

Provincie Gelderland



februari 1999

Omlegging N831 te Hedel, gemeente Maasdriel

Startnotitie m.e.r.

DHV Milieu en Infrastructuur BV

Laan 1914, nr. 35

Postbus 1076

3800 BB Amersfoort

Telefoon (033) 468 27 00

Telefax (033) 468 28 01

februari 1999

Omlegging N831 te Hedel, gemeente Maasdriel

Startnotitie m.e.r.

dossier P3740.21-003

datum februari 1999

registratienummer ML-MR 980635

© DHV Milieu en Infrastructuur BV

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV Milieu en Infrastructuur BV, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Het kwaliteitssysteem van DHV Milieu en Infrastructuur BV is gecertificeerd volgens NEN ISO 9001.



COLOFON

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

Bevoegd Gezag: Provinciale Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

Uitvoering: DHV Milieu & Infrastructuur
Laan 1914, nr. 35
Postbus 1076
3800 BB AMERSFOORT
tel: 033 - 468 2700
fax: 033 - 468 2801

Documentnummer: ML-MR 980635
Dossiernummer: P3740.21-003
Projectmanager: Drs. H.R.J. van Maanen
Projectleider: Mr. J.W.H. de Vries-Maatman
Auteurs: Mr. J.W.H. de Vries-Maatman
 Drs. A.J.M. Fermont

Datum: februari 1999

Oplage: 80

INHOUD

BLAD

1	WAAROM DEZE STARTNOTITIE?	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel van deze startnotitie	5
1.3	Spelregels voor inspraak	6
1.4	Leeswijzer	6
2	WAAROM DIT INITIATIEF?	8
2.1	Inleiding	8
2.2	Analyse van het probleem	8
2.3	Probleem- en doelstelling	9
3	TE ONDERZOEKEN OPLOSSINGEN	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Referentiesituatie	13
3.3	Nulplusalternatief	13
3.4	Omleggingsalternatief	13
3.5	Meest milieuvriendelijk Alternatief	15
4	STUDIEGEBIED EN TE VERWACHTEN EFFECTEN	16
4.1	Inleiding	16
4.2	Het studiegebied: huidige situatie en ontwikkelingen tot 2010	16
4.2.1	Infrastructuur en vervoer	16
4.2.2	Het groene milieu	17
4.2.3	Woon- en leefmilieu	19
4.2.4	Ruimtegebruik	19
4.3	Welke effecten worden onderzocht?	21
4.3.1	Effecten voor infrastructuur en vervoer	21
4.3.2	Effecten voor het groene milieu	21
4.3.3	Effecten voor het woon- en leefmilieu	22
4.3.4	Effecten voor het ruimtegebruik	22
4.3.5	Effecten voor de kosten	22
4.3.6	Wijze van beoordeling	23

BIJLAGE 1 OVERZICHT VAN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DRIELSEWEG EN
BARONIEWEG

BIJLAGE 2 OVERZICHT VAN INFORMATIEBRONNEN

BIJLAGE 3 VERKLARENDE WOORDENLIJST

BIJLAGE 4 TOELICHTING OP DE PROCEDURE

1 WAAROM DEZE STARTNOTITIE?

1.1 Aanleiding

Met deze startnotitie wordt het voornemen om de provinciale weg (N831) in de kom Hedel van de gemeente Maasdriel om te leggen, bekendgemaakt. Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland zijn initiatiefnemer van dit plan.

Aanleiding voor deze omlegging is het opheffen van de aansluiting 'Hedel-de Lucht' op de A2, waardoor het op de provinciale Drielseweg tussen de kom Hedel van de gemeente Maasdriel en de A2-aansluiting Kerkdriel veel drukker wordt en deze weg niet gehandhaafd kan blijven zonder ingrijpende reconstructie. Verder sluit de omlegging van de Drielseweg aan bij de gemeentelijke plannen om het doorgaande verkeer op de bestaande provinciale weg door de kern van Hedel af te wikkelen via een nieuw tracé ten noorden van de kern.

Bevoegd gezag is de provincie Gelderland. Om de omlegging van de provinciale weg (N831) in de kom Hedel van de gemeente Maasdriel te kunnen realiseren moet Provinciale Staten van Gelderland een tracébesluit nemen. Omdat er sprake is van een autoweg in de zin van het Besluit milieu-effectrapportage (m.e.r.), is dit besluit m.e.r-plichtig en moet een Milieu-effectrapport (MER) worden opgesteld.

Het Milieu-effectrapport (MER) zal voldoende informatie moeten geven over de milieu-effecten van de aanleg van een nieuw tracé. Het doorlopen van de procedure voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) waarborgt dat het MER volgens de richtlijnen wordt opgesteld en dat een onafhankelijke toetsing door de Commissie voor de milieu-effectrapportage plaatsvindt. De m.e.r.-procedure wordt besproken in bijlage 4.

1.2 Doel van deze startnotitie

De initiatiefnemer beschrijft in deze startnotitie in hoofdlijnen waarom hij de provinciale weg (N831) wil omleggen. Bovendien wordt beschreven hoe die omlegging er globaal uitziet en welke alternatieve tracés worden onderzocht. Verder komen de mogelijke effecten van die alternatieven aan de orde en hoe deze in het MER worden onderzocht. In figuur 1.1 is het studiegebied aangegeven, waarbinnen de effecten van het nieuwe tracé in het MER zullen worden onderzocht.

Doel van de startnotitie is om betrokkenen te informeren over deze plannen en hen de gelegenheid te bieden om in te spreken ten behoeve van de richtlijnen die voor het milieu-effectrapport worden opgesteld.

1.3 Spelregels voor inspraak

De openbare kennisgeving van het voornemen in de Staatscourant en regionale dagbladen is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Deze startnotitie ligt na publicatie ter visie gedurende de in de advertenties vermelde termijn. Doel is alle betrokkenen en belanghebbenden te informeren over de voorgenomen activiteit en de aspecten die in het MER aan de orde zullen komen. Ook wordt in deze periode een informatie-avond georganiseerd. Iedereen is in de gelegenheid in te spreken op de aspecten die in het MER aan de orde moeten komen. Schriftelijke reacties kunnen onder vermelding van *'MER omlegging N831 te Hedel'* binnen de aangegeven termijn worden gezonden naar het bevoegd gezag:

Provincie Gelderland
T.a.v. Dienst Wegen Verkeer en Vervoer
'Inspraak N831'
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

De initiatiefnemer, Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland, zal tijdens de inspraaktermijn een voorlichtingsavond organiseren om de inhoud van de startnotitie en het verloop van de verdere procedure toe te lichten. Plaats en tijd van deze bijeenkomst worden bekendgemaakt in de regionale dagbladen.

Naar verwachting zal het milieu-effectrapport (MER) in oktober 1999 worden gepubliceerd. *Dan vindt opnieuw inspraak plaats, waarbij een ieder de kans krijgt zijn of haar mening te geven over de kwaliteit en inhoud van het MER.*

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het probleem waarvoor de omlegging van de provinciale weg (N831) een oplossing moet bieden. Dit probleem mondt uit in een probleem- en doelstelling, die de basis vormen voor het uit te voeren onderzoek. In de volgende hoofdstukken staat het onderzoek zelf centraal: hoofdstuk 3 beschrijft een aantal alternatieven voor omlegging van de provinciale weg (N831), waarna in hoofdstuk 4 de omgeving van het nieuw aan te leggen tracé wordt beschreven alsmede de belangrijkste te bestuderen effecten die in het MER aan de orde zullen komen.

