buurmalsen.

De gemeente Geldermalsen heeft reeds een aantal percelen in bezit waarover de 'tussenvariant' geprojecteerd is. Het uitgangspunt bij het ontwerp is het tracé van de Randweg zoveel mogelijk de aangekochte percelen te laten doorkruisen.

2.3 Aansluitingen Randweg

Aangezien de Randweg op een drietal punten de bestaande wegenstructuur doorkruist, moeten deze locaties worden voorzien van kruispuntoplossingen. In de Uitgangspuntennotitie zijn de gekozen kruispuntoplossingen reeds weergegeven. In deze fase van het ontwerp, het begin van het ontwerpproces, zijn twee schetsontwerpen als varianten voor de aansluiting met de Rijksstraatweg en met de Rijnstraat opgesteld. De status van de varianten zijn schetsontwerpen en staan naast elkaar. Dit betekent dat een onderlinge vergelijking nog niet aan de orde is. De huidige schetsontwerpen concretiseren de mogelijkheden en geven een goede start voor het verdere ontwerpproces.



Foto 2.1: Huidige vormgeving kruispunt Randweg - Rijnstraat

2.3.1 Variant 1

In variant 1 zijn de aansluitingen met de Rijksstraatweg, Burensedijk en Rijnstraat ongewijzigd ten opzichte van de uitgangspuntennotitie. Ook het ruimtegebruik van de rotondes op de aansluitingen met de Rijnstraat, Burensedijk en Rijksstraatweg leiden niet tot wijziging van inzichten.

Aansluiting Rijksstraatweg – Randweg

De Rijksstraatweg ten noorden van de kern Buurmalsen ligt buiten de bebouwde kom. Deze weg vormt een verbinding tussen Geldermalsen en Culemborg. De Randweg 7^e fase wordt ter hoogte van de Groeneweg afgebogen in oostelijke richting en sluit aan op de Rijksstraatweg ten oosten van de Haagse Uitweg. Het gedeelte van de Rijksstraatweg direct ten westen van de aansluiting met de Randweg wordt ‘geknipt’. Dit betekent dat de aansluiting op de Rijksstraatweg (tussen de rotonde en Nieuwe Steeg) niet als kruispunt vormgegeven hoeft te worden, maar geleidelijk over kan lopen in de Rijksstraatweg. Om toch vanuit zuidelijke richting van de Rijksstraatweg de Randweg te kunnen bereiken, wordt ten noorden van de Groeneweg een aansluiting op de Randweg gerealiseerd. De Rijksstraatweg ten noorden van de Groeneweg takt hier op aan als een ondergeschikte straat. Ditzelfde geldt voor het gedeelte Rijksstraatweg vanaf de Groeneweg. De keuze voor dit laatste is gemaakt om het doorgaande karakter van de Rijksstraatweg vanuit het zuiden richting de Randweg en het ondergeschikte karakter van de Rijksstraatweg vanuit het noorden te benadrukken.



Afbeelding 2.1: aansluiting Randweg – Rijksstraatweg variant 1

Aansluiting Burensedijk - Randweg

De Burensedijk wordt ten westen van de aansluiting met de Randweg ‘geknipt’. Hierdoor is geen rechtstreekse verkeersuitwisseling tussen Buurmalsen en Buren mogelijk via de Burensedijk. Om voor het fietsverkeer een zo kort mogelijke verbinding mogelijk te houden, blijft de doorgang voor het fietsverkeer mogelijk. De ‘knip’ wordt vormgegeven als fietspad dat aansluit op de Randweg.

Onderzoek naar de intensiteiten op de aansluiting Randweg – Burensedijk hebben uitgewezen dat verkeerslichten niet noodzakelijk zijn*. Hier is gekozen voor een voorrangsaansluiting, met een linksafvak op de Randweg vanuit noordelijke richting. De toepassing van een linksafvak leidt in het algemeen ten opzichte van aansluitingen zonder linksafvak tot een ongevalreductie van circa 60%.

