



Bekendmaking mer-beoordeling Project Zuidelijke Ontsluitingsroute Maasdriel

Burgemeester en wethouders van Maasdriel maken als bevoegd gezag, gelet op artikel 7.17 van de Wet milieubeheer, het volgende bekend:

Op 26 oktober 2023 is een vormvrije m.e.r. notitie opgeleverd voorafgaand aan de procedure tot herziening van het bestemmingsplan voor de realisatie van de Zuidelijke ontsluitingsroute in Maasdriel. Wij hebben beoordeeld of bij de voorbereiding van het besluit omtrent de herziening van het bestemmingsplan een milieueffectrapport (MER) moet worden gemaakt.

Gelet op de uitkomsten en de beoordeling van het rapport hebben wij besloten dat voor het project van de Zuidelijke ontsluitingsroute geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld. Hierdoor kan de procedure tot herziening van het bestemmingsplan worden opgestart.

Burgemeester en wethouders zijn van mening dat de omstandigheden waaronder de voorgenomen plannen worden ondernomen, niet tot zodanige nadelige milieugevolgen leiden dat het opstellen van een milieueffectrapport noodzakelijk is.

Het besluit en de overige stukken liggen vanaf 21 december 2023 gedurende zes weken tijdens de openingsuren ter inzage in het gemeentehuis aan de Kerkstraat 45 in Kerkdriel. Tegen het besluit om af te zien van een milieueffectrapport staat geen bezwaar en beroep open.

Kerkdriel, 12 december 2023
Het college van Maasdriel


K. Coesmans
secretaris


J. Geurts
burgemeester

Bijlage:

- Vormvrije m.e.r. beoordeling Zuidelijke Ontsluitingsroute Maasdriel d.d. 26 oktober 2023

An aerial photograph of a road intersection. A proposed new route is marked with dashed white lines, showing a bypass to the left of the existing intersection. Several cars are visible on the existing roads. The surrounding area is green grass.

Ruimte. Mensen. Toekomst.

**Zuidelijke ontsluitingsroute
Maasdriel**

Vormvrije m.e.r.-beoordeling & Verant-
woording tracékeuze

Versie 1.0



colofon

projectnaam
**Zuidelijke ontsluitingsroute
Maasdriel**

datum
26 oktober 2023

projectnummer
P05400

opdrachtgever
Gemeente Maasdriel

BRO
projectleider
YvL

projectteam
-

bron kapt
BRO

Boscheweg 107
5282 WV Boxtel
+31 (0)411 850 400
info@bro.nl
www.bro.nl



Inhoudsopgave

1	Aanleiding	4
1.1	Voorgeschiedenis	4
1.2	Toetsing besluit m.e.r.	5
1.3	Leeswijzer	5
2	Effecten op het milieu (Aanmeldingsnotitie)	7
2.1	Inleiding	7
3	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	11
4	Samenvatting en vooruitblik	13
Bijlage 1 - Formulier vormvrije MER-beoordeling		
Bijlage 2 - Verantwoording tracékeuze		
4.1	Bevindingen onderzoeken 2010	16

1 Aanleiding

Gemeente Maasdriel bereidt de aanleg van een zuidelijke ontsluitingsroute van Kerkdriel voor. Met deze route wordt beoogd om op een aantal belangrijke wegen de verkeersdruk te verminderen en de verkeersveiligheid te bevorderen. Het project draagt bij aan een goede bereikbaarheid en leefbaarheid van de kernen Kerkdriel en Velddriel, waarbij met name het gebied Kerkdriel-Zuid, waar in hoofdzaak woningen zijn gesitueerd, wordt ontlast. Het project zorgt ook voor een verbetering van de verkeersveiligheid, met name voor fietsers en voetgangers en draagt positief bij aan het woonklimaat.

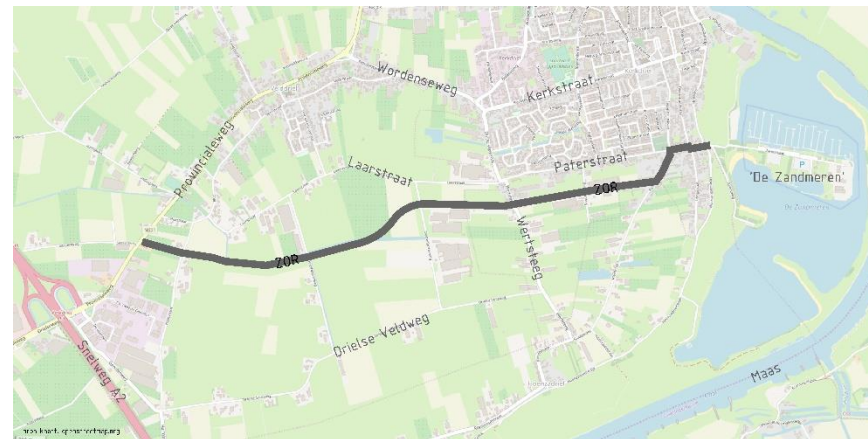
De ambitie voor een zuidelijke ontsluitingsroute kent een lange voorgeschiedenis, waarbij wordt gestreefd om in 2023 de planologische besluiten en overige procedurele voorbereidingen te kunnen nemen, om vervolgens tot realisatie van de weg te komen.

Om tot een zorgvuldig besluit te komen, waarbij het milieubelang en andere belangen op de juiste wijze in de besluitvorming zijn betrokken, wordt in deze vormvrije m.e.r.-beoordeling alle relevante milieuinformatie inzichtelijk gemaakt. Hierbij wordt gebruik gemaakt van alle beschikbare informatie die in de voorgeschiedenis is verworven. In 2010 zijn er onderzoeken gedaan, om een afweging te kunnen maken tussen varianten. Dit heeft toen niet geleid tot een besluitvormingsproces, maar biedt wel inzichten en bouwstenen.

In 2021/2022 is de realisatie van een ontsluitingsweg weer actueel geworden. De knelpunten die in 2008 zijn gesignaleerd zijn nu zo urgent, dat gestreefd wordt na een zo spoedig mogelijke realisatie. Ook in deze

fase wordt hierbij op een zorgvuldige wijze een afweging gemaakt, waarbij alle relevante informatie wordt betrokken. Dit heeft geresulteerd in de vaststelling van een voorkeursalternatief voor het ontwerp van de Zuidelijke Ontsluitingsroute.

Dit document vormt de vormvrije m.e.r.-beoordeling van dit voorkeursalternatief en geeft inzicht in de achtergronden en de informatie die is gebruikt om tot deze keuze te komen. Daarmee is het een van de bouwstenen om tot een keuze voor de ligging en het ontwerp van de ontsluiting te komen, waarbij een robuuste oplossing voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de woonkernen Velddriel en Maasdriel wordt gerealiseerd.



afbeelding: Voorkeursalternatief Zuidelijke Ontsluitingsroute (ZOR)

1.1 Voorgeschiedenis

In 2008 is geconstateerd dat er knelpunten worden ervaren op de N831 binnen de bebouwde kom van Velddriel, de Wordenseweg en in de kern Kerkdriel. Er is sprake van hinder door geluid en luchtverontreiniging. De

oversteekbaarheid van de huidige ontsluitingsweg voor fietsers en voetgangers is niet optimaal en leidt tot onveilige situaties. Ook is de verkeersveiligheid niet optimaal. Deze knelpunten deden zich voor in de destijds bestaande situatie. Omdat er in de gemeente nieuwbouwprojecten op de planning stonden, werd de opgave van een goede ontsluiting actueler. In 2008 werd de volgende opgave gedefinieerd:

- De ruimtelijke ontwikkelingen hebben een goede ontsluiting richting het provinciale en landelijke wegennet nodig.
- Het vrachtverkeer richting Paddenstoelencluster heeft een goede ontsluiting op de provinciale weg nodig.
- De bereikbaarheid van het centrum van Kerkdriel mag niet verslechteren.
- De recreatieve voorzieningen aan de oostzijde van Kerkdriel (Zandmeren) moeten goed bereikbaar blijven.

