

1416-53

Strategische milieubeoordeling en milieueffectrapport SMB/MER

Rondweg N348 in Zutphen-Noord en Eefde-West en
noordelijke ontsluiting bedrijventerrein 'De Mars'.

provincie
Gelderland

Samenvatting

**STRATEGISCHE MILIEUBEOORDELING EN
MILIEUEFFECTRAPPORT SMB/MER**

**RONDWEG N348 IN ZUTPHEN-NOORD EN EEFDE-
WEST ÉN NOORDELIJKE ONTSLUITING
BEDRIJVENTERREIN “DE MARS”**

Samenvatting

COLOFON

Initiatiefnemer: Provinciale Staten Provincie Gelderland
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

Bevoegd Gezag: Gedeputeerde Staten Provincie Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

Bij het opstellen van dit MER zijn de volgende projectgroepleden betrokken geweest:

Gemeente Lochem, Gemeente Zutphen, Provincie Gelderland, Rijkswaterstaat, Waterschap Rijn en IJssel

Eindredactie: Royal Haskoning

Datum vrijgegeven: 25 oktober 2006

Kenmerk: 9R0040.A0

Status rapport: Definitief concept

Approved for Release by NSA on 05-08-2014 pursuant to E.O. 13526

Approved for Release by NSA on 05-08-2014 pursuant to E.O. 13526

Approved for Release by NSA on 05-08-2014 pursuant to E.O. 13526

Approved for Release by NSA on 05-08-2014 pursuant to E.O. 13526

De verleggingen van de N348 liggen gedeeltelijk buiten de bebouwde kom. Om deze te kunnen realiseren moeten Provinciale Staten van Gelderland besluiten nemen over tracé en ruimtebeslag voor de nieuwe route, alsmede over een aanvulling c.q. partiële herziening van het Streekplan. Omdat sprake is van de aanleg van een autoweg in de zin van het Besluit Milieu-effectrapportage is deze besluitvorming 'm.e.r.-plichtig', hetgeen inhoudt dat een Milieu-effectrapport (MER) moet worden opgesteld. Voor de verleggingen van de N348 in de bebouwde kom van Zutphen is dat strikt genomen niet verplicht. Alleen het gedeelte ten noorden van het Twentekanaal is m.e.r.-plichtig. Gezien echter de omgevingswaarden in Zutphen-Noord en terwille van de zorgvuldigheid is echter ook voor dit aansluitende gedeelte van de verleggingsproblematiek vrijwillig gekozen voor een m.e.r.-procedure.

De nieuwe ontsluiting van de Mars zal moeten plaatsvinden in noordelijke richting via een nieuwe brug over het Twentekanaal. De weg zal op het verwachte vrachtverkeer worden ingericht. Conform Europese regelgeving is ook een dergelijke weg (een autoweg, gesloten voor langzaam verkeer) m.e.r.-plichtig, dat wil zeggen dat het eerste bindende besluit dat over de aanleg zal worden genomen vergezeld zal moeten gaan van een milieu-effectrapport (MER). Voorliggende rapportage betreft dit MER.

Procedureel kader

Met de bekendmaking van de Startnotitie [31] op 25 februari 2004 is de m.e.r.-procedure formeel gestart. In de Startnotitie is een probleemanalyse en een globale gebiedsbeschrijving opgenomen. Ook is de voorgenomen activiteit gedefinieerd en zijn kansrijke oplossingen (alternatieven en varianten) geselecteerd.

De Startnotitie heeft ten behoeve van de inspraak vier weken ter inzage gelegen in de gemeenten Zutphen en Lochem (voorheen gemeente Gorssel) van 1 maart 2004 tot 29 maart 2004.

Het opstellen van dit Milieueffectrapport (MER) vormt de volgende stap in de procedure. Mede op basis van de Startnotitie en de inspraakreacties heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage op 22 april 2004 haar adviesrichtlijnen voor de inhoud van het MER uitgebracht [1]. Het Bevoegd Gezag (Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland) heeft de definitieve richtlijnen MER op 7 december 2004 vastgesteld [30]. Dit MER is opgesteld aan de hand van die richtlijnen.

