

# Startnotitie milieueffectrapportage Rondweg Oudenbosch

projectnr. 1907-149371  
revisie 5.0  
februari 2006

## Opdrachtgever

Gemeente Halderberge  
Postbus 5  
4730 AA OUDENBOSCH

datum vrijgave

7 februari 2006

beschrijving revisie 5.0

definitieve startnotitie

goedkeuring

dr. ir. L. Runia

vrijgave

drs. R. van Dongen

	<b>Inhoud</b>	<b>Blz.</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding en voorgeschiedenis	3
1.2	M.e.r.-procedure	5
1.2.1	<i>M.e.r.-plicht</i>	5
1.2.2	<i>Initiatiefnemer en bevoegd gezag</i>	5
1.2.3	<i>M.e.r.-procedure</i>	5
1.2.4	<i>Startnotitie</i>	7
1.2.5	<i>Inspraak op deze startnotitie</i>	7
1.3	Leeswijzer	8
<b>2</b>	<b>De opgave en ambitie</b>	<b>9</b>
2.1	Verkeers- en leefbaarheidsprobleem kern Oudenbosch	9
2.2	Nieuwe rondweg als onderdeel van de oplossing	10
2.3	Transformatiegebieden en rondweg	11
2.4	Randvoorwaarden en aandachtspunten voor het project	13
2.5	Doel van de startnotitie en de milieueffectrapportage	13
<b>3</b>	<b>Genomen en te nemen besluiten</b>	<b>15</b>
3.1	Genomen besluiten: beleidskader	15
3.2	Ruimtelijk beleid	16
3.2.1	<i>Uitwerking landelijke regio Steenbergen en Halderberge</i>	16
3.2.2	<i>Gebiedsplan Brabantse Delta</i>	17
3.3	Te nemen besluiten	17
3.3.1	<i>Bestemmingsplan</i>	17
3.3.2	<i>Vergunningen</i>	17
<b>4</b>	<b>Referentiesituatie</b>	<b>18</b>
4.1	Doel referentiesituatie	18
4.2	Verkeer	18
4.3	Geluid	20
4.4	Lucht	20
4.5	Trillingen	21
4.6	Externe veiligheid	21
4.7	Bodem en water	21
4.8	Natuur	22
4.9	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	22
4.10	Ruimtegebruik	23
<b>5</b>	<b>Alternatieven</b>	<b>24</b>
5.1	Keuze voor rondweg ten zuiden van Oudenbosch	24
5.2	Visie op het project	25
5.3	Tracé voorkeursvariant Heinsbergwegje die in het MER wordt uitgewerkt	26
5.4	Aanvullende verkeersmaatregelen in de kern Oudenbosch	27
5.5	Oplossingsrichtingen die niet in het MER worden uitgewerkt	28
5.6	Meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA)	30

<b>6</b>	<b>Te onderzoeken effecten</b>	<b>31</b>
6.1	Opzet effectbeschrijving	31
6.2	Beoordelingskader	31
6.3	Verkeer	32
6.4	Geluid	32
6.5	Lucht	32
6.6	Trillingen	32
6.7	Externe veiligheid	32
6.8	Bodem en water	33
6.9	Natuur	33
6.10	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	34
6.11	Ruimtegebruik	34

**Referenties**

**Afkortingen en begrippen**

**Bijlage 1: M.e.r.-procedure**

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis

### **Verkeer leidt tot leefbaarheidsproblemen in kern**

De N640 en N641 naar de kern van Oudenbosch vervullen een functie voor doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. Deze dubbele functie leidt tot een relatief hoge verkeersintensiteit. Dit veroorzaakt verkeers- en leefbaarheidsproblemen in Oudenbosch. Het deel binnen de bebouwde kom is geen provinciale, maar gemeentelijke weg.

De doorstroming van het verkeer staat onder druk, de bereikbaarheid van de kern Oudenbosch is niet goed en de verkeersveiligheid op de N640 is onvoldoende. De verkeersstroom door de kern leidt tot geluidhinder en problemen met de luchtkwaliteit. Ook de oversteekbaarheid van de weg wordt belemmerd door de hoge verkeersintensiteit.

Als gevolg van de grote hoeveelheid verkeer door de kern is de leefbaarheid de laatste jaren sterk verslechterd. Naar verwachting zal het verkeersaanbod in de toekomst nog verder stijgen. De verkeers- en leefbaarheidssituatie wordt dan wellicht onhoudbaar.

Naast de verkeersproblematiek is ook de huidige gelijkvloerse spoorwegovergang in het centrum een probleem. Gelijkvloerse spoorwegovergangen zijn onveilig en belemmeren de doorstroming van het verkeer.

