

Omlegging N215 bij Melissant, gemeente Dirksland

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

projectnr. 234767

revisie 2

17 januari 2011

Opdrachtgever

Provincie Zuid-Holland

t.a.v. ir. F.A. Bos

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

datum vrijgave

17 januari 2011

beschrijving revisie 2

definitief

goedkeuring

M. Visser-
Poldervaart

vrijgave

H.A.M. van
de Wetering

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en voorgeschiedenis	3
1.1.1	Aanleiding	3
1.1.2	Voorgeschiedenis	4
1.2	M.e.r.-procedure	4
1.2.1	M.e.r.-plicht	4
1.2.2	Initiatiefnemer en bevoegd gezag	5
1.2.3	Procedure	5
1.2.4	Notitie reikwijdte en detailniveau en richtlijnen	6
1.2.5	Inspraak en advies	7
1.3	Leeswijzer	8
2	Probleemstelling en doel	9
2.1	Probleemstelling en doel omlegging N215	9
2.2	Doelen van de m.e.r.	10
3	Wettelijk en beleidskader	11
3.1	Beleidskader, wet- en regelgeving	11
3.2	Ruimtelijk beleid	11
3.2.1	Nationaal beleid	11
3.2.2	Provinciaal beleid	11
3.2.3	Lokaal beleid	12
4	Referentiesituatie en voorgenomen activiteit	13
4.1	Referentiesituatie	13
4.1.1	Verkeer	13
4.1.2	Externe Veiligheid	13
4.1.3	Bodem en water	14
4.1.4	Ruimtegebruik	15
4.1.5	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	15
4.1.6	Natuur	16
4.1.7	Hinder	16
4.2	Voorgenomen activiteit	16
4.2.1	Het maatregelenpakket	16
4.2.2	Alternatieven en varianten	17
5	Effecten	20
5.1	Effectbeschrijving	20
5.2	Verkeer	21
5.3	Geluid	22
5.4	Luchtkwaliteit	22
5.5	Externe veiligheid	22
5.6	Ruimtegebruik	23
5.7	Bodem	23
5.8	Water	23
5.9	Natuur	23
5.10	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	24
5.11	Overige hinderaspecten	25
5.12	Kabels en leidingen	25

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis

1.1.1 Aanleiding

De N215 is een doorgaande verbindingsweg tussen de N59 bij Oude Tonge en de N57 bij Stellendam en Goedereede. Op de weg geldt een maximale snelheid van 80 km/u. Op het gedeelte tussen de rotonde Melissant en de aansluiting op de Oudelandsedijk/Korteweegje (nabij de watertoren) rijdt over ca. 2/3 van het tracé ook langzaam rijdend landbouwverkeer op de hoofdrijbaan. Dit leidt tot beperking van de doorstroming van de N215 en geeft aanleiding voor gevaarlijke inhaalmanoeuvres met soms dodelijke afloop. Om de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren wordt een omleiding gemaakt voor een deel van de N215 en ter plaatse van dat tracé de huidige weg afgewaardeerd. Tevens worden parallelstructuren langs andere delen van de huidige N215 aangelegd. Op deze wijze wordt het doorgaande verkeer van het langzaam rijdende landbouwverkeer gescheiden.



figuur 1 Globale ligging plangebied (aangegeven met rode ovaal). (Bron: Googlemaps).

1.1.2 Voorgeschiedenis

De ontwikkeling van de plannen voor het aanpassen van de N215 zijn reeds in 2004 opgestart. Daarbij is gestart met een variantenstudie, die in de verkenning- en planstudiefase is gemaakt. In eerste instantie was ook de vraag om waterberging in het gebied te combineren met de voorgestelde verkeersmaatregelen onderdeel van studie. De realisatie van de waterberging is in 2006 na nadere beschouwing op grote afstand van de N215 doorontwikkeld en daarom losgekoppeld van de verkeersmaatregelen voor de N215. De Noorddijk die onderdeel uitmaakt van de plannen voor aanpassing van de N215, maakt tevens onderdeel uit van de fietsroute 245 die door het Waterschap Hollandse Delta wordt ontwikkeld. Met deze fietsroute is rekening gehouden met het formuleren van de maatregelen. Een veilige plaats om met de fiets over de stek over de N215 moet gewaarborgd blijven.

In de variantenstudie zijn 66 potentiële maatregelen in 12 pakketten (varianten) vergeleken op een aantal criteria en de kosten. De gehanteerde afwegingscriteria waren in de variantenstudie:

- verkeersafwikkeling cq doorstroming op de N215
- verkeersveiligheid autoverkeer
- verkeersveiligheid fietsers
- afwikkeling landbouwverkeer
- afwikkeling openbaar vervoer
- milieu en landschap
- leefbaarheid kern Melissant
- leefbaarheid kern Dirksland
- ontsluiting Melissant

Bij de plannen om te komen tot een aanpassing van dit gedeelte van de N215 zijn vier partijen betrokken. Dit zijn de gemeente Dirksland, het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Goeree-Overflakkee (ISGO), het Waterschap Hollandse Delta en de Provincie Zuid-Holland. Deze partijen zijn in drie fasen gekomen tot een bestuurlijke overeenkomst, waarin overeenstemming voor een dertiental maatregelen en de volledige financiering daarvan is bereikt en sluitende afspraken zijn gemaakt over eigendom, beheer en onderhoud na aanleg van de maatregelen.

De variantenstudie heeft gezamenlijk met ambtelijke en bestuurlijke afspraken geleid tot een rapportage van de verkenning en planstudie, waarin het maatregelenpakket waarover bestuurlijk een overeenkomst getekend is, nader is toegelicht¹.

1.2 M.e.r.-procedure

1.2.1 M.e.r.-plicht

De omlegging van een gedeelte van de N215 is m.e.r.-plichtig conform het Besluit m.e.r. 1994. Het betreft de aanleg van een "autoweg". Daarmee valt de omlegging van de weg onder categorie C 1.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.. Aan de m.e.r.-plicht voor autowegen is geen minimale lengte verbonden.

¹ Bron: Lieshout e.a., 2006/2008, p.14

Een "autoweg" volgens het Besluit m.e.r. is een weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of via door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen of te parkeren.

Volgens de toelichting bij het Besluit m.e.r. moeten rotondes en verkeerspleinen worden gelijkgesteld met kruispunten die door verkeerslichten geregeld zijn, omdat het gaat om de toeritdosing en doorstroombaarheid van het verkeer (Bron: [www. infomil.nl](http://www.infomil.nl)). Aangezien de toeritten op de N215 geregeld zijn met rotondes, moet deze weg gezien worden als een autoweg. Omdat de N215 buiten de bebouwde kom ligt en het een voorrangsweg betreft, geldt een parkeerverbod. Hiermee is de omlegging van de N215 m.e.r.-plichtig.

De m.e.r.- procedure is gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat concreet de realisatie van de m.e.r.-plichtige activiteit, in dit geval de omlegging van de N215, mogelijk maakt. In dit geval betreft dit het bestemmingsplan.

De m.e.r dient om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. In het MER worden keuzen voor het tracé en de inrichting onderbouwd en worden de milieueffecten in beeld gebracht. De m.e.r. heeft tevens tot doel de planvorming te structureren. Het bestemmingsplan vormt het daadwerkelijke ruimtelijke besluit. In bijlage 4 is in schematische vorm de uitgebreide m.e.r.-procedure voor een bestemmingsplan weergegeven.

1.2.2 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen in samenhang met de openbare procedure conform de Wet ruimtelijke ordening.

In de procedure treedt als initiatiefnemer op:

- de provincie Zuid-Holland

Het bevoegd gezag in de m.e.r procedure is in dit geval:

- de gemeente Dirksland

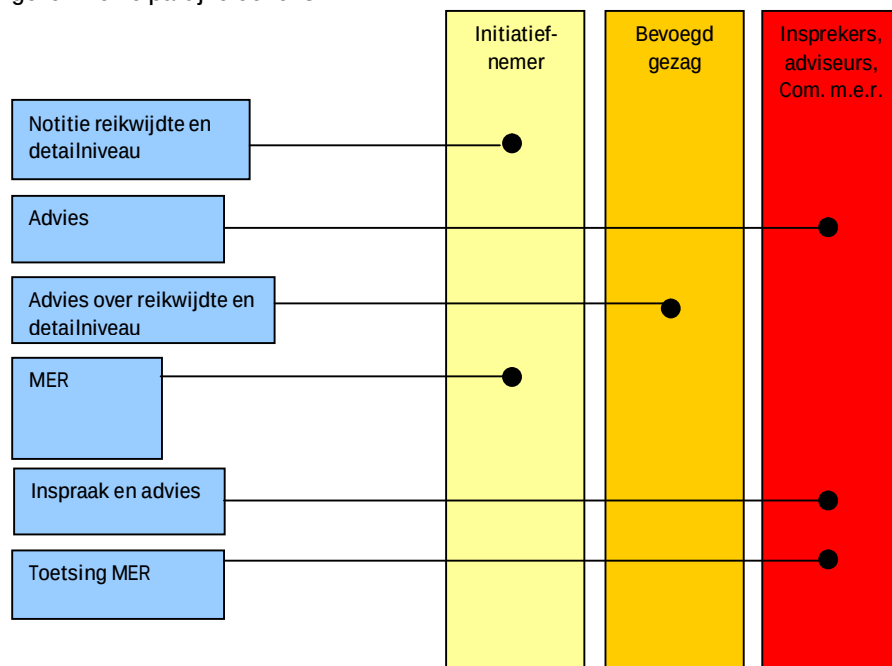
1.2.3 Procedure

De m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen:

- Het opstellen en publiceren van de Notitie reikwijdte en detailniveau, ter aankondiging van de voorgenomen activiteit en de werkwijze waarop de effecten van de voorgenomen activiteit worden onderzocht;
- Het ter inzage leggen van de Notitie reikwijdte en detailniveau;
Om derden de mogelijkheid te geven vragen te stellen over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek en zo richting te geven aan het onderzoek;
- Het advies vragen aan adviseurs en overheidsorganen over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek en optioneel advies vragen aan de commissie voor de m.e.r. hierover. Voor deze Notitie reikwijdte en detailniveau is besloten advies aan de commissie voor de m.e.r. te vragen;

- Het vaststellen van het advies over reikwijdte en detailniveau door het bevoegd gezag;
- Het opstellen van het milieueffectrapport (MER). In het MER wordt onderzocht welke mogelijkheden (alternatieven) er zijn voor de omlegging van de N215, de parallelstructuren en de aansluitingen op de andere infrastructuur. Er wordt onderzocht welke effecten de wijziging van de N215 op het milieu heeft en welke mogelijke maatregelen er zijn om de negatieve effecten te beperken;
- De aanvaarding van het MER door het bevoegd gezag;
- Het ter inzage leggen van het MER, om derden de mogelijkheid te geven het MER inhoudelijk te toetsen, inclusief advies van adviseurs en te raadplegen instanties;
- Het laten toetsen van het MER door de commissie m.e.r.: de kwaliteitsborging door onafhankelijke specialisten.