Bijlage 1 geeft een overzicht van de mogelijke oplossingsmogelijkheden voor de Drielseweg en de Baronieweg. De gebruikte referenties zijn kort aangegeven in bijlage 2. Voor lezers die weinig bekend zijn met de procedure, is een verklarende woordenlijst opgenomen in bijlage 3. Ook is in bijlage 4 een schematisch overzicht van de te volgen procedure opgenomen, voorzien van een uitgebreide toelichting.

- | | |
|---|--|
| ② | Waarom dit initiatief? |
| ③ | Te onderzoeken oplossingen |
| ④ | Studiegebied en te verwachten effecten |



op optical IV

2 WAAROM DIT INITIATIEF?

2.1 Inleiding

De A2 is op landelijke schaal een van de belangrijkste noord-zuid-verbindingen in het hoofdwegennet. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wil de verkeersafwikkeling op de A2 tussen de knooppunten Everdingen en Empel verbeteren.

In mei 1997 is een tracé-/m.e.r.-procedure naar de noodzaak en mogelijkheden van verbreding van de A2 afgerond. Naar aanleiding van deze studie is gekozen voor het verbredingsalternatief van *2 x 3 rijstroken met als uitvoeringsvariant het opheffen van de aansluiting Hedel*.

Na opheffing van de aansluiting 'Hedel-de Lucht' op de A2 zal de verkeersafwikkeling van en naar de kom Hedel van de gemeente Maasdriel nu iets zuidelijker ter plaatse van de aansluiting Kerkdriel plaatsvinden. Hierdoor neemt de verkeersdruk op de Drielseweg tussen de A2 en de kom Hedel van de gemeente Maasdriel toe, waardoor ook de verkeers- en geluidsoverlast behoorlijk zal toenemen. Verder kan de huidige smalle spoorwegonderdoorgang dan uit verkeersveiligheidsoverwegingen niet gehandhaafd blijven. Bij opheffing van de aansluiting 'Hedel-de Lucht' is het daarom noodzakelijk om de provinciale Drielseweg om te leggen.

Verder loopt de huidige provinciale weg N831 (Drielseweg) door de kern Hedel over de Uithovensestraat - Voorstraat - Blankensteijn. De verkeersveiligheid is onvoldoende, zo blijkt uit analyse van de verkeersongevallen op de route Uithovensestraat - Voorstraat - Blankensteijn. Op bijna alle kruispunten en een aantal wegvakken gebeuren relatief veel ongevallen. Ook qua leefbaarheid scoort deze route slecht.

Tenslotte heeft de gemeente plannen om de Baronieweg als noordelijke rondweg om de kom Hedel en ter ontsluiting van de nieuwe woonwijk 'De Baronie' te laten fungeren. Een omlegging van de Drielseweg sluit aan bij deze gemeentelijke plannen.

Kaart 1.1 geeft het studiegebied aan.

2.2 Analyse van het probleem

Het onderliggend wegennet van de A2 wordt gekenmerkt door het ontbreken van noord-zuidverbindingen. De A2 vervult daarom ook voor het regionale verkeer een functie in de noord-zuidrichting via de aansluitingen Hedel en Kerkdriel. De aansluiting Hedel op de A2 is een eenzijdige aansluiting richting het noorden. Ruim tweederde van het verkeer op deze aansluiting heeft een bestemming in de wijk Maaspoort en het centrum van 's-Hertogenbosch. *De route via de Oude Rijksweg vanaf de aansluiting Hedel, langs de kom Hedel van de gemeente Maasdriel en over de oude Maasbrug is echter een alternatieve route voor een deel van het verkeer op de A2 met herkomst of bestemming in 's-Hertogenbosch.* De aanwezigheid van deze route heeft veel doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet tot gevolg.

Door de opheffing van aansluiting 'Hedel-de Lucht' is het verkeer gedwongen een andere route te kiezen. De route via de Oude Rijksweg en Oude Maasbrug naar 's-Hertogenbosch blijft voor een deel van het verkeer aantrekkelijk. Dat deel van het verkeer maakt dan gebruik van de aansluiting Kerkdriel en de Drielseweg.

De verkeersstructuur van de kom Hedel van de gemeente Maasdriel is in de afgelopen jaren in verschillende plannen aan de orde geweest. Hieruit komt naar voren dat de verkeersproblematiek in de kom Hedel van de gemeente Maasdriel veroorzaakt wordt door het doorgaande verkeer in oost-west relatie. Het verkeer dat in de kom Hedel van de gemeente Maasdriel geen herkomst of bestemming heeft, veroorzaakt met name op de Uithovensestraat, Voorstraat en Blankensteijn veel overlast. Deze route maakt deel uit van de provinciale weg N831 en kent een verkeersaanbod van circa 8.000 motorvoertuigen per etmaal (mv/e). Een groot deel daarvan bestaat uit verkeer van / naar Ammerzoden en omgeving, dat via de aansluiting op de Oude Rijksweg in noordelijke of zuidelijke richting rijdt.

Na opheffing van aansluiting 'Hedel-de Lucht' op de A2 zal de verkeersintensiteit op de Drielseweg van circa 9.300 mv/e per etmaal toenemen tot circa 14.300 mv/e per etmaal in 2010. De smalle provinciale weg met aanliggende fietspaden en de spoorweg-onderdoorgang is niet geschikt voor deze hogere verkeersbelasting, zonder een ingrijpende reconstructie van de Drielseweg en de huidige spoorwegonderdoorgang.

In de kom Hedel is bij ongewijzigd beleid voor het planjaar 2010 een verkeersaanbod van 9.000 tot 10.000 mv/e per dag te verwachten, waarvan circa 75% doorgaand verkeer. De toename van het verkeersaanbod heeft bij ongewijzigd beleid een negatief effect op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.

Op kaart 2.1 zijn de verkeerskundige gevolgen van het opheffen van de aansluiting Hedel aangegeven.

2.3 Probleem- en doelstelling

De provincie Gelderland heeft in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) op het gebied van verkeer en vervoer doelen geformuleerd voor de bebouwde kommen, namelijk:

- beperking van de verkeersonveiligheid, barrièrewerking en milieuhinder; en
- verbetering van de doorstroming van het doorgaande verkeer.

Gelet op de functie van de Drielseweg en het karakter van de kom Hedel van de gemeente Maasdriel heeft de provincie Gelderland middelen beschikbaar gesteld om zoveel als mogelijk een verblijfsfunctie in de kom Hedel van de gemeente Maasdriel te realiseren. Om de doelstellingen te kunnen bereiken worden de uitgangspunten, randvoorwaarden en ontwerpeisen uit het programma duurzaam-veilig en de bijbehorende categorisering van wegen gehanteerd.

De voormalige gemeente Hedel formuleert in het kader van het Verkeers- en Veiligheidsplan Hedel (VVP-Hedel) voor het jaar 2010 als doelstelling het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid (waaronder geluidshinder en luchtverontreiniging) op/nabij de Drielseweg.