### **Onderzoek naar oplossingen: aanleg rondweg**

De gemeente Halderberge wil de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in de kern van Oudenbosch oplossen.

De afgelopen jaren zijn diverse studies plaatsgevonden naar mogelijke oplossingen van de problematiek. Er is daarbij onder andere gekeken naar mogelijkheden om het probleem binnen de kern op te lossen. Ook is onderzoek verricht naar mogelijkheden en effecten van verschillende opties voor een rondweg rond de kern.

In het college van B&W en in de gemeenteraad zijn de problematiek en de voor- en nadelen van mogelijke oplossingsrichtingen diverse keren aan de orde geweest.

Op grond van uitgevoerde onderzoeken is de raad van de gemeente Halderberge tot de conclusie gekomen dat een rondweg ten zuiden van de kern Oudenbosch het meeste perspectief biedt om het probleem op te lossen. Deze conclusie is gebaseerd op het onderzoek van mogelijke oplossingsrichtingen in de vorm van een andere en betere benutting van de huidige infrastructuur in de kern en naar de effecten en het probleemoplossend vermogen van een rondweg. Daarbij zijn diverse tracés globaal bestudeerd en vergeleken. Bestuurlijk is er een voorkeur voor een oplossing door de aanleg van een rondweg ten zuiden van de kern in combinatie met maatregelen om de centrumstructuur te verbeteren.

In samenhang hiermee is van belang dat de gemeente (in het kader van het landelijke programma Verbeteren Veiligheid op Overwegen van ProRail) een overeenkomst met ProRail heeft gesloten. Deze overeenkomst komt er op neer dat ProRail aan de gemeente, in ruil voor de sanering van de spoorovergangen Galgestraat, Industrieweg, Spijperstraat en St. Maartenstraat of Noordhoeksestraat, een budget ter beschikking stelt om een ongelijkvloerse spoorkruising te realiseren. Deze overeenkomst is van essentieel belang voor de zuidelijke rondweg omdat daarbij ook het spoor gekruist moet worden.



**Figuur 1.1: Verkeer door het centrum van Oudenbosch**

### **Gebiedsontwikkeling**

De provincie Noord-Brabant heeft in 2005, als uitwerking van het streekplan, uitwerkingsplannen voor landelijke regio's opgesteld, waaronder regio Steenbergen-Halderberge. Bij het opstellen van de uitwerkingsplannen is samengewerkt met de betreffende gemeenten.

In de uitwerkingsplannen is per regio een verstedelijkingsopgave (wonen en werken) opgenomen en zijn gebieden aangeduid ('transformatiegebieden') waar deze verstedelijking moet worden gerealiseerd. Voor de gemeente Halderberge is onder andere een transformatiegebied aangeduid ten zuiden van de kern Oudenbosch. In het kader van het Uitwerkingsplan Landelijke Regio Steenbergen-Halderberge wordt de nog te realiseren rondweg beschouwd als ruimtelijke begrenzing waarbinnen na 2008 en onder voorwaarden, ontwikkelingen ontplooid kunnen worden.

### **Besluitvorming rondweg en transformatiegebieden**

De gemeente Halderberge bereidt momenteel de plan- en besluitvorming over de rondweg voor en is -als eerste stap in de planvorming- bezig met het ontwikkelen van een visie voor de manier waarop de transformatiegebieden zullen worden vormgegeven en ingepast.

De samenhang tussen rondweg en transformatiegebieden –ruimtelijk, planologisch en planeconomisch- heeft er toe geleid dat de gemeente deze ontwikkelingen in één project aanpakt. De plannen moeten uiteindelijk worden vastgelegd in één of meerdere ruimtelijk plannen (bestemmingsplan).

Eén van de onderdelen in de voorbereidingsfase is het doorlopen van een milieueffectrapportage (m.e.r.). Het doorlopen van deze procedure is ten behoeve van de besluitvorming over het (voorontwerp) bestemmingsplan voor de rondweg.

## 1.2 M.e.r.-procedure

### 1.2.1 M.e.r.-plicht

In het kader van de plan- en besluitvorming rond de aanleg van de rondweg rond Oudenbosch moet de m.e.r.-procedure doorlopen worden conform het Besluit m.e.r. 1994, gewijzigd 2004 [VROM, 2004a]. De plannen voor de transformatiegebieden vallen niet onder de m.e.r.-plicht.

De aanleg van een autoweg is m.e.r.-plichtig wanneer de autoweg alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslicht geregelde kruispunten waarop het verboden is te stoppen of te parkeren. Rotondes en verkeerspleinen hebben dezelfde werking als door verkeerslichten geregelde kruispunten omdat het gaat om de toeritdosering en doorstroming van het verkeer. Bij de rondweg worden kruispunten als rotondes uitgevoerd. De conclusie is dat de aanleg van de rondweg m.e.r.-plichtig is.