Aansluiting Rijnstraat – Randweg

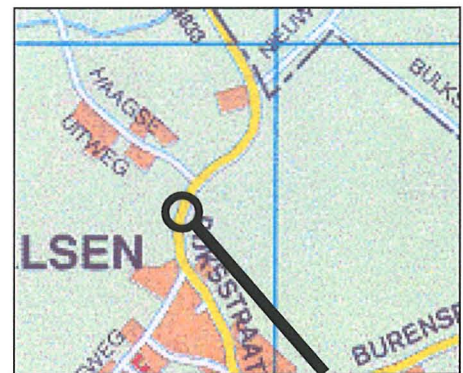
De Randweg sluit ter hoogte van de Rijnstraat aan op de Randwegstructuur van Geldermalsen. Omdat het een aansluiting betreft tussen twee gebiedsontsluitingswegen en de intensiteiten hoog zijn, wordt op deze locatie een rotonde geadviseerd. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is de rotonde in deze variant vormgegeven met de fietsers in de voorrang.

2.3.2 Variant 2

Variant 2 is grotendeels vergelijkbaar met variant 1, met dat verschil dat de aansluiting van de Randweg met de Rijksstraatweg en de Rijnstraat afwijkt. De aansluiting met de Burensedijk is ongewijzigd ten opzichte van variant 1.

Aansluiting Rijksstraatweg – Randweg

De Randweg 7^e fase wordt in variant 2 doorgetrokken tot aan de Rijksstraatweg. Dit betekent dat er een aansluiting van de Randweg ontstaat op de Rijksstraatweg. Ook deze aansluiting wordt vormgegeven als rotonde. Het doorgaande karakter van de Randweg wordt in deze variant minder goed benadrukt. De Rijksstraatweg lijkt nog steeds de doorgaande route.



Afbeelding 2.2: aansluiting Randweg – Rijksstraatweg variant 2

Aansluiting Rijnstraat – Randweg

De Randweg sluit ter hoogte van de Rijnstraat aan op de Randwegstructuur van Geldermalsen. Omdat het een aansluiting betreft tussen twee gebiedsontsluitingswegen en de intensiteiten hoog zijn, wordt op deze locatie een rotonde geadviseerd. Om de uniformiteit binnen de gemeente Geldermalsen op het gebied van rotondes te waarborgen is in deze variant een rotonde uitgewerkt waarbij de fietsers uit de voorrang worden afgewikkeld.

2.4 Profielen

De Randweg 7^e fase kenmerkt zich doordat het merendeel buiten de kom ligt. Dit geeft voor een groot deel van de Randweg een eenduidig profiel. Toch zitten er delen in het tracé die een ander profiel hebben:

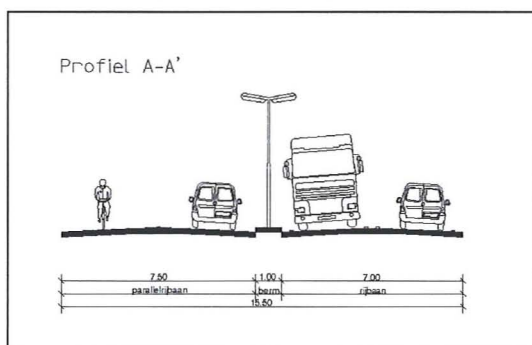
- de brug over de Linge, inclusief aanbruggen (elk 55m)
- de hellingen van de brug over de Linge;
- kort gedeelte Randweg binnen de bebouwde kom;

* Een globale toets heeft plaatsgevonden met het intensiteitscriterium van Slop. De verkeersintensiteiten voor het jaar 2020, volgens variant 1, zijn gebruikt. De berekening geeft een uitkomst die lager is dan de grenswaarde van 1,67, waarboven verkeerslichten noodzakelijk zijn.

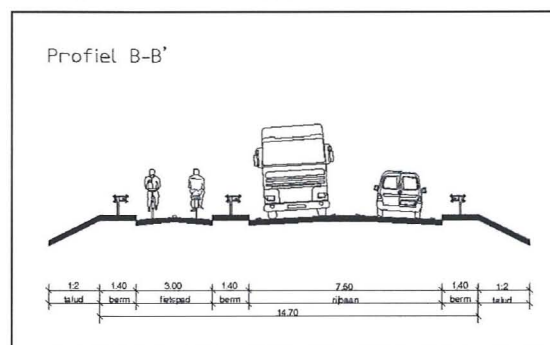
De gehanteerde profielen zijn conform het duurzaam veilig principe, zoals ook beschreven is in de Uitgangspuntennotitie. Verder is gebruik gemaakt van het Handboek wegontwerp (CROW, 2002) vanwege het specifieke profiel ter hoogte van de brug over de Linge.