Op basis van de geschetste problematiek en de doelen zoals gesteld door de provincie Gelderland en de voormalige gemeente Hedel is de volgende tweeledige doelstelling geformuleerd:

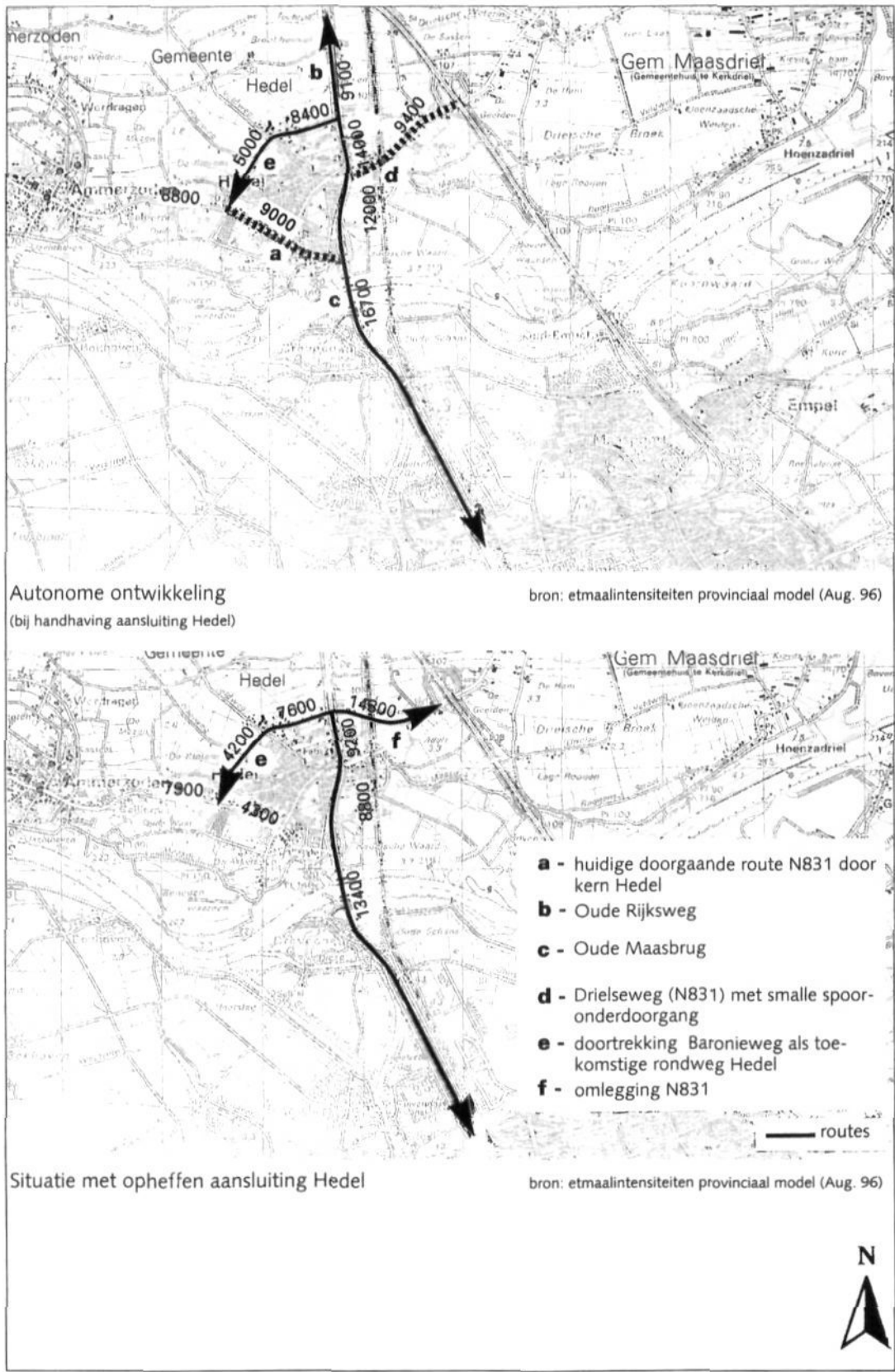
1. het ontwikkelen van een duurzame oplossing van de verkeersproblematiek en het verbeteren van de leefbaarheid in de kom Hedel.
2. het ontwikkelen van een duurzame oplossing voor de subjectieve verkeersonveiligheid door een vermindering van het doorgaande verkeer. Hierdoor wordt de leefbaarheid in de kom Hedel van de gemeente Maasdriel verbeterd.

Onder een duurzame oplossing wordt in deze startnotitie verstaan: een oplossing

- waarbij de gesignaleerde problemen daadwerkelijk worden opgelost en niet verplaatst;
- voor de lange termijn wordt gegarandeerd;
- waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van milieuvriendelijke materialen en werkwijzen.

Gestreefd wordt naar aansluiting bij bestaande plannen en toekomstige ontwikkelingen.

Figuur 2.1 Verkeerskundige gevolgen van het opheffen van de aansluiting Hedel



3 TE ONDERZOEKEN OPLOSSINGEN

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de alternatieven/varianten globaal beschreven, die een oplossing kunnen zijn voor de huidige problemen. Vanuit de m.e.r.-plicht zijn een aantal alternatieven/varianten die verplicht moeten worden meegenomen in de studie. Dit zijn het nulalternatief (ook wel het referentiealternatief genoemd), het voorkeursalternatief (de voorgenomen activiteit) en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Daarnaast is het gebruikelijk om bij milieueffectrapportages over wegen een nulplusalternatief mee te nemen in de vergelijking.

Het referentiealternatief slaat op de situatie zoals die in het jaar 2010 zal zijn, indien er geen verkeerskundige maatregelen worden genomen. Alle andere alternatieven en varianten worden aan dit alternatief getoetst. Naast deze verplichte alternatieven kunnen desgewenst ook andere alternatieven worden ontwikkeld. Voor de omlegging van de N831 gaat het om de volgende alternatieven:

1. het referentiealternatief (geen maatregelen);
2. de reconstructie van de Drielseweg (nulplusalternatief);
3. het omleggingsalternatief waarbij twee keer twee keuzen gemaakt kunnen worden:
 - *Met betrekking tot de Drielseweg / noordelijk tracé:*
 Variant A) omlegging Drielseweg door middel van tunneltracé en een nieuw tracé ten noorden van industrieterrein 'De Kampen';
 Variant B) omlegging Drielseweg door middel van viaducttracé en een nieuw tracé ten noorden van industrieterrein 'De Kampen';
 - *Met betrekking tot de Drielseweg / bestaande Baronieweg:*
 Variant C) omlegging Drielseweg door middel van tunneltracé en (gereconstrueerde en doorgetrokken) Baronieweg;
 Variant D) omlegging Drielseweg door middel van viaducttracé en (gereconstrueerde en doorgetrokken) Baronieweg.
4. het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA).

Deze alternatieven/varianten, zoals weergegeven in bijlagen 1, 2 en 3 zullen in de m.e.r.-studie worden beoordeeld op hun probleemoplossend vermogen en op hun effecten op het milieu en andere aspecten.

3.2 Referentiesituatie

De referentiesituatie houdt in dat aan het voornemen tot verbeteren van de verkeerskundige situatie op de Drielseweg geen uitvoering wordt gegeven en de huidige situatie wordt gehandhaafd. Wel wordt de Baronieweg verlengd om het doorgaande verkeer af te wikkelen en de nieuwe woonwijk 'De Baronie' te ontsluiten. De referentiesituatie beschrijft de situatie in 2010 (prognosejaar) en vervult daarom de rol van referentie voor het vergelijken en beoordelen van de alternatieven waarbij wel sprake is van verkeerskundige wijzigingen.

3.3 Nulplusalternatief

Bij het nulplusalternatief wordt ernaar gestreefd om zonder de aanleg van een nieuw tracé de beoogde doelstelling zo goed mogelijk te benaderen. Dit houdt in dat de oplossing van het probleem alleen wordt gezocht in het treffen van maatregelen die de verkeersveiligheid bevorderen, de overlast van het verkeer op de Drielseweg zoveel mogelijk beperken en de bereikbaarheid zoveel mogelijk garanderen. Dit vereist een aanpassing van de kruispunten en een reconstructie van de rijbaan, waarbij het fietsverkeer en landbouwverkeer wordt gescheiden van het snelverkeer door middel van een parallelweg naast de Drielseweg. De relatief smalle spoorwegonderdoorgang moet hierop worden aangepast. De kruising van de Prinses Beatrixstraat met de Oude Rijksweg wordt een rotonde om de parallelwegen goed te laten aansluiten op de Drielseweg of Oude Rijksweg.