De planvorming met betrekking tot de rondweg wordt gekoppeld met de transformatiegebieden en de daarin te realiseren functies/bestemmingen.

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 realisatie van de nieuwe rondweg en de transformatiegebieden, mogelijk maakt. Het eerste concrete en voor beroep vatbare ruimtelijke besluit is het (voorontwerp-)bestemmingsplan.

### 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:

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Halderberge.

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

Gemeenteraad gemeente Halderberge.

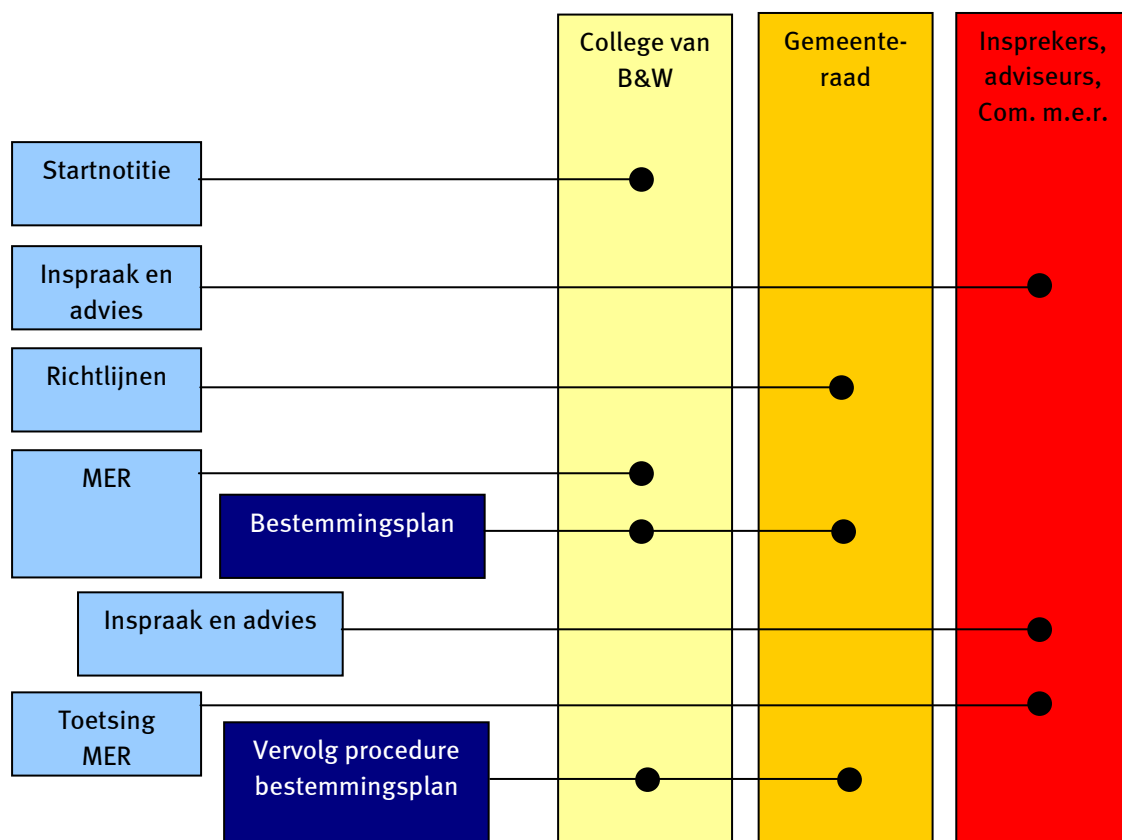
### 1.2.3 M.e.r.-procedure

De procedure voor de milieueffectrapportage en het bestemmingsplan kent een aantal stappen. Dit zijn:

- Het opstellen en publiceren van de startnotitie:  
Ter aankondiging van de voorgenomen activiteit en de werkwijze waarop de effecten van de voorgenomen activiteit worden onderzocht;
- Het ter inzage leggen van de startnotitie:  
Om derden de mogelijk te geven vragen te stellen over de aanpak en inhoud van het m.e.r.-onderzoek en zo richting te geven aan het onderzoek; het ter inzage leggen wordt gedaan door het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Halderberge;
- Het advies vragen aan de commissie m.e.r. en andere adviseurs over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek (de richtlijnen);

- Het opstellen van het milieueffectrapport (MER):  
Het onderzoek naar de effecten van de voorgenomen activiteit (aan de hand van alternatieven, waaronder het meest-milieuvriendelijk alternatief) op het milieu en het onderzoek naar mogelijke maatregelen om de negatieve effecten te beperken;
- Aanvaarding van het MER door bevoegd gezag;
- Het ter inzage leggen van het MER:  
Om derden de mogelijk te geven het MER inhoudelijk te toetsen;
- Het laten toetsen van MER door de commissie m.e.r.:  
Een kwaliteitsborging door onafhankelijke specialisten.