Onderstaand is de m.e.r.-procedure geschematiseerd weergegeven. Per stap is aangegeven welke partij leidend is.



Figuur 1.2 De stappen in de m.e.r.-procedure

In bijlage 1 is een uitgebreide beschrijving van de m.e.r.-procedure opgenomen.

1.2.4 Notitie reikwijdte en detailniveau

Met deze Notitie reikwijdte en detailniveau Omlegging N215 bij Melissant, gemeente Dirksland start de m.e.r.-procedure. In de Notitie reikwijdte en detailniveau is aangegeven wat het plan is en wat de achterliggende redenen en doelen zijn. Tevens is aangegeven welke milieuonderwerpen volgens de inschatting van de initiatiefnemer moeten worden onderzocht in het milieueffectrapport. Over deze Notitie reikwijdte en detailniveau wordt advies ingewonnen bij andere overheidsorganen, adviseurs en de Commissie voor de m.e.r..

De Commissie m.e.r. en de andere adviseurs adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen en het detailniveau. Op grond van dat advies worden de reikwijdte en het

detailniveau definitie vastgesteld door de gemeente Dirksland. Hierin wordt bepaald waaraan het milieueffectrapport (MER) zal moeten voldoen.

Terminologie

Met de afkorting m.e.r bedoelen we de gehele procedure van de milieueffectrapportage, zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer.

Met MER bedoelen we het uiteindelijke milieu effect rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden.

Met de voorgenomen activiteit wordt de realisatie van de wijzigingen van de N215 tussen de rotonde Melissant en de aansluiting op de Oudelandsdijk/Kortweegje bedoeld.

Met alternatieven worden mogelijke tracés voor de N215 bedoeld. In deze m.e.r.-procedure wordt slechts één alternatief onderzocht

Met varianten worden inrichtingsmaatregelen op een alternatief voor de N215 bedoeld. Dit kan te maken hebben met kunstwerken in het voorgestelde tracé.

Met het plangebied wordt het gebied bedoeld waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft; dit gebied wordt opgenomen in het bestemmingsplan.

Met het studiegebied wordt het gebied bedoeld waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per milieuaspect variëren.

1.2.5 Inspraak en advies

De inspraak op de Notitie reikwijdte en detailniveau is erop gericht de onderzoeksvragen voor het MER scherper te maken: welke alternatieven moeten worden onderzocht, welke milieueffecten zijn van belang, welke omgevingsfactoren moeten in beeld worden gebracht, etc. In de inspraakperiode kan een ieder schriftelijk zienswijzen naar voren brengen. De Notitie reikwijdte en detailniveau vormt de basis voor de inspraak en voor het advies over de reikwijdte en het detailniveau voor het MER.

De inspraakperiode van zes weken start na publicatie van deze Notitie reikwijdte en detailniveau. Tijdens deze periode zal een informatieavond worden gehouden met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.

Uw reactie ten aanzien van de Notitie reikwijdte en detailniveau kunt u, onder vermelding van "zienswijzen Notitie reikwijdte en detailniveau m.e.r. omlegging N215 Dirksland", toezenden aan:

Gemeente Dirksland
t.a.v. College van burgemeester en wethouders
Postbus 10
3247 ZG Dirksland

1.3 Leeswijzer

De startnotitie is als volgt opgebouwd:

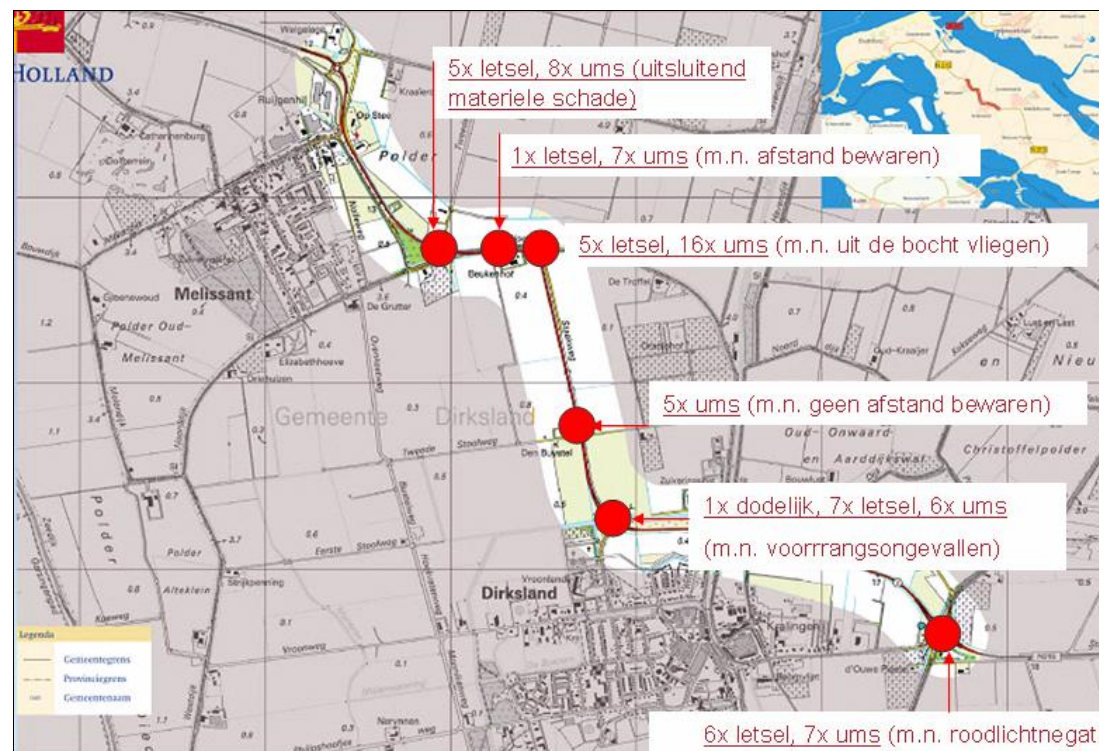
- hoofdstuk 2 beschrijft waarvoor de voorgenomen activiteit een oplossing moet bieden en de doelstelling voor het project;
- het besluitvormingskader, bestaande uit besluiten die reeds zijn genomen en die het voornemen inkaderen en de besluiten die in het kader van het project nog genomen moeten worden, is beschreven in hoofdstuk 3;
- hoofdstuk 4 beschrijft per aspect op hoofdlijnen de referentiesituatie van het plangebied en de voorgenomen activiteit;
- de aanpak van de effectbeschrijving is onderwerp van hoofdstuk 5. Per aspect is een globale beschrijving van de te onderzoeken effecten gegeven.

2 Probleemstelling en doel

2.1 Probleemstelling en doel omlegging N215

De N215 vormt de doorgaande oost-west verbinding over Goeree-Overflakkee. Deze weg verbindt de N59 nabij Oude Tonge aan de oostzijde met de N57 bij Stellendam aan de westzijde van het eiland. Het gedeelte van de weg tussen de N57 en de rotonde Melissant is in het najaar van 2010 aangepast om de verkeersveiligheid en de doorstroming van de weg te verbeteren. Voor het gedeelte van de weg tussen de rotonde Melissant en de aansluiting Oudelandsdijk/Korteweegje moet een meer ingrijpende wijziging plaatsvinden. Dit gedeelte is gelegen in de gemeente Dirksland.

Dit gedeelte van de N215 is ca. 6 kilometer lang en kent een maximale snelheid van 80 km/u. De weg bestaat uit 2 maal 1 rijstrook en beide richtingen zijn niet van elkaar gescheiden door een middenberm. Op 2/3 van dit weggedeelte rijdt behalve doorgaand verkeer ook langzaam rijdend landbouwverkeer. Dit leidt tot een beperking in de doorstroming van het verkeer en tot gevaarlijke inhaalmanoeuvres, soms met dodelijke afloop. In onderstaande figuur zijn ongevalsgegevens weergegeven.



figuur 2 Ongevalsgegevens N215 periode 1996-2004 (Bron: Lieshout e.a., 2006/2008, p.10)

Daarnaast kent de weg in de huidige situatie een verloop vanaf Melissant over de Noorddijk, waarbij de weg ter hoogte van de Staakweg een scherpe bocht maakt, die onoverzichtelijk is en tot gevaarlijke situaties leidt (zie het derde rode bolletje van links in figuur 2).

Het doel van de voorgenomen activiteit is dan ook een verbetering in doorstroming en verkeersveiligheid van de weg te bereiken.

In de periode 2004 t/m 2007 zijn bestuurlijk de volgende uitgangspunten als leidraad bij de planvorming gehanteerd²:

- Het Duurzaam Veilig maken van de N215;
- Geen landbouwverkeer op de N215;
- Geen doorgaand landbouwverkeer door de kern Dirksland;
- Veilige maatregelen bij de aansluitingen en in de scherpe bocht Noorddijk;
- Verkeersveiligheidsknelpunten oplossen;
- Openbaar vervoer knelpunten wegnemen;
- Voorzieningenniveau voor fiets niet achteruit laten gaan;
- Cultuurhistorie zo min mogelijk aantasten;
- Afweging maken tussen sobere en doelmatige varianten.

2.2 Doelen van de m.e.r.

Het doel van de m.e.r.-procedure voor de realisatie van de aanpassing van de N215 is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen.

Doel van de Notitie reikwijdte en detailniveau is de informatie die benodigd is om het milieubelang volwaardig in de plan- en besluitvormingsprocedure te betrekken te verzamelen en inzichtelijk en toetsbaar te maken. De Notitie reikwijdte en detailniveau is bedoeld om de wettelijke adviseurs en overige overheidsorganen te informeren over de voorgenomen activiteiten en de relevante (milieu)aspecten. Zij kunnen advies uitbrengen over de te onderzoeken (milieu)aspecten. In deze m.e.r.-procedure is ervoor gekozen de Commissie m.e.r. eveneens advies te vragen over de Notitie reikwijdte en detailniveau.

Het advies van de wettelijke adviseurs, de overige overheidsorganen en de Commissie m.e.r. worden gebruikt om de reikwijdte en het detailniveau te bepalen. Zo wordt aangegeven wat in het MER moet worden onderzocht (welke alternatieven en welke effecten) en op welke manier dat moet gebeuren.