In het mobiliteitsplan dat in 2009 is vastgesteld ('2020 -Verkeer op de juiste plaats') is de voorkeur uitgesproken voor een verkeerskundige oplossing voor een nieuw te realiseren verkeersroute tussen De Geerden en Kerkdriel Zuid. Deze oplossing leidt tot een afname van de verkeersdruk op drukke punten, een goede ontsluiting, afname van overlast door verkeer, meer veiligheid en minder vrachtverkeer op de Paterstraat. Deze route loopt door landschappelijk waardevolle komgronden. De verkeersveiligheid is een doorlopend aandachtspunt. Als minimale eis geldt een wegontwerp op basis van de CROW¹ uitgangspunten. In de gekozen variant wordt de verkeersdruk in de kern zoveel mogelijk verlaagd en de oversteekbaarheid van de weg zoveel mogelijk bevorderd. Met deze tracering wordt een zo groot mogelijke verbetering van de verkeersveiligheid bereikt.

In de periode van 2008 tot nu zijn er diverse onderzoeken gedaan naar de haalbaarheid van de ontsluitingsweg, de impact en de effecten van de

¹ CROW is de naam van het kennisplatform voor verkeer en vervoer, dat onder andere richtlijnen geeft voor de inrichting van openbare ruimte, verkeer en vervoer en aanbestedingen in de infrastructuur. De naam is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in Grond-, Weg- en Waterbouw. Omdat de werkzaamheden zijn veranderd en de afkorting in de praktijk een zelfstandig begrip was geworden, is CROW nu de eigenaam van het kennisplatform dat leidende kennis biedt voor overheden en marktpartijen bij infrastructurele vragen.

mogelijke routes en zijn er stappen gezet in de verwerving van percelen met het oog op de aanleg van een ontsluitingsroute. In de bijlage is een verantwoording van de tracékeuze voor de volledigheid opgenomen, met daarbij een samenvattende beschrijving van de voorgeschiedenis.

1.2 Toetsing besluit m.e.r.

Toetsingskader

Gemeenten en provincies moeten beoordelen of een m.e.r. nodig is. Dit geldt ook voor projecten die kleiner van omvang zijn dan de in het besluit m.e.r opgenomen ondergrens, Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden dan is het opstellen van een MER nodig.

Beoordeling noodzakelijkheid m.e.r.-beoordeling

Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is dient bepaald te worden of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst D van het Besluit m.e.r. overschrijdt, of de ontwikkeling in een kwetsbaar gebied ligt en of er belangrijke milieugevolgen zijn. Voor de Zuidelijke Ontsluitingsroute geeft dit rapport hier antwoord op.

In het plangebied wordt de realisatie van een nieuwe weg mogelijk gemaakt. De ontwikkeling dient getoetst te worden aan de Bijlage bij het Besluit m.e.r. In deze bijlage wordt onderscheid gemaakt in de aanleg van een weg met vier of meer rijstroken en de uitbreiding of wijziging van een weg met vier of meer rijstroken. De aanleg wordt genoemd in categorie C1.3 en de wijziging of uitbreiding wordt genoemd in C1.3 en in D1.2.

Verder wordt de mogelijkheid genoemd tot verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot vierrijstroken of meer. Deze mogelijkheden worden genoemd in C1.3 en D1.2.

Mogelijke verplichtingen

De aanleg van een weg met vier of meer rijstroken is m.e.r.-plichtig als de drempelwaarde van C1.3 wordt overschreden. Als de drempelwaarde niet wordt overschreden, dan is er geen categorie waarin dit geregeld wordt. Dit wil overigens niet zeggen dat wegen nooit deel kunnen uitmaken van een m.e.r.-regelgeving, aangezien bijlage II, sub 10, onder e van de m.e.r.-richtlijn, een algemene categorie aanleg van wegen kent. Geadviseerd wordt om in dergelijke gevallen een vormvrije m.e.r.-beoordeling te doen. De wijziging van een weg met vier of meer rijstroken of de verlegging of verbreding van een bestaande weg waarbij de drempel van C1.3 wordt overschreden, is m.e.r.-plichtig.

De wijziging van een weg met vier of meer rijstroken of de verlegging of verbreding van een bestaande weg waarbij de drempel van D1.2 wordt overschreden, is m.e.r.-beoordelingsplichtig als het een besluit betreft uit kolom 4 en het plan is m.e.r.-plichtig als het een plan betreft uit kolom 4.

Voor een wijziging van een weg met vier of meer rijstroken of de verlegging of verbreding van een bestaande weg waarbij de drempel van D1.2 niet wordt overschreden, moet een vormvrije m.e.r.-beoordeling worden gemaakt.

Het project heeft betrekking op de wijziging/verlegging van een bestaande weg en de aanleg van een nieuwe weg, bestaande uit 2 rijstroken. Omdat de activiteit wel wordt genoemd, maar onder de ondergrens van de categorie blijft, wordt een vormvrije m.e.r.-beoordeling gemaakt.

In een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient de gemeente te beoordelen of een milieueffectrapport moet worden opgesteld. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belas-

ten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen milieueffectrapportage noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een milieueffectrapportage worden opgesteld.

Procedure

De gemeente (het bevoegd gezag) neemt binnen 6 weken na ontvangst van de aanmeldingsnotitie (mededeling) een beslissing of een MER gemaakt moet worden. Omdat de raad bevoegd is om het bestemmingsplan vast te stellen, wordt ook het besluit over de noodzaak van de MER door de gemeenteraad genomen.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 vormt de aanmeldingsnotitie, hoofdstuk 3 vormt de vormvrije m.e.r.-beoordeling.

De beoordeling of het noodzakelijk is een milieueffectrapport op te stellen is geheel afhankelijk van het feit of er sprake is van ‘bijzondere omstandigheden’. De bijzondere omstandigheden kunnen betrekking hebben op:

- a. de plaats waar de activiteit plaatsvindt, o.a. in relatie tot gevoelige gebieden ;
- b. de kenmerken van de activiteit ;
- c. de kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben.
- d. de samenhang met andere activiteiten ter plaatse (cumulatie).

In de bijlage wordt ter informatie een verantwoording van de tracékeuze gegeven in de vorm van een terugblik op de totstandkoming van het VKA. Hierin zijn onder andere de belangrijkste milieueffecten uit de haalbaarheidsonderzoeken opgenomen. Ook wordt hier ingegaan op de wijze

waarop de resultaten van deze onderzoeken zijn meegenomen bij het bepalen van een voorkeursalternatief.

Gelet op het verstrijken van de tijd is er in de periode vanaf 2020 gestart met een actualisering van de onderzoeken. Hierin worden de effecten van de mogelijke alternatieven getoetst op basis van de huidige normstelling en rekenmethodieken. In hoofdstuk 4 is als achtergrondinformatie een beschrijving opgenomen van de bevindingen uit de eerdere onderzoeken en de actualisatie hiervan. De informatie uit deze onderzoeken vormt te basis van de m.e.r.-beoordeling en geeft ook in bredere zin inzicht in de wijze waarop met de mogelijke milieueffecten op de omgeving rekening is gehouden bij de besluitvorming en afweging om tot een voorkeursalternatief te komen.

Hoofdstuk 4 bevat een conclusie over de wijze waarop milieu in de besluitvorming is betrokken, een afweging over de noodzaak van een milieueffectrapport en een vooruitblik naar de vervolgstappen in de procedure.

Aandachtspunt bij de gehele ontwikkeling betreft de stikstofdepositie. Omdat naast de impact van de verandering in de verkeersstroom ook rekening moet worden gehouden met stikstofdepositie in de aanlegfase, is een nadere uitwerking van de stikstofdepositie noodzakelijk. Hierbij kan ook, in overleg met de omgevingsdienst en de provincie, beschouwd worden in hoeverre interne saldering van stikstofdepositie kan bijdragen aan het voorkomen van stikstofdepositie op Natura2000 gebieden.

2 Effecten op het milieu (Aanmeldingsnotitie)

2.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt getoetst of op basis van de criteria die zijn genoemd in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden. Het gaat hierbij om de volgende criteria (zie ook onderstaande tabel):de kenmerken van het project;

1. de plaats van het project;
2. de kenmerken van het potentiële effect.