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



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

#### **1.2.4 Startnotitie**

Deze startnotitie is de formele start van de m.e.r.-procedure voor de aanleg van de weg en de transformatiegebieden. De startnotitie beschrijft, bij wet voorgeschreven:

- het probleem wat aan het voornemen ten grondslag ligt;
- het doel wat met het voornemen wordt beoogd;
- de voorgenomen activiteit;
- mogelijke alternatieven;
- de huidige milieusituatie;
- de verwachte milieueffecten;
- het vigerende beleidskader;
- de procedure.

Deze startnotitie gaat verder dan de wettelijk verplichte aankondiging van de voorgenomen aanleg van de rondweg. Omdat in het voortraject al haalbaarheidsstudies zijn uitgevoerd naar mogelijke oplossingen, wordt in de startnotitie de zoekruimte voor alternatieven al ingeperkt.

#### **1.2.5 Inspraak op deze startnotitie**

Deze startnotitie wordt vier weken ter inzage gelegd. In deze periode is het mogelijk een reactie op de startnotitie te geven. De inspraak is met name bedoeld voor een inhoudelijke toets van de startnotitie en de voorgestelde werkwijze voor het milieueffectrapport, zoals die in de startnotitie is weergegeven.

Tijdens de inspraakperiode wordt een informatieavond gehouden, waar de mogelijkheid bestaat mondeling vragen te stellen over of een reactie te geven op de startnotitie.

Schriftelijke opmerkingen op deze startnotitie kunnen daarom worden gericht aan:

College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Halderberge  
T.a.v. de heer ing. M.G. Schoonen  
Postbus 5  
4730 AA OUDENBOSCH  
o.v.v. inspraakreactie startnotitie Rondweg

De inspraakreacties worden verzameld en aangeboden aan de Commissie m.e.r. voor het opstellen van het advies voor de richtlijnen voor het milieueffectrapport. De richtlijnen voor het MER worden vastgesteld door de raad van de gemeente Halderberge. De richtlijnen worden gebaseerd op het advies van de Commissie m.e.r., waarbij de gemeenteraad ook de inspraakreacties kan betrekken.

### 1.3 Leeswijzer

De startnotitie is als volgt opgebouwd:

- hoofdstuk 2 beschrijft het probleem waarvoor de voorgenomen activiteit een oplossing moet bieden en de doelstelling van het project;
- het besluitvormingskader, bestaande uit de besluiten die reeds genomen zijn en het voornemen inkaderen en de besluiten die nog in het kader van het project genomen moeten worden, is beschreven in hoofdstuk 3;
- hoofdstuk 4 beschrijft per thema de referentiesituatie van het plangebied;
- de voorgenomen activiteiten en alternatieven komen in hoofdstuk 5 aan de orde;
- de aanpak van de effectenbeschrijving is onderwerp van hoofdstuk 6. Per thema is een globale beschrijving van de te onderzoeken effecten beschreven.

## 2 De opgave en ambitie

### 2.1 Verkeers- en leefbaarheidsprobleem kern Oudenbosch

De kern van Oudenbosch ervaart problemen met de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid. De leefbaarheid in de kern is als gevolg van het (doorgaande) verkeer de laatste jaren verslechterd: er treedt geluidsoverlast op, de uitstoot van uitlaatgassen door auto's leidt tot verontreiniging van de luchtkwaliteit en de oversteekbaarheid van de weg is door het vele verkeer slecht en gevaarlijk.



**Figuur 2.1: Leefbaarheidsprobleem in het centrum van Oudenbosch als gevolg van (doorgaand) verkeer**

De verkeerskundige structuur van Oudenbosch wordt in grote mate bepaald door de traverse Zandeweg-Markt-St. Bernaertsstraat-Boschdijk. Op deze traverse is sprake van:

- een hoge verkeersintensiteit;
- een groot aandeel vrachtverkeer;
- beperkte ruimte;
- verschillende functies (doorgaand verkeer gemengd met bestemmingsverkeer).

Deze verkeersproblemen bestaan al vele jaren en worden steeds erger (zie ook paragraaf 4.2 waarin de autonome ontwikkeling van het verkeer is geschetst). Daarnaast kruist de weg de spoorlijn Rotterdam-Antwerpen gelijkvloers. Dit kan tot gevaarlijke situaties leiden en zorgt voor vertraging, omdat de spoorbomen regelmatig gesloten zijn vanwege passerende treinen.



