

Samenvatting

juni 2000

DEFINITIEF

gemeente Geldermalsen

MER Randweg 5e fase

DHV Milieu en Infrastructuur BV

Laan 1914, nr. 35

Postbus 1076

3800 BB Amersfoort

Telefoon (033) 468 27 00

Telefax (033) 468 28 01

DHV Milieu en Infrastructuur BV maakt deel uit van de DHV Groep en heeft vestigingen in Amersfoort, Arnhem, Breda, Groningen, Helmond, Hengelo, Maastricht

Samenvatting

DEFINITIEF

gemeente Geldermalsen

MER Randweg 5e fase

dossier Q2265-59.004

datum juni 2000

registratienummer ML-MR2000 0396

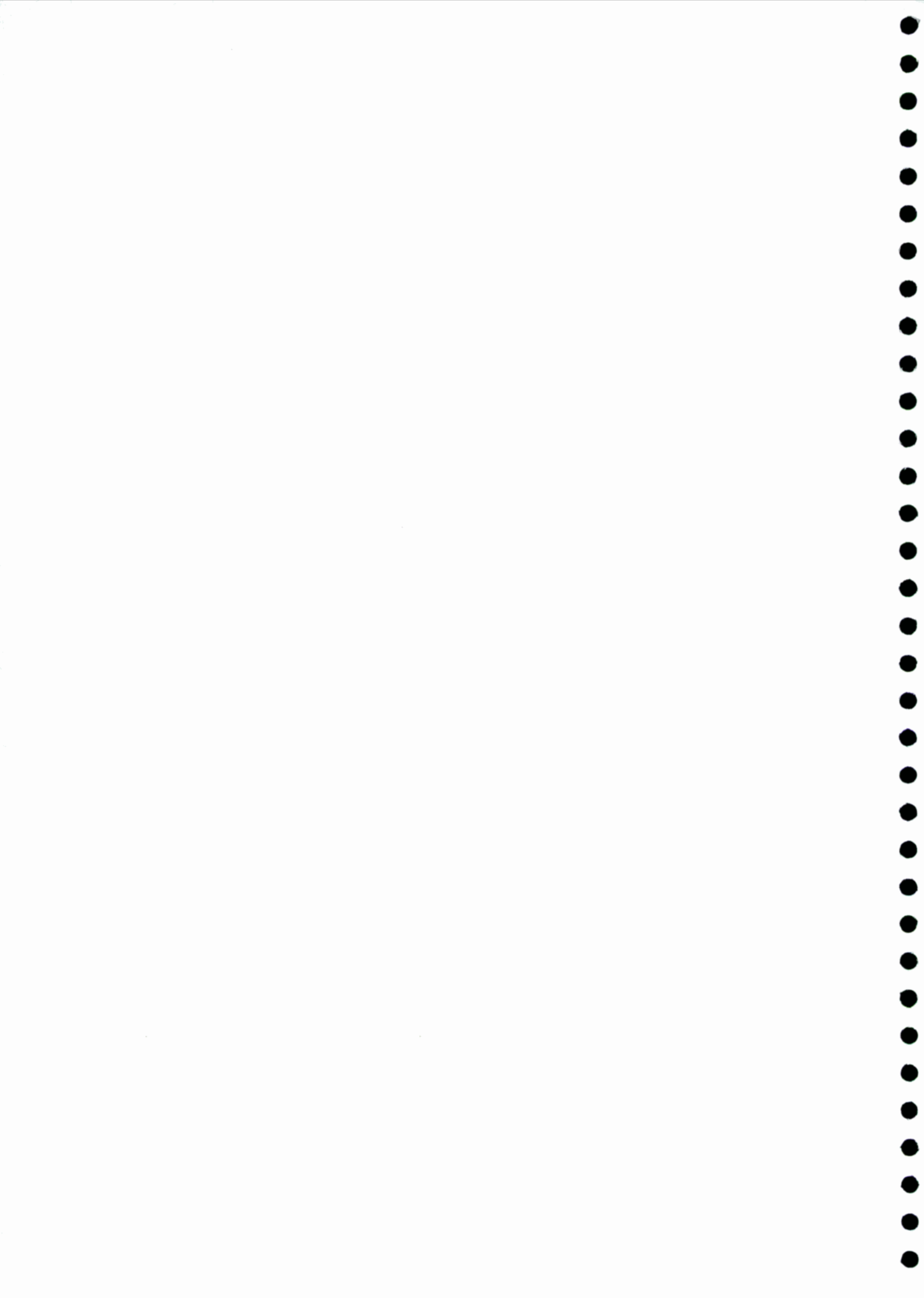
versie 1

© DHV Milieu en Infrastructuur BV

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden veeelvoudigd 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.