Kenmerken van het project
• Omvang van het project • Cumulatie met andere projecten • Gebruik van natuurlijke hulpbronnen • Productie van afvalstoffen • Verontreiniging en hinder • Risico van ongevallen, mede gelet op de gebruikte stoffen en technologieën
Plaats van het project
• Bestaand grondgebruik • Relatieve rijkdom aan kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied • Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor gevoelige gebieden (wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden), gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang
Kenmerken van het potentiële effect
• Bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking) • Grensoverschrijdende karakter van het effect • Waarschijnlijkheid van het effect • Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgesteld op basis van de onderzoeken uit 2022 (actualisatie van de stikstofberekening in 2023), waarbij de bevindingen uit de onderzoeken uit 2010 als achtergrondinformatie zijn betrokken. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd om te komen tot een voorkeursvariant, die uiteindelijk zal worden vastgelegd in een ruimtelijk plan. Voor de afweging over de milieueffecten van de voorkeursvariant is gebruik gemaakt van de bevindingen en conclusies die over deze variant bekend zijn. In de onderstaande tabellen vindt de beoordeling/toets plaats aan de criteria die zijn genoemd in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling.

2.2 Kenmerken van het project

Kenmerken van het project	
Criteria	Toets
Omvang van het project	Het plangebied heeft betrekking op een wegvak van circa 4 kilometer
Cumulatie met andere projecten	Nee.
Gebruik van natuurlijke hulpbronnen	Voor het aanleggen van de weg zullen zoveel mogelijk secundaire grondstoffen worden gebruikt. Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen kan niet geheel vermeden worden, maar is relatief beperkt van omvang en heeft geen grote milieu-impact.
Productie van afvalstoffen	Naast het reguliere afval dat ontstaat tijdens de realisatie zal er bij de toekomstige functie geen sprake zijn van de productie van andere afvalstoffen. Mogelijk worden er bij de werkzaamheden met betrekking tot de beoogde transformatie tijdelijk extra afvalstoffen worden geproduceerd.
Verontreiniging en hinder	<u>Akoestiek wegverkeer en gevelwering</u>: Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat het aantal geluidgevoelige objecten dat geluidsbelasting ondervindt beperkt wordt. Het aspect akoestiek vormt derhalve geen belemmering voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling. <u>Bedrijven en milieuzonering</u>: De omliggende functies vormen geen belemmering voor onderhavig planvoornemen. Omgekeerd vormt de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling geen belemmering voor de omliggende (gevoelige) bestemmingen. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering. <u>Luchtkwaliteit</u>: door de wijzigingen van de verkeersstromen zal ook een wijziging van de luchtmissie optreden. Dit heeft in hoofdzaak betrekking op de verplaatsing van de emissiepunten, in totaal is er geen sprake van een overschrijding van luchtkwaliteitseisen. Het aspect luchtkwaliteit is daarmee geen belemmering. <u>Externe Veiligheid</u>:. De nieuw te realiseren weggedeeltes kunnen gebruikt worden voor het transport van gevaarlijke stoffen. Dit betreft regulier transport waardoor geen Plaatsgebonden Risicocontour buiten de weg zal optreden. Omdat de afstand tot bebouwing en verblijfslocaties groter is dan in de huidige situatie, is dit aspect geen belemmering of aandachtspunt. <u>Ecologie</u>: Op basis van de quickscan Ecologie wordt geen belemmering voor de uitvoering verwacht. Bij het uitwerken van het ontwerp kan een vervolgonderzoek noodzakelijk worden geacht. De zorgplicht is altijd geldend. De stikstofcalculatie is uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er voor de eindsituatie geen depositieresultaten te verwachten zijn hoger dan 0,00 mol/ha/j. Ook in de aanlegfase wordt er geen stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar berekend. Hierbij is er rekening mee gehouden dat door de komst van de weg agrarische activiteiten, waarbij nu een emissie van stikstof optreedt, niet meer uitgevoerd kunnen worden (intern salderen). Het aspect ecologie vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van onderhavig ruimtelijk initiatief. <u>Water</u>: Met het project wordt in een agrarische omgeving een weg gerealiseerd. Voor de bestaande waterhuishouding zijn in het ontwerp technische voorzieningen voorzien, om de waterhuishouding blijvend in goede werking te houden. Voor de afvoer van hemelwater vanaf de weg wordt in overleg met het waterschap voorzien in de benodigde maatregelen. Uit eerste afstemming zijn hier geen bijzondere aandachtspunten naar voren gekomen, die een belemmering voor de verdere uitwerking kunnen vormen.

Kenmerken van het project	
Criteria	Toets
	<u>Bodem</u> : Op basis van het uitgevoerde verkennend bodemonderzoek kan worden gesteld dat de bodemkwaliteit ter plaatse geen belemmering vormt voor de realisatie van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling. De bodemkwaliteit is voldoende voor de beoogde functie infrastructuur.
Risico van ongevallen	Er is met de realisatie van de infrastructuur geen sprake van een nieuwe risicobron. De weg wordt conform de eisen van een veilige weginrichting ontworpen. Voor de bestaande infrastructuur verbetert de veiligheid, omdat de drukte afneemt en de nieuwe weg wordt ingericht afgestemd op het verwachte verkeersaanbod.

2.3 Plaats van het project

Plaats van het project	
Criteria	Toets
Bestaand grondgebruik	Het plangebied bestaat momenteel uit bestaande infrastructuur en agrarische gronden. Het tracé kruist enkele woonpercelen met bestaande woningen en opstallen.
Relatieve rijkdom aan kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied	De gronden zijn van een reguliere agrarische gebruikskwaliteit en niet van een bijzondere waarde.
Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor: - gevoelige gebieden (wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden) - gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden - Gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid - Landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.	- Het plangebied ligt niet in de directe nabijheid van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en een Vogel- of Habitatrichtlijngebied. Het plangebied ligt op circa 5 kilometer van Natura 2000-gebied ‘Rijntakken’. Uit het stikstofdepositie onderzoek blijkt dat bij de gebruiksfase geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. Ook in de aanlegfase (2028 en 2029) is er geen toename van stikstofdepositie. Verder ligt het plangebied en haar directe omgeving ligt niet binnen wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken. - Het plangebied ligt niet in de omgeving van gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden. - Het plangebied ligt in een gebied met een gemiddelde tot lage bevolkingsdichtheid. Het plangebied is in de huidige situatie deels verhard, deels als agrarische gronden in gebruik. In de toekomstige situatie wordt er rekening gehouden met een groene indeling van het plangebied, door ruimtelijke aansluiting op de omgeving in het ontwerp mee te nemen. - Archeologie: Op het gedeelte waar de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie’ is gelegen, worden geen specifieke archeologische vondsten verwacht. De ontwikkeling gaat daarmee lokaal mogelijk dieper dan 0,3 meter beneden maaiveld. Het raakvlak van de nieuwe weg met de gebieden met een archeologische verwachtingswaarde blijft onder het nieuw te bebouwen oppervlak van 1.000 m². Voor de weg is een ophoging van het maaiveld aan de orde: graafwerkzaamheden worden hiermee beperkt. Daarnaast is een deel van de ondergrond reeds verstoord door de bestaande infrastructuur. Derhalve kan worden verondersteld dat het aspect archeologie geen belemmering vormt voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling. - Cultuurhistorie: uit de paragraaf cultuurhistorie in de toelichting van de ruimtelijke onderbouwing blijkt dat de ontwikkeling geen negatieve invloed hebben op de cultuurhistorische elementen in de omgeving.

In onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r is bepaald wat verstaan wordt onder een **gevoelig gebied**. Als gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden.

Gevoelig gebied (conform onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r.)	
Gevoelig gebied	Toets
Beschermd natuurmonument	Er is geen sprake van een beschermd natuurmonument.
Habitat en vogelrichtlijngebieden	Het plangebied ligt niet in de nabijheid van een Habitat of vogelrichtlijngebied.
Watergebied van internationale betekenis	Het plangebied ligt niet in de nabijheid van een watergebied van internationale betekenis.
Natuurnetwerk Nederland (voormalige EHS)	Het plangebied ligt buiten het Natuurnetwerk Nederland. Er is geen sprake van negatieve effecten op het NNN.
Landschappelijk waardevol gebied	Er is geen sprake van een landschappelijk waardevol gebied.
Waterwinlocaties, waterwingebieden, en grondwaterbeschermingsgebieden	Er is geen sprake van een waterwinlocatie, waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied.
Beschermd monument	In het plangebied zijn geen beschermde monumenten aanwezig.
Belvedere-gebied	Het plangebied betreft geen Bélvédere gebied.