Figuur 2.2: Studiegebied rondweg

## 2.2 Nieuwe rondweg als onderdeel van de oplossing

Naar aanleiding van de bestuursopdracht 'verkeersproblematiek Oudenbosch' is een effectenstudie uitgevoerd. Als oplossingmogelijkheden is zowel naar mogelijkheden voor benutting van huidige infra gekeken als naar een aantal mogelijke tracés voor een rondweg. Het tracé 'Heinsbergwegje' is hieruit als voorkeursalternatief naar voren gekomen. Dit tracé loopt vanaf de Oudenboschweg ten westen van de kern over het Heinsbergwegje in zuidelijke richting. Vanaf de kruising Nieuweweg-Spijperstraat loopt het tracé in oostelijke richting via de Albanoweg ten zuiden van de kern richting de Bosschendijk. De spoorlijn wordt ter hoogte van de Zeggeweg en Spijperstraat ongelijkvloers gekruist. In een raadsbesluit van 25 september 2003, bevestigd bij besluit van de gemeenteraad d.d. 22 september 2005, is aangegeven dat de komst van een zuidelijke rondweg noodzakelijk is. Aanpassing van de centrumstructuur is noodzakelijk als aanvulling op zuidelijke rondweg.

Met de aanleg van de rondweg wil de gemeente het volgende bereiken:

- een verkeersveilige situatie creëren op de drukke traverse, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeerssituatie elders;
- de leefbaarheid in het centrum van de kern Oudenbosch verbeteren door de problemen die de huidige verkeersintensiteiten met zich meebrengen qua geluidsoverlast, luchtverontreiniging, trillingen tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen.

- de positie van langzaam verkeer op komtraverse verbeteren door ondermeer de oversteekbaarheid te verbeteren;
- de barrière door de kern verminderen;
- de bereikbaarheid van diverse wijken waarborgen;
- de bereikbaarheid van de winkels handhaven en waar mogelijk verbeteren;
- de bereikbaarheid en de veiligheid rond het Campus scholencomplex verbeteren;
- de bedrijventerreinen Bosschendijk en Industrieweg een goede verbinding geven met het hoofdwegennet (A17, A58), bij voorkeur buiten de kern Oudenbosch om;
- het bieden van een ontsluiting voor de toekomstig te ontwikkelen transformatiegebieden, die zijn geprojecteerd aan de zuidzijde van de kern Oudenbosch.

### 2.3 Transformatiegebieden en rondweg

De rondweg vormt niet alleen een oplossing voor de verkeersproblematiek in de kern van Oudenbosch maar kan ook leiden tot een:

- oplossing voor de onaantrekkelijke, voortdurend verder schuivende dorpsrand, en
- generator en structurerend element van functies die met deze rand samenhangen (waterberging, recreatie, exclusieve woonmilieu's).

#### **Transformatiegebieden: ruimte voor woningbouw en bedrijventerreinen**

In de Uitwerkingsplannen voor het streekplan, d.d. 21 december 2004, heeft de provincie Noord-Brabant een indicatie van het woningbouwprogramma en het ruimtetoelating voor bedrijventerreinen voor de periode 2000-2020 opgenomen. Voor de landelijke regio Steenbergen-Halderberge omvat het woningbouwprogramma 1.200 woningen en het ruimtetoelating voor bedrijventerreinen 100 hectare. Op de kaarten (figuur 2.3) bij de uitwerkingsplannen zijn indicatief gebieden aangeduid waar de woningbouw en de bedrijventerreinen gesitueerd kunnen worden, de zogenaamde transformatiegebieden.



**Figuur 2.3: Uitsnede uitwerkingsplan landelijke regio Halderberge**

- Landelijk gebied waarvoor transformatie afweegbaar is
- Dorpsverbindingsweg
- - - Dorpsverbindingsweg in studie (stippellijn)

### **Ambities voor invulling van de transformatiegebieden**

Voor de eerste periode tot en met 2008 is de provinciale pilot 'bouwen binnen strakke contouren' richtinggevend. Bij het sluiten van het convenant tussen de gemeente Halderberge en de provincie kon worden geconcludeerd dat het merendeel van de woningen die in het kader van de pilot kunnen worden gerealiseerd, in de kern Oudenbosch zouden kunnen worden gebouwd. Oudenbosch heeft ten opzichte van de overige kernen de meeste potentiële inbreidings- cq herontwikkelingslocaties. Het betreft in hoofdlijnen de volgende plannen (peildatum 1 februari 2005):

- in het Centrum van Halderberge is sprake van een omvangrijke vernieuwing van de voorraad sociale huurwoningen;
- in het Havengebied komen diverse locaties in aanmerking voor herontwikkeling ten behoeve van woningbouw. Het gaat hierbij om een groot gebied waarbij in totaliteit sprake is van zo'n 400-450 woningen (gefaseerde uitvoering in de periode 2005-2014);
- in de kern Oudenbosch een groot aantal locaties beschikbaar, bijvoorbeeld wegens het verdwijnen van functies, waarvoor een herontwikkeling ten behoeve van woningbouw kan plaatsvinden (onder andere Tivoli, Vossenbergh, voormalige Hellemonsmao etc.). Het gaat hierbij om een bouwvolume tussen de 375 en 425 woningen.