² Bron: Lieshout e.a., 2006/2008, p. 14

3 Wettelijk en beleidskader

3.1 Beleidskader, wet- en regelgeving

Onderstaand is een overzicht gegeven van de wet- en regelgeving die voor de realisatie van de plannen voor de N215 van belang is. In paragraaf 3.2 is het ruimtelijk beleid samenvattend beschreven. In het MER worden ook de (relevante) hoofdpunten uit het beleid voor de diverse milieuaspecten beschreven.

3.2 Ruimtelijk beleid

3.2.1 Nationaal beleid

Nota ruimte (2004)

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen.

Het plangebied is gelegen in de Zuidwestelijke Delta. Nationaal beleid voor dit gebied is hoofdzakelijk gericht op het combineren van de ontwikkeling van activiteiten die de nationale concurrentiepositie versterken met ontwikkelingen die de veiligheid tegen overstromingen vergroten en de waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie versterken. Er zijn voor dit deelgebied geen uitgangspunten opgenomen ten aanzien van de wegen op de eilanden.

Nota Mobiliteit (2004)

De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoersplan. In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven voor de komende decennia.

De overheid wil de groei opvangen en zowel de bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. De belangrijkste instrumenten hiertoe zijn: betere benutting van bestaande infrastructuur, prijsbeleid en uitbreiding van infrastructuur waar knelpunten blijven bestaan. Voor veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving zijn daarnaast normstelling en handhaving de belangrijkste instrumenten.

3.2.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Zuid-Holland (2010)

In de zomer van 2010 is door Provinciale Staten van Zuid-Holland de Structuurvisie vastgesteld: 'Visie op Zuid-Holland'. In de Visie op Zuid-Holland verwoordt de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. Met de structuurvisie werkt de provincie aan een vitaal Zuid-Holland, met meer samenhang en verbinding tussen stad en land. De provincie zet erop in om goed wonen, werken en recreëren voor iedereen binnen handbereik te brengen. Er worden in de visie vijf hoofdpunten onderscheiden:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie
- divers en samenhangend stedelijk netwerk
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap

- stad en land verbonden.

Onder het kopje divers en samenhangend stedelijk netwerk noemt de provincie in haar visie het verbeteren van het interne en externe netwerk. Daaronder behoort onder andere ontwikkeling en kwaliteitssprong van het regionale netwerk. De voorgenomen plannen voor de N215 passen in deze ambitie.

Provinciaal verkeer- en vervoerplan Zuid-Holland (2008)

In het Provinciaal verkeer- en vervoersplan (PVVP) Zuidholland zijn structurele verbeteringen aan het traject Melissant-Dirksland van de N215 voorzien voor de periode 2008-2013. Een van de doelstellingen van het plan is het verbeteren van de verkeersveiligheid en sluit daarmee aan bij de Nota Mobiliteit. Verbetering van de doorstroming voor openbaar vervoer en het bieden van aantrekkelijke routes voor fietsers behoort ook tot de doelstellingen van het PVVP.

Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2008-2011

Specifiek op het gebied van verkeersveiligheid geeft het Meerjarenplan Verkeersveiligheid van de provincie Zuid-Holland een doorvertaling van de nationale ambities, doelen en acties.

3.2.3 Lokaal beleid

De gemeente Dirksland heeft geen beleid ontwikkeld omtrent de ontwikkeling van de N215. Taken op het gebied van verkeer en vervoer zijn overgedragen aan het ISGO (intergemeentelijk samenwerkingsverband Goeree-Overflakkee). Op lokaal niveau bestaat geen beleid dat voor de N215 van toepassing is.

4 Referentiesituatie en voorgenomen activiteit

4.1 Referentiesituatie

De referentiesituatie wordt in de m.e.r. gebruikt om de milieugevolgen van de voorgestelde ingreep inzichtelijk te maken en bestaat uit de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. De autonome ontwikkeling zijn die ontwikkelingen die los van het voornemen dat in het MER wordt onderzocht, zullen optreden in het gebied. Daarbij kan gedacht worden aan andere aanpassingen aan infrastructuur, maar bijvoorbeeld ook ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de realisatie van nieuwe woningen of bedrijven. Als referentiejaar is hierbij 2020 aangehouden.

4.1.1 Verkeer

In de huidige situatie vormt de N215 een oost-westelijke verbindingsweg tussen de N57 en de N59. Het tracé door de gemeente Dirksland vormt een onderdeel van het tracé. De weg is een provinciale weg, waarop een snelheid van 80 km/uur is toegestaan en voor het grootste gedeelte van het tracé is landbouwverkeer op de hoofdrijbaan niet toegestaan. Het landbouwverkeer wordt via parallelwegen en andere routes geleid. Op het tracégedeelte waarop deze Notitie reikwijdte en detailniveau van toepassing is, maakt het landbouwverkeer (voor 2/3 van het tracé) wel gebruik van de hoofdrijbaan. Hierdoor vinden inhaalmanoeuvres plaats die in een aantal gevallen gevaarlijk zijn en geleid hebben tot ongelukken met in sommige gevallen dodelijke afloop.

Ook de bocht waar het tracégedeelte van de Noorddijk aansluit op de Staakweg is onoverzichtelijk en leidt tot gevaarlijke situaties. De voorgenomen activiteit is dan ook primair gericht op de verkeersveiligheid en daarnaast ook op het verbeteren van de doorstroming op de weg.

Voor de ontwikkeling van de verkeersintensiteit op de N215 is uitgegaan van 0% groei voor de oostelijke richting (naar Oude Tonge) en 1,37% groei tot 2020 voor de westelijke richting (naar Stellendam). Deze percentages zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek uitgevoerd in het kader van het Voorlopig Ontwerp voor de N215³. In de omgeving van het plangebied zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Er zijn verder geen aanpassingen aan de infrastructuur gepland en er is geen nieuwbouw van woningen of bedrijven gepland, zodat geen hogere verkeersintensiteit te verwachten is.

De parallelwegen zijn alleen bestemd voor landbouw- en fietsverkeer en kunnen door bestemmingsverkeer gebruikt worden.

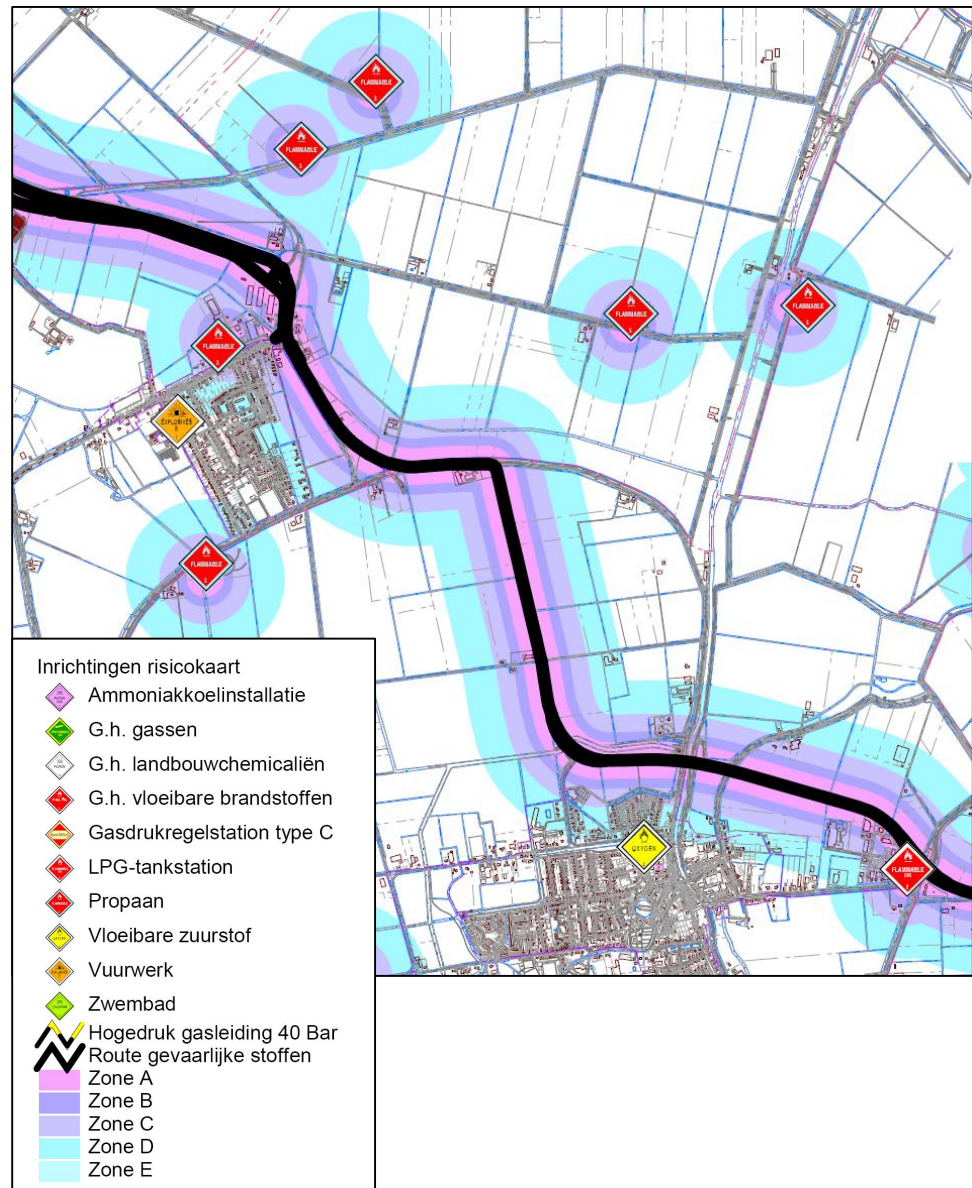
4.1.2 Externe Veiligheid

Over de N215 worden gevaarlijke stoffen vervoerd. De risicocontouren die hierbij horen zijn in de beleidsnota Externe Veiligheid Goeree-Overflakkee weergegeven. Tevens zijn de propaantanks in het gebied weergegeven. Het tankstation bij de watertoren van Dirksland

³ IV-infra, 2010

heeft ook een LPG-tank. De woningen in het gebied behoren tot de kwetsbare objecten. Ten zuiden van Dirksland ligt een hogedruk aardgasleiding. Deze ligt niet binnen het plangebied.

Er rijden niet veel transporten met gevaarlijke stoffen over deze weg. Het aantal transporten van gevaarlijke stoffen en LPG ligt ruim onder de normen voor nader onderzoek⁴. Wel hebben in de periode 2004-2008 2 ongelukken met een tankwagen met gevaarlijke stoffen plaatsgevonden op het tracé tussen Oude Tonge en Melissant (van dit tracé maakt het plangebied onderdeel uit).



figuur 3 Risicokaart Goeree (Bron: ISGO, 2008)

4.1.3 Bodem en water

De bodem van het plangebied bestaat uit een afwisseling van zware en lichte zavel.