2.4 Kenmerk van het potentiële effect

Kenmerken van het potentiële effect	
Criteria	Toets
Bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking)	Het plangebied bestaat uit gedeeltelijk bebouwd gebied en overige verhardingen, en gedeeltelijk uit agrarisch gebied. Met het project wordt de verkeersdoorstroming en de leefbaarheid positief beïnvloed. De effecten van de aanleg zijn beperkt tot de locatie zelf. De effecten zijn daarmee zeer beperkt. In de gebruiksfase is de impact op het landschap en de uitstraling van geluid het meest merkbaar. Het project is inpasbaar in het landschap. De emissie van geluid belast minder geluidsgevoelige gebouwen en locaties dan in de huidige situatie. Voor stikstofdepositie wordt met maatregelen (zoals de inzet van modern materieel met lage uitstoot) het effect zodanig beperkt dat er geen toename van stikstofdepositie is..
Grensoverschrijdende karakter van het effect	Het plangebied ligt op ruimte afstand van de landsgrenzen. Er is geen sprake van een grensoverschrijdend effect.
Waarschijnlijkheid van het effect	Van onevenredige effecten voor de omgeving is geen sprake.
Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect	Er is sprake van een aanpassing van de wegenstructuur, ter bevordering van de verkeersdoorstroming en verbetering van de leefbaarheid. Deels door aanpassingen aan bestaande infrastructuur, deels door de realisatie van een nieuwe ontsluitingsroute door agrarisch gebied. De effecten zijn blijvend. Zoals echter al verwoordt in het voorgaande zijn deze effecten niet van dien aard dat sprake is van een onevenredige aantasting.

3 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Gezien het vorenstaande en indien het plan wordt vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r. kan worden geconcludeerd dat er, rekening houdend met:

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project; en
3. de kenmerken van het potentiële effect;

sprake is van een wezenlijk ander schaalniveau en een activiteit die veel kleinschaliger is.

Bij elk plan is sprake van invloed op het milieu, maar deze is niet zodanig dat normen worden overschreden. De potentiële effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de plaats van het plan, zijn dusdanig beperkt van aard en omvang dat dit geen belangrijk nadelige milieugevolgen tot gevolg heeft die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

Voor de Zuidelijke Ontsluitingsroute is een afweging gemaakt uit drie varianten, die in de doelstelling voorzien. De varianten 2 en 3 bieden hierbij de meest robuuste en toekomstvaste oplossing, waarbij variant 2 gunstiger is vanwege een beperkter ruimtebeslag, betere inpasbaarheid in de omgeving en mogelijkheden om de stikstofdepositie met maatregelen en saldering tot 0,00 mol/ha/j te beperken.

Voor variant 2 geldt dat er effecten op zullen treden op het milieu. Op basis van de beschikbare milieuinformatie is voldoende inzichtelijk dat de effecten per thema en in totaal qua aard en omvang geen aanleiding vormen om een m.e.r.-procedure te doorlopen.

Bij het bepalen van het tracé en de ontwerpeisen voor de voorkeursvariant is rekening gehouden met het milieu. Wij bevelen u aan - na nadere kennisname van deze beoordeling - een gemeentelijk besluit voor te bereiden waarin wordt aangegeven dat voor de verdere planvorming van de Zuidelijke Ontsluitingsroute te Maasdriel geen milieueffectrapportage wordt vereist. Dit is een formele stap in de planologische procedure om te komen tot de uitwerking van de voorkeursvariant tot een bestemmingsplan.

4 Samenvatting en vooruitblik

De Zuidelijke Ontsluitingsweg kent een lange en zorgvuldige voorbereiding. Dit document voorziet in een overzicht van de wijze waarop de milieupact en de milieueffecten die samenhangen met de keuze voor een tracé en ontwerpuitgangspunten voor de Zuidelijke Ontsluitingsweg in dit proces een rol hebben gespeeld.

Op basis van deze informatie en de bevindingen uit de beschikbare milieu-onderzoeken is een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Uit de m.e.r.-beoordeling volgt dat er geen aanleiding is om een MER rapport op te stellen en in procedure te brengen. Er is wel sprake van milieueffecten, zowel in de uitvoeringsfase als in de beoogde situatie na de realisatie van de Zuidelijke Ontsluitingsweg, maar deze zijn niet van zodanige omvang of impact dat hiervoor de noodzaak van een milieueffectrapportage ontstaat.

Omdat er geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten, het een project betreft op lokaal niveau van een beperkte omvang, is het opstellen van MER niet van toegevoegde waarde. Met de wijze waarop de milieuinformatie in het proces gedurende de gehele besluitvorming is betrokken is sprake van een zorgvuldige besluitvorming en totstandkoming van de keuze voor een voorkeursalternatief.

Gemeente Maasdriel is voornemens om in dit jaar (2023) te procedurele besluitvorming verder voor te bereiden en te doorlopen, gericht op start realisatie op een zo kort mogelijke termijn. Uitvoering van de werkzaamheden is voorzien in 2028 en 2029.

Bij de vaststelling van het ruimtelijke plan (bestemmingsplan of omgevingsplan) wordt dit document als bijlage bijgevoegd, om te voorzien in de vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Bijlage 1 - Verantwoording tracékeuze



Op basis van de voornemens uit 2008 zijn er varianten voor het tracé van de ontsluiting uitgewerkt en onderzocht. In 2010 zijn de rapportages van deze onderzoeken opgesteld. De resultaten van deze onderzoeken zijn nog niet eerder in procedure gebracht, maar bieden een relevant inzicht in de basis voor de besluitvorming tot de ontsluitingsroute. Onderstaand wordt een samenvatting van de onderzoeken weergegeven.

Er zijn drie varianten voor het tracé voor een nieuwe of verbeterde verbinding tussen Kerkdriel en de rijksweg A2 uitgewerkt. Deze varianten komen voort uit een verkeerskundige studie en zijn gebaseerd op een aantal randvoorwaarden, te weten het probleemoplossend vermogen (verkeersafwikkeling en ontsluiting), het beperken van het ruimtebeslag (route zoveel mogelijk op bestaande infrastructuur die door opwaardering geschikt wordt gemaakt voor zwaar vrachtverkeer of een zo kort mogelijke route) en de kern Velddriel moet ontzien worden, zodat er geen verplaatsing van het knelpunt optreedt. De tracévarianten destijds waren:

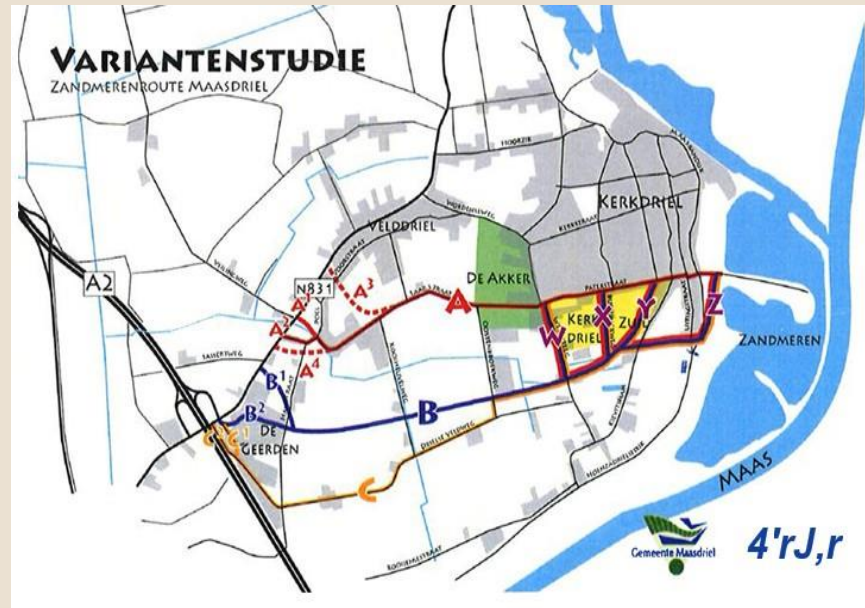
Variant A - vanaf de rand van Kerkdriel (kruising Duitse Weistraat / Kerkstraat) via de Laarstraat naar het westen. Op dit moment is de aansluiting op de N831 via de Sellikstraat. Mogelijk dient dit aansluitpunt te worden verlegd. Dit is een bestaande route, die ongeschikt is voor het huidige gebruik door zwaar vrachtverkeer in combinatie met fietsers. Met het opwaarderen van de weg kan een volwaardige ontsluitingsroute worden gerealiseerd.