Voor het profiel over de bestaande Rijnstraat is gebruik gemaakt van de algemene Duurzaam Veilig richtlijnen. Hierin staat dat op een gebiedsontsluitingsweg zo min mogelijk (erf)aansluiting aanwezig mogen zijn. In de huidige situatie hebben de bedrijven/woningen een aparte ontsluiting op de Rijnstraat. Deze aansluitingen dienen zoveel mogelijk gecombineerd te worden. Dit heeft geleid tot het ontsluiten van de bedrijfsactiviteiten aan de oostzijde van de Rijnstraat rechtstreeks op de rotonde. De bedrijven aan de westzijde worden met één gecombineerde inrit op de nieuwe Randweg aangesloten. Hierdoor is het noodzakelijk een korte parallelvoorziening te realiseren waarop de bestaande erven aansluiten. Deze parallelvoorziening sluit aan op een tweerichtingenfietspad. Door de beperkte intensiteit op de parallelvoorziening is een onderbreking van het fietspad hier acceptabel.

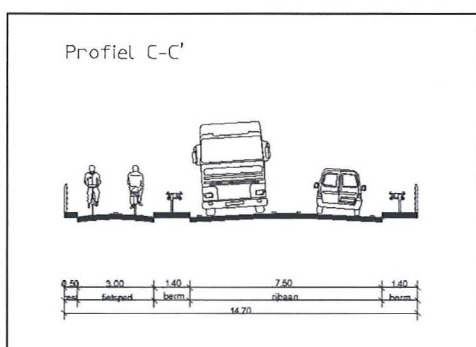
Hieronder zijn in afbeelding 2.3 t/m 2.6 de verschillende profielen weergegeven.



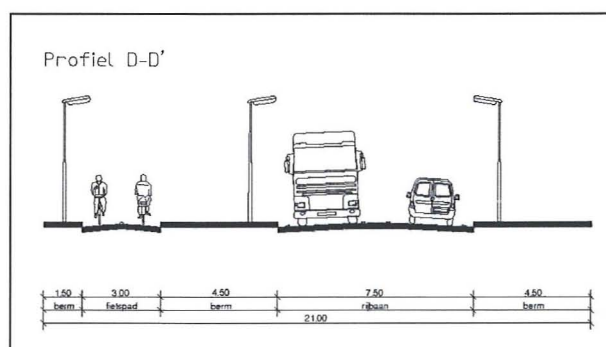
Afbeelding 2.3: Profiel binnen bebouwde kom (over bestaande Rijnstraat)



Afbeelding 2.4: Profiel helling brug buiten bebouwde kom (ten zuiden van Linge)



Afbeelding 2.5: Profiel brug en aanbruggen over Linge buiten bebouwde kom



Afbeelding 2.6: Profiel buiten bebouwde kom

2.5 Landschappelijke hoogteverschillen

Het "Haalbaarheidsonderzoek naar de tweede Lingebrug" dat medio 2001 is uitgevoerd door DHV geeft een aantal uitgangspunten weer waarmee rekening gehouden dient te worden in het ontwerp. Het uitgangspunt is dat het wegdek van de nieuwe Lingebrug op circa 7.05 +N.A.P komt te liggen (volgens variant "Vakwerkbrug"). Dit is in het "Haalbaarheidsonderzoek naar de tweede Lingebrug" gebaseerd op een doorvaarhoogte van 6.45m +N.A.P.. De brug is voorzien van aanbruggen van elk 55m lengte. Daarnaast is de Burensedijk gesitueerd is op 5.40 +N.A.P. Voor omliggende percelen en wegen waar de randweg op aansluit zijn de hoogtes niet bekend. Voor deze hoogtes zijn aannames gedaan. Hoogtemetingen van de gemeente Geldermalsen, weliswaar gedateerd (1964), geven een globale indruk van de hoogteverschillen in het plangebied. Uiteraard is dit beeld niet betrouwbaar genoeg om de hoogtes onvoorwaardelijk over te nemen. Getracht is in deze fase van de studie zoveel mogelijk reële aannames te doen, waarbij het uitgangspunt is een zo ruim mogelijk inschatting te maken van de hoogteverschillen. Hoe groter de hoogteverschillen hoe groter de noodzakelijk ruimte voor het tracé. Dit betekent dat in ieder geval niet te weinig ruimte wordt gereserveerd:

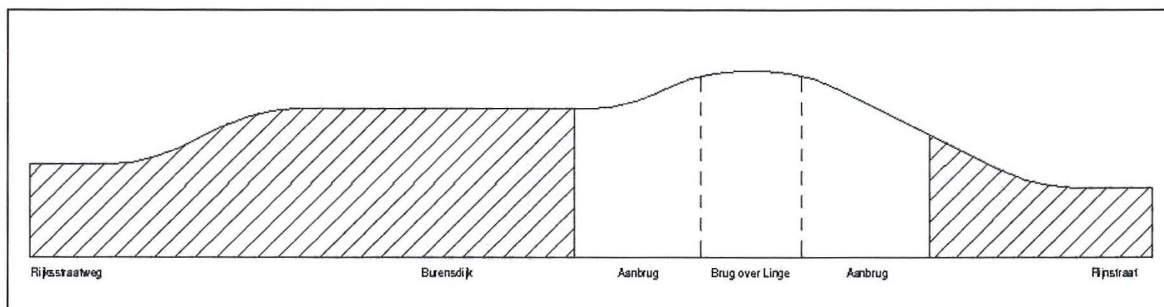
- Rijkstraatweg e.o. is een aanname gedaan van 3.00 +N.A.P.;
- gedeelte tussen Burensedijk en Linge 2.70 +N.A.P.;
- Rijnstraat e.o. 2.00 +N.A.P.

2.6 Helling

Aan de hand van de aannames die zijn gedaan en de uitgangspunten uit het haalbaarheidsonderzoek van DHV, kunnen de verschillende hellingen worden bepaald. Middels het Handboek wegontwerp is bepaald welk hellingspercentage nodig is. De maximale helling die kan worden toegepast is een helling van 5%. In het ontwerp is daarom gewerkt met een gelijkmatig hellingspercentage van 5%. Daarnaast dient er bij elke helling rekening gehouden te worden met een talud, richtlijn die hiervoor aangehouden dient te worden 1:2. In het ontwerp in de bijlage staat het ruimtebeslag van elk talud aangegeven. Ten behoeve van flora en fauna wordt de brug over de Linge voorzien van 'aanbruggen' deze zijn 55m lang.

Het toepassen van de hellingen betekent dat de Randweg vanuit de Rijnstraat (2.00 +N.A.P.) over een afstand van 101 meter zal stijgen naar een hoogte van 7.05 +N.A.P tot op de Lingebrug. Vervolgens is er vanuit dit hoogste punt van de brug een dalende helling noodzakelijk over een afstand van 33 meter richting de Burensedijk op 5.40 +N.A.P. Na deze afstand heeft de weg de hoogte van de Burensedijk bereikt. Het landschap tussen de Lingebrug en de Burensedijk ligt lager dan de Lingebrug en de Burensedijk. De afstand tussen de Lingebrug is echter dusdanig beperkt dat het niet wenselijk is hiertussen te dalen tot 2.70 +N.A.P. Dit zou een stijging en daling over een te korte afstand tot gevolg hebben. Geadviseerd wordt daarom het tussenliggende gedeelte tussen de Lingebrug en de Burensedijk ter plaatse van het tracé van de Randweg op te hogen van 2.70 +N.A.P. tot een hoogte van 5.40 +N.A.P. Doordat de lengte van de helling slechts 33m bedraagt, wordt ook een gedeelte horizontale weg vormgegeven zonder zandbed. Dit weggedeelte wordt vergelijkbaar met de aanbruggen vormgegeven.

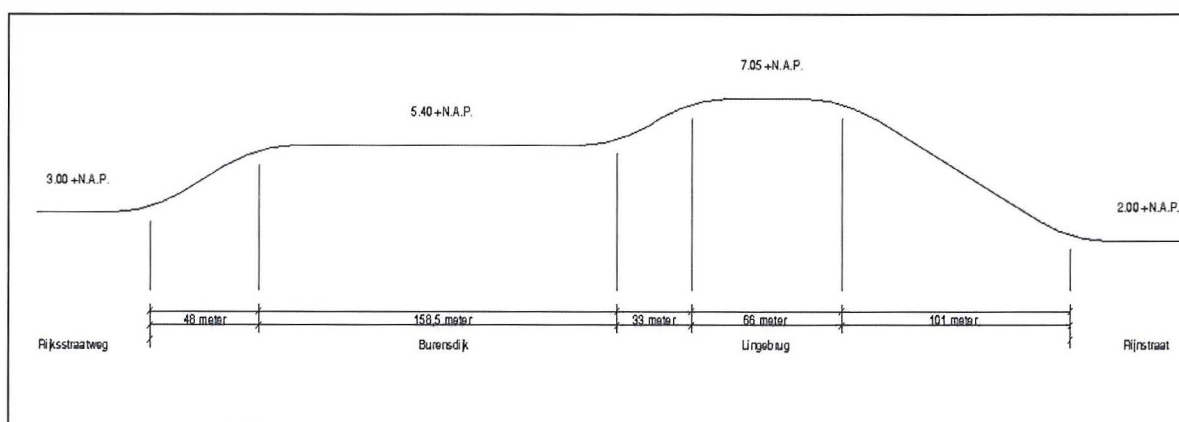
In afbeelding 2.7 is de situering van de aanbruggen weergegeven.



