

(2^e)

1010-~~56~~57

Milieu-effectrapport

juli 2001

Omlegging N831 te Hedel

Samenvatting

GENEES
(2^e ex)
P 1010- 57

Milieueffectrapport

Omliegging N831 te Hedel

Samenvatting

dossier P3740-21 006

datum 31 juli 2001

registratienummer ML-MR2001 0972

© DHV Milieu en Infrastructuur BV

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden veelevoudigd 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 BV
Laan 1914, nr. 35
Postbus 1076
3800 BB Amersfoort
tel: 033 - 468 2700
fax: 033 - 468 2801

Documentnummer: ML-MR2001 0972
Dossiernummer: P3740-21.006
Projectmanager: Drs. H.R.J. van Maanen
Projectleider: Mr. J.W.H. de Vries-Maatman
Auteurs: Drs. E. R. Ruiter, Ir. T.J. Weijschedé, Mr. J.W.H. de Vries-
Maatman, ing. S. Rietvelt

Datum: Juli 2001

Oplage: 350 stuks

INHOUD

BLAD

1	INLEIDING	4
2	ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN	5
2.1	Te onderzoeken alternatieven	5
2.2	Alternatieven die niet zijn meegenomen	7
3	VERGELIJKING ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN	9
3.1	Inleiding	9
3.2	Effectbeoordeling	9
3.3	Vergelijking van alternatieven en(sub)varianten	10
3.4	Conclusies	11
4	VERDERE BESLUITVORMING	12

1 INLEIDING

Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland hebben het voornemen om de provinciale weg N831 in de kom van Hedel om te leggen. De uitwerking van de plannen hiertoe gebeurt in samenwerking met de gemeente Maasdriel en de Rijksoverheid. Voordat een besluit over de omleiding kan worden genomen moet eerst de procedure voor de milieueffectrapportage worden doorlopen. Het doel van deze procedure is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De procedure voor de milieueffectrapportage is gekoppeld aan het provinciaal tracébesluit. In dit Milieueffectrapport 'Omlegging N831' zijn de verschillende alternatieven en varianten uitgewerkt en is beschreven welke milieueffecten zijn te verwachten wanneer de N831 zal worden aangepast of omgelegd.

Aanleiding voor dit initiatief

In de plannen voor de verbreding van de A2 wordt de bestaande halve aansluiting met de Oude Rijksweg ter hoogte van Hedel opgeheven. Als gevolg hiervan zal de verkeersintensiteit bij de *aansluiting Kerkdriel aanzienlijk toenemen en zal er meer verkeer via de Drielseweg naar Hedel en verder rijden*. De aansluiting Kerkdriel en het aansluitend wegennet zijn echter niet geschikt voor deze hogere verkeersbelasting en zullen daarom moeten worden verbeterd. Hiertoe is voorgesteld om de Drielseweg (N831) in noordelijke richting te verleggen. Deze omlegging sluit aan bij de plannen van de gemeente Maasdriel en de provincie Gelderland om het doorgaande verkeer op de huidige provinciale weg door de kern van Hedel af te wikkelen via een tracé ten noorden van de kom Hedel.

Doelstellingen van de voorgenomen omlegging

Op basis van de hierboven geschetste problematiek zijn voor de omlegging van de provinciale weg N831 in Hedel de volgende doelstellingen geformuleerd:

- het ontwikkelen van een duurzame oplossing voor de verkeersproblematiek en het verbeteren van de leefbaarheid in de kom Hedel en met name op de Drielseweg na het opheffen van de aansluiting Hedel-de Lucht op de A2;
- het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid door een vermindering van het doorgaande verkeer in de kom Hedel.

Onder een duurzame oplossing wordt een oplossing verstaan:

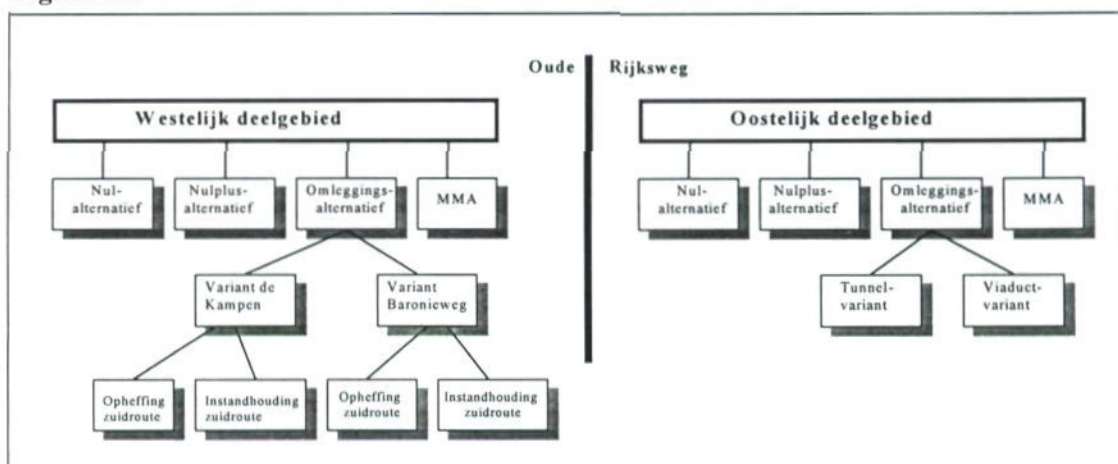
- waarbij de gesignaleerde problemen daadwerkelijk worden opgelost en niet verplaatst;
- die voor de lange termijn worden gegarandeerd;
- waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van milieuvriendelijke materialen en werkwijzen.

2 ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

2.1 Te onderzoeken alternatieven

In het MER worden een aantal alternatieven en varianten voor de omlegging van de N831 uitgewerkt. De alternatieven zijn opgesplitst in de twee deelgebieden oost (tracédeel ten oosten van de Oude Rijksweg) en west (tracédeel ten westen van de Oude Rijksweg, zie figuur 2.1). Door deze scheiding is het mogelijk om de uitvoering van beide tracédelen te faseren of per deelgebied een alternatief of variant te kiezen.

Figuur 2.1



Het Nulalternatief

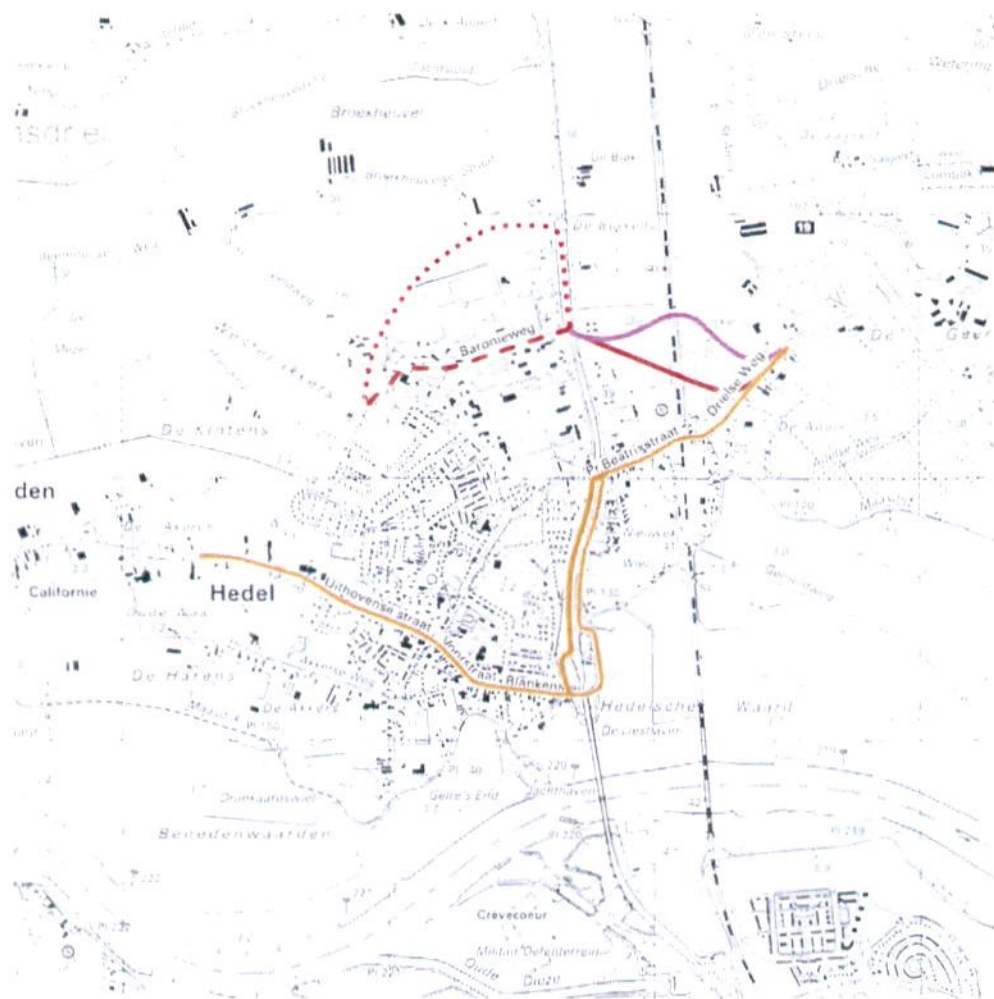
Dit alternatief slaat op de situatie in 2015 indien er geen verkeerskundige maatregelen worden genomen en is bedoeld als referentie om de andere alternatieven en varianten te kunnen beoordelen op hun milieueffecten. Uitgangspunt voor dit alternatief is dat de aansluiting Hedel op de A2 wordt opgeheven, maar dat geen uitvoering wordt gegeven aan het voornemen tot omlegging van de N831 te Hedel.