Variant B - voor het grootste gedeelte is deze variant nieuw aan te leggen infrastructuur. Deze route loopt van de Wertsteeg naar het westen en kruist daarbij de Oostenbroekweg en Kooiheuvelweg. Op of nabij bedrijventerrein de Geerden komt de route uit op de N831. Aan de zuidzijde van

Kerkdriel is een aantal mogelijke aansluitingen richting de bestaande kern (genoemd w, x, y en z). De ontsluitingen lopen door het nieuw te ontwikkelen Kerkdriel Zuid. Aan de zijde van de Geerden is nadrukkelijk aandacht nodig voor de routing over of langs het terrein.

Variant C – dit is de zuidelijkste variant die voor het grootste gedeelte de bestaande Drielse Veldweg volgt. Vanaf de A2 volgt deze variant de Geerdenweg, om daarna naar het oosten te lopen tot de Oostenbroekweg. Daar valt het tracé samen met variant B, via de Wertsteeg en de subvarianten w, x, y en z naar de zuidzijde van Kerkdriel. Evenals bij variant B zijn hier de routing over de Geerden en de aansluiting in Kerkdriel Zuid aandachtspunten.

Onderstaande afbeelding geeft deze varianten weer:



Figuur 1: Overzicht tracévarianten 2010 (bron: DHV)

Voor deze varianten is onderzoek gedaan om inzicht te krijgen in de ruimtelijke, landschappelijke en stedenbouwkundige impact. Ook de technische en fysieke aspecten, de effecten op natuurwaarden en de milieu impact zijn onderzocht. In rapportages is de impact van de tracévarianten op flora en fauna, bodem, geluid, trillingen en luchtkwaliteit in beeld gebracht. Ook de impact op wateraspecten, cultuurhistorie en archeologie, externe veiligheid en de financiële haalbaarheid zijn onderzocht en afgewogen. De tracévarianten zijn hierbij eerst op hoofdlijnen met elkaar vergeleken. Daarna is er gekeken naar de aansluitingen op de kern Kerkdriel en de N831. Ook de mate waarin de tracévariant bijdraagt aan het oplossen van het verkeerskundige knelpunt is onder de noemer ‘oplossend vermogen’ beschreven.

In 2022 is gekozen voor een variant die in 2010 nog niet als optie in de afweging is betrokken. De bevindingen uit 2010 zijn als bouwsteen voor de verdere uitwerking van het voorkeusalternatief toegepast. De informatie biedt wel inzichten in de effecten op het gebied en op de verkeersdoorstroming.

Bevindingen onderzoeken 2010

Verkeer/oplossend vermogen

Variant A en variant B hebben een gelijkwaardig oplossend vermogen; beide varianten trekken nieuw verkeer aan (tot 4.000mvt/etmaal, in de spits oplopend tot 350 - 400 voertuigen per uur) en ontlasten duidelijk de Wordenseweg tussen Velddriel en Kerkdriel (in de spits een afname van 230 - 250 voertuigen per uur). Ook qua snelheid van de route blijken A en B gelijkwaardig, C neemt meer tijd in beslag en is gevoelsmatig een omweg. Het aantal kruispunten varieert beperkt, met de minste kruispunten bij de geheel nieuwe route B. Bij alle tracés is uitgegaan van het traject van de provinciale weg tot de rand van Kerkdriel met de aanname dat alle snijdende wegen worden aangesloten.

Bij de informatieavond voor omwonenden (november 2009) is gesuggered dat er ook een combinatie mogelijk is van varianten B en C. In dit geval loopt de weg vanaf de N831 rondom de Geerden en sluit dan via een rechte lijn aan bij de Drielse Veldweg (variant C). Het voordeel is dat deze variant niet over het bedrijventerrein loopt en dat slechts voor een beperkt deel een nieuw tracé hoeft te worden gebruikt. Uit de verkeersmodellen blijkt echter dat deze variant ongeveer de helft minder verkeer aantrekt dan varianten A en B, aangezien de route langer wordt en daarmee minder aantrekkelijk. Het oplossende vermogen van deze variant is beperkt.

Technische / fysieke en juridische haalbaarheid

Qua haalbaarheid komt variant C het beste uit de bus. Bij variant A is namelijk sprake van relatief veel grondeigenaren die langs het tracé wonen. Een deel van hen zal een stukje voortuin dienen op te geven ten behoeve van realisatie van deze route. Variant B is een compleet nieuwe route, waarvan alle grond nog aangekocht moet worden. Dit zorgt voor een flink benodigd grondoppervlak (ongeveer het tienvoudige van variant A), voornamelijk weiland.

Opmerking is dat zowel bij B als C een goede oplossing gevonden moet worden voor de routering over of langs de Geerden, hetgeen effect heeft op de benodigde grondaankopen.

Natuurwaarden

De aantasting van natuurwaarden is gemeten aan een tweetal hoofdcriteria:

- het instandhouden van huidige natuurstructuren;
- het 'niet negatief beïnvloeden van aanwezige natuurwaarden'.

Geconcludeerd wordt dat er voor het onderdeel natuurwaarden geen grote verschillen zijn tussen de varianten A, B en C.

Leefbaarheid, geluid en luchtkwaliteit

De volgende aspecten zijn van belang voor het onderdeel leefbaarheid:

- De geluidshinder wordt bepaald door het aantal woningen waarbij de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden.
- Trillinghinder wordt bepaald door de nabijheid van woon/bedrijfsbestemmingen tot de tracés en de aanwezigheid van vrachtverkeer op de routes.
- De luchtkwaliteit in de toekomstige situatie is vergeleken met de autonome ontwikkeling.

Conclusie voor het punt 'leefbaarheid' is dat geluid en trillinghinder in absolute zin nadelig zal werken voor variant A, vanwege de beschikbare ruimte en de clustering van woningen nabij de aansluiting met de provinciale weg.

Archeologie en cultuurhistorie

De volgende aspecten zijn van belang voor dit onderdeel

- Mogelijkheid tot het behouden van archeologische waarden.
- Mogelijkheid tot het behouden van cultuurhistorische waarden.

In totaal scoren de varianten vrijwel gelijkwaardig op archeologie/ cultuurhistorie. Advies is om na de keuze voor een tracé gedetailleerd in kaart te brengen welke kansen / belemmeringen er zijn voor de route en het ontwerp van de weg. Mogelijk dienen de tracés (met name B) hier enigszins op te worden aangepast.

Landschappelijke inpassing / ruimtelijke inpasbaarheid

De ruimtelijke en landschappelijke inpasbaarheid van de tracés is gemeeten aan de effecten die de varianten hebben op de landschappelijke eenheden in het gebied tussen de A2 en Kerkdriel. Daarom is gekeken naar de effecten op komgronden, op de stroomruggen en op de oeverwallen. De belangrijkste waarden van de komgronden zijn de openheid en grootschaligheid van het landschap. Het beperkte aantal elementen in dit landschap draagt daaraan bij. Tot slot is het zicht op de oeverwal en de stroomrug van belang.

Variant B is geen gunstige optie vanwege de doorsnijding van het landschap. Varianten A en C hebben daarop een veel kleiner effect. De belangrijkste waarden van de stroomrug zijn de afwisseling tussen kleinschalige en grootschalige functies en tussen open en gesloten. Daarom is voor de effecten gekeken naar het behoud van deze afwisseling. Bij variant B wordt deze afwisseling aangetast, bij varianten A en C is het effect beperkt.

De belangrijkste waarden van de oeverwal zijn de geslotenheid, de kleinschaligheid en de grillige verkaveling. Doordat alle varianten (ook C) ten noorden van deze oeverwal lopen, is het effect hierop als neutraal bestempeld.

Tot slot heeft het aanleggen van een weg niet alleen effect op landschappelijke waarden, maar ook op de stedenbouwkundige kwaliteiten van de verschillende kernen en de woonkwaliteiten van het omringende platteland. Ongeacht de keuze van de variant is daarvoor aandacht nodig bij het ontwerp.