Ook na afloop van de pilot wil de gemeente in de kern Oudenbosch meer woningen bouwen dan nodig is om te voorzien in de eigen woningbehoefte. De overwegingen komen samenvattend neer op het volgende:

- voorzieningenniveau in stand houden;
- opwaarderen van de woon- en leefomgeving;
- meer evenwicht krijgen in de samenstelling van bevolking en woningvoorraad (voorzien in eigen behoefte, maar ook bouwen van meer dure woningen / appartementen);
- faciliteren van de groei van de werkgelegenheid (onder meer in Borchwerf II).

De inzet op een hoger bouwprogramma voor de periode 2009-2014 is deels ook een gevolg van het feit dat diverse inbreidingslocaties (bijvoorbeeld door planvertraging) zullen doorschuiven in de tijd. Al met al zullen zowel in de periode 2004-2008 als in de periode daarna (tot 2015) een substantieel aantal woningen in de kern Oudenbosch worden gebouwd.

### **Rondweg vormt grens transformatiegebieden**

Op 21 december 2004 heeft Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant het Uitwerkingsplan Landelijke regio Steenbergen-Halderberge vastgesteld. In dit Uitwerkingsplan is onder andere voor de kern Oudenbosch een landschappelijk raamwerk opgesteld dat de karakteristieken van de opbouw en ontwikkelingen van de kern aangeeft. Er wordt geconstateerd dat aan de zuidzijde van de kern er niet direct een duidelijke begrenzing aan te duiden valt tussen het landschap en de dorpskern. Een tracé van de rondweg kan hierin voorzien en kan beschouwd worden als een ruimtelijke begrenzing. Het gebied tussen het tracé en de huidige dorpskern is als transformatiegebied afweegbaar. In de transformatiegebieden kan na 2008 en onder voorwaarden, een deel van het hiervoor beschreven programma als nieuwe stedelijke ontwikkelingen ontplooid worden.

De rondweg kan een duidelijke functie hebben in de toekomstige ruimtelijke structuur van het zuidelijk deel van de kern Oudenbosch. In de huidige situatie wordt de overgang tussen kern en omgeving als onduidelijk en 'rommelig' beschouwd, mede doordat hier in het verleden enkele malen kleine uitbreidingen van de kern hebben plaatsgevonden. In hoeverre en op welke wijze de rondweg als nieuwe grens van woonkern en omgeving zal kunnen functioneren is nog niet geheel duidelijk. Op basis van de voorlopige visie op het

gebied is wel een voorkeur aanwezig voor een zodanig tracé voor de rondweg dat deze het transformatiegebied zal omsluiten. Het uiteindelijk te kiezen tracé voor de rondweg komt echter tot stand op basis van een weging van voor- en nadelen, mede op basis van het MER dat zal worden opgesteld. Duidelijk is wel dat rondweg en transformatie in samenhang moeten worden beschouwd. Dit wil overigens niet zeggen dat beide elementen (rondweg en transformatiegebied) gezamenlijk in één bestemmingsplan zullen worden opgenomen.

#### **Gebiedsvisie voor rondweg en transformatiegebieden**

De gemeente wil de planvorming voor de rondweg en de transformatiegebieden koppelen. Voor de rondweg en de transformatiegebieden wordt een integrale gebiedsvisie opgesteld waarbij ook wordt gezocht naar economische draagkracht om de plannen te realiseren. Nader bezien zal worden of deze gebiedsvisie voor de transformatiegebieden zal worden vertaald in een structuurplan.

## **2.4 Randvoorwaarden en aandachtspunten voor het project**

Door de gemeente is een aantal randvoorwaarden en aandachtspunten gesteld:

- de ontwikkeling van de rondweg, het transformatiegebied en de aanvullend noodzakelijke infrastructurele maatregelen worden als integrale opgave gezien. Dat wil zeggen dat er ook gekeken wordt naar de maatregelen en de kosten voor ingrepen in de structuur in het centrum van Oudenbosch, de wegen in het buitengebied (sluipverkeer) en de verbindingen naar Hoeven en Bosschenhoofd (risico aantrekking verkeer);
- de alternatieven van de weg en de transformatiegebieden dienen te passen binnen de visie voor het gebied;
- het centrum blijft voor autoverkeer tot aan de parkeervoorzieningen bereikbaar;
- de rondweg kruist het spoor met een tunnel;
- de kruispunten worden uitgevoerd als rotonde;
- er worden duurzame technieken toegepast;
- CROW inrichtingseisen en RONA ontwerpseisen zijn van toepassing;
- er mag geen sprake zijn van een aantasting van de leefbaarheid van de andere kernen en de wegen in het buitengebied door een sterke toename van verkeer;
- de kosten voor de aanleg van de weg moeten gedekt worden uit de opbrengsten van de ontwikkeling van het transformatiegebied, aangevuld met subsidiestromen.