Het Nulplusalternatief

In dit alternatief wordt getracht met beperkte maatregelen de verkeersproblematiek op de Drielseweg/Prinses Beatrixstraat te verminderen of op te lossen alsmede de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de kom Hedel te verbeteren.

Het Omleggingsalternatief

Het omleggingsalternatief bestaat uit een deelgebied oost en een deelgebied west, die ieder weer in varianten zijn onderverdeeld (zie figuur 2.1). In het westelijk deelgebied is bij de Variant De Kampen en Variant Baronieweg onderscheid gemaakt in een tweetal subvarianten, waarin is onderzocht in hoeverre het afsluiten van het centrum van Hedel voor het doorgaand verkeer van invloed is op de geluidsbelasting en de verkeersintensiteit.



-  Tunnelvariant
-  variant De Kampen
-  variant Baronieweg
-  Nulplusalternatief
-  viaduct variant

Figuur 2.1 Overzicht alternatieven en varianten

Deelgebied oost

In het oostelijk deelgebied wordt een nieuw tracé ter vervanging van de Drielseweg gerealiseerd. Dit tracé sluit aan op de gereconstrueerde en doorgetrokken Baronieweg en bestaat uit een *tunnel- of viaductvariant*, waarbij de spoorlijn Utrecht-'s-Hertogenbosch wordt gekruist door een tunnel respectievelijk viaduct.

Deelgebied west

Voor het tracédeel ten westen van de Oude Rijksweg zijn twee varianten uitgewerkt, te weten een *variant Baronieweg* en een *variant De Kampen*.

Variant Baronieweg bestaat uit een reconstructie van het noordelijk gedeelte van de Baronieweg met aansluiting op de Veldweg. Met variant De Kampen wordt een nieuw tracé bedoeld ten noorden van industrieterrein De Kampen, die tussen de Veldweg en de Hooiweg door middel van een rotonde wordt aangesloten op de Baronieweg.

Het Meest Milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Het MMA wordt in het MER uitgewerkt als een pakket van extra maatregelen bovenop het voorkeursalternatief met de minste milieueffecten. De basis voor het MMA is de Tunnelvariant (oostelijk deelgebied) met de variant Baronieweg (westelijk deelgebied) zonder zuidroute. Bij het opheffen van de zuidroute wordt de doorgaande route over de Blankensteijn/Voorstraat afgesloten, waardoor in de kern van Hedel het leefmilieu wordt verbeterd en de geluidsoverlast wordt verminderd. Alle aanvullende/compenserende/mitigerende maatregelen, hebben alleen betrekking op het oostelijk deelgebied. Voor het westelijk deelgebied kunnen geen zinvolle en haalbare maatregelen worden geïdentificeerd. Samenvattend bestaan de maatregelen die onderdeel uitmaken van het MMA uit:

- een goede landschappelijke inpassing;
- de aanleg van zeer open asfaltbeton (ZOAB) in het oostelijk deelgebied. Dit heeft als voordeel dat geluidhinder voor mens en fauna wordt tegengaan en diffuse verspreiding van verontreiniging door het wegverkeer via run-off naar bodem en water wordt gereduceerd;
- verminderen van de invloed van de vervuiling van de weg op de omgeving door aanleg van rietkragen. Het zoutafspoelsel van de weg zal gedeeltelijk worden opgeslagen in het riet;
- ontwikkeling van bepaalde nieuwe natuurwaarden door natuurlijke aanleg van sloten;
- tijdens de uitvoering van de werkzaamheden voor de aanleg van de tunnel worden maatregelen genomen die ervoor zorgen dat verstoring van het grondwater zoveel mogelijk wordt beperkt.