⁴ Arts, 2010, p.8

De N215 kruist diverse sloten en het boezemwater dat naar Gemaal Smits voert. Het water dat op de wegen valt, stroomt af naar de bermen of bermsloten en wordt op die wijze opgenomen in het oppervlakte water. In de huidige situatie wordt het water van kruisingen opgevangen in straatkolken en afgevoerd naar de rioolwaterzuivering.

4.1.4 Ruimtegebruik

In de huidige situatie wordt het gebied ten noorden van de Noorddijk gebruikt voor akkerbouw. Langs de Noorddijk (aan de noordwestzijde) liggen twee agrarische bedrijven en zowel langs de Tweede Weg als langs de Kraaijer Dijk ligt een agrarisch bedrijf. Langs de Staakweg loopt een fietspad en ligt een agrarisch bedrijf. Langs de N215 zijn verder voornamelijk akkerbouwpercelen aanwezig. Ten noorden van de Aarddijkswal - tussen de aansluiting met Dirksland en de Haven van Dirksland ligt ten noorden van de weg een landschappelijk ingerichte zone met een boezemkanaal naar het Gemaal Smits. Dit gedeelte heeft in het vigerende bestemmingsplan (landelijk gebied) de bestemming Verkeer. De huidige weg heeft eveneens de bestemming Verkeer. De akkerbouwpercelen kennen een agrarische bestemming en de sloten zijn bestemd als Water.

4.1.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De N215 ligt in de huidige situatie voornamelijk in een open landschap. Het tracé waar deze Notitie reikwijdte en detailniveau betrekking op heeft voert langs de kernen Dirksland en Melissant. Met name ter hoogte van Melissant (langs de Noorddijk) ligt het tracé te midden van enige bebouwing en wordt de weg geflankeerd door bomen. Ook langs de Staakweg staan enige bomen. Hier gaat het echter om een enkele, op diverse plaatsen onderbroken rij. Ten noorden van Dirksland ligt langs de weg een gedeelte waar in stylistische vormen bomen gegroepeerd zijn. De weg ligt hier op enige afstand van de bebouwing van Dirksland.

De landschappelijke structuur van het buitengebied van de gemeente Dirksland wordt voor een belangrijk deel bepaald door de dijken van de op- en aanwasvelden. Deze dijken zijn in de loop van de tijd aangelegd om steeds nieuwe stukken land tegen overstromingen door het zeewater te beschermen. Deze dijken zijn nog altijd als structurerende elementen in het landschap te herkennen en juist deze dijken vormen belangrijke cultuurhistorische elementen, net als het havenkanaal van Dirksland overigens⁵. De Noorddijk is eveneens een dergelijke structurerende dijk en heeft om die reden een belangrijke landschappelijke en cultuurhistorische waarde. Ook het havenkanaal van Dirksland is op de Cultuurhistorische Hoofdstructuur aangegeven als een cultuurhistorisch element van redelijk hoge waarde. Dit havenkanaal gaf Dirksland toegang over water tot het Haringvliet.

Qua archeologische waarden ligt het tracé in een gebied met lage tot zeer lage archeologische trefkans (IKAW). De boerderij aan de Tweede Weg en de watertoren van Dirksland zijn aangewezen als rijksmonument.

⁵ Gebaseerd op Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (http://geo.zuid-holland.nl/geo-loket/kaart_chs.html).

4.1.6 Natuur

In de huidige situatie is de weg grotendeels aan beide zijden omsloten door akkerland, met (veelal) aan beide zijden van de weg een bermsloot. Langs de weg staat op een aantal plaatsen een rij bomen. Aan de noordzijde van het plangebied wordt het nieuwe gedeelte van het tracé aangelegd. Dit gebied bestaat in de huidige situatie uit akkerland. Er komen diverse soorten flora en fauna voor in het gebied.

Het plangebied is niet gelegen in of nabij de Ecologische Hoofdstructuur en doorkruist geen Ecologische Verbindingszone. Natura 2000-gebieden liggen op een afstand vanaf 3 kilometer vanaf het plangebied⁶.

4.1.7 Hinder

Of in de huidige situatie sprake is van hinder als gevolg van luchtverontreiniging of geluidsoverlast door het verkeer, wordt in beeld gebracht in het akoestische en het luchtkwaliteitsonderzoek dat in het kader van het bestemmingsplan en het MER worden uitgevoerd. Overlast wordt in de huidige situatie en bij autonome ontwikkeling niet verwacht.

Andere mogelijke vormen van hinder zijn: trillingen, lichthinder en geuroverlast. In de huidige situatie en bij autonome ontwikkeling wordt dergelijke hinder niet verwacht.

4.2 Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit bestaat uit een gedeeltelijke omliegging van de N215 en de aanleg van parallelwegen langs een gedeelte van de bestaande weg. Tevens worden rotondes aangelegd ter vervanging van een aantal kruispunten. De realisatie van deze ingrepen is gepland voor 2014. In paragraaf 1.1.2 is reeds aangegeven welke stappen genomen zijn in de periode voorafgaand aan deze planfase. Het maatregelenpakket dat in de m.e.r. als basisalternatief onderzocht zal worden is voortgekomen uit een variantenstudie en de bestuurlijke keuzes die volgend daarop gemaakt zijn. Het maatregelenpakket is in een bestuurlijke overeenkomst vastgelegd.

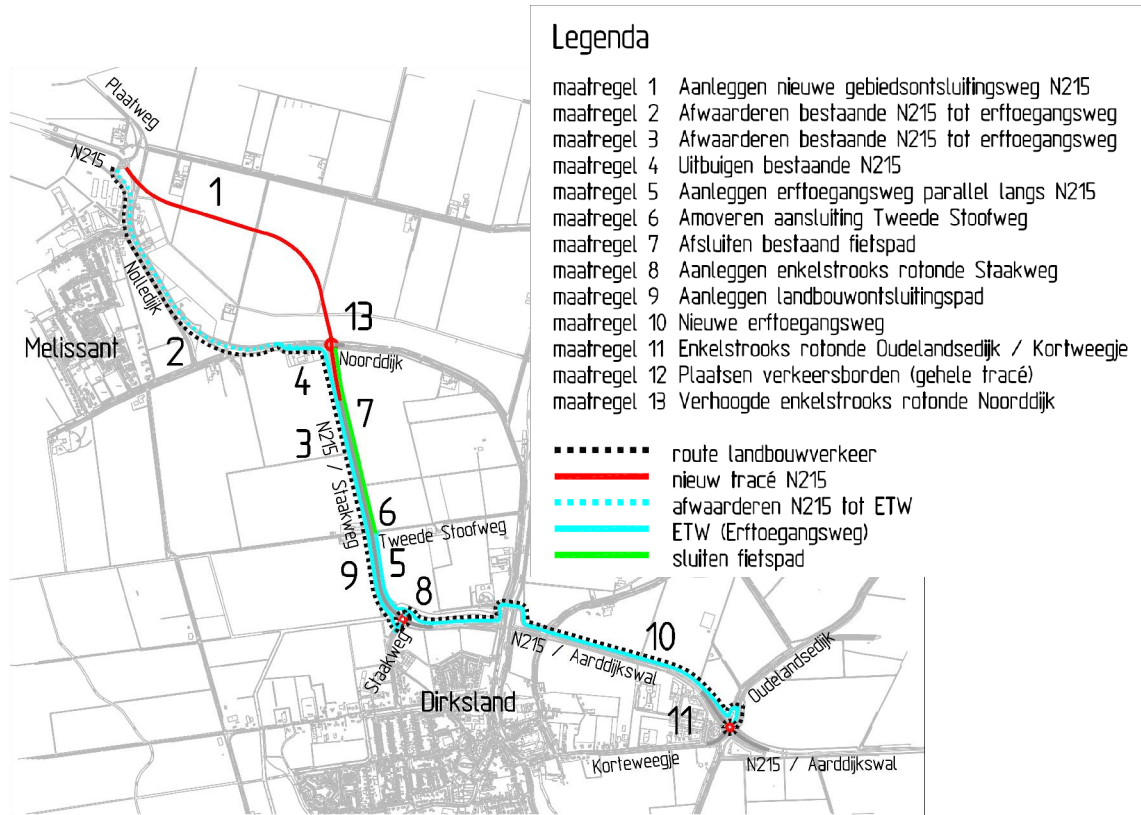
4.2.1 Het maatregelenpakket

Uit de diverse varianten / maatregelenpakketten die in eerdere fasen van de planvorming zijn vergeleken en besproken (zie paragraaf 1.1.2 en 2.1) is een maatregelenpakket met 13 maatregelen gekozen, namelijk:

- Aanleggen nieuwe gebiedsontsluitingsweg N215 (maatregel 1).
- Afwaarderen bestaande N215 tot erftoegangsweg (maatregel 2 & 3).
- Uitbuigen bestaande N215 (maatregel 4)
- Aanleggen erftoegangsweg parallel langs N215 (maatregel 5)
- Landbouwontsluitingspad (maatregel 6, 7 & 9)
 - o Amoveren aansluiting Tweede Stoofweg
 - o Afsluiten bestaande fietspad
 - o Aanleggen landbouwontsluitingspad
- Aanleggen rotonde Staakweg (maatregel 8)
- Nieuwe erftoegangsweg (maatregel 10)

⁶ Wardenaar & Van de Graaf, 2010

- Ronde Oudelandsedijk / Kortweegje (maatregel 11)
- Plaatsen verkeersborden (maatregel 12)
- Verhoogde rotonde Noorddijk (maatregel 13)⁷



Figuur 4 Overzicht van voorgestelde maatregelen (Bron: IV-infra)

In bijlage 2 is een meer uitgebreide beschrijving van de verschillende maatregelen opgenomen. De voorgestelde maatregelen zijn in bijlage 3 op de kaart weergegeven. De maatregelen zijn hierop met nummers weergegeven.

Niet alle van de genoemde maatregelen zijn m.e.r.-plichtig, maar deze worden wel integraal meegenomen in de m.e.r.. Het plaatsen van verkeersborden heeft overigens geen invloed op het m.e.r. en zal daarom in de verdere stukken geen rol spelen.