Afbeelding 2.7: Visualisatie brug en aanbruggen

Vanuit de Burensdijk die gelegen is op 5.40 +N.A.P. zal de Randweg verder dalen richting Rijksstraatweg over een afstand van 48 meter tot 3.00 +N.A.P. Door een verhoogde ligging van percelen die aansluiten op de Rijksstraatweg ten noorden van Buurmalsen is het noodzakelijk de percelen ter plaatse van het tracé plaatselijk te verlagen.

In afbeelding 2.8 zijn de hoogtes en hellingen weergegeven.



Afbeelding 2.8: Hoogtes en hellingen tracé

2.7 Komgrenzen

Ook de locatie van de komgrens is van wezenlijk belang geweest in het ontwerp. Een komgrens is een overgang tussen een dicht bebouwd gebied naar een minder dicht bebouwd gebied. Aangezien er ter hoogte van de Rijnstraat een dergelijke overgang is, adviseert ACE ingenieurs en adviseurs om de komgrens op deze locatie, dus ten zuiden van de Lingebrug, aan te brengen. Om de komgrens duidelijk vorm te geven is gekozen voor een brede rijbaanscheiding. Hierdoor zal het verkeer geleidelijk snelheid minderen. Op het middeneiland is ruimte gecreëerd voor eventuele begroeiing.

De komgrens op de Rijksstraatweg wordt zo dicht mogelijk bij de nieuwe rotonde gerealiseerd, aan de westzijde van de rotonde. Dit geldt voor beide aansluitingsvarianten. Zo kan de rotonde als poort dienen voor het verblijfsgebied op de Rijksstraatweg.

3. M.E.R. PLICHT

De gemeente Geldermalsen heeft het voornemen om de 7^e fase van de Randweg in uitvoering te brengen. Inmiddels is een schetsontwerp gereed van deze 7^e fase. Met deze nadere detaillering is het beter mogelijk de m.e.r. plicht te beoordelen.

3.1 Onderdelen tracé

In het kader van de beoordeling van de m.e.r. plicht is sprake is van een tweedeling in het tracé, bestaande uit:

- tracégedeelte A heeft een lengte van circa 950m, omvattend de aanleg van een geheel nieuwe weg, inclusief een brug over de Linge die is gelegen in het buitengebied;
- tracégedeelte B heeft een lengte van ca. 200m, omvattend de reconstructie/wijziging van een bestaande weg, die gelegen is binnen de bebouwde kom.

In afbeelding 3.1 is dit weergegeven



Afbeelding 3.1: Onderdelen tracé

3.2 Typering van de weg

Puntsgewijs zijn de kenmerken van het tracé weergegeven die relevant zijn voor de beoordeling van de m.e.r. plicht:

- Het gehele tracé zal in principe bestaan uit: 2 x 1 rijstrook voor gemotoriseerd (auto)verkeer, gescheiden door een niet of moeilijk oversteekbare middenberm of door ononderbroken markeringsstrepen;
- het gehele tracé zal niet als autosnelweg of als autoweg (in termen van de reglement verkeersregels en verkeerstekens) worden uitgevoerd;
- Het tracégedeelte A omvat géén en het tracégedeelte B omvat geen of zo min mogelijk directe ontsluitingsmogelijkheden van aanliggende percelen voor gemotoriseerd (auto)verkeer;
- Het gehele tracé omvat voor langzaam verkeer ((brom)fietsen) een enkelzijdige geheel vrij liggende parallelvoorziening (fietspad of parallelweg);
- Het tracégedeelte A sluit aan de noordzijde, met een rotonde, aan op de bestaande Rijksstraatweg en het tracégedeelte B sluit aan de zuidzijde, eveneens met een rotonde, aan op de bestaande Rijnstraat; het gehele tracé AB wordt daarmee opgespannen tussen 2 rotondes;
- Het tracégedeelte A krijgt een T-aansluiting voor autoverkeer met de Burensedijk (oost);
- De maximumsnelheid voor gemotoriseerd (auto)verkeer wordt op tracégedeelte A (buiten de bebouwde kom) 80 km/uur en op tracégedeelte B (binnen de bebouwde kom) 50 km/u;
- Het tracé wordt in principe een (voorrangs)weg, waarbij op de rijbaan niet geparkeerd mag / kan worden gezien de 2x1-strooks uitvoering met middenberm / -markering dan wel de ligging buiten de bebouwde kom.
- Voor het gehele tracé dient de mogelijkheid voor gebruik door landbouwverkeer (max. 25 km/u) open gehouden te worden wat betreft medegebruik van de rijstroken daarvoor; Bij tracégedeelte A, de T-aansluiting van de Burensedijk (oost): wordt uitgevoerd zonder verkeerslichten (VRI) plus een oversteek voor (brom)fietsers ter hoogte van de Burensedijk;