Geluidhinder kan worden gereduceerd door het treffen van snelheidsbeperkende maatregelen (aanbrengen van drempels/bloembakken) en het plaatsen van geluidschermen.

3.4 Omleggingsalternatief

In het MER zullen binnen dit alternatief twee keer twee uitvoeringsvarianten worden bestudeerd, namelijk:

- *Met betrekking tot de Drielseweg / noordelijk tracé:*
 Variant A) omlegging Drielseweg door middel van tunneltracé en een nieuw tracé ten noorden van industrieterrein 'De Kampen';
 Variant B) omlegging Drielseweg door middel van viaducttracé en een nieuw tracé ten noorden van industrieterrein 'De Kampen';
- *Met betrekking tot de Drielseweg / bestaande Baronieweg:*
 Variant C) omlegging Drielseweg door middel van tunneltracé en (gereconstrueerde en doorgetrokken) Baronieweg;
 Variant D) omlegging Drielseweg door middel van viaducttracé en (gereconstrueerde en doorgetrokken) Baronieweg.

Algemene beschrijving omleggingsalternatief

Het nieuwe tracé zal in de verkeersstructuur van de kom Hedel gemeente Maasdriel met uitzondering van de rijkswegen, de weg van de hoogste orde moeten zijn. Het afwikkelingsniveau (de hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken) zal hoog moeten zijn. Hiernaast dient de weg een duurzame verkeersveiligheid te hebben.

In dit alternatief wordt de provinciale N831 vanaf de Drielseweg omgelegd naar een rotonde aan de Oude Rijksweg ter hoogte van de Baronieweg. De ontwerpen van beide varianten zijn vrijwel gelijk. De reconstructie van het bestaande deel van de Drielseweg en de afbuiging van deze weg vindt op dezelfde wijze plaats als bij de tunnelvariant, zij het met andere boogstralen. De verkeersafwikkeling voor het langzame verkeer vanaf de Drielseweg vindt tevens op gelijke wijze plaats. Ten opzichte van de tunnelvariant komt de viaductvariant echter iets noordelijker te liggen.

Vanaf de Oude Rijksweg wordt de N831 ofwel aangesloten op de bestaande Baronieweg, ofwel op het nieuw aan te leggen noordelijke tracé. Aangezien deze twee varianten aanzienlijk van elkaar verschillen, wordt voor de beschrijving verwezen naar de tekst hierna.

Tunnelvariant en viaductvariant

Tunnelvariant (varianten A en C)

Het overzicht in bijlage 1 geeft de beide varianten weer. In dit ontwerp krijgt de huidige Drielseweg geen aansluiting op de nieuwe Drielseweg.

Ten zuiden van de huidige Drielseweg wordt een parallelweg aangelegd voor het lokale verkeer en specifiek voor langzaam verkeer. Deze parallelweg sluit aan op de Geerdenweg, een bestaande parallelweg van de Drielseweg. Op de kruising van de Geerdenweg en de Sint Annaweg met de Drielseweg wordt een verkeersregelinstantie (VRI) aangelegd.

De huidige Drielseweg wordt afgesloten voor het doorgaande verkeer door ter plaatse van de Steenovensestraat een knip te leggen. Voor wat betreft de uitvoering zal zowel een bakconstructie als een ingraving met vliesconstructie worden onderzocht.

Viaductvariant (varianten B en D)

Ten opzichte van het tunneltracé komt deze variant iets noordelijker te liggen. In de Oude Rijksweg is net ten zuiden van de aansluiting van de Baronieweg een ruime rotonde voorzien. Voor een verdere beschrijving van de situatie rond deze rotonde wordt verwezen naar de tunnelvariant, aangezien beide ontwerpen vrijwel gelijk zijn.

Ook de reconstructie van het bestaande deel van de Drielseweg en de afbuiging van deze weg vindt op dezelfde wijze plaats als bij de tunnelvariant, zij het met andere boogstralen. De verkeersafwikkeling van het langzame verkeer vanaf de Drielseweg vindt tevens op gelijke wijze plaats.

Bestaande (doorgetrokken) Baronieweg en nieuw tracé

Nieuw tracé (varianten A en B)

In bijlage 3 is een overzichtskaart opgenomen van het nieuwe tracé. De exacte locatie van de kruising met de Oude Rijksweg is afhankelijk van de variant die zal worden gekozen voor de omlegging van de Drielseweg. In ieder geval zal deze kruising ten noorden van het bedrijventerrein 'de Kampen' zijn gesitueerd. Het tracé zal met een flauwe bocht in zuidelijke richting naar de Veldweg gaan en deze middels een rotonde kruisen, net ten noorden van het bedrijventerrein.

Het tracé zal verder in zuidelijke richting afbuigen en de Hooiweg kruisen waarna deze de boomgaard bovenlangs passeert en naar de Middelingenseweg gaat. Tussen de Middelingenseweg en de Uithovensestraat blijft het tracé gelijk aan de variant over de Baronieweg. Ook op de Uithovensestraat wordt een rotonde aangelegd.

Bestaande Baronieweg (varianten C en D)

In bijlage 2 is te zien waar de huidige Baronieweg is gelegen en waar het doorgetrokken gedeelte zal komen te liggen. De huidige Baronieweg eindigt bij de aansluiting op de Hooiweg. Het nieuwe gedeelte zal vanaf deze aansluiting worden doorgetrokken naar de Middelingenseweg en uiteindelijk aansluiten op de Uithovensestraat. Op de aansluiting op de Uithovensestraat is een rotonde gepland. Ook op het kruispunt Veldweg - Baronieweg zal een rotonde worden aangelegd.

Door het doorgetrokken gedeelte zal de Baronieweg verkeerskundig gezien beter dan in de huidige situatie voldoen aan de behoefte als ontsluitingsroute voor de kom Hedel van de gemeente Maasdriel. Het doorgaande verkeer, met name richting de A2, wordt op die wijze buiten de kern om afgewikkeld.

3.5 Meest milieuvriendelijk Alternatief

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) wordt in het MER uitgewerkt als een *probleemoplossend pakket van extra maatregelen en ontwerpaanpassingen bovenop het alternatief* of een samenstelling van delen van de alternatieven die de minste milieu-effecten veroorzaken.

4 STUDIEGEBIED EN TE VERWACHTEN EFFECTEN

4.1 Inleiding

Om beter inzicht te krijgen in de huidige problemen en de mogelijke effecten van de aanleg van een nieuw tracé is het van belang het studiegebied in beeld te brengen. In de volgende paragraaf wordt aan de hand van onderstaande thema's een korte beschrijving van dit gebied gegeven:

- infrastructuur en vervoer;
- het groene milieu (natuur en landschap, archeologie, bodem en water);
- woon- en leefmilieu (geluid, lucht, sociale aspecten).
- ruimtegebruik;

Behalve deze beschrijving is het tevens van belang de toekomstige ontwikkelingen zonder aanleg van een nieuw tracé voor de Drielseweg en de Baronieweg te beschrijven. Dit wordt de autonome ontwikkeling genoemd. Voor de beschrijving van autonome ontwikkelingen zal in het MER een overzicht worden gegeven van relevant beleid op het gebied van bovengenoemde aspecten.

4.2 *Het studiegebied: huidige situatie en ontwikkelingen tot 2010*

De kom Hedel van de gemeente Maasdriel ligt in de Bommelerwaard in het zuidwesten van de provincie Gelderland en ten noorden van de wijk Maaspoort in 's-Hertogenbosch. De kern Hedel ligt ten westen van de A2. De Drielseweg vormt de verbinding tussen Ammerzoden, Hedel, Velddriel en Kerkdriel. Op kaart 1.1 is de locatie van Hedel en directe omgeving weergegeven.

