



commissie voor de milieueffectrapportage

Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

uw kenmerk
WV2001.43023

uw brief
22 oktober 2001

ons kenmerk
1010-93/Sf/fw

onderwerp
Toetsingsadvies MER Omlegging N831 in
Hedel

doorkiesnummer
(030) 234 76 38

Utrecht,
20 december 2001

Geacht College,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Omlegging van de provinciale weg N831 in Hedel. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan!

Het advies van de Commissie is beperkt van omvang en derhalve in briefvorm. Dit ondanks het relatief grote aantal inspraakreacties. Deze inspraakreacties/zienswijzen over met name de westelijke deelalternatieven hebben voor een groot deel betrekking op mogelijke bedrijfsschade en planschade die met de ontwikkeling van beide tracéalternatieven gepaard kunnen gaan. Het behoort niet tot de taak van de Commissie om inspraakreacties over mogelijke economische (bedrijfs)schade in haar beoordeling te betrekken. Het is niet uitgesloten, dat de reacties vooral betrekking hebben op het vermoeden dat de aanleg van de rondweg de uitbreiding van het bedrijventerrein de Kampen tot gevolg heeft. Volgens het MER is dat niet een van de doelstellingen van het project.

De Commissie is van oordeel dat de **essentiële informatie in het MER aanwezig** is om het milieu een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming.

Het MER en de resultaten van de inspraak geven de Commissie daarnaast aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Luchtverontreiniging

In de startnotitie (pag. 19) wordt onder woon- en leefmilieu gesteld, dat in het MER zal worden gekeken naar de emissies en immissies (de effecten op de lokale luchtkwaliteit) door het

Bijlage 1 van dit advies bevat de brief van 22 oktober 2001 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen. Bijlage 2 bevat de kennisgeving in de Staatscourant van 30 oktober 2001 van de ter visie legging van het MER. Zie verder bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens en bijlage 4 voor een overzicht van de inspraakreacties die de Commissie bij haar advies heeft betrokken.

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

autoverkeer. In de vastgestelde richtlijnen, waarin aanvullende aandachtspunten ten opzichte van de startnotitie naar voren worden gehaald, wordt niet nader op het aspect luchtverontreiniging ingegaan. Omdat enkele jaren geleden het aspect lucht in relatief landelijke gebieden meestal niet tot problemen aanleiding gaf, is het achterwege laten van het vragen van expliciete nadere aandacht voor dat aspect begrijpelijk. Sinds juli 2001 is echter de EU richtlijn 1999/30/EG in de Nederlandse wet- en regelgeving geïmplementeerd door ondermeer het nieuwe Besluit luchtkwaliteit. De daarin gestelde eisen voor NO₂ (en fijn stof) kunnen van belang zijn, met name voor het geval dat in het westelijk deelgebied de zuidroute door de kom van Hedel niet wordt opgeheven dan wel er geen verkeersbeperekkende maatregelen worden getroffen. Iets soortgelijks kan mogelijk spelen voor de nieuwe woonwijken langs de Baronieweg-Zuid. Hier kunnen alleen nadere berekeningen uitsluitsel geven. Gezien de maximaal te verwachten etmaalintensiteiten van het verkeer (in de kom van Hedel bijvoorbeeld maximaal 12.700 op de Voorstraat in 2015 als de A2 aansluiting Hedel is vervallen; zie deel B pag. 11-12), ziet de Commissie niet voldoende aanleiding om een aanvulling van het MER op dit punt te vragen.

- De Commissie beveelt aan de gevolgen van de nieuwe regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit alsnog te bepalen en de resultaten daarvan in de besluitvorming te betrekken.

Landschap en cultuurhistorie

Het MER geeft nog niet of nauwelijks een visueel beeld van de mogelijke visueel-landschappelijke inpassing van de weg, bijvoorbeeld wat betreft eventuele beplanting en (geluids) afscherming.