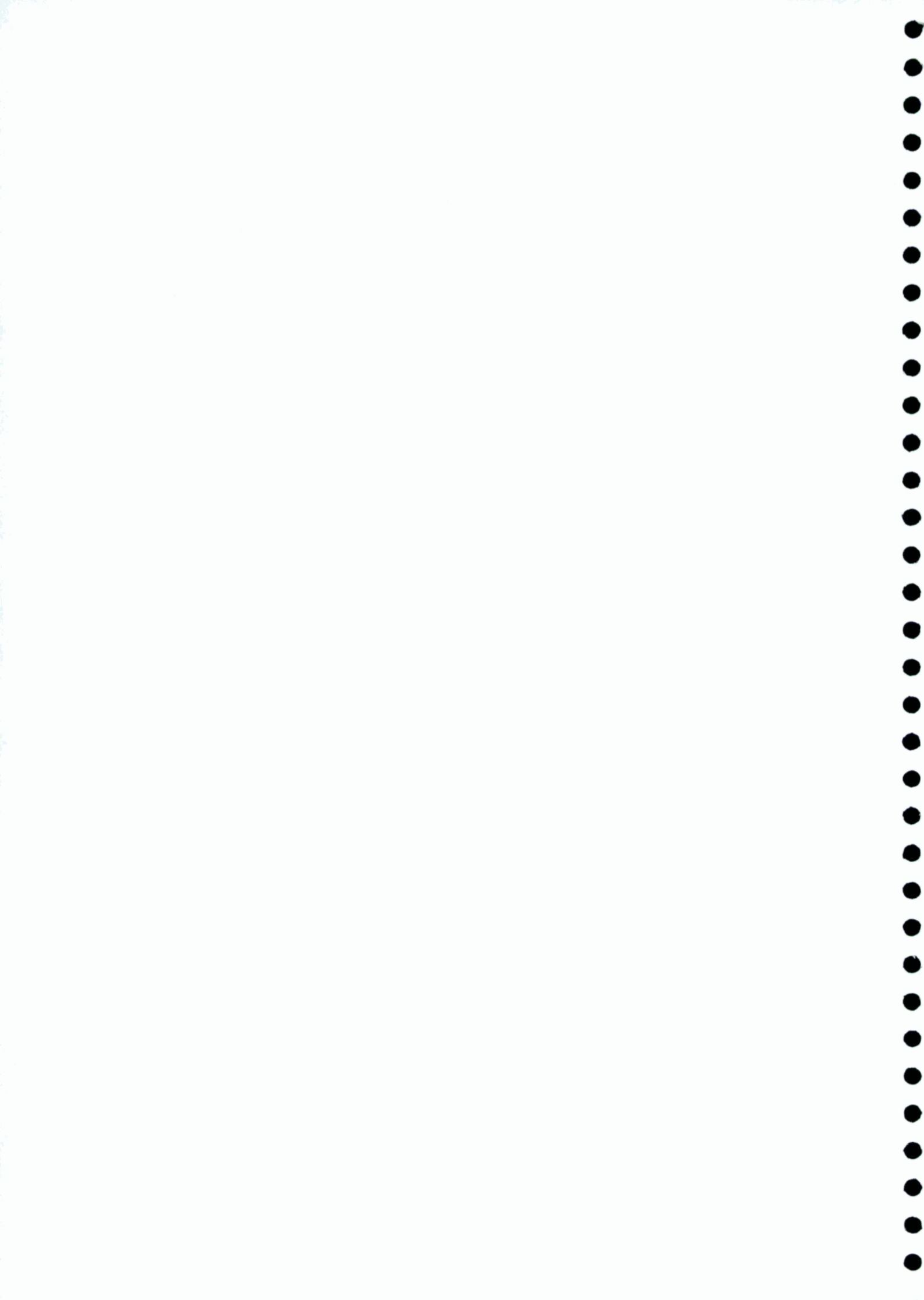


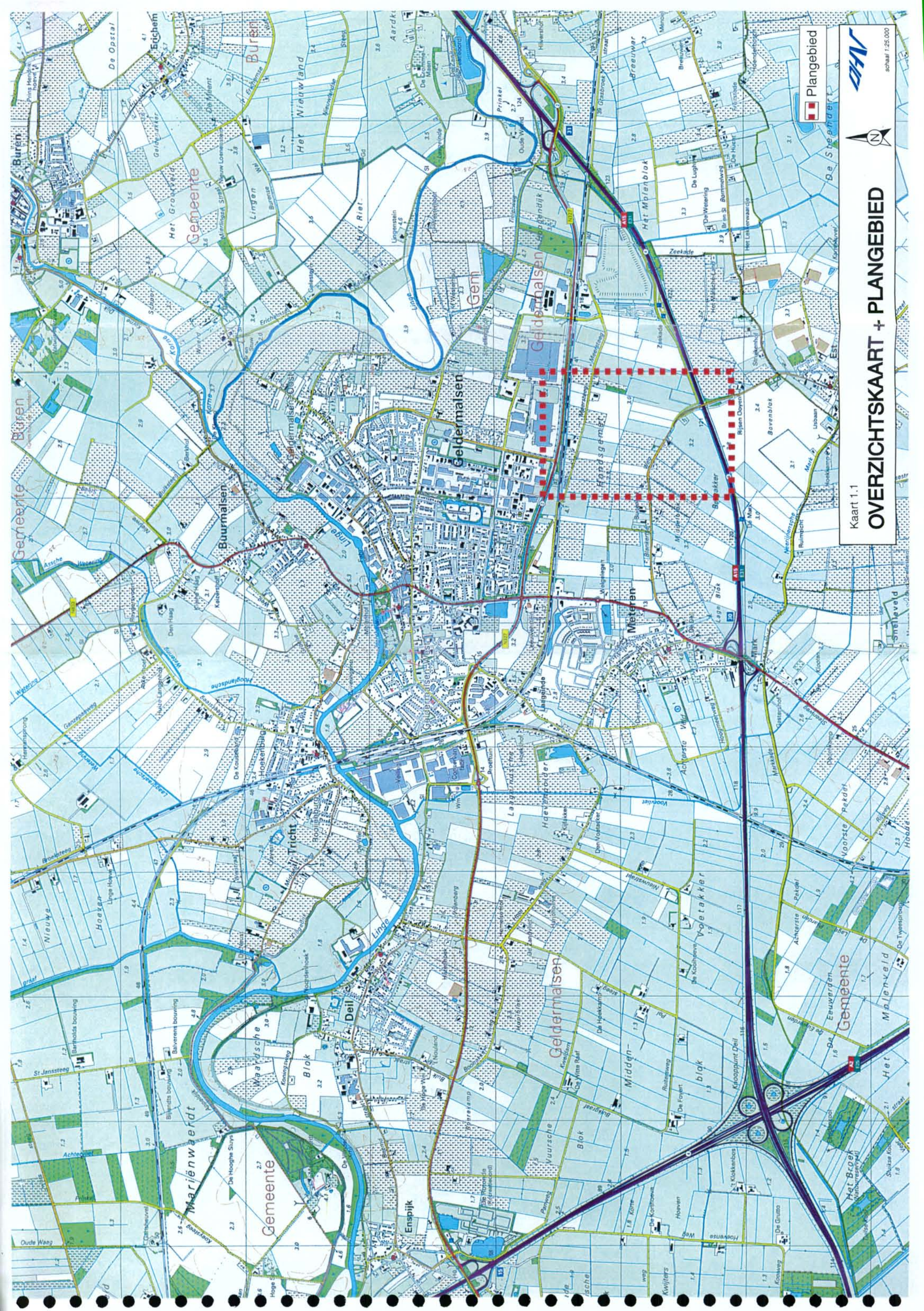


INHOUD

BLAD

1	INLEIDING	5
1.1	Algemeen	5
1.2	De m.e.r.-procedure	5
1.3	Leeswijzer	5
2	DE ALTERNATIEVEN	7
2.1	Referentiesituatie	7
2.2	Voorkeursalternatief	7
2.3	Het Meest Milieuvriendelijke alternatief (MMA)	7
3	EFFECTBESCHRIJVING ALTERNATIEVEN	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Effectvergelijking	11
3.2.1	Verkeer en vervoer	11
3.2.2	Natuurlijk milieu	12
3.2.3	Woon- en leefmilieu	13
3.2.4	Ruimtegebruik	14
3.2.5	Kosten	15
3.2.6	Effectvergelijking en conclusie	16
4	DOORKIJK NAAR TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN	17
5	LEEMTEN IN KENNIS	19
6	AANZET VOOR EEN EVALUATIEPROGRAMMA	21
7	COLOFON	23





Plangebied



Kaart 1.1

OVERZICHTSKAART + PLANGEBIED



schaal 1:25.000



1 INLEIDING

1.1 Algemeen