4.2.1 *Infrastructuur en vervoer*

Huidige situatie

In de huidige situatie loopt de provinciale weg N831 door de kern Hedel over de Drielseweg - Prinses Beatrixstraat - Blankensteijn - Voorstraat - Uithovensestraat. Deze huidige verkeersstructuur leidt ertoe dat ongeveer 2/3 deel van het verkeer dat van deze route gebruik maakt een doorgaand karakter heeft (voornamelijk van en naar Den Bosch en omstreken en/of Utrecht).

Door de opheffing van de afslag 'Hedel-de Lucht' is al het verkeer gedwongen een andere route te kiezen. Een deel van het verkeer vervolgt zijn weg via de A2 tot over de Maas richting Noord-Brabant. Een ander deel van het verkeer zal gebruik gaan maken van de aansluiting Kerkdriel en via de Drielseweg (N831) zijn route vervolgen. Op de Drielseweg neemt de verkeersintensiteit hierdoor sterk toe. Dit leidt tot een verslechtering van de leefbaarheid in de kom van Hedel.

Ontwikkelingen tot 2010

De verkeersdrukke op Drielseweg zal bij autonome ontwikkeling in 2010 (bij afsluiting van de afslag 'Hedel-de Lucht') zijn toegenomen tot circa 14.300 mv/e. Op de Baronieweg zal deze dan zijn toegenomen tot circa 8.000 mv/e.

4.2.2 Het groene milieu

Huidige situatie

Landschap

In figuur 4.1 staat een overzicht gegeven van de landschappelijke, natuur- en cultuurhistorische waarden. Delen van het doorsneden gebied hebben cultuurhistorische waarde, door de aanwezigheid van oude kavelstructuren. Ten zuiden van het tracé ligt een kromakker (streekplanuitwerking Bommelerwaard). De ecologische waarden ligt in het functioneren van het gebied als weidevogelgebied en fourageergebied voor weide- en moerasvogels en ganzen en zwanen. Ten oosten van de spoorlijn Geldermalsen-Den Bosch ligt een klein groengebied (weidegebied/bosje). Door de geïsoleerde ligging en de ingrepen die al hebben plaatsgevonden, hebben delen van het komgebied, in dit geval de Winkels en de Bulken, geen of weinig visueel ruimtelijke waarde. De huidige landschappelijke situatie van het gebied wordt omschreven als 'indifferent' gebied (Structuurvisie gemeente Hedel, 1992).

Archeologie

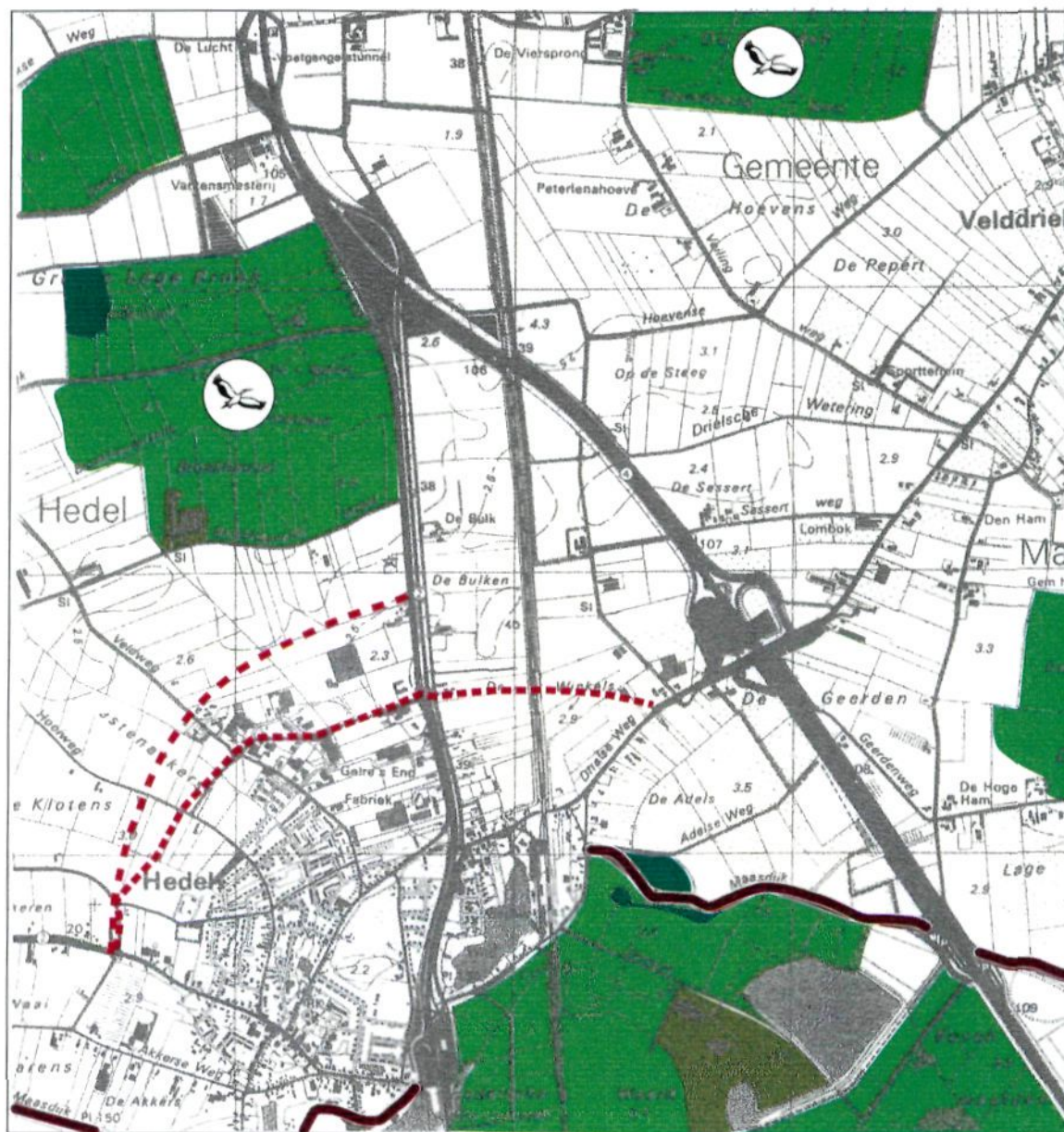
Tot op heden zijn er weinig aanwijzingen dat er zich in het plangebied archeologische waarden bevinden. Het is zeker niet onmogelijk dat deze toch worden aangetroffen, gezien de onzekerheid over de bodemopbouw ter plaatse. De bekende geologische en geomorfologische gegevens bieden tot op heden niet voldoende informatie om dit uit te sluiten. Door een aanvullende archeologische inventarisatie (AAI) middels booronderzoek kan worden vastgesteld of, en zo ja waar, en op welke diepte, er zich archeologische waarden bevinden.

Bodem en water

Bij de voormalige gemeente Hedel is navraag gedaan over mogelijk verdachte locaties binnen het gebied van beide nieuwe tracés. Hieruit is gebleken dat er ten aanzien van de landbodem geen verdachte locaties aanwezig zijn. Echter de waterbodems van de A-watergangen van het polderdistrict Groot Maas en Waal zijn verontreinigd. Bij werkzaamheden ter plaatse van een duiker net ten noorden van de bestaande spoorwagonderdoorgang in de Drielseweg is verontreinigd bodemslib aangetroffen. Zo ook in de watergang langs de Parallelweg. De oorzaak van de verontreiniging is niet bekend. Er mag worden aangenomen dat de waterbodems over een grotere lengte dan waar destijds monsters zijn genomen, verontreinigd zijn. Nader onderzoek moet dit nog uitwijzen.