Dit speelt met name bij de tracévariant de Kampen. Deze nieuwe rondweg kan als indirect effect consequenties hebben voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling. Het is te verwachten dat de tracévariant de Kampen eerder tot uitbreiding van het bedrijventerrein aan weerszijden van deze nieuwe weg aanleiding zal geven dan dat deze een heldere begrenzing zal gaan vormen (zie ook deel B, pag. 38). Een aandachtspunt bij de ligging van deze variant, vooral als deze naar het Noorden verschoven wordt, is verstoring van de (weidevogel)gebieden ten noorden van de Broekheuvelsestraat.

Creatieve mogelijkheden tot een actieve, verfraaiende landschappelijke inpassing van de weg verdienen in de ontwerpfase nog nadere uitwerking. Deze extra zorg aan de landschappelijke inpassing zou als een element van het MMA moeten worden beschouwd.

- De Commissie beveelt aan na de tracékeuze (voor de wegen in het oostelijke en het westelijke deelgebied) aandacht te besteden aan het ontwerpen van de landschappelijke inpassing.

Uit de Aanvullende Archeologische Inventarisatie (RAAP-rapport 634) is gebleken, dat met de huidige tracéligging van het tracé De Kampen nabij de Veldweg naar alle waarschijnlijkheid een post-Middeleeuwse huisplaats (vindplaats 1) zal worden verstoord. Het RAAP-rapport bevat enkele aanbevelingen² ter bescherming van het bode marchief.

- De Commissie onderschrijft het belang om met de aanbevelingen ter bescherming van de cultuurhistorische/ archeologische waarden bij de besluitvorming rekening te houden.

Bereikbaarheid/verkeersveiligheid

De mogelijkheid om het tracéalternatief Baronieweg duurzaam veilig in te passen verdient, mede gelet op het aantal in- en uitritten van bedrijven en de fietspaden, nog een gedegen uitwerking. Daarbij dient nader bezien te worden welke bedrijven feitelijk een uitrit naar de-

² Zie ook inspraakreactie nr. 16 (bijlage 4).

ze weg hebben dan wel aan een zijweg zitten en in hoeverre het vrij eenvoudig is de uitrit naar een zijweg te verplaatsen.

Verder wordt in het huidige ontwerp van het tracé De Kampen de Baronieweg aan de westzijde van Hedel niet aangesloten op deze rondweg. Vrachtverkeer naar het westen zal dus om moeten rijden dan wel gaat mogelijk sluiptwegen zoeken. Voor het geval de Baronieweg ter plaatse van deze rotonde alsnog een aansluiting krijgt op het tracé de Kampen, zodat ook het doorgaande (vracht)verkeer een korter alternatief dan het tracé De Kampen wordt aangeboden, dienen de consequenties daarvan nader te worden gezien.

Tenslotte wijst de Commissie op de negatieve effecten voor de verkeersveiligheid/ leefbaarheid in Hedel, met name op de Baronieweg tussen de Veldweg en de Oude Rijksweg, bij een gefaseerde uitvoering waarbij vooreerst alleen de Drielseweg wordt omgelegd.

Het is ook jammer dat in tabel 3.3. van de samenvatting de 0 bij het thema woon- en leefmilieu voor de variant Baronieweg met zuidroute is weggefallen en ook in de conclusies van § 3.4 niet duidelijk naar voren komt, dat omleggingsalternatieven zonder zuidroute gunstiger scoren dan met zuidroute (door de oude kern van Hedel).

- De Commissie beveelt aan om bij een gefaseerde uitvoering aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid van met name het fietsverkeer op de Baronieweg.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag te zijner tijd het (ontwerp-)tracébesluit en het bestemmingsplan en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Namens de werkgroep m.e.r. Omlegging provinciale weg N831 in Hedel

de secretaris,

de voorzitter,



ir. R.I. Seijffers

drs. L. van Rijn-Vellekoop