Naast de gemeentelijke randvoorwaarden zijn ook de plannen van het waterschap van belang. Het waterschap moet in het gebied ten zuiden van de kern Oudenbosch mogelijkheden voor waterberging realiseren. Met de wensen van het waterschap zal in de planvorming waar mogelijk rekening worden gehouden.

## **2.5 Doel van de startnotitie en de milieueffectrapportage**

M.e.r. staat voor milieueffectrapportage. Doel van de m.e.r.-procedure is het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de aanleg van de rondweg en de transformatiegebieden op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen. De m.e.r. doet dit door middel van een aantal producten en een aantal procedurele stappen (zie bijlage 1).

Belangrijke aspecten van de m.e.r zijn:

- het onderzoek naar de effecten van de aanleg van de rondweg en de transformatiegebieden;
- het onderzoek naar mogelijke alternatieven met hetzelfde doelrealiserende vermogen maar minder milieueffecten;
- de mogelijkheid van inspraak van derden;
- de onafhankelijke toets van het onderzoek en de procedure.

Het doel van de startnotitie is om het voornemen tot het doorlopen van een milieueffectrapportage aan te kondigen aan eenieder. Daarbij wordt aangegeven wat in het MER wordt onderzocht en op welke wijze.

Het doel van de inspraak is het verzamelen van reacties ten behoeve van de richtlijnen. In de richtlijnen zal worden aangegeven wat in het MER moet worden onderzocht (welke alternatieven, welke effecten) en op welke manier dat moet gebeuren.

## 3 Genomen en te nemen besluiten

### 3.1 Genomen besluiten: beleidskader

Onderstaand is een overzicht gegeven van de wet- en regelgeving, die voor de rondweg relevant is. Het ruimtelijk beleid is samenvattend beschreven in de volgende paragraaf. In het MER worden ook de hoofdpunten uit het beleid voor de andere beleidssectoren beschreven.

#### *Europees niveau*

- Habitat- (1992) en Vogelrichtlijn (1979);
- Verdrag van Malta (1992);
- Kaderrichtlijn Water (2001).

#### *Nationaal niveau*

- Wetten: o.a. Wet op de Ruimtelijke Ordening, Wet milieubeheer, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet bodembescherming, Wet geluidhinder, Wet op de waterhuishouding, Wet op de monumentenzorg, Natuurbeschermingswet, Flora- en fauna-wet;
- Besluiten: o.a. Besluit Externe Veiligheid (2003), Besluit Luchtkwaliteit + Meetregeling (augustus 2005);
- Nota's: Nota Ruimte (kabinetsstandpunt, 2004), Nota natuur, bos en landschap in de 21<sup>e</sup> eeuw (2000), Nota Belvédère (1999), Nationaal Milieubeleidsplan 4 (2001), Nota Waterbeleid 21<sup>e</sup> eeuw (2001), 4<sup>e</sup> nota Waterhuishouding (1998), Startprogramma Duurzaam Veilig (1997), Nota Mobiliteit (2004).

#### *Provinciaal niveau*

- Streekplan Noord-Brabant 2002; Brabant in Balans Vastgesteld 22 februari 2002, Gedeeltelijk herzien 3 december 2004;
- Uitwerkingsplan landelijke regio Halderberge en Steenberg, vastgesteld 21 december 2004;
- Nota Buitengebied in Ontwikkeling, 20 juli 2004;
- Compensatiebeginsel;
- Verordening waterhuishouding Noord-Brabant 2005;
- Beleidsnota Ontsnippering in Brabant, 1998;
- Monitor Verkeer en vervoer Noord-Brabant, 2004;
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan+ (concept, wordt in 2006 vastgesteld).

#### *Regionaal niveau*

- Gebiedsplan Brabantse Delta, vastgesteld 22 april 2005.

#### *Gemeentelijk niveau*

- Vigerend(e) bestemmingsplan(nen);
- Beleidsplan 2002-2006, programma Verkeer, vervoer en waterstaat, raad 9 april 2002;
- Landschapsbeleidsplan 'Samen voor groen';
- Structuurvisie+, 27 september 2002.