Ontwikkelingen tot 2010

Er worden geen belangrijke veranderingen voor het gebied verwacht. Door verbreding van de A2 zal de belasting en de hinder voor het 'groene milieu' niet toenemen. Door bebouwing en bedrijfsvestiging in de omgeving van de rijkswegen en beperkte uitbreiding van woningbouw bij kleine kernen vindt een zekere verdichting plaats.



-  Agrarisch gebied
-  Agrarisch gebied met landschappelijke of natuurwaarden
-  Agrarisch gebied met hoge landschappelijke en/of natuurwaarden
-  Beschermd natuurgebied
-  Weidevogelgebied
-  Lijnvormige archeologische monumenten (*dijken*)
-  Tracé-alternatief
-  Tracé Noord



schaal : 1:25.000

Figuur 4.1
Overzicht Natuur, Landschap en
Cultuurhistorie

Bron: Vigerend Bestemmingsplan 'Buitengebied' gemeente Hedel, 1994

4.2.3 Woon- en leefmilieu

Huidige situatie

Geluid

De wijze waarop de Drielseweg de kern doorsnijdt en de verkeersstructuur binnen de kern bepaalt, leidt tot een hoge geluidsbelasting op veel woningen aan de Drielseweg.

Lucht

Behalve geluidhinder is er tevens sprake van luchtverontreiniging als gevolg van de hoge verkeersbelasting. Bij het aspect lucht zal worden gekeken naar de emissies en immissies door het autoverkeer. De emissies van verontreinigende stoffen en de effecten op de lokale luchtkwaliteit worden behandeld.

Sociale aspecten

De hoge verkeersintensiteit op de Drielseweg heeft tevens een negatief effect op de sociale aspecten, waaronder de subjectieve verkeersveiligheid. Subjectieve verkeersveiligheid geeft de gevoelsmatige veiligheid weer, zoals die door de weggebruiker wordt ervaren.

Ontwikkelingen tot 2010

Indien aansluiting 'Hedel-de Lucht' wordt opgeheven vindt een toename van de verkeersintensiteit op de Drielseweg plaats, waardoor de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging zal toenemen. Tevens zal de toename van de verkeersintensiteiten negatieve gevolgen hebben voor het onderdeel sociale aspecten.

4.2.4 Ruimtegebruik

Huidige situatie

Het gebied waar de nieuwe tracés gepland zijn, is landelijk gebied en wordt aangeduid als Kommengebied. Deze kommen zijn over het algemeen gebieden met een karakteristieke openheid, een relatief grote rust en een grote visueel ruimtelijke waarde. In het gebied tussen de aansluiting Kerkdriel en de Sint Annaweg is een groothandelsbedrijf in groenten en fruit gevestigd. Het overige gedeelte van het gebied is in gebruik door de landbouw en fruit- en groenteteelt in kassen. De bebouwing van het bedrijventerrein heeft grote invloed op de visueel ruimtelijke beleving van de kommen.

Ontwikkelingen tot 2010

Ten opzichte van de huidige situatie zal in het referentiejaar 2010 de omvang van en het aantal bedrijven- en woningbouwlocaties zijn toegenomen. Ook ten aanzien van infrastructuur zal in het gebied een aantal veranderingen plaatsvinden als gevolg van de verbreding van de A2.

Een ingrijpende herziening van het geldende bestemmingsplan "Buitengebied" wordt niet voorgestaan. Voortzetting van het huidige agrarische grondgebruik vormt uitgangspunt. In figuur 4.2 is een overzicht gegeven van de ruimtelijke functies en ontwikkelingen tot 2010.



schaal : 1:25.000

Figuur 4.2
Overzicht functies en ontwikkelingen tot 2010

Bron: Streekplan Rivierenland, prov. Gelderland, 1996
 op optical IV

4.3 Welke effecten worden onderzocht?

Hieronder worden in het kort enkele milieu-effecten aangegeven, die in de studie zullen worden betrokken. De mate waarin de effecten optreden zal onder meer afhankelijk zijn van de bestaande situatie in samenhang met de wijze waarop de weg zal worden uitgevoerd. In tabel 4.1 staan de thema's, aspecten en toetsingscriteria op een rijtje die zullen worden bekeken en onderzocht.

De alternatieven en varianten, zoals besproken in hoofdstuk 3, worden in de m.e.r.-studie onderzocht op een aantal aspecten en vervolgens beoordeeld op effectiviteit. De volgende aspecten komen daarbij aan de orde:

- infrastructuur en vervoer;
- groen milieu (natuur en landschap, archeologie, bodem en water);
- woon- en leefmilieu (geluid, lucht, externe veiligheid en sociale aspecten);
- ruimtegebruik;
- aanlegkosten.

Voor de Uithovensestraat en de bestaande Drielseweg zal echter alleen het aspect 'geluid' aan de orde komen.

De effecten worden zoveel mogelijk beoordeeld aan de hand van criteria die uit beleidsplannen zijn afgeleid. Verder spelen de aard en omvang, het feit of de effecten van tijdelijke of permanente aard zijn en de mate waarin en de wijze waarop negatieve milieugevolgen zijn tegen te gaan dan wel gecompenseerd kunnen worden een belangrijke rol.

4.3.1 Effecten voor infrastructuur en vervoer

Beschreven wordt welk effect de alternatieven en tracévarianten hebben op de bereikbaarheid van de kern Hedel, de verkeersintensiteiten, de verkeersveiligheid en de geluidhinder. Wederom zullen voor de Uithovensestraat en de bestaande Drielseweg alleen de geluidseffecten worden beschreven.

4.3.2 Effecten voor het groene milieu

Voor de aspecten natuur, landschap, archeologie, bodem en water wordt met name gekeken naar aantasting of verlies van waardevolle elementen, patronen of structuren. Bepalend voor de mate van aantasting zijn de zeldzaamheid en de waarde van deze elementen en patronen.

Daarnaast worden veranderingen in visuele relaties beoordeeld. De aanleg van een nieuw tracé kan gevolgen hebben voor de bodemstructuur (opbouw en functie). Ook de waterhuishouding (grond- en oppervlaktewater) kan zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve zin worden beïnvloed. De gevolgen van de aanleg van een nieuw tracé wordt getoetst aan de algemene milieukwaliteitsdoelstelling, zoals geformuleerd in de Vierde Nota Waterhuishouding.

Met betrekking tot natuur zal gekeken worden naar de invloed van de aanleg van een nieuw tracé op het leefgebied van plant en dier, het eventuele verlies van waardevolle fauna en vegetatie en verlies/verstoring van broed- en foerageergebieden. Daarnaast speelt versnippering van ecologische relaties zoals vastgelegd in de Ecologische Hoofdstructuur een rol.

4.3.3 Effecten voor het woon- en leefmilieu

Tijdens het opstellen van het MER zal onderzocht worden wat de effecten zijn. De geluidhinder zal worden beschouwd voor wat betreft de aanleg en het gebruik van de nieuwe weginfrastructuur. Het huidige en het te verwachten toekomstige geluidsniveau zal voor de alternatieven worden aangegeven, alsmede in welke gebieden de geluidsbelasting zal af- of toenemen en waar de normen zonder speciale voorzieningen zullen worden overschreden.

De geluidhinder zal worden bepaald aan de hand van:

- het aantal geluidbelaste woningen;
- het aantal gehinderden; en
- het akoestisch ruimtebeslag.

Voor het aspect lucht zal worden gekeken naar:

- de totale emissie;
- de overschrijding van grens- of richtwaarden.