Tengevolge van de aanleg van de Betuweroute verandert de lokale wegenstructuur in Geldermalsen door de verandering van de op- en afritten met de A15. Gezien de te verwachte problemen op het gemeentelijk wegennet heeft de gemeente het voornemen om een nieuwe verbindingsweg tussen de A15 en de provinciale weg N327 te realiseren (kaart 1.1). Voor het realiseren van deze nieuwe verbindingsweg dient een m.e.r.-procedure te worden doorlopen en het vigerende bestemmingsplan Buitengebied 1984 gewijzigd te worden.

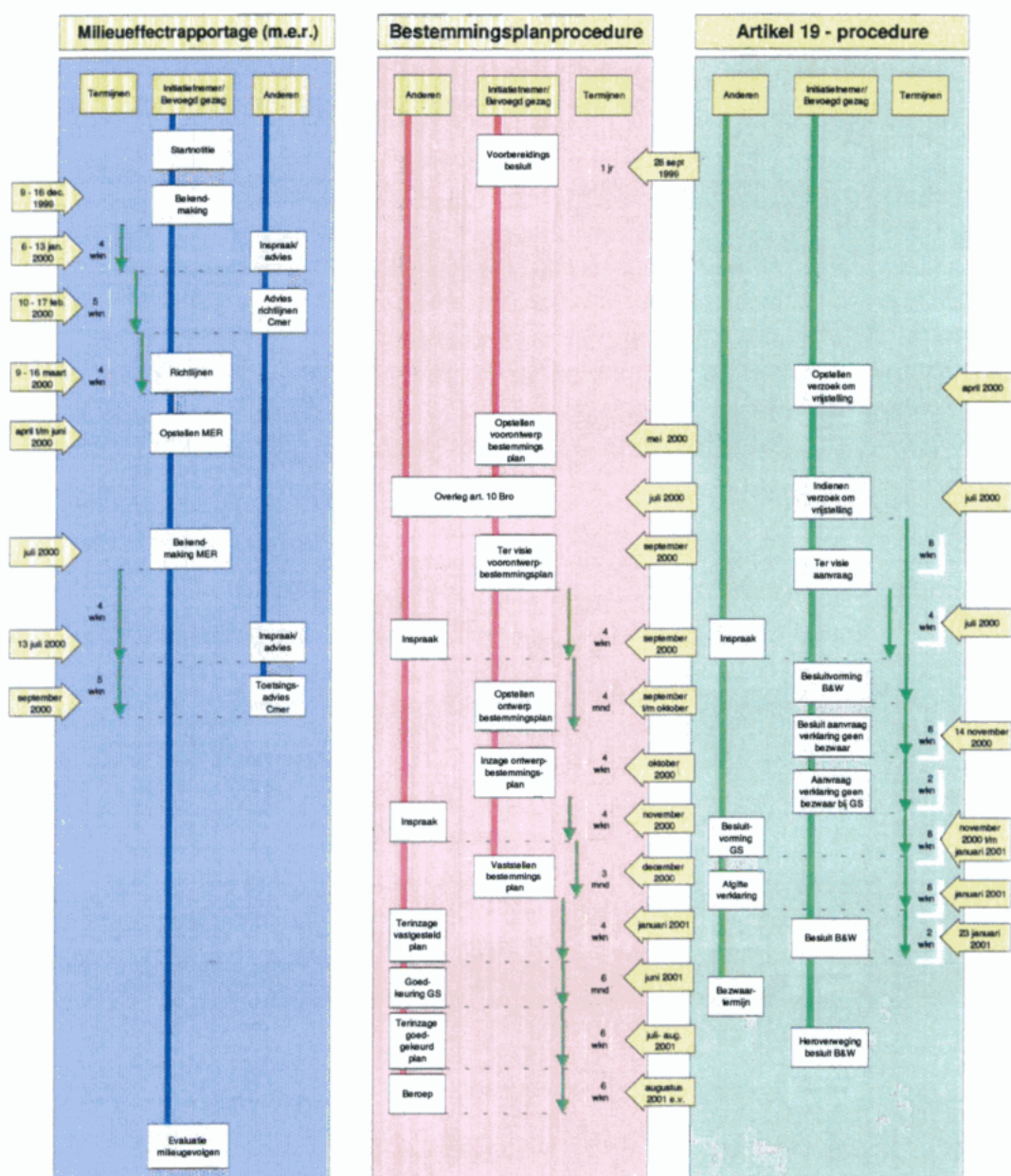
1.2 De m.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure is van start gegaan met de publicatie van de startnotitie m.e.r. op 16 december 1999. Vervolgens heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage adviesrichtlijnen uitgebracht waarbij zij rekening heeft gehouden met de inspraakreacties. Het bevoegd gezag (gemeenteraad) heeft de richtlijnen vastgesteld op 28 maart 2000. De richtlijnen zijn bepalend voor de inhoud van het MER.