- Voor tracégedeelte A dient rekening gehouden te worden met eventuele overdracht aan de provincie, wat specifieke consequenties zou kunnen hebben voor (onderdelen van) de uitvoering c.q. voornoemde variabelen, zoals geen medegebruik van de rijstroken door gemotoriseerd landbouwverkeer;
- Bij tracégedeelte B wordt de ontsluiting van aanliggende percelen uitgevoerd door afkoppeling van zo veel mogelijk directe perceelsinritten middels parallelvoorzieningen.

3.3 Besluit m.e.r. (1994, gewijzigd bij besluit van 7 mei 1999)

De beoordeling of er al dan niet sprake is van een m.e.r. plicht spitst zich toe op de vraag of de 7^e fase van de Randweg wordt aangemerkt als “autoweg” in de zin van het Besluit m.e.r.. Die vraag is dan ook leidend in de beoordeling.

In tabel 3.1 zijn de voor het initiatief relevante fragmenten uit het ‘Besluit m.e.r. 1994, zoals gewijzigd bij besluit van 7 mei 1999’ opgenomen.

Tabel 3.1: Relevante fragmenten Besluit m.e.r.

Onderdeel A, Begripsbepalingen			
Begrip	Toelichting, bij besluit	Kanttekeningen	Bronnen
Autoweg: a. Een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen of te parkeren of b. Een weg als bedoeld in artikel 1, onder d van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.	3 criteria sub a: 1. De weg moet (ten minste) bestemd zijn voor autoverkeer; 2. De weg dient alleen toegankelijk te zijn via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten; 3. Het gaat om een weg waarop het verboden is te stoppen of te parkeren.	Autoverkeer is verkeer van motorvoertuigen (waaronder ook gemotoriseerd landbouwverkeer). Bij knooppunten worden hoofdrijbanen van de autoweg ongelijkvloers gekruist. Rotondes worden gelijk gesteld met door verkeerslichten geregelde kruispunten, vanwege toeritdosering / doorstroombaarheid. Het stop- of parkeer-verbod is van ondergeschikt belang t.o.v. de andere criteria c.q. niet maatgevend in deze.	Onderdeel A van het besluit m.e.r. Ministerie van VROM; Afwegen en oordelen; handreiking voor de M.E.R.-beoordelingsplicht, 1999.
Wijziging: Een reconstructie of verandering anderszins van aangelegde werken.			

Tabel 3.1: Relevante fragmenten Besluit m.e.r. (vervolg)

Onderdeel C, Activiteiten en besluiten, waarvoor een m.e.r.-plicht geldt			
Activiteiten	Gevallen	Besluit	Bronnen
1.2 De aanleg van een autosnelweg of autoweg, niet zijnde een hoofdweg.	(In alle gevallen)	Vaststelling van het tracé of plan door het gemeentebestuur dan wel van het ruimtelijk plan, wanneer dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet.	Onderdeel C van het besluit m.e.r., Ministerie van VROM; Afwegen en oordelen; handreiking voor de M.E.R.-beoordelingsplicht, 1999.
1.5 De wijziging of uitbreiding van a. een autosnelweg of autoweg, niet zijnde een hoofdweg, of (n.v.t.)	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1 (n.v.t.) 2 (n.v.t.) 3 de ombouw van een weg tot een autosnelweg of autoweg	Vaststelling van het tracé of plan door het gemeentebestuur dan wel van het ruimtelijk plan, wanneer dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet.	