Voor wat betreft de sociale aspecten wordt gekeken naar:

- het eventueel amoveren van woningen en/of bedrijfsgebouwen;
- doorsnijding van sociaal-ruimtelijke patronen (bereikbaarheid, sociale veiligheid, barrièrewerking);
- visuele hinder;
- verandering van woon- leefklimaat.

De externe veiligheid wordt bepaald door:

- individueel risico veroorzaakt door vervoer van gevaarlijke stoffen;
- groepsrisico veroorzaakt door vervoer van gevaarlijke stoffen.

4.3.4 Effecten voor het ruimtegebruik

Aanleg van een weg kan strijdig zijn met andere ruimtelijke functies van het gebied. Hierbij kan hetzelfde gebied worden geclaimd door verschillende activiteiten of kunnen de activiteiten elkaar door hun verschillend karakter belemmeren. Onderzocht zal worden in hoeverre de diverse regionale en lokale plannen worden beïnvloed.

De noodzaak om kabels en leidingen te doorsnijden of om te leggen wordt tevens bekeken.

4.3.5 Effecten voor de kosten

De effecten hiervan worden bepaald aan de hand van een globale kostenraming van de mogelijke oplossingen.

4.3.6 Wijze van beoordeling

Voor de beoordeling van de effecten van de verschillende alternatieven en varianten wordt gebruik gemaakt van de consumentenbondmethode, dat wil zeggen een beoordeling van de effecten door middel van een plus/min waardering via een 5-puntsschaal van -- (belangrijk negatief effect) tot ++ (belangrijk positief effect). De plus/min-waardering vormt een maat voor de relatieve ordegrrootte van de milieugevolgen en de rangordewaardering geeft de onderlinge verhouding weer tussen de alternatieven.

Tabel 4.1: Thema's, aspecten en toetsingscriteria

THEMA	ASPECT	TOETSINGSCriteria
Infrastructuur en vervoer	Mobiliteit	• verkeersintensiteiten op de bestaande wegen • verkeersintensiteiten op de nieuwe weginfrastructuur
	Verkeersveiligheid	• ongevallen in studiegebied (letsel of dood en materiële schade)
	Bereikbaarheid	• ontsluiting van bedrijventerreinen • ontsluiting van woonkernen
Groene milieu	Dwarsprofiel	• keuze profiel autoweg, aansluitend bij de categorisering
	Barrièrewerking	• kruisende infrastructuur ongelijkvloers
	Landschap	• verlies van kenmerkende landschapselementen • verandering in visueel-ruimtelijke kwaliteit (open/gesloten) • aantasting en/of toevoeging van beeldbepalende elementen
	Archeologie / cultuur-historie	• verandering cultuurhistorisch bepaalde patronen in het landschap • vernietiging (potentieel) archeologisch waardevol gebied • vernietiging/aantasting archeologisch waardevolle elementen en monumenten
	Bodem en water	• aantasting kwaliteit van grond- en oppervlaktewater • doorsnijding van verontreinigde locaties • aantasting/beïnvloeding van de bodemkwaliteit
Ruimtegebruik	Natuur	• vernietiging van biotopen/vegetatie • versnippering van ecosystemen • verstoring van fauna
	Ruimtelijke ordening	• beïnvloeding van bestaande en geplande bedrijventerreinen/woningbouwlocaties en landbouw • aantal hoofdleidingen dat wordt doorsneden
	Ondergrondse infrastructuur	
	Recreatie	• doorsnijding recreatieve fiets- en wandelroutes • verstoring recreatiegebieden • doorsnijding recreatiegebieden
	Toekomstige ontwikkelingen	• streekplannen • bestemmingsplannen • ontwikkelingsvisie Rivierenland
Woon- en leefmilieu	Geluid / trillingen	• aantal geluidgehinderden • akoestisch ruimtebeslag van de nieuwe infrastructuur • trillingshinder gebruiksfase
	Sociale aspecten	• sociale onveiligheid • barrièrewerking • visuele hinder
	Lucht	• totale emissie
Kosten	Externe veiligheid	• individueel/groepsrisico door vervoer gevaarlijke stoffen
	Aanlegkosten	• globale kostenraming

BIJLAGE 1

**OVERZICHT VAN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN
DRIELSEWEG EN BARONIEWEG**



-  Rondweg Hedel
Baronieweg/Drielseweg
-  Tracé Noord

Figuur 1
Rondweg Hedel+tracé Noord

op optical IV

BIJLAGE 2 OVERZICHT VAN INFORMATIEBRONNEN

Referenties

- Gemeente Hedel, *Bestemmingsplan Buitengebied*, 16 december 1994;
- Gemeente Hedel, *Structuurvisie gemeente Hedel inclusief bijlagen*, december 1992;
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, D-G RWS, Directie Oost-Nederland, *Trajectnota A2 Vianen 's-Hertogenbosch*, mei 1997;
- Provincie Gelderland, *Streekplan Rivierenland*, 1996;
- Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB), Amersfoort, *Standaard Archeologische Inventarisatie (SAI) van het gebied Hedel en omgeving*;

Adressen

- Het *bevoegd gezag* is:
Provinciale Staten van Gelderland
- *Initiatiefnemer* is:
Gedeputeerde Staten van Gelderland

Meer informatie over dit project is verkrijgbaar bij:

Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer
Postbus 9090
6800 GX Arnhem
telefoon: (026) 359 9624
fax: (026) 359 8440
Contactpersoon: Ing. H. Walinga

BIJLAGE 3 VERKLARENDE WOORDENLIJST

Alternatief	Een wijze waarop het voornemen (omlegging van de Drielseweg) kan worden uitgevoerd.
Autonome ontwikkeling	Op zichzelf staande ontwikkeling (tot 2010)
Barrièrewerking	Naar gelang de breedte en drukte van een weg kan deze een grote of een minder grote barrière vormen om over te steken.
Bereikbaarheid	Manier waarop en de tijd waarin een locatie bereikbaar is
Bevoegd Gezag	In de onderhavige procedure vormt Provinciale Staten van de provincie Gelderland het bevoegd gezag; zij beslist over de inhoud van het provinciaal tracébesluit.
Commissie m.e.r.	Commissie voor de milieu-effectrapportage: deze bestaat uit een aantal onafhankelijke deskundigen uit diverse disciplines. De Commissie m.e.r. geeft advies over de richtlijnen aan het bevoegd gezag en toetst de MER op juistheid en volledigheid.
Compenserende maatregel	Maatregel om de nadelige invloeden van de activiteit op een andere plaats te compenseren.
Duurzame ontwikkeling	Ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen ook in hun behoefte te voorzien.
Ecologische hoofdstructuur	Netwerk van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden (beleid uit het Nationaal Natuurbeleidsplan).
Emissie	Uitstoot of lozing van een stof of geluid.
Foerageergebied	Onderdeel van een leefgebied van een diersoort, waarbinnen het voedsel zoekt.
Geomorfologie	Wetenschap die zich bezighoudt met de ontstaanswijze, vorm en opbouw van het aardoppervlak.
Groene Hoofdstructuur	Gebieden waar aan aanwezige of te ontwikkelen natuurwaarden zoveel mogelijk prioriteit wordt toegekend

Immissie	Inworp van vaste, vloeibare of gasvormige stoffen, belasting met verontreinigingen van het milieu
Initiatiefnemer	<i>Diegene die het initiatief neemt tot het starten van een m.e.r.</i>
Inpassingsgebied	Gebied waarin de ingrepen mogelijk zullen plaatsvinden.
Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)	<i>Alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu zijn toegepast</i>
m.e.r.	Milieu-effectrapportage
MER	Milieu-effectrapport
mv/e	motorvoertuigen per etmaal
Ontsluiting	Aanduiding voor de mate waarin een locatie is aangesloten op het wegennet.
Referentie	<i>Vergelijking(smaatstaf)</i>
Richtlijnen	Document waarin het Bevoegd Gezag aangeeft wat in het MER moet worden onderzocht.
Tracé	Ligging van de weg
Variant	Subkeuzemogelijkheid binnen een alternatief.
Verkeersafwikkeling	De doorstroming en verwerking van de diverse verkeersstromen.
Verkeersintensiteit	Aantal voertuigen dat per tijdseenheid een bepaald punt van een weg passeert.