Op pagina 6 staat figuur 1.1 waarop de m.e.r.- en bestemmingsplanprocedure chronologisch staan weergegeven.

1.3 Leeswijzer

Deze samenvatting is gebaseerd op het hoofdrapport MER. Voor nadere, gedetailleerde informatie en onderbouwing verwijzen wij u naar dit hoofdrapport.



Figuur 1.1. Schema m.e.r.-, bestemmingsplan- en artikel 19-procedure

2 DE ALTERNATIEVEN

In dit hoofdstuk worden de referentiesituatie (of nulalternatief), het voorkeursalternatief en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) beschreven. Op kaart 2.1 staan het voorkeurs- en omleggingsalternatief aangegeven.

Naast deze alternatieven was er in de startnotitie ook sprake van een omleggingsvariant. Om diverse redenen is deze variant in het MER achterwege gelaten. Voor een beschrijving van de argumenten wordt verwezen naar het hoofdrapport.

2.1 Referentiesituatie

De referentiesituatie omvat de situatie op dit moment inclusief de autonome ontwikkelingen tot het jaar 2015. Met deze situatie (ook wel nulalternatief genoemd) worden alle overige alternatieven vergeleken. In het MER wordt ervan uitgegaan dat in de referentiesituatie de Betuweroute is gerealiseerd. In deze situatie is geen Randweg 5e fase aanwezig en zal de aansluiting Wadenhoijen vanuit Geldermalsen beperkt te bereiken zijn via de Tielersweg. Verder wordt uitgegaan van een nieuwe aansluiting op de Rijksweg 15 ter hoogte van de Blankertseweg. Het verkeer zal vanaf deze aansluiting via de Blankertseweg naar Geldermalsen rijden. Ook is het bedrijventerrein Hondsgemet grotendeels ontwikkeld en is reeds gestart met de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Hondsgemet.

2.2 Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief is het tracé dat begint ter hoogte van de aansluiting van de A15 met de Blankertseweg en doorloopt tot de aansluiting op de bestaande Randweg/N327. Het begin van de Randweg 5e fase wordt gevormd door de aansluiting met de Rijksweg 15. Het is niet mogelijk om vanaf deze kruising de Blankertseweg op te rijden. Even voor de aansluiting van het tracé op de bestaande Randweg kruist het tracé de bestaande spoorlijn Tiel-Utrecht. Vervolgens wordt de Randweg 5e fase aangesloten op de bestaande Randweg en de Provincialeweg-oost door middel van een rotonde.

2.3 Het Meest Milieuvriendelijke alternatief (MMA)

In deze studie wordt het MMA uitgewerkt als een pakket van maatregelen en ontwerpaanpassingen bovenop het voorkeursalternatief. Maatregelen die hieronder (kunnen) vallen, zijn:

- aanleg van ZOAB op nieuwe Randweg;
- aanleg van Twinlay op bestaande deel Randweg;
- geluidswerende voorzieningen;
- invoeren van een maximum snelheid van 70 km/uur op nieuwe deel Randweg;
- invoeren van een maximum snelheid van 50 km/uur op nieuwe deel Randweg;
- natuurvriendelijk maaibeheer;

- geen bestrijdingsmiddelen toepassen;
- aanleg van bermriolering;
- regelmatig reinigen van ZOAB;
- inzaaien van bermen met kruiden;
- sloten langs het tracé niet aansluiten op het beeksysteem;
- natuurvriendelijke aanleg van sloten;
- volgen van het kavelpatroon.



schaal 1:25.000



-  Voorkeursalternatief
-  Omliggingsalternatief

3 EFFECTBESCHRIJVING ALTERNATIEVEN

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de effecten van de Randweg op de thema's Verkeer en vervoer, Natuurlijk milieu, Woon- en leefmilieu, Ruimtegebruik en Kosten beschreven. Van de referentiesituatie, het voorkeursalternatief en het MMA is op deze manier een duidelijke afspiegeling te krijgen van de effecten. Voor elk thema zijn de toetsingscriteria gewaardeerd volgens een +/- waardering.

Omdat de huidige situatie en autonome ontwikkeling als referentie fungeert om de overige alternatieven te toetsen en te vergelijken, scoort het nulalternatief altijd '0' in de vergelijking.

3.2 Effectvergelijking

In deze studie zijn (naast het nulalternatief) twee alternatieven onderzocht: het voorkeursalternatief en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). In deze paragraaf worden resultaten per thema gepresenteerd en kort toegelicht. Voor elk thema worden de aspecten genoemd waarop de alternatieven zijn beoordeeld. Tevens wordt op basis van de thema's een integrale vergelijking gegeven van de alternatieven.

3.2.1 Verkeer en vervoer

Mobiliteit

In het voorkeursalternatief worden de verkeersstromen van de Blankertseweg/Rijksstraatweg opgevangen door de Randweg. De Randweg wordt daarbij de aantrekkelijkste verbinding met de A15, waardoor de verkeersstromen van de Tielerweg ook naar de Randweg verschuiven. Dit is een positief effect, omdat de Randweg is ontworpen en aangelegd voor dergelijke verkeersstromen. Door aanleg van de Randweg neemt het gesommeerde aantal autokilometers af, hetgeen positief bijdraagt aan het aspect mobiliteit.

Bereikbaarheid/verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling voor het te ontwikkelen woon- en werkgebied Hondsgemet is met de Randweg zeer goed. De problemen op de Blankertseweg en op de voorrangskruising met de Rijksstraatweg verdwijnen door aanleg van de Randweg. Dit is een positief effect.

Echter, ten opzichte van het nulalternatief krijgt de rotonde Rijksstraatweg-Provincialeweg meer verkeer te verwerken, wat een grotere kans op congestie betekent. Bovendien zal de verkeersintensiteit in het centrumgebied niet veel veranderen. Het voorkeursalternatief krijgt daarom de waardering '0/+'.