4.2.2 Alternatieven en varianten

In het (bestuurlijke) proces dat aan de huidige planvorming is voorafgegaan, zijn in een variantenstudie diverse alternatieven en varianten voor de voorgenomen activiteit in ogenschouw genomen. Als uitkomst voor deze voorgeschiedenis is tussen de vier betrokken overheden een overeenkomst gesloten waarin de dertien genoemde maatregelen zijn vastgelegd. In de m.e.r. zullen de andere alternatieven niet meer onderzocht worden, omdat daarvoor geen bestuurlijk draagvlak bestaat en/of de gekozen maatregelen niet binnen het afgesproken financiële kader gerealiseerd kunnen worden. In

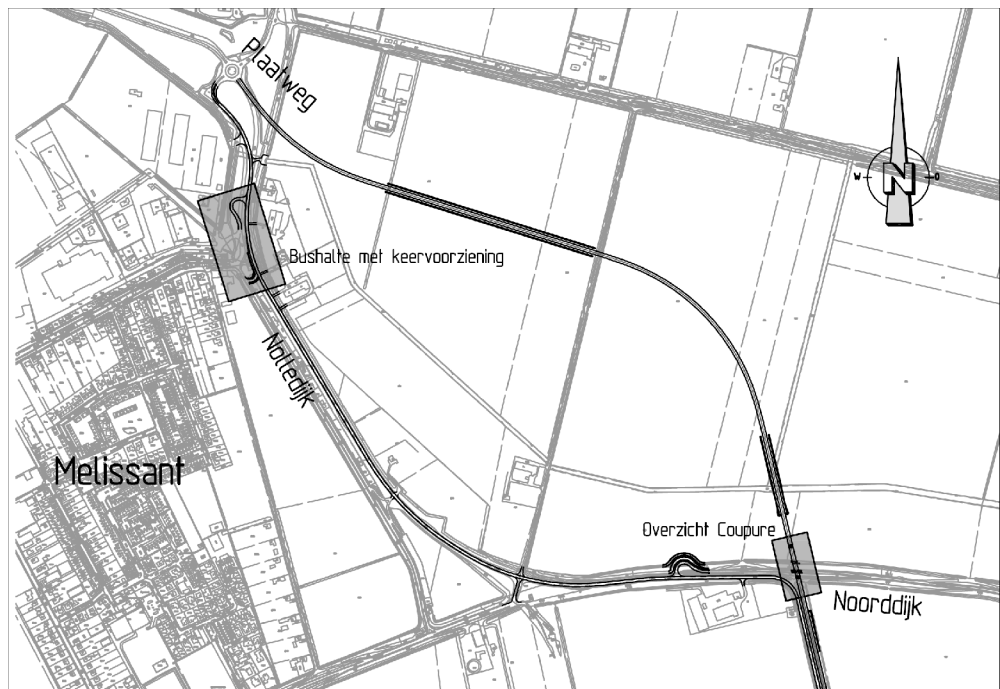
⁷ In plaats van de hier voorgestelde coupure is in de voorgenomen activiteit nu een verhoogde rotonde op de Noorddijk voorgesteld.

paragraaf 4.2.1 is de beschrijving van het basisalternatief reeds gegeven met het kaartbeeld daarvan in bijlage 3.

Ten opzichte van de maatregelen die in de overeenkomst zijn verwoord is het basisalternatief op één punt aangepast. In plaats van een coupure door de Noorddijk (maatregel 13) wordt in het huidige voorstel een rotonde op dijkniveau voorgesteld. Er zijn twee redenen voor aanpassing van dit onderdeel van het ontwerp:

1. De rotonde aan de noordzijde van Melissant moet aangepast worden naar een turborotonde met een fietstunnel bij het realiseren van een coupure in de Noorddijk;
2. De bereikbaarheid van de kern Melissant voor het openbaar vervoer.

Zowel voor het autoverkeer vanuit het zuiden als voor het openbaar vervoer leidt het aanleggen van een coupure in de Noorddijk, tot de noodzaak om om te rijden. Figuur 5 geeft dat aan voor de bus, maar ook voor het overige autoverkeer omgeden moet worden om Melissant te bereiken.



Figuur 5 Overzicht omleiding N215 met coupure. Bron: IV-infra

ad 1.

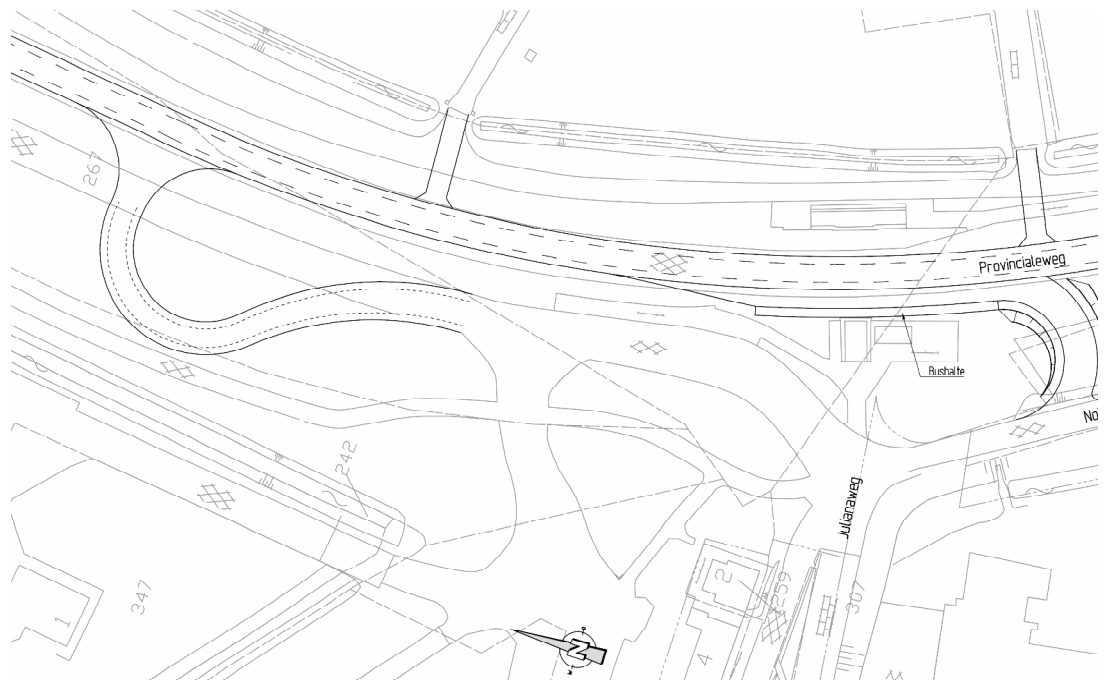
Door het extra verkeer dat alleen via de noordelijke rotonde Melissant zou kunnen bereiken, krijgt de rotonde zoveel verkeer te verwerken, dat de huidige enkelstrooksrotonde te weinig capaciteit zal hebben om het verkeer te kunnen verwerken. Hiermee zal deze rotonde aangepast moeten worden naar een turborotonde, waarmee het voor de verkeersveiligheid van fietsers ook noodzakelijk wordt hierbij een fietstunnel aan te leggen. Dit brengt hoge kosten met zich mee.

ad 2.

De bushalte voor Melissant is even ten zuiden van de huidige rotonde gelegen aan de Noorddijk bij de Julianaweg en Molendijk. Hier bevindt zich ook de toegang tot Melissant en het is de meest logische plaats voor een bushalte. In Figuur 5 is weergegeven welke route de bussen moeten rijden bij het realiseren van een coupure in de Noorddijk. De bus rijdt vanuit het zuiden daarbij door de coupure naar de rotonde Plaatsweg om vervolgens

via het huidige tracé van de N215 naar de bushalte te rijden. Ter hoogte van de huidige bushalte moet in dit geval een keerlus aangelegd worden (zie Figuur 6), waardoor de bus na de stop bij de bushalte kan keren om terug te rijden naar de rotonde Plaatweg en de route richting Stellendam kan vervolgen. Deze route leidt tot een relatief grote verlenging van de rijtijd van de bus. Tijdens het opstellen van het Voorlopig Ontwerp is gebleken dat de jaarlijkse compensatie die aan de busmaatschappij moet worden afgedragen de totale kosten duidelijk verhoogt en daarmee de afspraken uit de bestuurlijke overeenkomst over de financiering overstijgt.

Door het realiseren van een rotonde op de Noorddijk, is uitwisseling tussen de N215 en de Noorddijk mogelijk en zijn beide bovengenoemde punten niet van toepassing. De coupure in de dijk wordt wel als variant hierop op effecten beoordeeld. Bij een coupure van de dijk wordt een aansluiting van de hoofdrijbaan van de N215 op de Noorddijk niet mogelijk gemaakt.



Figuur 6 Keerlus op het huidige tracé van de N215 bij het realiseren van een coupure in de Noorddijk. (Bron: IV-infra)

Een meestmilieuvriendelijk alternatief (MMA) behoeft volgens de huidige wetgeving niet meer apart onderzocht te worden. Indien mogelijk wordt in het MER echter wel ingegaan op het MMA. De in beeld te brengen mitigerende maatregelen zullen hierin een belangrijk rol spelen.

5 Effecten

5.1 Effectbeschrijving

Effectbeschrijving

In deze Notitie reikwijdte en detailniveau is een globaal overzicht gegeven van de verwachte effecten en het detailniveau waarop deze in beeld gebracht worden in het MER. In het MER worden de effecten nader onderzocht en beschreven.

De beschrijving en de beoordeling van de effecten van de omlegging van de N215 en de realisatie van rotondes en parallelstructuren in het MER vindt plaats aan de hand van een aantal criteria voor uiteenlopende (milieu)aspecten. Het totaal aan aspecten en criteria is het beoordelingskader. In tabel 1 is een voorlopig beoordelingskader weergegeven. Daarnaast vindt in het MER een beoordeling van de doelrealisatie plaats, ofwel in welke mate geven de varianten invulling aan de gestelde doelen voor de N215.

Thema	Aspect
Verkeer	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid
Geluid	Geluidbelast oppervlak / geluidgehinderden
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit
Externe veiligheid	Externe veiligheid
Ruimtegebruik	Wonen Landbouw Recreatie
Bodem	Bodemopbouw Bodemkwaliteit
Water	Waterstructuur / Waterkwantiteit Grondwater Waterkwaliteit
Natuur	Beschermde gebieden Beschermde soorten Ecologische relaties
Landschap	Landschappelijke structuur Landschapsbeleving
Archeologie	Archeologische waarden Verwachtingswaarden
Cultuurhistorie	Beschermde cultuurhistorische waarden Overige cultuurhistorische waarden
Overige hinderaspecten	Trillingen Licht
Kabels en leidingen	Kabels en leidingen

tabel 1 Beoordelingskader: Thema's en aspecten

In het MER worden de effecten, waar relevant en mogelijk, kwantitatief (cijfermatig) beschreven Dit betreft met name verkeer, geluid en lucht. In de overige gevallen is de effectbepaling kwalitatief (beschrijvend). Indien van toepassing wordt onderscheid gemaakt in tijdelijke en permanente effecten en effecten bij de aanleg dan wel de gebruiksfase. Tijdelijke effecten treden op tijdens de aanlegfase, ofwel de daadwerkelijk bouwperiode. Permanente effecten blijven na de realisatie bestaan of ontstaan na realisatie.