Het MER zal worden gebruikt als hulpmiddel bij de besluitvorming over de verleggingen van de provinciale weg N348 bij Zutphen-Polbeek en ten westen van Eefde en een nieuwe noordelijke ontsluiting van bedrijventerrein de Mars. In het MER worden de in de Startnotitie gepresenteerde oplossingen (alternatieven en varianten) nader uitgewerkt, onderzocht op (milieu)effecten en onderling met elkaar vergeleken.

Hierbij wordt een integrale aanpak beoogd: naast milieuaspecten worden aspecten als wonen, werken, landbouw en recreatie onderzocht. Dit maakt een evenwichtige vergelijking van de oplossingen mogelijk. Op basis van deze vergelijking wordt door de provincie Gelderland in samenspraak met de gemeenten Zutphen en Lochem besloten welk alternatief de voorkeur heeft. Dit voorkeursalternatief wordt na de publicatie van het MER door de provincie Gelderland uitgewerkt in een Ontwerp Streekplanherziening en herziening van bestemmingsplannen van de gemeente Zutphen en Lochem.

Na bekendmaking en publicatie van het MER vindt inspraak plaats en wordt advies gevraagd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage en de wettelijke adviseurs. De wettelijke adviseurs zijn de Inspecteur Milieuhygiëne (VROM) en de Directeur landbouw, natuur en openluchtrecreatie (LNV). Adviseurs in het kader van het besluit waarvoor het MER wordt gemaakt zijn de gemeenteraad van Zutphen en Lochem. De adviseurs in het kader van de watertoets zijn het Waterschap Rijn & IJssel en Rijkswaterstaat.

Door de Commissie voor de milieueffectrapportage wordt bekeken of het MER voldoet aan de wettelijke eisen, tegemoet komt aan de gestelde richtlijnen MER en geen onjuistheden bevat.

Het MER en de in ontwerp vastgestelde Streekplanherziening worden na aanvaarding door de Gedeputeerde Staten van Gelderland gepubliceerd en gedurende tenminste vier weken ter inzage gelegd voor de inspraak. Hierna wordt vervolgens de streekplanherziening vastgesteld en weer hierna volgen de bestemmingsplannen met hun eigen bezwaar- en beroepsmogelijkheden. Het Bevoegd Gezag bij de bestemmingsplannen zijn de gemeenten Zutphen en Lochem.

S.2 Probleem- en doelstelling

De N348 is een belangrijke regionale verbinding die dwars door het stedelijke gebied van Eefde en Zutphen-Noord loopt en de regio met de autosnelweg A1 verbindt. Het regionaal doorgaande verkeer van en naar rijksweg A1 is op deze verbinding aangewezen. Ook het lokale verkeer van en naar Zutphen-Centrum en Eefde en bedrijventerrein "De Mars" te Zutphen maakt van deze verbinding gebruik. De grote hoeveelheid verkeer op de N348 zorgt voor een aantal lokale problemen, zoals geluidhinder, verkeersonveiligheid, afname luchtkwaliteit in het stedelijke gebied van Eefde en Zutphen-Noord.

Daarnaast zorgt het vele verkeer op de N348, in combinatie met de aanwezige kruispunten in Eefde en Zutphen-Noord en de aanwezige overwegen in Eefde, dagelijks voor veel vertraging op de provinciale route. Zowel doorgaand verkeer op de route als bestemmingsverkeer van en naar de woonwijken en vrachtverkeer naar "De Mars" ondervindt daarvan grote overlast.

"De Mars" is een bedrijventerrein waarop een gevarieerd scala aan bedrijvigheid aanwezig is en waarvoor de verbinding met het hoofdwegennet (m.n. de A1) zeer belangrijk is. De gebrekkige bereikbaarheid belemmert de revitalisering van het bedrijventerrein.

Met de verlegging van de N348 en de aanleg van de nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein "De Mars" worden navolgende doelen nagestreefd:

Leefbaarheidsdoelstelling

- Het terugdringen van sluipverkeer en van de geluidhinder en verbeteren van de luchtkwaliteit in de bebouwde kom van Zutphen-Noord en Eefde.
- Het terugdringen van doorgaand verkeer door de kom van Eefde.
- Het verminderen (oplossen) van de barrièrewerking op de N348 in het studiegebied.