Verkeersveiligheid

Als gevolg van de aanleg van de Randweg verschuiven de verkeersstromen. Dit heeft positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid, omdat een verkeersstructuur ontstaat volgens het concept 'Duurzaam Veilig'.

MMA

Het MMA verschilt voor alle verkeersaspecten niet van het voorkeursalternatief.

3.2.2 Natuurlijk milieu

Natuur

Bij de autonome ontwikkelingen (aanleg bedrijventerrein Hondsgemet, aanleg Betuwelijn, eventuele aanleg woonwijk) gaat het gehele gebied op de schop en worden eventueel aanwezige natuurwaarden vernietigd. Gezien deze autonome ontwikkelingen zijn het voorkeursalternatief en het nulalternatief enkel onderscheidend op de effecten die spelen op gebieden buiten het plangebied. Dit houdt in dat enkel de verstoring van fauna door geluid de keuze voor een alternatief onderbouwd.

In het nulalternatief wordt de verkeersstroom over de Tielerweg groter. Hierdoor neemt de geluidsbelasting door verkeer van de Tielerweg toe. Nog niet duidelijk is of de toekomstige intensiteit met het huidige wegprofiel kan worden verwerkt. Wanneer dit niet het geval is zal de geluidsbelasting hoger zijn. Bij het voorkeursalternatief zal de verkeersstroom over de Tielerweg afnemen. Er zal minder geluidsbelasting vanaf de Tielerweg op de Linge zijn. Daardoor scoort het voorkeursalternatief beperkt positief.

Landschap

Indien het voorkeursalternatief wordt gerealiseerd, zal dit effect hebben op het landschap. Omdat in de toekomst ten oosten en ten westen van de Randweg respectievelijk een bedrijventerrein en een woonwijk wordt ontwikkeld, zal er een beperkt negatief optreden.

Cultuurhistorie

Bij realisatie van het voorkeursalternatief zullen effecten op cultuurhistorie ontstaan, omdat het tracé het kavel- en wegenpatroon in Hondsgemet doorsnijdt. Echter, onder het toekomstige tracé zijn geen archeologische vondsten gedaan, waaruit blijkt dat de aanleg van de weg geen archeologische relictten zal vernietigen.

Alle effecten worden gemeten ten opzichte van de autonome ontwikkelingen, waar een woonwijk en een bedrijfsterrein zal worden aangelegd. Hierdoor zijn de effecten van het nieuwe tracé op het aspect cultuurhistorie nihil.

Bodem en water

Bij realisatie van het voorkeursalternatief zijn de effecten op de bodem, het grond- en oppervlaktewater minimaal, omdat het gaat om een relatief kleine ingreep in een niet-gevoelig gebied. De fysische bodemstructuur wordt bij aanleg van de weg enigszins verstoord, maar het effect is zo minimaal dat het niet als negatief effect is meegenomen.

De kwaliteit van de bodem, het grond- en oppervlaktewater zal door gebruik van de weg enigszins worden aangetast, waardoor het voorkeursalternatief op dit criterium beperkt negatief scoort. Het geringe negatieve effect op de kwaliteit is niet dusdanig dat het voorkeursalternatief in totaliteit een matig negatieve score oplevert.

MMA

Om verstoring van fauna te verminderen, kan gedacht worden aan geluidsreducerende maatregelen als het aanbrengen van ZOAB, Twinlay en het invoeren van een maximum snelheid van 70 km/uur. Ook heeft ZOAB een positieve invloed op de effecten naar bodem en water. Om de vervuiling van de weg minder invloed te laten hebben op de omgeving kan gedacht worden aan het volgende, namelijk: geen bestrijdingsmiddelen toepassen, sloten niet aansluiten op het beekstelsel en rietkragen aanleggen in sloten langs de weg. Hierdoor scoort het MMA positief voor het aspect natuur.

De te realiseren weg kan zodanig worden ingepast dat de kavelpatronen worden gevolgd en de wegenstructuur zoveel mogelijk in tact blijft.

Voor het aspect landschap zijn geen aanknopingspunten meegenomen.

3.2.3 Woon- en leefmilieu

Geluid en trillingen

Uit het akoestisch rapport blijkt dat aanleg van een nieuwe randweg (5e fase) ten opzichte van het nulalternatief een positief effect heeft op de geluidemissie. Dit betekent dat in het algemeen de geluidsbelasting afneemt en dus het aantal woningen per overschrijdingsklasse alsmede het aantal gehinderden vermindert. Ook het aantal eventueel te amoveren woningen is lager in het voorkeursalternatief ten opzichte van het nulalternatief.

De saneringssituaties verschillen niet tussen de alternatieven onderling. Dit geldt ook voor het akoestisch ruimtebeslag. Het plangebied heeft reeds een hoger geluidsniveau dan 50 dB(A), of zal het in de toekomst zal krijgen. Dit wordt veroorzaakt door de aanwezige A15, de provinciale weg, het motorcrossterrein en de toekomstige Betuweroute.

Lucht

Het effect van de aan te leggen Randweg op de luchtkwaliteit is klein. De bijdrage van het verkeer op de Randweg aan de lokale luchtverontreiniging is verwaarloosbaar voor de componenten stikstofoxide (NO₂), koolmonoxide (CO) en benzeen. Ook de totale emissies wijken niet substantieel af van de emissies in het nulalternatief en de huidige situatie. In vergelijking met de autonome ontwikkeling (nulalternatief) krijgt het voorkeursalternatief en het MMA de beoordeling 'O'.

Externe veiligheid

Voor de twee wegen (Rijksstraatweg en Provincialeweg) met de hoogste intensiteiten vervoer gevaarlijke stoffen is geen sprake van overschrijding van de norm van 10⁻⁶ individueel risico voor nieuwe situaties. Daarom zal er voor wegen met lagere verkeersintensiteiten ook geen sprake van overschrijding van de norm zijn.