2.2 Alternatieven die niet zijn meegenomen

Noordelijker tracering omgelegde Drielseweg

Een alternatief voor de omlegging kan een nog noordelijker tracering van de omgelegde Drielseweg zijn. Hierdoor kan een directe en vloeiende aansluiting ontstaan tussen de omgelegde Drielseweg en variant De Kampen in deelgebied West.

Dit alternatief is niet meegenomen om een aantal redenen:

- een bocht in het tunneltracé onder de spoorlijn is uit oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk;
- de kosten voor de aanleg van dit langere tracé liggen hoger;
- landschappelijk gezien treedt extra versnippering en doorsnijding van het kavelpatroon op;

- ter plaatse van de aansluiting van de Oude Rijksweg/Baronieweg wordt in alle alternatieven en varianten een rotonde aangelegd, waardoor er geen verschil in doorrijweerstand is voor het doorgaande verkeer;
- de verkeersontlasting zal bij deze variant niet of nauwelijks anders zijn dan bij een haakse aansluiting van de omgelegde Drielseweg op de Oude Rijksweg.

Reconstructie Broekheuvelsestraat

Gemeente Maasdriel heeft na het publiceren van de startnotitie een nieuwe westelijke variant naar voren gebracht, namelijk reconstructie van de Broekheuvelsestraat.

Deze variant is niet in het MER meegenomen, vanwege de volgende punten:

- De gemeente heeft zich niet garant gesteld voor de meerkosten van het alternatief Broekheuvelsestraat. De meerkosten bedragen 2,1 miljoen Euro's, exclusief grondaankoop, schadeloosstelling en extra verkeersremmende maatregelen in de kern Hedel;
- Om verder tijdverlies door vertraging in de m.e.r.-procedure en extra kosten te voorkomen, moet de huidige -reeds gestarte- m.e.r. procedure doorgezet worden zonder alternatief "Broekheuvelsestraat".

Afgesproken is dat de varianten ten westen van de Oude Rijksweg die wel in dit Milieueffectenrapport zijn meegenomen, nog in een later stadium kunnen worden afgewogen tegen de variant "Broekheuvelsestraat". Indien deze variant op basis van de nog op te stellen gemeentelijke verkeersstructuurvisie kansrijk wordt geacht, kan een nieuwe m.e.r.-procedure gestart.

3 VERGELIJKING ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

3.1 Inleiding

Om een keuze voor een voorkeursalternatief te kunnen maken, zijn de milieueffecten, de kosten en het probleemoplossend vermogen van de verschillende alternatieven, varianten en subvarianten in kaart gebracht. Op basis hiervan zijn de alternatieven, varianten en subvarianten met elkaar vergeleken.

3.2 Effectbeoordeling

Thema Infrastructuur en vervoer

Binnen het thema Infrastructuur en vervoer zijn de verschillende varianten vergeleken op basis van mobiliteit, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Het omleggingsalternatief blijkt op deze aspecten de minst negatieve effecten te hebben. Omlegging van de N831 ten noorden van industrieterrein de Kampen leidt ten opzichte van de reconstructie van de Baronieweg tot een gunstigere verdeling van het verkeer en een betere verkeersveiligheid. Om die gunstigere verdeling te bereiken moet doorgaand verkeer op alle overige doorgaande wegen worden voorkomen.

Thema Groene milieu

Binnen het thema groen milieu zijn de verschillende varianten vergeleken op basis van de aspecten landschap, cultuurhistorie, bodem en water en natuur. Binnen dit thema heeft het nulplusalternatief de meest gunstige effecten, omdat gebruik wordt gemaakt van bestaande wegen.