Bereikbaarheidsdoelstelling

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein "De Mars" voor bestemmingsverkeer en hulpdiensten.

Met de verlegging van de N348 en de aanleg van de nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein "De Mars" dient ook op langere termijn te worden voldaan aan de leefbaarheids- en bereikbaarheidsdoelstellingen zoals hierboven genoemd. Dit betekent tevens dat de verlegging van de N348 en de aanleg van de nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein "De Mars" ook dienen te passen in een mogelijke regionale aanpak van de verkeersproblematiek.

S.2 Alternatieven en varianten

Voor de verlegging van de N348 en de aanleg van de nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein "De Mars" zijn twee alternatieven ontwikkeld. In de m.e.r. zijn deze

aangevuld met de wettelijk vereiste alternatieven, het nulalternatief en het Meest Milieuvriendelijk alternatief (MMA).

Voor de ligging van beide tracés zijn vier varianten opgesteld:

- Variant A-I (ligging ten westen van het gasstation + aansluiting met rotonde op N348);
- Variant A-II (ligging ten westen van gasstation + verlegde aansluiting Zutphenseweg (N348) + vloeiende aansluiting op N348);
- Variant B-I (ligging ten oosten van het gasstation + aansluiting met rotonde op N348);
- Variant B-II (ligging ten oosten van gasstation + verlegde aansluiting Zutphenseweg (N348) + vloeiende aansluiting op N348).

Het MMA is een optimalisatie van variant A-I van tracéalternatief 2. De optimalisatie bestaat o.a. uit een knip in de Kapperallee ter hoogte van "de Berkel" om sluipverkeer in de kom van Eefde te weren, een geluidswal aansluitend op de oprit van de fietsbrug tussen de verlegde N348 en Oostveensepad ten behoeve van geluidsbeperving aan de woningen en ecologische berm- en slootkantinrichting rekening houdend met de kwaliteiten van het gebied, aanbrengen van passages bij het kruisen van de Eefse Beek en sloten, geen verlichting langs het nieuwe tracé behoudens daar waar strikt noodzakelijk.

S.3 Effecten van de alternatieven

De alternatieven zijn voor verschillende aspecten onderzocht op hun effect op de omgeving. De effecten zijn in onderstaand overzicht samengevat.

Samenvattend overzicht beoordeling milieueffecten

Aspect	NA	Alternatief 1				Alternatief 2				MMA
		1A-I	1A-II	1B-I	1B-II	2A-I	2A-II	2B-I	2B-II	
Verkeer en vervoer	0	0/+	0/+	0/+	0/+	+	+	+	+	++
Economie	0	+/++	+/++	+/++	+/++	+/++	+/++	+/++	+/++	+/++
Geluid en trillingen	0	+	0/+	+	0/+	+/++	+	+/++	+	++
Luchtkwaliteit	0	0/+	0/+	0/+	0/+	+/++	+/++	+/++	+/++	+/++
Externe veiligheid	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+
Sociale aspecten	0	0/+	+	+	+	+/++	+/++	+/++	+/++	++
Bodem en water	0	-/-	--	-/-	--	-/0	-	-/0	-	-/0
Natuur	0	-	-	-	-	-/-	-/-	-/-	-/-	-
Landschap	0	-	-	-/-	-/-	-	-	--	--	-
Cultuurhistorie en archeologie	0	-	--	-	--	-/0	-	-/0	-	-/0
Ruimtelijke ordening	0	-/-	--	-/-	--	-	-/-	-/-	-/-	-

- een belangrijk negatief effect
- een gering negatief effect
- 0 vergelijkbaar met het nulalternatief
- +
- ++ een belangrijk positief effect