Hierbij dient opgemerkt te worden dat de term ‘autoweg’ volgens het besluit m.e.r. ontleend is aan de (gedateerde) Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen (uit 1975) en dientengevolge niet overeenstemt met hetgeen daaronder in het Reglement Verkeerstekens en Verkeerstekens (RVV 1990) wordt verstaan. Het begrip ‘autoweg’ volgens het besluit m.e.r. omvat daarmee een aanmerkelijk breder scala aan wegen voor autoverkeer dan in het algemeen (spraakgebruik) onder dat begrip verstaan wordt.

3.4 Beoordeling

Aan de hand van de paragrafen 3.1. en 3.2 zal in deze paragraaf beoordeeld worden of er sprake is van een m.e.r. plicht. Daartoe is tevens ambtelijk contact geweest met de provincie Gelderland.

m.e.r. beoordelingsplicht

De m.e.r. beoordelingsplicht, zoals omschreven in deel D van het besluit m.e.r., is in deze situatie niet aan de orde, omdat het dan zou moeten gaan om de aanleg van een weg met vier of meer rijstroken of de wijziging of uitbreiding van een (al bestaande) autoweg.

m.e.r. plicht

In deze situatie gaat het er om of er al dan niet sprake is van een m.e.r.-plicht, op basis van deel C van het besluit m.e.r. zoals in paragraaf 3.3 samengevat.

De beide tracégedeelten worden daarbij in onderlinge samenhang en als een geheel beschouwd. Dit omdat de gedeelten zonder knooppunt of VRI / rotonde in elkaar overgaan.

Uit voorgaande paragrafen blijkt dat met name de wijze van realisatie van de knooppunten/wegaansluitingen van beide tracégedeelten op de bestaande wegen van belang is. Dit bepaalt of de weg al dan niet binnen de categorie ‘autoweg’ in termen van het besluit m.e.r. valt. Daarnaast is vooral van belang of de weg anders dan via knooppunten/wegaansluitingen toegankelijk is, zoals via in- /uitritten van parallelwegen of aanliggende percelen. De snelheid en aard van het auto- of gemotoriseerd verkeer, de ligging binnen of buiten de bebouwde kom en ook lengte van het tracé blijken in dit geval in feite geen rol te spelen.

De belangrijkste kenmerken in dit verband zijn:

- geen verkeerslichten (VRI) op de T-aansluiting van tracégedeelte A met de Burensedijk;
- wel ontsluitingen/aansluitingen van percelen of een parallelweg op tracégedeelte B.

Deze kenmerken leiden tot de volgende *voorlopige* conclusie:

Er is geen sprake van een autoweg, omdat beide gedeelten samen (ook) anders dan via knooppunten/VRI/rotondes toegankelijk zijn voor autoverkeer. Bovendien zal tenminste op tracégedeelte gestopt moeten kunnen worden i.v.m. die ontsluitingen / aansluitingen.
Er is geen sprake van een m.e.r.-plicht.

3.5 Conclusies

Zoals uit voorgaande paragraaf blijkt is de beoordeling of er al dan niet sprake is van een autoweg, met m.e.r.-plicht, sterk afhankelijk van enkele details van de nieuw aan te leggen / te reconstrueren weg.

Voor het ontwerp zoals weergegeven in het schetsontwerp geldt er geen m.e.r.-plicht. Bij een eerder DHV-advies inzake dit onderwerp werd ook geconcludeerd dat er voor fase 7 géén m.e.r.-plicht gold. Dat advies was echter gebaseerd op toentertijd gehanteerde uitgangspunten en principes voor de aansluitingen van het tracé op bestaande wegen (namelijk zonder rotondes of een VRI). De detaillering in deze fase van het onderzoek geeft andere uitgangspunten.

Consequenties wijzigen profiel

Wanneer wordt gekozen voor het voorliggende schetsontwerp en er geen MER wordt opgesteld, is het voorstelbaar dat in het verdere planvormingsproces, alsnog andere (deel)varianten opgenomen moeten, bijvoorbeeld onder invloed van vooroverleg met instanties en/of de inspraak. Die wijzigingen zijn dan in principe niet meer mogelijk, omdat ze achteraf gezien toch weer m.e.r.-plichtig zijn. In dergelijke gevallen zou dan alsnog een m.e.r.-procedure opgestart moeten worden met alle gevolgen van dien voor een vertraging van het planproces. Gebeurt dat niet dan kan het achterwege laten van een m.e.r.-procedure leiden tot beroepsprocedures tot aan de Raad van State.