Binnen de omleggingsvariant wordt als gevolg van de aanleg van een viaduct de openheid en de landschappelijke samenhang aangetast. Daarnaast leidt ook de aanleg van het nieuwe tracé ten noorden van het bedrijventerrein De Kampen tot verdere aantasting van het landschap. Verder tast dit tracé een open weidegebied met potentiële waarden aan en een archeologische vindplaats ter hoogte van de Veldweg.

Het grootste nadeel van de tunnelvariant zijn de effecten voor de bodem en het grondwater die optreden als de tunnel wordt aangelegd. Het permanente effect van de Tunnelvariant op de grondwaterstroming is echter verwaarloosbaar.

In het MMA zijn met name in het oostelijk gedeelte een aantal maatregelen opgenomen ter verbetering van de kwaliteit van het landschap, de natuurwaarden en ter bescherming van het grondwater. Hierdoor zijn de effecten van het MMA op deze aspecten iets gunstiger dan bij de Viaductvariant.

Thema Ruimtegebruik

Binnen het thema ruimtegebruik zijn de verschillende varianten vergeleken op basis van de aspecten ruimtelijke ordening, landbouw en ondergrondse infrastructuur. Binnen dit thema heeft het nulalternatief de meest gunstige effecten.

Voor de nulplusvariant is met name extra ruimte nodig voor de aanleg van de parallelweg. Deze extra ruimte gaat echter niet ten koste van een noemenswaardige hoeveelheid landbouwgrond. In het oostelijk deelgebied worden door het nulplusalternatief de meeste kabels en leidingen geraakt, als gevolg van de aanleg van de parallelweg.

Voor de omleggingsvariant is in het oostelijk deelgebied veel extra ruimte nodig voor de aanleg van een tunnel of viaduct. In het westelijk deelgebied neemt het nieuwe tracé ten noorden van het bedrijventerrein De Kampen behoorlijk meer ruimte in beslag dan de variant Baronieweg. Aantasting van landbouwgronden vindt zowel plaats bij variant Baronieweg als bij het omleggingsalternatief in het oostelijk deelgebied. In het westelijke gedeelte worden de kabels en leidingen met name in de variant Baronieweg geraakt en gekruist.

Thema Woon- en leefmilieu

Binnen het thema woon- en leefmilieu zijn de verschillende varianten vergeleken op basis van de aspecten *geluid en sociale veiligheid*. In het oostelijk deelgebied levert het omleggingsalternatief de minste geluidhinder op omdat deze niet langs veel bestaande woningen loopt. In het westelijk deelgebied wordt bij alle onderzochte alternatieven en varianten een verhoging van het aantal geluidgehinderden geconstateerd. Bij de omleggingsvarianten met opheffing van de zuidroute is het aantal geluidgehinderden duidelijk lager dan bij de varianten met instandhouding van de zuidroute.

Van alle alternatieven en varianten zijn de effecten op de sociale veiligheid neutraal. De Tunnel- en Viaductvariant in het oostelijk deelgebied zorgen voor een sociaal veilige langzaamverkeer route over de bestaande Drielseweg.

In het MMA is in het oostelijk deelgebied als extra geluidreducerende maatregel de aanleg van zeer open asfalt (ZOAB) opgenomen. Gezien het feit dat er in dit deelgebied een beperkt aantal woningen geluidhinder ondervinden zijn de effecten van deze maatregel beperkt.

3.3 Vergelijking van alternatieven en(sub)varianten

Tabel 3.2: Integrale vergelijking deelgebied oost

Thema	Nul- alternatief	Nulplus-alternatief	Omleggingsalternatief		MMA
			Viaductvariant	Tunnelvariant	
Infrastructuur & vervoer	0	0/+	+	+	+
Groene milieu	0	0/-	0/-	0/-	0/-
Ruimte- gebruik	0	0/-	0/-	0/-	0/-
Woon- en leefmilieu	0	0	0/+	0/+	0/+
Kosten in miljoenen guldens (en miljoenen Euro's)	Hfl. 0 € 0	Hfl. 12,6 € 5,73	Hfl. 25,4 € 11,54	Hfl. 23,6 € 10,73	Hfl. 24,2 € 11,0