Toelichting effecten

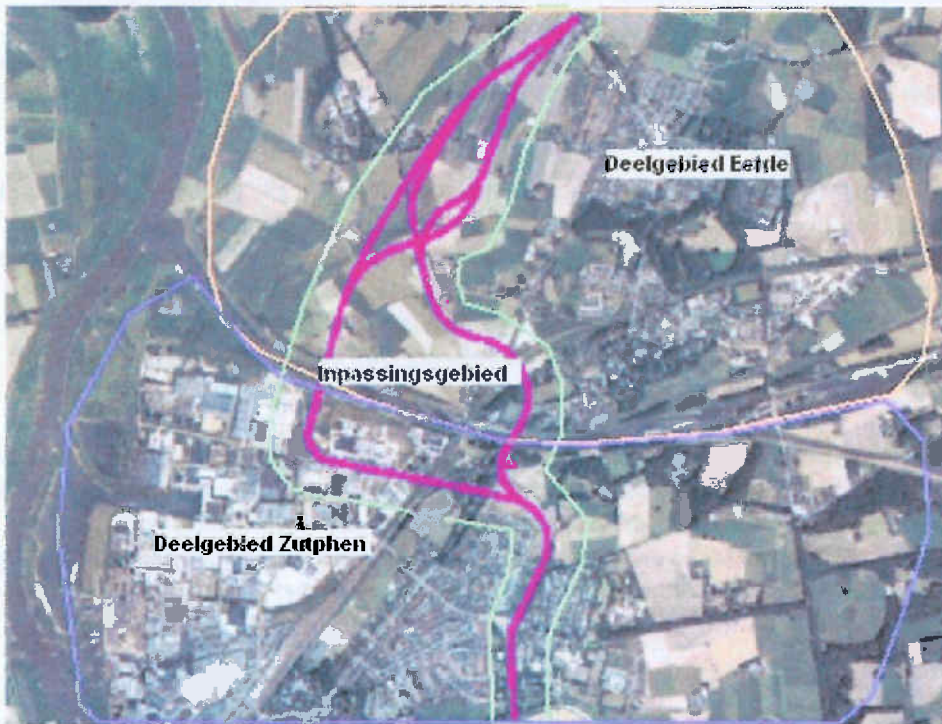
Verkeer

Voor beide alternatieven geldt dat een groot deel van het verkeer uit Eefde en Zutphen-Noord zich verplaatst naar de nieuwe verlegde N348 bij Eefde respectievelijk de rondweg

Polbeek. De verkeersafwikkeling op beide alternatieven is goed. Alternatief 2 heeft als voordeel ten opzichte van alternatief 1 dat er vrijwel geen toename van de verkeersdruk te verwachten is op de N348 noordelijk van de verlegde N348 bij Eefde en een sterkere afname van het verkeer op de N348 Den Elterweg te zien geeft. Beide alternatieven voor het verleggen van de N348 bij Eefde doen het doorgaande verkeer door Eefde¹ fors afnemen ten opzichte van het nulalternatief. De knip in de Kapperallee ter hoogte van "de Berkel" zorgt in het MMA voor een verdere afname van het sluipverkeer in de kom van Eefde.

Geluid en trillingen

De onderzoeksresultaten zijn opgedeeld in een drietal deelgebieden (deelgebied Eefde, deelgebied Zutphen en het inpassingsgebied).



Voor het deelgebied Eefde zijn er nauwelijks verschillen tussen de alternatieven, maar voor het deelgebied Zutphen blijkt het aantal geluidsbelaste woningen bij alternatief 2 lager is dan bij alternatief 1.

Voor het inpassingsgebied blijkt dat alternatief 2 de minst negatieve/meest positieve effecten heeft. Bij dit alternatief is sprake van zowel het minst aantal geluidsbelaste woningen ten gevolge van wegverkeer, geluidbelast oppervlak en aantal gehinderden ten gevolge van cumulatie. Voor het totale studiegebied kan geconcludeerd worden dat alternatief 2 op het aspect geluid beter scoort dan alternatief 1. Daarnaast geldt voor de varianten dat de I-varianten beter scoren dan de II-varianten.

In het MMA wordt uitgegaan van een fietsbrug bij Polbeek met de opritten van de brug op een aarde wal en aansluitend een geluidswal tussen de verlegde N348 en het Oostveensepad. De geluidswal heeft een positief effect op de geluidsbelasting van de woningen in achterliggende wijk.