Bij de effectbeschrijving wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied (zie de definities in hoofdstuk 1). In het MER zullen de effecten van de

realisatie van parallelstructuren en de omliegging van een gedeelte van het tracé vergeleken worden met de effecten van de autonome ontwikkeling tot 2020.

In de volgende paragrafen is per thema een globale beschrijving van de verwachte effecten gegeven.

5.2 Verkeer

Op het gebied van verkeer en vervoer worden bereikbaarheid en verkeersveiligheid onderzocht. Een onderzoek naar mobiliteit, waaronder het aantal verkeerbewegingen is niet van toepassing, aangezien rekening gehouden wordt met 0% groei van de verkeersintensiteit tot 2020. Tevens blijven de bestaande aansluitingen met andere wegen in de nieuwe situatie bestaan. Een andere verdeling van het verkeer is dan ook niet te verwachten.

Uitzondering hierop vormt de variant met de coupure van de dijk. In deze variant wordt het onmogelijk vanaf de hoofdrijbaan de Noorddijk op te rijden. De parallelbaan loopt wel via de Noorddijk. Melissant kent op dit moment twee toegangen tot de N215 (Noorddijk), namelijk een aan de noordzijde en een aan de zuidzijde. Als de Noorddijk vanaf de hoofdrijbaan van de N215 niet meer bereikbaar is, kan mogelijk een andere verdeling van het verkeer in de kern Melissant optreden. Het effect hiervan wordt echter als relatief klein ingeschat, omdat de Noorddijk als parallelstructuur wel blijft bestaan en bij de keuze van het benaderen van de kern Melissant alsnog via de Noorddijk de zuidelijke toegangsweg tot Melissant gebruikt kan worden.

De Tweede Weg wordt afgesloten bij aanleg van het nieuwe tracé voor de N215. Dit is echter een zodanig extensief gebruikte weg (ontsluitingsweg voor voornamelijk akkerbouwpercelen), dat het effect daarvan in de verkeerscijfers niet tot nauwelijks onderscheid zal maken.

Er wordt met andere woorden in de m.e.r. geen onderzoek naar verkeersintensiteiten uitgevoerd met uitzondering van een vergelijking van de situatie waarin een coupure in de Noorddijk gemaakt wordt en het verkeer niet langer vanaf de zuidzijde de Noorddijk kan oprijden. Het gaat daarbij om een vrij globale inschatting van de verkeersintensiteiten op de Noorddijk.

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid duidt op het gemak waarmee bestemmingen kunnen worden bereikt. De maat daarvoor is de I/C-verhouding (I/C staat voor intensiteit/capaciteit, oftewel de verhouding van het verkeersaanbod op de weg en capaciteit van de weg). Deze worden met behulp van het verkeersmodel bepaald. Met name de I/C-verhoudingen voor de te realiseren rotondes zijn hierbij van belang. Deze zijn berekend in het kader van het Voorlopig Ontwerp voor de weg.

Bij bereikbaarheid zal tevens kwalitatief aandacht besteed worden aan de bereikbaarheid voor het openbaar vervoer. Bereikbaarheid voor landbouwverkeer en fietsers zal eveneens kwalitatief in beeld gebracht worden.

Verkeersveiligheid

Aangezien de voorgestelde ingrepen aan de N215 voornamelijk gericht zijn op het verbeteren van de verkeersveiligheid, zal dit onderdeel van het hoofdstuk verkeer

informatie bieden over het doelbereik van de voorgestelde maatregelen. De ongevals cijfers en -oorzaken zullen hierbij worden gebruikt. Tevens wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Verkeersveiligheid voor fietsers krijgt eveneens (kwalitatief) aandacht.

5.3 Geluid

In het kader van de bestemmingsplanprocedure zal er een reconstructieonderzoek worden uitgevoerd. Hierbij wordt de geluidbelasting één jaar voor reconstructie vergeleken met de belasting tien jaar na daadwerkelijke realisatie. In het MER wordt beschreven wat de rol van de ingrepen op de geluidhinder voor de omgeving is. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het geluidbelast oppervlak en het aantal geluidgehinderden. Aangezien slechts beperkt natuurwaarden in het gebied aanwezig zijn, gaat het akoestisch onderzoek niet in op de effecten van het geluid op natuur. Er zal gerekend worden met Standaard Rekenmethode 2 uit het Reken en Meetvoorschrift Wegverkeerlawaaai.

De ingrepen aan het tracé van de N215 leiden naar verwachting niet (of nauwelijks) tot een toename van autoverkeer op de weg. Een grote toename van geluid wordt dan ook niet verwacht. De verlegging van het tracé vanaf de Noorddijk naar een nieuw tracé zal leiden tot een afname van het aantal geluidgehinderden in Melissant en een verbetering van het geluidsniveau voor de woningen langs de Noorddijk. Kraaijeroord, het agrarische bedrijf met woning langs de Kraaijer Dijk zal echter met een hoger geluidsniveau te maken krijgen. Hieraan zal in het MER (onder andere) aandacht besteed worden.

5.4 Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit wordt geen (sterke) verandering van de waarden van de relevante stoffen (stikstof (NO₂) en fijnstof (PM₁₀)) verwacht. In het MER wordt beschreven wat de invloed van de ingrepen op de N215 op de luchtkwaliteit voor de relevante stoffen is. De voorgenomen ontwikkeling wordt in het MER getoetst aan de Wet Luchtkwaliteit (2007).

5.5 Externe veiligheid

In principe vindt geen wijziging van externe veiligheid plaats als gevolg van de voorgestelde maatregelen. Het aantal transporten met gevaarlijke stoffen zal niet wijzigen en het plaatsgebonden risico zal daarmee eveneens niet wijzigen. Wat betreft het groepsrisico geldt dat het noordelijke gedeelte van de weg verder van de kern Melissant komt te liggen, waarmee het groepsrisico daar wordt verminderd. Tegelijkertijd geldt wel dat de weg dicht bij Kraaijeroord komt te liggen en daarmee een woning (beperkt kwetsbaar object) dicht bij de weg komt te liggen. Hieraan wordt expliciet aandacht besteed in het MER. Modelberekeningen is wettelijk gezien niet verplicht. Het onderwerp externe veiligheid wordt dan ook kwalitatief behandeld.

In het bestemmingsplan heeft de gemeente een verantwoordingsplicht bij toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico op basis van de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Hiertoe is in het kader van het bestemmingsplan een onderzoek verricht.

5.6 Ruimtegebruik

De omlegging van de N215 en de realisatie van parallelstructuren heeft effect op het ruimtegebruik. In het MER wordt het effect op het bestaande gebruik (wonen, landbouw, en recreatie (m.n. fietsen)) beschreven.

Wonen

De realisatie van de maatregelen aan de N215 heeft in principe geen invloed op woningen in die zin dat deze zullen verdwijnen voor het nieuwe tracé. Eventuele andere effecten zullen in beeld worden gebracht

Landbouw

De omlegging van de N215 vindt plaats in landbouwgebied. Ook de aanleg van parallelstructuren en de verlegging van de Staakweg wordt gerealiseerd ter plaatse van landbouwgebied. In het MER wordt beschreven wat de invloed hiervan op de landbouw is.

Recreatie

In het MER wordt rekening gehouden met de bestaande en te ontwikkelen recreatieve routes en voorzieningen. Met name fietsers en fietsroutes worden hierbij betrokken.

5.7 Bodem

Bodemopbouw

De aanpassing van de N215 heeft naar verwachting een gering effect op de bodemopbouw. Er wordt in het MER gekeken naar de eventuele verstoring van een karakteristieke bodemopbouw en het grondverzet.

Bodemkwaliteit

In het MER wordt aangegeven of verontreinigingen voorkomen en hoe met bodemvervuilingen wordt omgegaan.

5.8 Water

Naar verwachting heeft de voorgenomen activiteit een gering effect op water. In het kader van het bestemmingsplan en het MER wordt een watertoets vervaardigd. In het MER worden de effecten van de aanpassingen van de N215 op waterstructuur, grondwater en waterkwaliteit beschreven. De compensatie als gevolg van het toenemen van het verharde oppervlak zal hierin ook meegenomen en beschreven worden.

Er is in het kader van de planvorming onder andere contact opgenomen met het Waterschap Hollandse Delta.

5.9 Natuur

De aanpassing van de weg heeft naar verwachting geen effect op de Ecologische Hoofdstructuur, Ecologische Verbindingszones of Natura 2000-gebieden. Er is geen sprake van versnippering of ruimtebeslag op deze gebieden. En naar verwachting treden geen effecten op op deze beschermde gebieden. Deze verwachting is mede gebaseerd op het feit dat het verkeer op de N215 als gevolg van de ingrepen niet of slechts beperkt toeneemt.

Beschermde soorten

In en nabij het plangebied bevinden zich mogelijk een aantal beschermde soorten. Een onderzoek naar het voorkomen van beschermde soorten wordt verwerkt in het MER. In het genoemde onderzoek worden ook richtlijnen opgenomen over het omgaan met de voorkomende beschermde soorten en de te nemen maatregelen om verstoring zoveel mogelijk te voorkomen.

Ecologische relaties

In het MER worden de ecologische relaties beschreven. Vervolgens wordt de invloed van de omlegging van een gedeelte van de N215, betreffende barrièrewerking, op deze natuurwaarden beschreven. Dit heeft slechts betrekking op het nieuw aan te leggen gedeelte, omdat bij de verbreding van de weg met parallelstructuren geen bestaande ecologische relaties worden doorsneden. Mogelijkheden voor mitigatie worden, indien nodig, geïnventariseerd.

5.10 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Landschap

De omlegging van een gedeelte van de N215 en de verbreding ervan met parallelstructuren en de bijbehorende maatregelen (kunstwerken, zoals rotondes) heeft effect op het landschap. De effecten op de structuur van het landschap zijn naar verwachting gering voor het gedeelte van de Aardijkswal en de Staakweg, hoewel hier de kruising van de nieuwe parallelweg met het Havenkanaal van Dirksland aandacht vraagt. De omlegging van het noordelijke gedeelte betekent een nieuwe doorsnijding van het bestaande landschap. Verder is de kruising van de Noorddijk door het nieuwe tracé een ingreep met belangrijke landschappelijke gevolgen. In het MER wordt aandacht besteed aan (de visuele) invloed van de voorgenomen ontwikkeling op de aanwezige landschapstypen en de voor het landschap karakteristieke elementen. Uit het MER worden mogelijk mitigerende maatregelen geformuleerd, die verder in een landschapsplan verwerkt kunnen worden. In de bestuurlijke overeenkomst zijn financiële middelen beschikbaar gesteld om de landschappelijke inpassing aandacht te geven.