Stedenbouwkundige kwaliteit en leefbaarheid

Voor variant A is het negatieve effect relatief groot omdat in het westelijk deel van het tracé verschillende woningen op de straat georiënteerd zijn. Aanbeveling is om te pogen hier een alternatieve aansluiting te maken tussen de kruising Kooiheuvelweg - Laarstraat naar de omgeving van de aansluiting Valkstraat - Provincialeweg. Langs de route C staan minder woningen die op de straat georiënteerd zijn, waardoor het effect kleiner is. Bij variant B wordt een geheel nieuwe weg aangelegd. Hierdoor worden - los van de aansluitingen - weinig woningen gehinderd. De variant zorgt voor een afname van het verkeer in bestaande straten, waarmee een positieve bijdrage wordt gegeven aan de woonkwaliteit en leefbaarheid in deze straten.

Watersysteem: afvoer, capaciteit, berging en kwelwater

Met betrekking tot het watersysteem zijn gegevens gebruikt van het Waterschap Rivierenland. Een aantal aspecten blijkt hierbij van belang:

- Het in stand houden van het bestaande watersysteem.
- De mate van beïnvloeding van het kwelwater.
- Bij de aanleg van nieuw verhard oppervlak dient voor voldoende waterberging gezorgd te worden in de directe omgeving van het verharde oppervlak.

Concluderend heeft variant B de meeste consequenties op het gebied van water. Dit is vooral een gevolg van de grote hoeveelheid waterafvoer en waterberging die gerealiseerd moet worden en de grotere risico's die gelopen worden door het aanwezige kwelwater in dit gebied.

Aansluiting N831

Ten aanzien van de aansluitingen op de N831 zijn onderstaande conclusies getrokken:

Variant A

Aansluiting a1 is mogelijk, indien gedetailleerd geluidsonderzoek laat zien dat de geluidsbelasting acceptabel is (oplosbaar met maatregelen en ontheffingen). Bij variant a2 is de geluidsbelasting en de beschikbare ruimte problematisch. Deze variant wordt dan ook afgeraden.

Twee nieuwe mogelijkheden zijn a3 of a4 die respectievelijk ten oosten en westen van a1 zijn geprojecteerd. Een voldoende afstand tot de aansluiting van de glastuinbouw aan de noordzijde van de N831 is dan van belang. Deze nieuwe variant ligt verder van de woonbebouwing af, waardoor er meer ruimte is om het profiel te realiseren en de geluidsbelasting kleiner is.

Variant B

Aansluiting b1 is mogelijk, indien deze op voldoende afstand van het knooppunt met de A2 gerealiseerd kan worden.

Aansluiting b2 is mogelijk, en sluit perfect aan op het knooppunt met de A2, echter deze variant zal zeer kostbaar zijn, aangezien deze door enkele bedrijfspanden heen loopt. Daarnaast wordt opgemerkt dat het opnemen van een doorgaande weg over het bedrijventerrein qua verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en scheiding van gebruik niet de voorkeur heeft.

Variant C

Aansluiting c1 is mogelijk en sluit net als b2 perfect aan op de afrit van de A2, echter ook deze variant is zeer kostbaar, aangezien deze door enkele bedrijfspanden heen zal lopen. Alternatief is een aansluiting die verkeerskundig eigenlijk niet wenselijk is.

Aansluiting c2 wordt afgeraden, aangezien deze op een ongewenste plek aansluit op de N831.

Aansluiting Kerkdriel

De aansluiting aan de zuidzijde van Kerkdriel kan worden vormgegeven in samenhang met de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Kerkdriel Zuid. Verschillende oplossingen zijn hier mogelijk. Bij variant B en C kan verkeer vanaf de Wertsteeg via w, x, y, z of een combinatie van deze wegen naar haar bestemming in Kerkdriel of de Zandmeren. Bij een keuze voor variant A kan het verkeer zijn weg vervolgen over een (aangepaste) Paterstraat. Ook is het denkbaar dat een rondweg wordt gerealiseerd langs de nieuwe wijk Kerkdriel Zuid.

Geadviseerd wordt de Paterstraat, mede vanwege de hoge geluidsbelasting en trillingsoverlast, zoveel mogelijk te ontlasten en de uiteindelijke aansluiting te laten plaatsvinden via variant y. Hiertoe is nader onderzoek gedaan naar aanleiding van een omleiding door Kerkdriel Zuid.

Omleiding Kerkdriel Zuid

Ter ontlasting van de Paterstraat is gestudeerd op een omleiding door Kerkdriel Zuid. Deze 'rondweg' maakt het mogelijk om tracé A te volgen en daarna met een boog aan te sluiten op y. Vooral vrachtverkeer en recreanten op weg naar de Zandmeren kunnen via deze ringweg vrij eenvoudig

omgeleid worden. De Paterstraat wordt verkeersluw ingericht (30 km/u-gebied) en kent een verbod voor vrachtverkeer. Daarmee wordt deze route een minder aantrekkelijke optie.

Deze variant zou ten opzichte van de oorspronkelijk variant A de Paterstraat nog extra ontlasten. Daartegenover staat wel dat de provinciale wegen de aansluiting via de Wordensweg iets minder ontlast worden ten opzichte van de oorspronkelijke variant A.

Variant A scoort ten opzichte van variant B qua ontsluiting iets minder gunstig, maar betreft een klein verschil (in de spijtijden 50 auto's/uur verschil). Qua verkeersontsluiting blijven variant A en B met een ruime marge gunstiger.

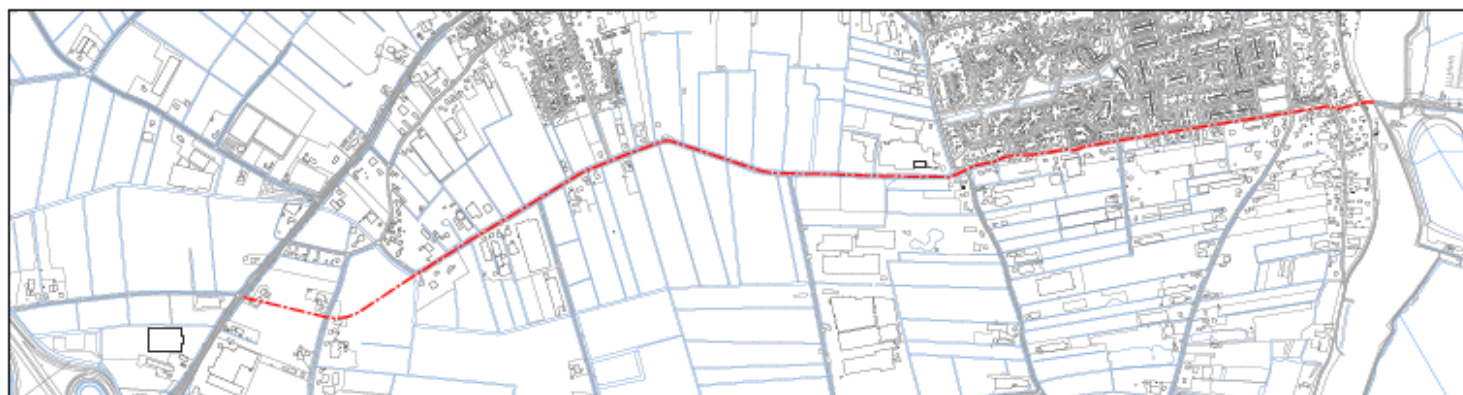
Er is nog geen ontwerp gemaakt voor de woningbouwontwikkeling in Kerkdriel Zuid. De ringenweg zal wel een structuurbepalend element zijn. De vormgeving van de route is een ontwerpogave die nader uitgewerkt dient te worden bij de ontwikkeling van Kerkdriel Zuid.