¹ Doorgaand verkeer door Eefde is gedefinieerd als het verkeer dat via de Rustoordlaan (ter hoogte van Meijerinkstraat) of Kapperallee (ter plaatse van de kanaalbrug) via het dorp naar de Zutphenseweg ter hoogte van Scheuterdijk rijdt.

Luchtkwaliteit

De effecten voor luchtkwaliteit zijn berekend met het CAR II-model. Ten aanzien van luchtkwaliteit treedt er een verbetering op voor fijn stof en stikstofdioxide. Alternatief 2 scoort beter dan alternatief 1. In 2020 is er tussen de alternatieven en varianten geen onderscheid meer, vanwege de gunstige ontwikkeling van achtergrondconcentraties en schonere voertuigen. Toetsing aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005 heeft laten zien dat bij realisatie van de verlegde N348 volgens alternatief 1 in 2010 niet aan de grenswaarde van het Besluit luchtkwaliteit 2005 wordt voldaan.

Sociale aspecten

- De verschillen tussen de alternatieven komen vooral tot uiting op het aspect gezondheid.
- ▼ Alternatief 2 scoort in dit opzicht beter dan alternatief 1 vanwege relatief gunstige gezondheidseffecten in Eefde en Zutphen-Noord.
Bij MMA is voor het fietsverkeer een brug bij de Polbeek voorzien in plaats van een tunnel zoals bij de andere alternatieven. Dit heeft een positief effect op de sociale veiligheid.

Bodem en water

De aanleg van een weg in een dergelijk landschap heeft in alle gevallen een negatief effect op de bodem en waterhuishouding. Om deze negatieve effecten zoveel mogelijk te compenseren, zijn in het kader van de Watertoets begeleidende maatregelen (Run-off gecontroleerd infiltreren, bossages tegen verwaaiing) bedacht. De alternatieven 2A-I en 2B-I zijn het minst negatief. Naar verwachting zullen geen waterpeilen aangepast hoeven te worden. Ook zullen er geen omleggingen/afsnijdingen van waterlopen plaatsvinden.

Natuur

Onderscheidend in de beoordeling is de verstoring van de natuur. In alle alternatieven en varianten neemt de geluidsverstoring van voornamelijk het EHS-verwevingsgebied² af ten opzichte van het nulalternatief. Daarnaast neemt de geluidsverstoring in het Vogelrichtlijngebied langs de IJssel en het weidevogelgebied ten noorden van "De Mars" toe. De toename van verstoord gebied is het grootst in alternatief 2. Tussen de varianten is geen significant verschil.

Landschap

Het landschapsbeeld en enkele landschapsbepalende elementen in de huidige en autonome situatie veranderen in negatieve zin door de wegaanleg. Het landschapsbeeld wordt over grotere lengte verstoord en verdwijnt uit het zicht door de aanleg van de weg. Een beperkt aantal landschapsbepalende elementen verdwijnen fysiek of alleen visueel.

Er is geen significant onderscheid tussen de alternatieven. De B-varianten beïnvloeden het landschap het meest voornamelijk als gevolg van de relatief ongunstige ligging in de Eefse Enk (in het midden) en als gevolg daarvan de ligging in het dal van de Oude Eefse Beek over relatief grote lengte.

Cultuurhistorie

De cultuurhistorisch waardevolle occupatielijnen van de Nachtegaalstraat en Eefdense Enkweg worden in alle varianten aangetast. Het meest ingrijpend zijn de effecten bij aanleg van de nieuwe noordelijke ontsluiting van Eefde, waar een nieuwe aansluiting en verbinding met de bestaande Zutphenseweg wordt gerealiseerd. Dit is het geval in de varianten met een vloeiende aansluiting op de N348. Aantasting van monumenten doet zich met name

² EHS-verweving is van belang voor soorten die gebonden zijn aan gebieden waarin veel natuurelementen en natuurkwaliteiten verweven zijn met agrarisch en ander gebruik van het cultuurlandschap.

voor in de A-varianten. Het betreft de monumenten aan Meyerinkstraat 40, Valkeweg 1 en De Rijsselthoeve.