Hieronder is ter toelichting weergegeven wat de invloed is van bepaalde wijzigingen van de kenmerken van het tracé voor de m.e.r. plicht:

- Variant 1:

- Geen verkeerslichten (VRI) bij de T-aansluiting van de Burensedijk op tracégedeelte A;
- Geen ontsluitingen / aansluitingen van percelen of een parallelweg op tracégedeelte B.

Conclusie:

Er is geen sprake van een autoweg, omdat beide gedeelten samen (ook) anders dan via knooppunten/VRI/rotondes toegankelijk zijn voor autoverkeer. Bovendien zal eventueel op tracégedeelte A gestopt moeten kunnen worden i.v.m. de T-aansluiting.

Voor deze variant is er geen m.e.r.-plicht.

- Variant 2:

- Wel verkeerslichten (VRI) bij de T-aansluiting van de Burensedijk op tracégedeelte A;
- Wel ontsluitingen / aansluitingen van percelen of een parallelweg op tracégedeelte B.

Conclusie

Voor het meest noordelijke deel van tracégedeelte A, tussen de noordelijke rotonde en de T-aansluiting met VRI, is sprake van een autoweg.

Voor tracégedeelte B blijven er een of enkele ontsluitingen/aansluitingen zonder stopverbod aanwezig, wat in deze overigens niet (enkel) maatgevend is. Het betreft slechts enkele percelen die niet anders dan via het tracé van autoweg AB, tussen de T-aansluiting met VRI en de zuidelijke rotonde, bereikbaar zijn. Of daarbij sprake is van een autoweg is niet geheel duidelijk.

Voor deze variant is er tenminste deels een m.e.r.-plicht en is deze deels niet geheel duidelijk.

- *Variant 3*

- Wel verkeerslichten (VRI) bij de T-aansluiting van de Burensedijk op tracégedeelte A;
- Geen ontsluitingen / aansluitingen van percelen of een parallelweg op tracégedeelte B.

Conclusie

Er is sprake van een autoweg voor het gehele tracé AB.

Voor deze variant is er een m.e.r.-plicht.

Salami-taktiek

Anderzijds bestaat de kans dat de gemeente, bij latere veranderingen aan de opzet van onderdelen van een niet-m.e.r.-plichtige weg, alsnog beschuldigd kan worden van 'salami-taktiek'. Dit omdat er bewust voor gekozen zou zijn om het initiatief in fasen te realiseren om aan de m.e.r.-plicht te ontkomen. Dit kan later alsnog vertraging en beroepsprocedures opleveren bij de uitvoering van veranderingen t.o.v. een eerder niet-m.e.r.-plichtig initiatief.

3.6 Advies

Wanneer de gemeente verschillende varianten, voor de 7^e fase van de Randweg wenst open te houden, adviseren wij om voor fase 7 zo niet verplicht dan toch vrijwillig te voldoen aan de m.e.r.-procedure en dus een MER op te stellen.

Ook op grond van de aanwezige waarden in de omgeving van het tracé, in het bijzonder in het dal van de Linge, zal voor de planologische procedure c.q. het bestemmingsplan sowieso een uitvoerig en evenwichtig onderzoek naar uiteenlopende milieuaspecten moeten plaatsvinden, mede ook in het licht van te verwachten maatschappelijke discussies daarover. Via het volgen van een m.e.r.-procedure kan daaraan eveneens op evenwichtige wijze invulling gegeven worden.

Qua tijd en procedure hoeft het initiatief nauwelijks tot geen vertraging op te lopen door het volgen van een m.e.r.-procedure. De m.e.r.- en bestemmingsplanprocedure kunnen immers (grotendeels) parallel lopen. Daarnaast is het zo dat voor de 7^e fase van de Randweg al diverse deelonderzoeken hebben plaatsgevonden en voor fase 5 van dezelfde randweg recentelijk nog een MER is opgesteld. Deze studies kunnen mede als input dienen voor de op te stellen MER voor de 7^e fase.

De betreffende MER heeft voor het tracé als waarschijnlijk uitgangspunt de zogenaamde tussenvariant. Daarom kan volstaan worden met een beperkte m.e.r.-procedure oftewel een zogeheten uitvoerings-MER.

Het opstellen van een MER biedt samengevat de meeste keuzemogelijkheden alsmede een zorgvuldige en evenwichtige verantwoording van het initiatief en de minste procesrisico's, zowel op kortere als op langere termijn, in dit verband.

BIJLAGEN