Tabel 3.3: Integrale vergelijking deelgebied west

Thema	Nul- alternatief	Nulplus- alternatief	Omleggingsalternatief				MMA
			Variant Baronieweg		Variant de Kampen		
			met zuidroute	zonder zuidroute	met zuidroute	zonder zuidroute	
Infrastructuur & vervoer	0	0	0	0/+	0/+	+	0/+
Groene milieu	0	0	0	0	-	-	0
Ruimte- gebruik	0	0	0/-	0/-	--	--	0/-
Woon- en leefmilieu	0	0		0/+	0	0/+	0+
Kosten in miljoenen gulden (en miljoenen Euro's)	Hn. 0 € 0	Hn. 12,6 € 1,36	Hn. 11,4 € 5,18	Hn. 11,4 € 5,18	Hn. 18,6 * € 8,45*	Hn. 18,6 * € 8,45*	Hn. 11,9 € 5,41

*: Zonder fietstunnel. Indien met fietstunnel: 21,6 miljoen gulden/9,81 miljoen Euro's; de score van sociale aspecten bij variant De Kampen met fietstunnel zal 0/- worden (i.p.v. 0) vanwege de aanwezigheid van een tunnel.

3.4 Conclusies

Op basis van de onderlinge vergelijking van de effecten van de verschillende alternatieven en varianten komt de Tunnelvariant voor het oostelijk deelgebied en variant Baronieweg voor het westelijk deelgebied als meest gunstig naar voren. Uit de vergelijking blijkt ook dat het Nulplusalternatief de minste milieueffecten met zich meebrengt. Omdat het Nulplusalternatief de verkeersproblematiek onvoldoende oplost, is dit echter niet het meest gunstige alternatief.

Deelgebied oost

In het oostelijk deelgebied brengt de Tunnelvariant de minste milieueffecten met zich mee. Daarnaast zijn de aanlegkosten van deze variant lager dan de kosten van de Viaductvariant. Met de aanvullende compenserende en mitigerende maatregelen uit het MMA kunnen de nadelen van de Tunnelvariant worden beperkt.

Deelgebied west

In het westelijk deelgebied komt variant Baronieweg als meest gunstig naar voren. Bij deze variant wordt de Baronieweg gereconstrueerd vanaf de Oude Rijksweg tot aan de aansluiting ter hoogte van de Veldweg. Variant Baronieweg laat minder negatieve milieueffecten zien dan variant De Kampen en is goedkoper.

4 VERDERE BESLUITVORMING

In schema 4.1 is een overzicht gegeven van de termijnen die gelden voor de procedure van milieueffectrapportage, het provinciaal tracébesluit, en de bestemmingsplanprocedure. Hieronder is kort toegelicht hoe de procedure na het opstellen van het MER verder verloopt.

Milieueffectrapport

Het milieueffectrapport (MER) wordt door de provincie Gelderland beoordeeld op kwaliteit, rekening houdend met de richtlijnen.

Als provincie het MER aanvaarden, wordt het MER gepubliceerd en ter inzage gelegd gedurende 4 weken. Iedereen kan tijdens deze periode mondeling of schriftelijk inspreken op het MER. Hiervoor wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd. De provincie zorgt ervoor dat de inspraakreacties zorgvuldig worden meegenomen in de verdere besluitvorming.

Ook brengen in deze periode brengen de wettelijke adviseurs (o.a. de regionale inspecteur van het staatstoezicht op de volksgezondheid van het Ministerie van VROM en de directeur landbouw, natuur en openluchtrecreatie van het Ministerie van LNV) advies uit.

Binnen 5 weken na afloop van de inspraaktermijn brengt de Commissie m.e.r. een toetsingsadvies uit. In dit advies geeft zij - aan de hand van de richtlijnen en de inspraakreacties - haar oordeel over de kwaliteit en de volledigheid van het MER.

Provinciaal tracébesluit en bestemmingsplan

Aan de hand van de resultaten van het MER stelt vervolgens de provincie Gelderland het provinciaal tracébesluit op en de gemeente Maasdriel het voorontwerp-bestemmingsplan.

Uitvoering en evaluatie

Nadat het tracébesluit door Provinciale Staten van de provincie Gelderland is genomen en het bestemmingsplan door de gemeenteraad van de gemeente Maasdriel is vastgesteld en goedgekeurd, wordt tot uitvoering van het project 'omlegging N831' overgegaan.

In de evaluatiefase die na enige jaren kan volgen, maakt het bevoegd gezag een vergelijking tussen de feitelijke milieugevolgen en de effectvoorspellingen in het MER.

Schema 4.1: Overzicht procedures m.e.r./provinciaal tracébesluit/bestemmingsplan