Alternatief 1 loopt over een grote lengte over de Eefsche Enk en de enk van de buurtschap Angeren. Voor beide enken geldt een hoge archeologische verwachting. Doordat alternatief 2 alleen de Eefsche Enk en een hier gelegen omvangrijke archeologische vindplaats doorsnijdt, is dit alternatief minder schadelijk voor de archeologie dan alternatief 1. Wel worden de voormalige batterijen uit de Franse tijd ter hoogte van de Polbeek/Deventerweg beide door alternatief 2 doorsneden.

Ruimtegebruik

Bij alle alternatieven is sprake van aantasting en/of verlies van agrarische bedrijven en verlies van landbouwgebied, bosgebied, openbaar groen en recreatieve routes in het inpassingsgebied. Bij alternatief 2, vooral de varianten 2A-I en 2A-II, en het MMA is dit het minst.

S.4 Toets aan de doelstellingen

De nieuwe provinciale route onttrekt een groot deel van het verkeer van de huidige N348 uit Eefde en uit Zutphen-Noord. Gebleken is dat de barrièrewerking - die daar voor een belangrijk deel door de hoge verkeersdruk wordt bepaald - grotendeels verdwijnt. Door de aanleg van de verlegde N348 neemt het doorgaande verkeer door Eefde sterk af. Dit betekent een afname van het aantal geluidsbelaste woningen en een verbetering van de luchtkwaliteit. In het deelgebied Zutphen neemt de overlast als gevolg van het geluid toe in de wijken Voorsterallee en Polbeek. De geluidswal zoals opgenomen in het MMA vermindert dit negatieve effect aanzienlijk. Bovendien zal aan weerszijden van de Van der Capellenlaan (Deventerkwartier/Polbeek) de overlast zeer sterk afnemen. In het MMA is in het dorp Eefde uitgegaan van maatregelen tegen sluipverkeer en een knip in de Kapperallee. Deze maatregelen hebben een positief effect op lucht en geluid.

De doorstroming op de bestaande provinciale route neemt sterk toe. De bereikbaarheid van het bedrijventerrein "De Mars" verbetert daardoor in hoge mate. Doordat het bedrijventerrein een nieuwe noordelijke ontsluiting krijgt is het verkeer van en naar het bedrijventerrein niet meer alleen aangewezen op de thans drukke ontsluitingen aan de oostzijde. Het verkeer krijgt een (circa 1 kilometer) kortere en vooral snellere verbinding met de A1.

Enigszins negatief zijn de effecten voor het lokale verkeer (waaronder landbouwvoertuigen) in en rondom het inpassingsgebied ten westen van Eefde doordat enkele lokale wegen definitief worden doorsneden en via parallelwegen worden omgeleid.

Uit de studie is tevens gebleken dat de verlegging van de N348 en de aanleg van de nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein "De Mars" een bijdrage leveren aan de oplossing van de lokale problemen van Zutphen-Noord en Eefde en in generlei opzicht een totaaloplossing voor de regionale verkeersproblematiek in de weg staan.

S.5 Belangrijkste kennisleemten en evaluatieprogramma

Leemten in kennis

Op grond van het huidige onderzoek worden in het kader van de bestemmingsplanprocedure navolgende vervolg onderzoeken voorgesteld:

- Herijking van verkeerscijfers en zonodig actualisatie daarvan tbv wijziging bestemmingsplan;
- Zonodig zal ook actualisatie van berekeningen voor geluid, trillingen en luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Evaluatieprogramma

Verplicht onderdeel van de m.e.r.-procedure is het opstellen van een evaluatieprogramma. In het SMB/MER is daartoe een eerste aanzet gegeven. Hierbij is aangegeven op welke wijze de optredende effecten voor de verschillende aspecten geëvalueerd worden.

Toets aan de richtlijnen

De door de Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland vastgestelde richtlijnen zijn in hoofdstuk 7 van Deel A opgenomen. Hierin is ook de toets aan de Richtlijnen opgenomen en vindt tevens de verwijzing plaats naar relevante hoofdstukken, paragrafen en/of teksten in het MER.

Provincie Gelderland

Markt 11

Postbus 9090

6800 GX Arnhem

T (026) 359 90 00

www.gelderland.nl