Er kan sprake zijn van overschrijding van het groepsrisico. Dit is afhankelijk van de inrichting van het gebied langs de Randweg. Aangezien een deel van het gebied Hondsgemet woonbestemming krijgt (het betreft dan een kwetsbare locatie) en een ander deel bestemming industrieterrein, is de definitieve inrichting van dit gebied een aandachtspunt.

Individueel risico

Het individueel risico van een bepaalde activiteit is de kans per jaar op een bepaalde plaats, dat een daar continu aanwezige persoon die onbeschermd is, komt te overlijden als gevolg van een mogelijk ongeluk met die activiteit.

Groepsrisico

Het groepsrisico is de kans per jaar dat in één keer een groep mensen komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Indien het groepsrisico betrekking heeft op transport, is het uitgedrukt als de kans op een bepaald aantal dodelijke slachtoffers per kilometer route.

Sociale aspecten

In de autonome ontwikkeling worden functionele en sociale relaties tussen de enerzijds omliggende kernen en het buitengebied en anderzijds het centrum van Geldermalsen beperkt. De bereikbaarheid vermindert namelijk en er treedt dus barrièrewerking op als gevolg van hoge verkeersintensiteiten op onder andere de Rijksstraatweg en Blankertseweg. Door de aanleg van de Randweg 5e fase verbeteren de verkeersintensiteiten en zullen deze wegen minder als barrière werken. Dit wordt gewaardeerd als een positief effect.

Het amoveren van woningen en visuele hinder spelen geen rol binnen de sociale aspecten in Geldermalsen ten opzichte van de autonome ontwikkelingen tot 2015 wanneer ook de woningbouwlocatie en het bedrijventerrein zijn ontwikkeld rond het plangebied.

MMA

Omdat binnen het thema Woon- en leefmilieu (behoudens voor het aspect geluid) geen negatieve effecten te verwachten zijn, zijn geen aanknopingspunten voor het MMA geformuleerd. Voor het aspect geluid kunnen als maatregelen voor het MMA (voor de nieuwe Randweg 5e fase) worden genoemd: geluidsschermen ter hoogte van de Meersteeg (4 woningen) en langs de Blankertseweg (3 woningen). Hiervoor kunnen afschermdende voorzieningen (geluidsschermen) of dubbellaags ZOAB worden toegepast. Voor 2 woningen geldt overigens dat zonder afscherming in het voorkeursalternatief deze woningen een hogere geluidsbelasting dan 60 dB(A) hebben. Indien geen maatregelen worden getroffen, zullen deze woningen geamoveerd moeten worden.

3.2.4 Ruimtegebruik

Ruimtelijke functies

In vergelijking met het nulalternatief, beïnvloedt het voorkeursalternatief de bestaande ruimtelijke functies in het gebied enigszins negatief. Door de aanleg van alleen de Randweg kan de agrarische functie in Hondsgemet in principe wel uitgeoefend blijven

worden. De autonome ontwikkeling betekent echter een verandering in de ruimtelijke functies in Hondsgemet. In vergelijking hiermee, betekent de aanleg van de Randweg een versterking van de nieuwe functies (bedrijventerrein, huisvesting). De Randweg sluit bovendien goed aan op de nieuwe op- en afritten van de A15. Dit wordt positief gewaardeerd.

Ondergrondse infrastructuur

Zowel het nulalternatief als het voorkeursalternatief, veroorzaken geen directe conflicten met de ondergrondse infrastructuur. De ligging van de kabels en leidingen om de huishoudens te voorzien moeten nog nader in beeld worden gebracht. Dit wordt niet in dit MER gedaan. Inventarisatie hiervan vindt plaats in de fase van (concreet) ontwerp van de woningbouwlocatie.

MMA

Het MMA verschilt voor beide aspecten niet van het voorkeursalternatief

3.2.5 Kosten

Op dit moment zijn de exacte kosten voor de aanleg van de Randweg 5e fase nog niet bepaald. De totale kosten van aanleg van de Randweg 5e fase worden op dit moment geraamd op Hfl. 8,8 miljoen. Deze kosten zijn exclusief grondverwerving, voorbereiding en toezicht.

De kosten van het nulalternatief (dus: als er geen Randweg 5e fase wordt aangelegd) zullen gebaseerd zijn op de kosten van onder andere het opwaarderen van de Blankertseweg. De kosten van het nulalternatief zullen naar verwachting lager uitvallen dan de kosten die gemaakt worden in het voorkeursalternatief.

De kosten van het MMA daarentegen zullen naar verwachting hoger uitvallen dan de kosten van het voorkeursalternatief. De reden hiervan is dat er in de uitvoering of in het beheer meer kosten zullen worden gemaakt om het voorkeursalternatief milieuvriendelijker uit te voeren. De exacte kosten van het MMA zijn in dit stadium nog onbekend.

Behoudens een raming van het voorkeursalternatief, zijn de kosten van de verschillende alternatieven (nog) niet bekend en als gevolg daarvan niet te vergelijken. In onderstaande tabel waarin de scores van de verschillende aspecten zijn opgenomen, is het aspect 'kosten' daarom niet opgenomen.

3.2.6 Effectvergelijking en conclusie

Tabel 3.1: Effectvergelijking thema's en aspecten

Thema	Nulalternatief	Voorkeursalternatief	MMA
Verkeer en vervoer			
mobiliteit	0	+	+
bereikbaarheid/verkeersafwikkeling	0	0/+	0/+
verkeersveiligheid	0	+	+
Natuurlijk milieu			
natuur	0	0/+	+
landschap	0	0/-	0/-
cultuurhistorie	0	0	0
bodem en water	0	0	0
Woon- en leefmilieu			
geluid en trillingen	0	0/+	0/+
lucht	0	0	0
externe veiligheid	0	0	0
sociale aspecten	0	0/+	0/+
Ruimtegebruik			
ruimtelijke functies	0	0/+	0/+
ondergrondse infrastructuur	0	0	0

Conclusie

Voor het thema Verkeer en vervoer scoren het voorkeursalternatief en het MMA over het algemeen positief ten opzichte van het nulalternatief. De Randweg 5e fase vormt na realisatie de aantrekkelijkste verbinding met de A15, waardoor verkeersstromen van de Tielerweg ook naar de Randweg verschuiven. Door die verschuiving van verkeersstromen zal de verkeersveiligheid toenemen.