Grenswaarden geluid

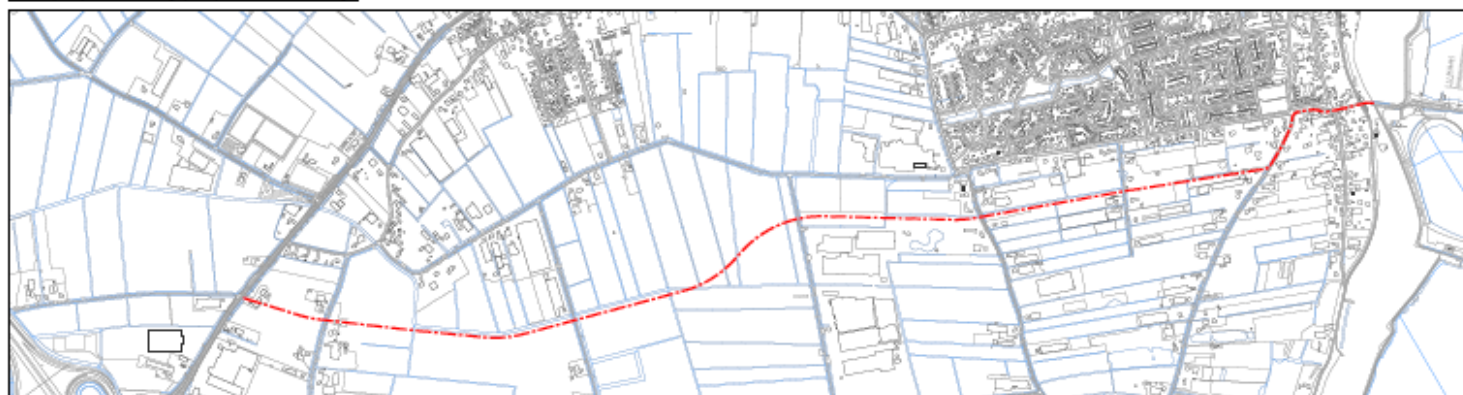
De verschillende varianten ontlopen elkaar weinig. Een onderzoek naar de daadwerkelijke gevolgen voor geluid binnen de wet geluidhinder relevant is voor de uiteindelijke keuze.

Bevindingen onderzoeken 2022

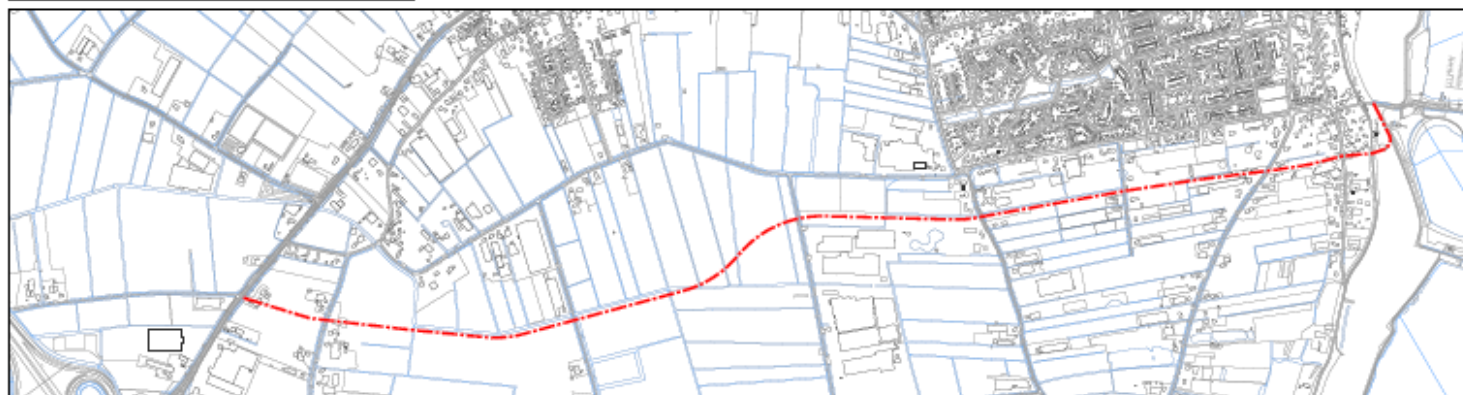
In december 2021 is het plan voor de Zuidelijke Ontsluitingsroute in de gemeenteraad besproken. Vanwege het probleemoplossend vermogen is er een voorkeur voor de variant door de nieuwe komgronden. Met deze variant wordt het verkeerskundig knelpunt op een robuuste wijze toekomstvast aangepakt. Op de volgende pagina is een overzicht van de varianten opgenomen.



Variant 1: ERM, nieuwe aansluiting op N251, verder via bestaande weg



Variant 2: ERM, nieuwe aansluiting op N251, vanaf Kwaadstenen via bestaande weg



Variant 3: ODM, nieuwe aansluiting op N251, geheel nieuw tracé tot aan de Dwarsslag

		Gemeente Maasland Maasland	
Naam: Zuidelijke Ontsluitingsroute Maasland			
Locatie:			
Ontwerp: Ontsluitingsroute		Schaal:	
Datum: 12-07-2023	Versie: 1.0	Totaal: 1.000	Pagina: 1 van 1
Auteur:		Revisie: V1 12-07-2023	

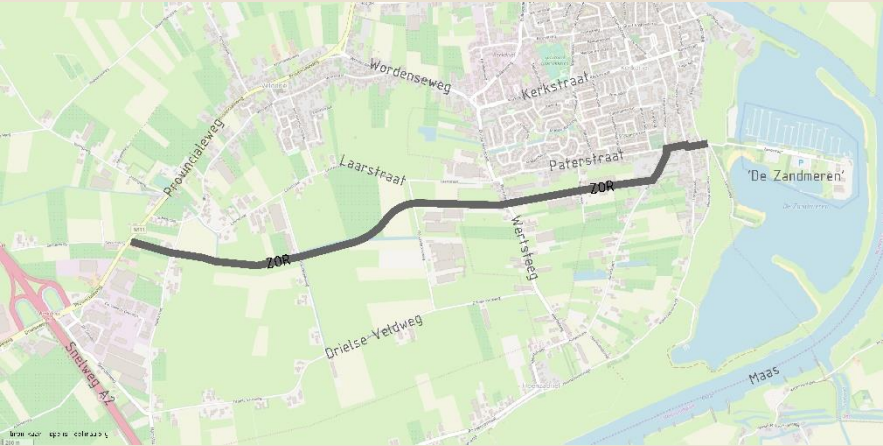
Uit een verkeerskundige studie blijkt dat met deze variant de verkeersdoorstroming het beste wordt bevorderd en dat bestaande knelpunten in de doorstroming worden opgelost, zonder dat de achterliggende woonstraten hier extra verkeersdrukke door ondervinden. Ook de verkeersveiligheid wordt met deze variant verbeterd. Het zware verkeer kan met minder kruisende wegen van de Zandmeren naar de rijksweg. De interactie tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer wordt in deze oplossing beperkt, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Ook het draagvlak in de omgeving en de beschikbaarheid van gronden lijkt voor deze oplossingsvariant gunstig.

Voor een volledige afweging en onderbouwing, om zo tot een zorgvuldige besluitvorming te komen, is naast het probleemoplossend vermogen ook naar andere omgevingsaspecten worden gekeken om te komen tot een keuze van een voorkeursvariant. Hiervoor is een kritische analyse gemaakt van de varianten en beoordeeld of er optimalisaties aan de orde zijn, onder invloed van het verstrijken van tijd en nieuwe inzichten in de te maken afweging. Bijvoorbeeld in het gewicht dat aan een belang moet worden toegekend. Dit heeft geresulteerd in een afweging tussen de volgende varianten (gebaseerd op de varianten in 2010):

- 0-Variant, autonome groei afhandelen op het bestaande wegennet
- Variant 1, Erftoegangsweg, nieuwe aansluiting op Provinciale Weg, verder via Laarstraat en Paterstraat
- Variant 2, ontsluitingsweg op basis van ontwerpuitgangspunten erftoegangsweg, (maximumsnelheid 60 km/uur), nieuwe aansluiting op Provinciale Weg, nieuwe weg door de komgronden, aansluiten op bestaande wegennet ter hoogte van de Kievitsham
- Variant 3, ontsluitingsweg op basis van ontwerpuitgangspunten gebiedsontsluitingsweg (maximumsnelheid 80 km/uur), nieuwe aansluiting op Provinciale Weg, nieuwe weg door de komgronden, aansluiten op Geersteeg

Op de voorgaande pagina zijn de varianten afgebeeld.

In 2022 zijn met het oog op een zorgvuldige besluitvorming diverse onderbouwende onderzoeken geactualiseerd, zodat het milieubelang op de juiste wijze in de afweging over de aanleg van de ontsluitingsroute en de keuze van de voorkeursvariant steeds op de passende wijze bij de totstandkoming van de voorkeursvariant is betrokken.