BIJLAGE 4 TOELICHTING OP DE PROCEDURE

Het provinciaal tracébesluit voorziet als eerste in aanleg van een autoweg. Naar aanleiding van de recente publicatie van het ontwerp-besluit wijziging Besluit milieu-effectrapportage 1994 (Stc. 99, 29 mei 1998) blijkt dat voor aanleg van een nieuw tracé voor de Drielseweg het opstellen van een MER noodzakelijk is. Tot op heden is ervan uitgegaan dat het opstellen van een MER niet was vereist door aanleg van een rotonde op de Oude Rijksweg. Het ontwerp-besluit geeft echter een verduidelijking van de toelichting op de bestaande tekst, waardoor rotondes gelijk worden gesteld met door verkeerslichten geregelde kruispunten.

Fase 1: Startnotitie

De formele start van de m.e.r.-procedure vindt plaats door openbare kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant en de regionale dag- en weekbladen. De startnotitie ligt dan gedurende de in de advertenties vermelde inspraak-/adviestermijn van circa 4 weken ter inzage. Ook wordt in deze periode een informatie-avond belegd, waarbij nadere uitleg wordt gegeven over de plannen. Gedurende de inspraakperiode zijn de wettelijke adviseurs en insprekers in de gelegenheid in te spreken op de gewenste inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER). Binnen 9 weken brengt ook de onafhankelijke landelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage haar advies uit.

De provincie (Provinciale Staten van Gelderland) streeft ernaar om binnen maximaal 13 weken na de officiële bekendmaking de richtlijnen vast te stellen. De richtlijnen geven aan welke informatie het MER moet bevatten. Daarbij wordt rekening gehouden met de inspraakreacties en adviezen. In verband met de planologische consequenties van het tracébesluit zal ook de Provinciale Planologische Commissie (PPC) worden gehoord.

Fase 2: Milieu-effectrapport

Aan de hand van de richtlijnen wordt door de initiatiefnemer het MER opgesteld. Het streven is om gelijktijdig door het bevoegd gezag het tracébesluit te laten opstellen en het voorontwerp bestemmingsplan van de gemeente Maasdriel. In dat geval is sprake van een sterke wisselwerking tussen de opsteller van het MER, de opsteller van het provinciale tracébesluit en het bestemmingsplan. Bovendien is dan sprake van een efficiënte tijdsplanning (zie schema 4.1). In het MER worden alternatieven en varianten met elkaar vergeleken op basis van hun gevolgen voor het milieu en het verkeer, terwijl mede op basis van de uitkomsten van die vergelijking in het provinciaal tracébesluit één van de alternatieven wordt gekozen.

(De procedure om tot vaststelling van het provinciaal tracébesluit te komen is niet wettelijk geregeld. Wel ligt het voor de hand dat de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht wordt gevolgd.)

Is het MER gereed, dan wordt het door de initiatiefnemer officieel aan het bevoegd gezag aangeboden en beoordeelt op volledigheid en kwaliteit, rekening houdend met de richtlijnen. Tot 4 weken na publicatie is een ieder in de gelegenheid in te spreken op de kwaliteit van het MER. In dezelfde periode brengen de wettelijke adviseurs (onder andere de inspecteur milieuhygiëne van het Ministerie van VROM) advies uit.

Als het bevoegd gezag het MER aanvaardbaar acht, wordt het MER bekendgemaakt en ter inzage gelegd.

Verder wordt er een openbare hoorzitting/inspraakbijeenkomst over het MER belegd. Binnen 5 weken na afloop van de inspraaktermijn brengt de Commissie m.e.r. het toetsingsadvies uit. Hierin geeft de Commissie mede aan de hand van de reacties, haar oordeel over de kwaliteit en de volledigheid van het MER.

Fase 3: Tracébesluit en Bestemmingsplan

In de fase van het voorontwerp-bestemmingsplan wordt gelegenheid tot inspraak gegeven. In het schema is ervan uitgegaan, dat er geen bijzondere, gemeenschappelijke, bepalingen zijn, die invloed op de koppeling van de procedures hebben.

Tot 4 weken na publicatie is een ieder in de gelegenheid in te spreken op het ontwerp-tracébesluit van de provincie Gelderland en het voorontwerp-bestemmingsplan van de gemeente Maasdriel. Op grond van artikel 10 BRO plegen Burgemeester en Wethouders bij de voorbereiding van het ontwerp-bestemmingsplan (waar nodig) overleg met de betrokken gemeenten en rijks- en provinciale diensten en wordt het plan ter beoordeling bij de PPC gelegd.

In schema 4.1 is ervan uitgegaan dat dit overleg plaats heeft na het opstellen van het voorontwerp-bestemmingsplan en de inspraakprocedure. Het is echter ook denkbaar dat al eerder wordt overlegd.

In dezelfde periode brengen de wettelijke adviseurs (onder andere de inspecteur milieuhygiëne van het Ministerie van VROM) advies uit.

Verder wordt er een openbare hoorzitting/inspraakbijeenkomst over het provinciaal tracébesluit en het voorontwerp-bestemmingsplan belegd.

Nadat de overleg- en inspraakreacties en adviezen over het provinciaal tracébesluit en het voorontwerp-bestemmingsplan zijn binnengekomen, gaat het bevoegd gezag na in hoeverre deze gevolgen dienen te hebben voor de inhoud van het tracébesluit en het bestemmingsplan.

Vervolgens wordt het tracébesluit door Provinciale Staten van Gelderland vastgesteld. Dit wordt - met het MER als bijlage - ter inzage gelegd, waarna gedurende een periode van 6 weken beroep tegen het provinciaal besluit bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State kan worden ingesteld.

Ingevolge artikel 25 eerste lid, WRO beslist de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan binnen 8 weken of - ingeval tijdig een zienswijze kenbaar is gemaakt - binnen 4 maanden na afloop van de termijn van de terinzagelegging. Deze termijnen worden (op grond van artikel 7.34, tweede lid, Wet milieubeheer) verlengd met 5 weken.

Het, door de gemeenteraad, vastgestelde bestemmingsplan wordt vervolgens gedurende 4 weken terinzage gelegd.

Gedeputeerde Staten beslissen over de goedkeuring binnen 12 weken of ingeval bedenkingen zijn ingebracht, binnen 6 maanden na de terinzagelegging van het bestemmingsplan. In schema 4.1 is ervan uitgegaan, dat zienswijzen zijn kenbaar gemaakt en bedenkingen zijn ingebracht. Voor de vaststelling respectievelijk goedkeuring zijn daarom alleen de termijnen van vier en zes maanden opgenomen. Na goedkeuring van Gedeputeerde Staten kan gedurende een periode van 6 weken beroep tegen het bestemmingsplan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden ingesteld.

Fase 4: Uitvoering en evaluatie

Na het tracébesluit wordt tot uitvoering van het project overgegaan. In de evaluatiefase die na enige jaren kan volgen, maakt het bevoegd gezag een vergelijking tussen de feitelijk optredende milieugevolgen en de effectvoorspellingen zoals beschreven in het MER.

Schema 4.1: Procedure en planning