Het thema Natuurlijk milieu ondervindt nauwelijks effect van de aanleg van de Randweg 5e fase. Dit wordt met name veroorzaakt door het feit dat bij autonome ontwikkelingen eventueel aanwezige waarden ernstig worden aangetast; de aanleg van de Randweg 5e fase levert daaraan slechts een geringe (negatieve) bijdrage.

Voor het onderdeel Woon- en leefmilieu levert de nieuwe Randweg een positieve bijdrage aan met name de vermindering van de geluidsbelasting, met name voor bestaande wegen zoals de Blankertseweg.

Aanleg van een nieuwe Randweg betekent een versterking van de nieuwe functies (bedrijventerrein, woningbouw) en sluit goed aan op de nieuwe op- en afritten van de A15.

Geconcludeerd kan worden dat het voorkeursalternatief over het algemeen positief scoort ten opzichte van het nulalternatief.

4 DOORKIJK NAAR TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN

De zwaarbelaste Rijksweg deelt het dorp Geldermalsen in tweeën en tast de bereikbaarheid en leefbaarheid in het centrum van Geldermalsen aan. In het verleden zijn verschillende opties bestudeerd om dit verkeers- en leefbaarheidsprobleem op te lossen.

Een nieuwe rondweg of randweg 'westom' bleek in 1991 niet haalbaar vanwege de grote schade aan bestaand stedelijk gebied, de geringe ontlasting van bestaande wegen en een dure brug over de Linge. Gekozen werd destijds voor een oostelijke Randweg, waarvan de eerste twee fasen reeds zijn voltooid. Uit een verkeersonderzoek¹ in 1997 blijkt dat een nieuwe brug over de Linge met een aantal verkeersmaatregelen leidt tot een verdere afname van het aantal motorvoertuigen in het centrum en dus een verbetering van het leefbaarheidsprobleem.

Uit een recent uitgevoerd verkeersonderzoek² blijkt, dat bij realisatie van een tweede Lingebrug de hoeveelheid verkeer op de Rijksweg door Geldermalsen verder afneemt, echter niet op alle wegvakken even omvangrijk.

Tabel 4.1 Etmaalintensiteiten autoverkeer Rijksweg

Weg(vak)	Zonder Lingebrug	Met Lingebrug	Vershil
Rijksweg (Provincialeweg - J.F.Kennedylaan)	12.800	11.400	- 1.400
Rijksweg (J.F.Kennedylaan – H.Kuykstraat)	10.900	9.100	- 1.800
Rijksweg (H.Kuykstraat-Kostverlorenkade)	9.100	7.600	- 1.500
Rijksweg (bestaande Lingebrug)	13.300	7.500	- 5.800
Rijksweg (Lingedijk-kom Buurmalsen)	7.800	4.700	- 3.100
Rijksweg (kom Buurmalsen)	7.000	2.600	- 4.400

Op grond van deze prognoses heeft de gemeente Geldermalsen besloten een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar een tweede Lingebrug.

Deze gemeentelijke beslissing vloeit tevens voort uit de - als gevolg van de geplande realisering van de Randweg 5e fase - bestuurlijk gewenste completering van de randwegenstructuur in Geldermalsen. Er zal nader onderzoek plaatsvinden naar de wijze van de landschappelijke inpassing en financiering van een tweede Lingebrug.

¹ Goudappel Coffeng, Verkeersstructuurplan Geldermalsen, 1997.

² Goudappel Coffeng, Verkeers- en milieuberekeningen voor MER - Randweg 5e fase, technische rapportage, mei 2000.

5 LEEMTEN IN KENNIS

Met de leemten in kennis wordt aangegeven welke informatie tijdens het opstellen van het MER heeft ontbroken en welke onzekerheden er bij de beschrijving van de milieueffecten hebben bestaan.

Algemeen

De precieze duur van de werkzaamheden en de hinder daarvan voor de omgeving is nog niet bekend.

Verkeer en vervoer

Voor gegevens van de vervoerbewegingen en prognoses is gebruik gemaakt van rekenmodellen. Ook zijn voor de berekeningen van effecten van geluid en lucht modellen gebruikt. Hierbij zijn gemotiveerd aannamen gedaan op basis van ervaringscijfers en literatuur.

Natuur

De beschrijving van het gebied en de ecologische gegevens zijn gebaseerd op bestaande gegevens. Er zijn geen actuele inventarisatiegegevens verzameld in het veld.

Woon- en leefmilieu

In het kader van dit MER is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit is een prognose voor geluid die de werkelijkheid zo goed mogelijk tracht te beschrijven. De mogelijkheid bestaat dat de uiteindelijke geluidbelasting iets hoger dan wel iets lager kan uitvallen.

Ook voor de beschrijving van de effecten op luchtkwaliteit zijn aannames gedaan en is met een model gewerkt.

Er zijn geen uitspraken gedaan over de trillingshinder die kan ontstaan als gevolg van een aangelegde weg. De reden hiervoor is dat er geen goede voorspellingsmethodiek bestaat.

Bij sociale aspecten is een aantal subjectieve criteria uitgewerkt. Omdat het gaat over persoonsgebonden beleving bestaat de mogelijkheid dat waardering van effecten te zwaar of te licht is ingeschat.

Ruimtegebruik

Bij de ligging van kabels en leidingen is ervan uitgegaan, dat er geen conflicten zullen optreden. Voor het aspect ruimtegebruik geldt dat vastgestelde beleidsplannen zijn aangehouden. Onzekerheden bestaan er over de daadwerkelijke ligging van kabels en leidingen en over de mate waarin en op welke manier deze plannen worden uitgewerkt.