Archeologie

Wanneer sprake is van vergraving van de ondergrond bestaat de kans dat archeologische sporen verloren gaan. In het studiegebied is de archeologische verwachtingswaarde laag tot zeer laag. In een archeologische quickscan is dit reeds in beeld gebracht. De conclusie van deze quickscan luidt dat nader onderzoek naar archeologische waarden niet noodzakelijk is. Dit betekent dat in het MER niet nader wordt ingegaan op archeologische waarden.

Cultuurhistorie

Het effect van de omlegging en uitbreiding met parallelstructuren op de cultuurhistorische waarden zal in het MER nader beschreven worden. De belangrijkste waarden zijn in dit gebied gelegen in de dijken en wegen- en waterpatronen. Daarmee is de oplossing die gekozen wordt ter plaatse van de Noorddijk een belangrijk aandachtspunt voor het MER. Ter hoogte van het havenkanaal, dat eveneens een belangrijke cultuurhistorische waarde is, wordt een nieuwe brug aangelegd voor de parallelweg. Ook dit verdient extra aandacht vanuit cultuurhistorisch oogpunt.

5.11 Overige hinderaspecten

Indien nodig worden aanvullende relevante hinderaspecten meegenomen in het MER. In ieder geval wordt de hinder door trillingen en licht in het MER beschreven (kwalitatief). Daarnaast wordt aandacht besteed aan de barrièrewerking van de weg. In de plannen wordt met fietsers rekening gehouden door de oversteekbaarheid van de rotondes voor fietsers expliciet te betrekken in de rotondes. Voor het landbouwverkeer kunnen echter barrières ontstaan, bijvoorbeeld door de afsnijding van de Tweede Weg, die door de nieuwe N215 doorsneden wordt en daarmee als twee doodlopende weggedeelten blijft liggen. Barrièrewerking is daarmee van belang om in beeld te brengen in het MER.

5.12 Kabels en leidingen

In het MER wordt beschreven wat het effect van de aanpassingen van de N215 op kabels en leidingen is. Vervolgens wordt beschreven hoe deze effecten beperkt kunnen worden.

6 Literatuur

Arts, P.A.M., Onderzoek externe veiligheid N215 Omleiding te Melissant. Naaldwijk, 2010

Balen, E. van, Beleidsvisie Externe Veiligheid, Richting aan risico's op Goeree-Overflakkee. Middelharnis, 2008.

IV-infra, Memo Verklaring intensiteiten nieuwe model en wegvakintensiteiten. Papendrecht, 2010

Kruijthof, M.L., ArcheoScan plangebied N215 te Dirksland. Naaldwijk, 2010

Lieshout, M.J. van en J.J. Kik, N215 Melissant-Dirksland. Aanvullende variantenstudie. Den Haag, 2006

Lieshout, M.J. van, J.J. Kik en Rhodenburg, N215 Melissant-Dirksland. Verkenning en planstudie. Den Haag. 2006/2008

Ministeries van VROM en V&W, Nota Mobiliteit, Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid. Den Haag, 2004

Ministeries van VROM, V&W, LNV en EZ, Nota Ruimte, Ruimte voor ontwikkeling. Den Haag, 2006

Pols, M.A., Waterstudie N215 Omleiding Melissant. Naaldwijk, 2010

Provincie Zuid-Holland, Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002-2020. Den Haag, 2002

Provincie Zuid-Holland, Meerjarenplan 2008-2011 - Verkeersveiligheid is verbinden. Den Haag, 2007

Snijders, A. Historisch vooronderzoek N215 Omleiding Melissant in de gemeente Dirksland. Naaldwijk, 2010

Wardenaar J. & C.E. van de Graaf, Eco-effectscan N215 Omleiding. Naaldwijk, 2010

Bijlage 1: Nadere toelichting op M.e.r.-procedure

B 1.1 Procedure in hoofdlijnen

De m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen:

- Het opstellen en publiceren van de Notitie reikwijdte en detailniveau, ter aankondiging van de voorgenomen activiteit en de werkwijze waarop de effecten van de voorgenomen activiteit worden onderzocht;
- Het ter inzage leggen van de Notitie reikwijdte en detailniveau;
Om derden de mogelijkheid te geven vragen te stellen over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek en zo richting te geven aan het onderzoek;
- Het advies vragen aan adviseurs en overheidsorganen over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek en optioneel advies vragen aan de commissie voor de m.e.r. hierover. Voor deze Notitie reikwijdte en detailniveau is besloten advies aan de commissie voor de m.e.r. te vragen;
- Het vaststellen van de reikwijdte en het detailniveau door het bevoegd gezag;
- Het opstellen van het milieueffectrapport (MER). In het MER wordt onderzocht welke mogelijkheden (alternatieven) er zijn voor de omlegging van de N215, de parallelstructuren en de aansluitingen op de andere infrastructuur. Er wordt onderzocht welke effecten de wijziging van de N215 op het milieu heeft en welke mogelijke maatregelen er zijn om de negatieve effecten te beperken;
- De aanvaarding van het MER door het bevoegd gezag;
- Het ter inzage leggen van het MER, om derden de mogelijkheid te geven het MER inhoudelijk te toetsen, inclusief advies van adviseurs en te raadplegen instanties;
- Het laten toetsen van het MER door de commissie m.e.r.: de kwaliteitsborging door onafhankelijke specialisten.

B 1.2 Notitie reikwijdte en detailniveau

De Notitie reikwijdte en detailniveau is een eerste stap in de m.e.r.-procedure. Hiermee kan de initiatiefnemer de voorgenomen activiteit officieel aankondigen. De Notitie reikwijdte en detailniveau is vormvrij en dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). De volgende onderwerpen kunnen hierin beschreven worden:

- beschrijving probleem- en doelstelling van de voorgenomen activiteit;
- beschrijving van genomen en te nemen besluiten;
- globale beschrijving van het studiegebied;
- beschrijving van de voorgenomen activiteit en mogelijke alternatieven en varianten;
- globale beschrijving van de te verwachten gevolgen voor het milieu;
- globale beschrijving van de procedurele aspecten.

B 1.3 Inspraak op de voorgenomen activiteit

De Notitie reikwijdte en detailniveau dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). De notitie kan gebruikt worden als uitleg bij de mededeling van de voorgenomen activiteit en kan dan ook bij de ter inzage legging van de mededeling van het voornemen (afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht) als onderliggend stuk worden aangeboden. Inspraakreacties op het voornemen (en de Notitie reikwijdte en detailniveau) en de adviezen van wettelijke adviseurs vormen gezamenlijk met deze notitie de reikwijdte en het detailniveau voor het MER, die wordt vastgesteld door de gemeente Dirksland. Hierin wordt aangegeven 'wat en hoe' in het MER aan de orde moet komen.

Het openbaar maken van deze Notitie reikwijdte en detailniveau door bevoegd gezag vormt het begin van de m.e.r. procedure. De inspraakperiode van meestal zes weken start na publicatie van deze Notitie reikwijdte en detailniveau. Tijdens deze periode kan een informatie- en inspraakavond worden gehouden met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.

De inspraak op de Notitie reikwijdte en detailniveau is erop gericht de onderzoeksvragen voor het MER scherper te maken: welke omgevingsfactoren moeten in beeld worden gebracht, welke alternatieven moeten worden onderzocht, welke milieueffecten zijn van belang, etc. In de inspraakperiode kan een ieder zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen naar voren brengen. De Notitie reikwijdte en detailniveau vormt de basis voor de inspraak en voor het advies over de reikwijdte en het detailniveau voor het MER.

Optioneel wordt de Notitie reikwijdte en detailniveau door het bevoegd gezag aan de Commissie voor de milieueffectrapportage gezonden met het verzoek om een advies voor reikwijdte en detailniveau op te stellen ten behoeve van de inhoud van het MER. De Commissie voor de m.e.r. heeft daartoe tot uiterlijk 6 weken na de openbare kennisgeving van de Notitie reikwijdte en detailniveau de gelegenheid. Bevoegd gezag stuurt de Notitie reikwijdte en detailniveau tevens naar de wettelijke adviseurs met het verzoek om een advies. Indien de Commissie voor de m.e.r. tevens gevraagd wordt de adviezen en inspraakreacties te betrekken bij haar advies, wordt de termijn voor haar advies verlengd met 3 weken.

De reikwijdte en het detailniveau voor de inhoud van het MER worden uiterlijk 12 weken na de openbare kennisgeving door het bevoegd gezag vastgesteld. Daarbij wordt rekening gehouden met de ingekomen reacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs.

B 1.4 Het opstellen van het MER

Aan de hand van de door de gemeente Dirksland vastgestelde reikwijdte en detailniveau wordt het MER opgesteld. Conform artikel 7.23 van de Wet milieubeheer bevat een MER tenminste een beschrijving van:

- probleem en doelstelling ;
- de voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten;
- genomen en te nemen besluiten;
- de huidige situatie en autonome ontwikkeling van het studiegebied;
- de effecten van de voorgenomen activiteit op het studiegebied;
- een beschrijving van maatregelen om belangrijke nadelige milieueffecten van de activiteit te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen;
- leemten in kennis en aanzet tot evaluatieprogramma;
- samenvatting.

In de periode dat het MER wordt gemaakt wordt ook gewerkt aan het opstellen van de (ontwerpen voor de) ruimtelijke besluiten over het plangebied. Het onderzoek van de milieueffecten wordt, samen met de resultaten van eventuele andere onderzoeken en de verdere uitwerking van de plannen gebruikt om keuzes te maken over de inhoud en de vorm van de ruimtelijke besluiten.

Na voltooiing wordt het MER aangeboden aan het bevoegd gezag, dat toetst of het MER aanvaardbaar is. Daarbij gaat het erom of het MER voldoet aan de reikwijdte en het

detailniveau die door de gemeente zijn vastgesteld en of het voldoende informatie bevat ten behoeve van de besluitvorming.

B 1.5 Van MER naar besluiten

Na aanvaarding door het bevoegd gezag wordt het MER onderworpen aan inspraak. Deze inspraakronde is gekoppeld aan de eerste tervisielegging van de besluiten die (mede) op basis van het MER zullen worden genomen.

Het MER wordt ter toetsing aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r.. De Commissie m.e.r. brengt een toetsingsadvies uit over het MER, waarbij rekening wordt gehouden met adviezen van wettelijke adviseurs en met de inspraakreacties.

De Commissie m.e.r. geeft haar advies uiterlijk 5 weken na de dag waarop de openbare zitting wordt gehouden of na het einde van de terinzagelegging als er geen openbare zitting plaatsvindt.

Met een toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage kan bevoegd gezag de besluiten verder in procedure brengen.