Afbeelding Voorkeursvariant

Uit de actualisatie zijn de volgende bevindingen naar voren gekomen:

Archeologie

Uit de heroverweging van de archeologische informatie blijkt dat de eerder onderzochte routes in het plangebied archeologische waarden aanwezig zijn. In een studie is nagegaan of er inmiddels nieuwe inzichten zijn in de archeologische waarden in de gebieden waar het ruimtebeslag van de varianten optreedt.

De conclusie is dat er voor alle varianten geldt dat er ruimtebeslag zal optreden in gebieden met een archeologische waarde en er voorafgaand

aan de uitvoering van de werkzaamheden rekening moet worden gehouden met nader onderzoek en mogelijk met het veilig stellen van archeologische vondsten.

Ecologie

In 2022 is een indicatieve ecologische beoordeling uitgevoerd voor de varianten. Uit deze beoordeling volgt dat door ruimtebeslag, het slopen van bestaande bebouwing en de verlichting langs de verkeersroute sprake kan zijn van een ecologisch effect. Er zijn geen zodanige ecologische effecten dat er sprake is van een onherroepelijke aantasting van een beschermde soort. Voor alle varianten geldt dat de zorgplicht aanleiding is om bij de uitwerking van het ontwerp rekening te houden met de effecten op de omgeving.

Vanuit het aspect ecologie zijn er geen onoverkomenlijke belemmeringen voor de haalbaarheid van de varianten en zijn de effecten van de verschillende varianten vergelijkbaar. Op basis van vervolgonderzoek voor de voorkeursvariant wordt een verdere uitwerking gedaan naar mogelijke maatregelen en voorzieningen om de ecologische impact te beperken. Indien nodig wordt ook een aanvullende procedure doorlopen (onthefing Wet natuurbescherming).

Bodem

Uit het geactualiseerde vooronderzoek bodem is gebleken dat de kwaliteit van de ondergrond voor alle drie de varianten geschikt is voor de functie van infrastructuur. Bij alle drie de varianten geldt dat rekening moet worden gehouden met de enige mate van verontreiniging van vrijkomende grond bij de uitvoering van graafwerkzaamheden. Er is geen aanleiding om op basis van de bevindingen over de bodemkwaliteit een bepalend onderscheid te maken tussen de varianten.

Stikstof

Voor de stikstofemissie is voor de drie varianten een Aeriusberekening uitgevoerd. Hierbij is getoetst of stikstofdepositie op stikstofgevoelige natuur in Natura2000 gebieden optreedt.

Geconcludeerd is dat voor alle varianten in de aanlegfase een depositiebijdrage wordt berekend, zonder maatregelen en zonder rekening te houden met het verdwijnen van reeds aanwezige stikstofbronnen op de locatie, variërend van 0,02 mol/ha/jaar tot 0,06 mol/ha/jaar. De directe depositie van variant 1 is het kleinste, doordat de ingreep in de verkeersstructuur en de netwerkeffecten het kleinste zijn bij deze variant. De depositie door varianten 2 en 3 is iets groter. Omdat bij deze varianten geldt dat er mogelijkheden zijn voor saldering (de weg beslaat ruimte van andere functies waar stikstof geëmitteerd wordt, die worden wegbestemd voor de weg) is de stikstofdepositie geen onderscheidend aspect. Voor dit aspect wordt nog een nadere uitwerking gedaan voor de voorkeursvariant.

Geluid

Voor de varianten is een afweging gemaakt op basis van de geluidseffecten, door een berekening te maken van de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen in de omgeving van de varianten. Dit is een berekening die is gericht op het inzichtelijk maken van de geluidsimpact en het aantal mogelijke geluidsgehinderden, door de geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en locaties in beeld te brengen.

Bij alle varianten vinden relatief kleine verschuivingen plaats van het aantal woningen binnen de verschillende geluidsklassen, maar deze vinden voornamelijk plaats binnen dezelfde klasse. Dit betekent dat er over het gebied in het geheel geen grote wijzigingen in de geluidsbelasting zullen optreden, maar dat er per individuele woning wel een iets toenemende of afnemende geluidsbelasting zal ontstaan. Varianten 2 en 3 geven beide

een verbetering van de geluidsbelasting op woningen (direct langs de wegen) ten opzichte van de bestaande situatie. Variant 2 is akoestisch gezien iets gunstiger dan variant 3.

Ruimtebeslag

Voor het kiezen van de varianten is rekening gehouden met de bestaande infrastructuur: zowel als optie om deze op te waarden, maar ook om hierop aan te kunnen sluiten om de verkeersdoorstroming zo goed mogelijk te bevorderen. Verder is bij het bepalen van de varianten rekening gehouden met het bestaande gebruik van percelen en de landschappelijke/ruimtelijke waarde van de ruimte. Bijvoorbeeld door het zoveel mogelijk volgen van perceelsgrenzen en het voorkomen van doorsnijding van landschappelijke eenheden. Hierbij is van belang dat voor het ontwerp van de weg de rijsnelheid mede bepalend is voor het ruimtebeslag. Met een lagere rijsnelheid is minder ruimte nodig voor een veilige inrichting van de weg. Dit leidt tot een beperking van het ruimtebeslag bij de inrichting van de weg met een maximumsnelheid van 60 km/uur ten opzichte van de weginrichting bij een hogere maximumsnelheid.

Leefbaarheid

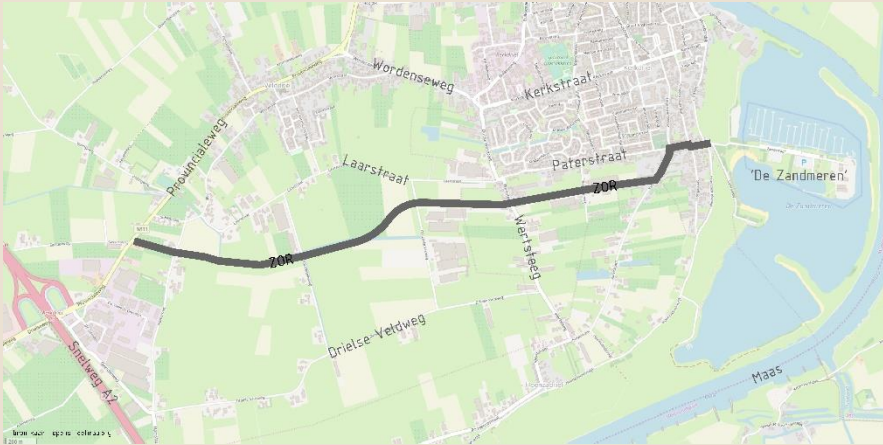
Onder leefbaarheid wordt de impact op de verkeersveiligheid, de hinderbeleving en de oversteekbaarheid van de weg begrepen. Ook de bereikbaarheid van de woonkern is hierbij van belang. Het is daarmee een integraal effect van de bovengenoemde componenten.

Afweging varianten

De aanleg van een weg heeft effect op de omgeving. Voor de drie varianten voor de Zuidelijke Ontsluitingsroute is een brede afweging gemaakt van de impact op de omgeving en op beschermde waarden. De belangrijkste verschillen worden bepaald door het ruimtebeslag, de depositie van stikstof en de geluidsemisatie. Het probleemoplossend vermogen en de impact op de leefbaarheid zijn van groot belang: dit is immers de aanleiding en de noodzaak van de weg.

	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Probleemoplossend vermogen	+	++	++
Ruimtebeslag	0/-	-	--
Stikstof	0/-	0/-	0/-
Geluid	+	++	++
Leefbaarheid	0	++	++

Uit de geactualiseerde afweging van de varianten volgt dat het onderscheid tussen de verschillende varianten beperkt is. De varianten 2 en 3 vormen een meer robuuste oplossing van het verkeerskundige doorstromingsprobleem en hebben de meest positieve bijdrage op de leefbaarheid. Hierbij verdient variant 2 de voorkeur: deze variant heeft wat minder ruimtebeslag en is daarmee in de uitvoering het meest gunstig.



Afbeelding Variant 2 (voorkeursvariant)

Ruimte. Mensen. Toekomst.

Amsterdam

Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
+31 (0)20 506 19 99

Boxtel

Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
+31 (0)411 850 400

Venlo

Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
+31 (0)77 373 06 01

info@bro.nl
www.bro.nl