Kosten

De kosten van aanleg van het voorkeursalternatief (Hfl. 8,8 miljoen) staan vermeld in het MER. Over de kosten die moeten worden gemaakt in het nulalternatief, zoals een 'opwaardering' van de Blankertseweg en het aanbrengen van geluidwerende

voorzieningen, zijn geen gegevens voor handen. Voor het MMA geldt in ieder geval dat de kosten hoger zullen zijn dan de kosten van het voorkeursalternatief. Het gaat namelijk in dit geval om het voorkeursalternatief, dat wordt uitgebreid met een (nader te bepalen) pakket van maatregelen.

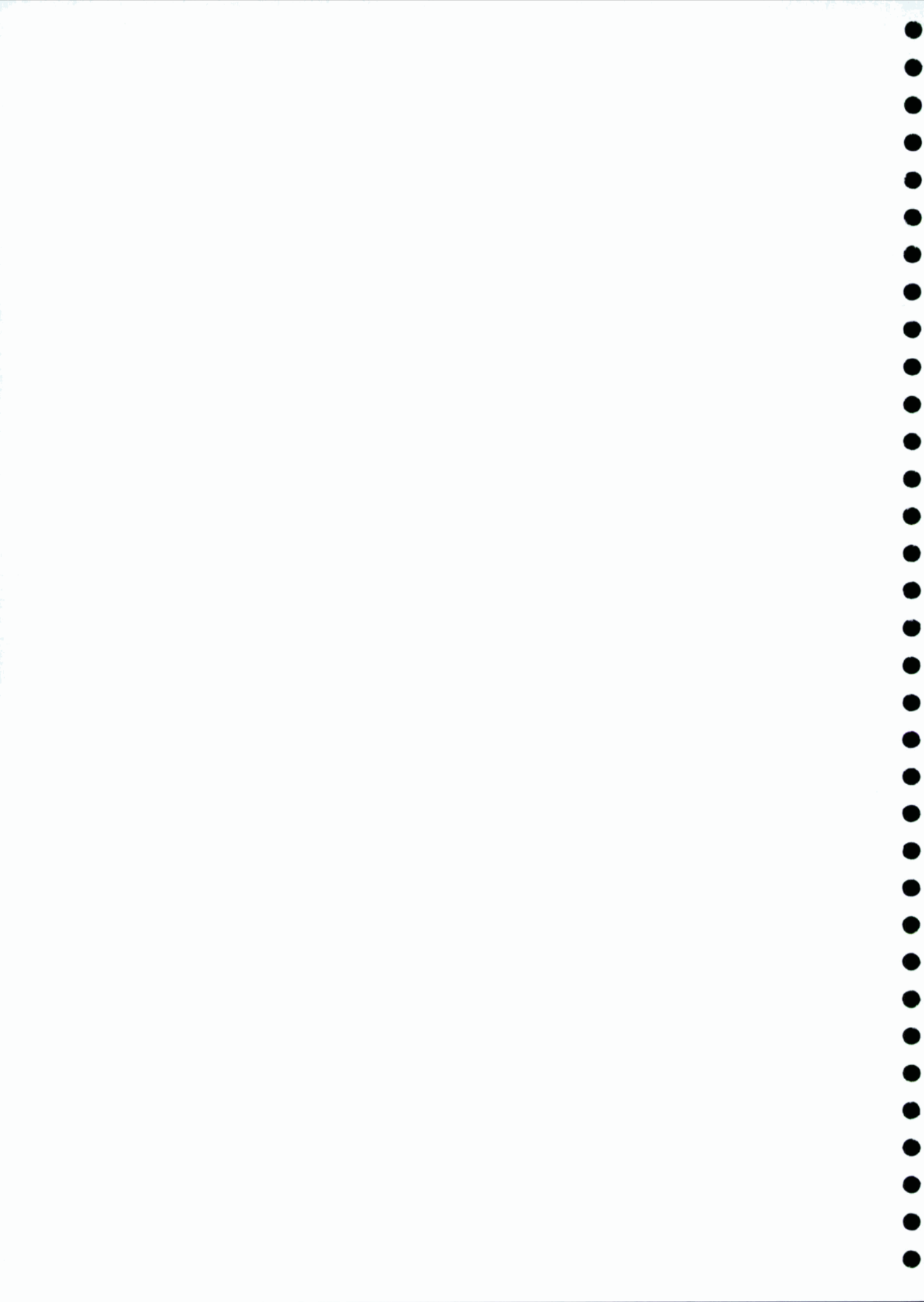
6

AANZET VOOR EEN EVALUATIEPROGRAMMA

In onderstaande tabel is aan de hand van een aantal aandachtspunten een aanzet voor een evaluatieprogramma gegeven.

Tabel 5.1: Aandachtspunten bij evaluatie

Aspect	Onderzoek	Methode	Periode	Mogelijke maatregelen
Geluidhinder werkverkeer	Nagaan of hinder optreedt	(bijv.) Instellen van klachtentelefoon, communicatie met de bewoners	Tijdens aanleg	Evt. aanpassen gang van zaken bij aanleg
Verkeer	Bepalen verkeersintensiteit	Metten tellen	Jaarlijks	N.v.t.
Geluid	Vaststellen geluidniveau op geluidgevoelige bestemmingen	Meting geluidniveaus	Enkele jaren na openstelling	Meer geluidwerende voorzieningen, aanpassen rijsnelheden
Lucht	Vaststellen luchtkwaliteit en emissies	Berekening emissies op basis van (nieuwe) verkeerscijfers	Enkele jaren na openstelling	Snelheidsverlaging, brongericht beleid
Grondwater	Nagaan of grondwaterstand wijzigt	Metten door middel van peilbuizen	Na uitvoering	Aanpassen watersysteem



Opdrachtgever	: Gemeente Geldermalsen
Project	: MER Randweg 5e fase Geldermalsen
Dossier	: Q2265-59.004
Omvang rapport	: 23 pagina's
Auteur	: Drs. D. Kolkman, Ir. H. Walinga
Bijdrage	: Ing. J. Derksen, Ing. K. van Dongen, Ir. M. Graafland, Ir. T. Weijschedé
Projectleider	: Mr. J.W.H. de Vries-Maatman MBA
Projectmanager	: Drs. H.R.J. van Maanen
Datum	: Juni 2000
Naam/Paraaf	: 