B 1.6 Rolverdeling in de m.e.r procedure

Initiatiefnemer

Rol:

- het opstarten van de voorbereidingen om te komen tot de realisatie, waaronder het opstellen van de startnotitie en het MER.

Provincie Zuid-Holland

Bevoegd gezag

Rol:

- vaststellen van de reikwijdte en het detailniveau voor het opstellen van het MER;
- beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER;
- inwinnen van adviezen bij diverse instanties.

Gemeente Dirksland

Commissie voor de milieueffectrapportage

Rol:

- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de reikwijdte en het detailniveau die door het bevoegd gezag worden vastgesteld (advies optioneel);
- uitbrengen van advies over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).

N.B. Bij het opstellen van deze adviezen moet de commissie rekening houden met de adviezen van de wettelijke adviseurs en de overige ontvangen reacties.

Wat is de commissie voor de milieueffectrapportage?

Een bij wettelijke regeling ingestelde landelijke commissie. Deze onafhankelijke commissie bestaat uit deskundigen op uiteenlopende terreinen binnen het vakgebied milieu. Voor elke afzonderlijke m.e.r.-procedure wordt een afzonderlijke werkgroep samengesteld. De werkzaamheden van de landelijke commissie en van de werkgroepen worden ondersteund door het secretariaat van de commissie. Dit secretariaat is gevestigd in Utrecht.

Wettelijke adviseurs

Rol:

- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de reikwijdte en het detailniveau die door het bevoegd gezag worden vastgesteld;
- uitbrengen van advies over de kwaliteit en volledigheid van het MER.

Wie zijn de wettelijke adviseurs?

Op grond van de wettelijke regeling voor de milieueffectrapportage (artikel 7.1 lid 2 Wet Milieubeheer) behoren hiertoe:

- de regionale Inspecteur voor de hygiëne van het milieu van het ministerie van VROM;
- de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van LNV;
- de adviseurs die krachtens de wettelijke regeling voor het tot stand komen van het ruimtelijk plan als zodanig optreden;

Insprekers

In de procedure van de milieueffectrapportage zijn twee momenten voorzien waarop een ieder gebruik kan maken van inspraak:

- naar aanleiding van de mededeling van de voorgenomen activiteit en de daarbij opgestelde Notitie reikwijdte en detailniveau. Hierbij gaat het vooral om voorstellen voor de te formuleren alternatieven en voor de te onderzoeken milieuaspecten. Het bevoegd gezag zal uiteindelijk - na advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage - bepalen of de voorstellen in de reikwijdte en het detailniveau worden opgenomen;
- naar aanleiding van het presenteren van het MER.

De inspraakmogelijkheden gaan gepaard met het ter visie leggen van de desbetreffende stukken. Het bevoegd gezag doet hiertoe openbare kennisgevingen.

Bijlage 2: Lijst met maatregelen van de voorgenomen activiteit

De hieronder benoemde maatregelen corresponderen met de nummering in het kaartbeeld in bijlage 3.

Aanleggen nieuwe gebiedsonsluitingsweg N215 (maatregel 1).

Door de polder Nieuw Kraaijer nabij Melissant wordt de nieuwe N215 aangelegd met een lengte van circa 1,5 kilometer, vanaf de enkelstrooksrotonde Plaatweg tot de rotonde op de Noorddijk. De nieuwe N215 wordt uitgevoerd volgens het principe dwarsprofiel. Aan beide zijden van dit nieuwe wegvak wordt een watergang gesitueerd.

Afwaarderen bestaande N215 tot erftoegangsweg (maatregel 2 & 3).

De bestaande N215 nabij Melissant, vanaf de enkelstrooksrotonde Plaatweg tot en met de verhoogde rotonde Noorddijk, wordt afgewaardeerd tot een Duurzaam Veilige erftoegangsweg. Het laatste deel van de afgewaardeerde N215 wordt nieuw aangelegd om aan te sluiten op de rotonde op de Noorddijk. De afgewaardeerde N215 wordt hier uitgebogen van het bestaande tracé van de N215. Hierdoor wordt ruimte gecreëerd voor een haakse aansluiting van de parallelweg N215 met de afgewaardeerde N215. De door de nieuwe N215 doorgesneden erftoegangswegen worden op de afgewaardeerde N215 ontsloten. De afgewaardeerde N215 zal, om onderscheid te maken van de doorgaande route via de nieuwe N215, qua verhardingsbreedte afwijken van het principe dwarsprofiel voor een erftoegangsweg. De bestaande verharding wordt versmald en er wordt een vrijliggend fietspad gecreëerd ter hoogte van de rotonde Noorddijk. Dit fietspad verbindt de parallelweg N215 (maatregel 5) met de onderliggende infrastructuur in Melissant. De bermen / obstakelvrije zones en de watergangen blijven gelijk aan de bestaande situatie. De gedempte sloten ten behoeve van de uitbuigen van de afgewaardeerde N215 worden omgelegd conform het principe dwarsprofiel.

Uitbuigen bestaande N215 (maatregel 4)

In het verlengde van de nieuwe N215 wordt de bestaande N215 (Staakweg) tussen de verhoogde rotonde Noorddijk en de rotonde Staakweg in oostelijke richting verlegd. Het nieuwe traject van dit deel van de N215 wordt aangelegd op het bestaande fietspad, welke wordt opgeheven, en deels op het naastgelegen landbouwgrond.

Aanleggen erftoegangsweg parallel langs N215 (maatregel 5)

Tussen de verhoogde rotonde Noorddijk en de rotonde Staakweg, wordt ten westen van de nieuwe N215 een erftoegangsweg op de bestaande verharding van de N215 aangelegd. Deze parallelweg sluit, aan de noordzijde, haaks aan op de afgewaardeerde N215 en sluit, aan de zuidzijde, aan op de zuidelijke tak van de rotonde Staakweg. Tevens wordt het westelijke deel van de afgesloten Tweede Stoofweg op deze parallelweg ontsloten. Op de parallelweg is er ruimte voor fietssuggestiestroken. De bermen / obstakelvrije zones en de watergangen blijven gelijk aan de bestaande situatie.

Landbouwontsluitingspad (maatregel 6, 7 & 9)

Amoveren aansluiting Tweede Stoofweg

Door het verleggen van de N215 tussen de verhoogde rotonde Noorddijk en de rotonde Staakweg wordt de aansluiting van de Tweede Stoofweg op de nieuwe N215 verwijderd. Het westelijke deel van de Tweede Stoofweg wordt ontsloten op de parallelweg. Het oostelijke deel van de Tweede Stoofweg wordt ontsloten door middel van het landbouwontsluitingspad.

Afsluiten bestaande fietspad

Het bestaande fietspad aan de oostzijde van de N215 wordt in de nieuwe situatie verwijderd. Ter hoogte van het bestaande fietspad wordt een landbouwontsluitingspad aangelegd welke wordt voorzien van fietssuggestiestroken.

Aanleggen landbouwontsluitingspad

Vanaf de rotonde Staakweg wordt in noordelijke richting parallel aan de nieuwe N215 een landbouwontsluitingspad aangelegd. Dit landbouwontsluitingspad wordt aangesloten op het oostelijke deel van de Tweede Stoofweg.

Aanleggen rotonde Staakweg (maatregel 8)

De huidige kruising van de Staakweg Dirksland wordt vervangen door een eirtonde met één afrijstrook aan de westelijke tak (N215 richting Melissant) van de rotonde. Op deze westelijke tak zal tevens een gelijkvloerse fietsoversteek worden gerealiseerd. De noordelijke tak op de kruising zal aansluiten op de nieuwe erftoegangsweg tussen de rotonde Staakweg en de rotonde Oudelandsedijk / Kortweegje en het landbouwontsluitingspad.

Nieuwe erftoegangsweg (maatregel 10)

Vanaf de rotonde Staakweg Dirksland tot de rotonde Oudelandsedijk / Kortweegje wordt een nieuwe erftoegangsweg aangelegd om met name het niet lokale landbouwverkeer buiten de dorpskern van Dirksland te houden. De nieuwe erftoegangsweg verbindt de rotonde Staakweg (aangesloten op de noordelijke tak van de rotonde), via een nieuwe aan te leggen brug over het kanaal Dirklandsche haven, met de westelijke aftakking van de Oudelandsedijk (ten noorden van de rotonde Oudelandsedijk / Kortweegje). Ter hoogte van het kanaal Dirklandsche haven sluit de nieuwe erftoegangsweg aan op de toegangsweg naar het gemaal. Deze toegangsweg staat in verbinding met de Eerste Stoofweg, welke aansluit op de nieuw aan te leggen brug.

Rotonde Oudelandsedijk / Kortweegje (maatregel 11)

Net als de huidige kruising van de Staakweg Dirksland met de N215 biedt de VRIkruising N215 / Oudelandsedijk / Kortweegje onvoldoende capaciteit en wordt als verkeersonveilig beschouwd. Om de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer en het openbaar busvervoer op deze kruising te verbeteren wordt ook hier een rotonde (partiële turborotonde) aangelegd. Bij het ontwerp is een ruimtereservering meegenomen om de rotonde, indien noodzakelijk, in de toekomst om te kunnen vormen naar een standaard turborotonde.

Plaatsen verkeersborden (maatregel 12)

In de nieuwe situatie is de N215 gesloten voor landbouwverkeer en wordt de Noorddijk vanaf de oostelijke tak van de verhoogde rotonde een fietspad waarvan enkele agrariërs mede gebruik van maken. Om dit te verduidelijken voor de weggebruikers worden verkeersborden geplaatst. De verkeersborden die in deze twee situaties geplaatst dienen te worden zijn: verbodsborden landbouwverkeer op de rotonde Staakweg en de rotonde Oudelandsedijk / Kortweegje. En het plaatsen borden ten behoeve van het verklaren van de Noorddijk tot fietspad met medegebruik van een enkele agrariër. Dit in nader overleg met de Provincie.

Verhoogde rotonde Noorddijk (maatregel 13)

Als extra ontsluiting van Melissant wordt een rotonde op de cultuurhistorische Noorddijk aangelegd, waardoor de afgewaardeerde N215 op de nieuwe N215 wordt aangesloten. Voor het verkeer biedt een enkelstrooksrotonde voldoende capaciteit. Het fietsverkeer kan dan ook gelijkvloers de rotonde kruisen. De Noorddijk ten oosten van de nieuwe N215

blijft door middel van de oostelijke tak van de rotonde bereikbaar voor landbouwverkeer.
Deze tak van de rotonde is enkel toegankelijk voor bestemmingsverkeer en wordt
vormgegeven als uitritconstructie.

Bijlage 3: Voorlopig Ontwerp N215

Bijlage 4: Schema Uitgebreide m.e.r.-procedure voor een bestemmingsplan, waarbij het voorontwerp in de inspraak komt