## 3.2 Ruimtelijk beleid

In het Streekplan 'Brabant in Balans' is een deel van het zuidelijk en oostelijk van Oudenbosch gelegen landbouwgebied aangegeven als glastuinbouwgebied - mogelijk door-groeigebied. Het Gastels Laag is aangegeven als Groene Hoofdstructuur (GHS-natuur).

### 3.2.1 *Uitwerking landelijke regio Steenbergen en Halderberge*

In het uitwerkingsplan landelijke regio Halderberge en Steenbergen hebben Gedeputeerde Staten invulling gegeven aan de opdracht van Provinciale Staten om het globale verstedelijkingsbeleid uit het Streekplan uit te werken. In het plan is opgenomen, waar, wanneer en hoeveel we de komende jaren aan woningen en aan bedrijventerreinen gaan ontwikkelen in deze regio. Gedeputeerde Staten geven met de vaststelling van de uitwerkingsplannen de uitvoering van het provinciale Bestuursakkoord 2003-2007 'Samen werken aan uitvoering' een belangrijke impuls.

Versterken van de contrasten en identiteiten van het Brabantse landschap is een belangrijke leidraad uit het Streekplan. Behoud van leefbare kernen is van belang voor de regio. Daarom worden nieuwe woonlocaties merendeels compact en geconcentreerd gerealiseerd binnen bestaand stedelijk gebied. Tevens is voor elke kern transformatieruimte beschikbaar. In deze ruimte is het transformeren van landelijk gebied naar stedelijk grondgebruik (wonen, werken, voorzieningen, stedelijk groen, al of niet in combinaties van meervoudig ruimtegebruik) afweegbaar als dat nodig is om in de stedelijke ruimtebehoefte te voorzien. Woningbouw kan daar worden gerealiseerd aansluitend aan het bestaand stedelijk gebied in een compacte vorm. Nieuwe werklocaties worden gevonden aansluitend op grotere bestaande bedrijventerreinen en bij de grotere kernen in de regio.

Aanvullende voorwaarden waaraan ruimtelijke plannen binnen deze gebieden moeten voldoen zijn:

- er moet programma voor beschikbaar zijn;
- de voorgestelde plannen moeten aansluiten bij de bestaande ruimtelijke en stedenbouwkundige structuur van de kern;
- bij de inrichting van ruimtelijke plannen is rekening gehouden met kwaliteiten en structuren in het gebied en de omgeving;
- bij het ontwikkelen van ruimtelijke plannen is het uitgangspunt zorgvuldig met de ruimte om te gaan. Hierbij vormen de vijf leidende principes uit het Streekplan de basis:
  - meer aandacht voor de onderste lagen;
  - zuinig ruimtegebruik;
  - concentratie van verstedelijking;
  - zonerings van het buitengebied;
  - grensoverschrijdend denken en handelen.

### **3.2.2 Gebiedsplan Brabantse Delta**

Op 22 april 2005 hebben Gedeputeerde Staten het gebiedsplan Brabantse Delta vastgesteld. Hierin wordt de ruimtelijke ontwikkeling van een gedeelte van West-Brabant voor een periode van ongeveer 12 jaar geschetst. Diverse functies in het landelijk gebied krijgen een herijking binnen het gebiedsplan: water en bodem, milieu, landschap en cultuurhistorie (inclusief archeologie), natuur, landbouw, recreatie en toerisme en wonen, werken en leefbaarheid. Bijna alle inhoudelijke onderdelen in het gebiedsplan passen binnen de kaders van Streekplan 2002 van de provincie Noord-Brabant. Op de ambitiekaart behorende bij het gebiedsplan is in de omgeving van de kern Oudenbosch een aantal ontwikkelingsaspecten aangeduid:

- natuurontwikkeling in de omgeving van Gastels Laag, waarbij functies afgestemd zijn op kwalitatief waterbeheer en een mogelijke reservering voor regionale waterberging (voorlopig reserveringsgebied 2016);
- versterking van het landschap ten zuidwesten van de Industrieweg;
- reservering voor regionale waterberging (voorlopig reserveringsgebied 2016) in de omgeving van sportpark Albano;
- herontwikkeling van de boomteeltgebieden ten zuiden van Oudenbosch, mede ingegeven door de huidige infrastructuur, de knelpunten in het kader van de waterhuishouding en de mogelijke verstedelijking aan de zuidzijde van de kern.

Deze ontwikkelingsaspecten zullen meegenomen moeten worden bij het opstellen van het MER.

## **3.3 Te nemen besluiten**

Het MER wordt opgesteld ten behoeve van een besluit, in dit geval het bestemmingsplan.

### **3.3.1 Bestemmingsplan**

De nieuwe rondweg en de transformatiegebieden passen niet binnen de vigerende bestemmingen. Ten behoeve van de rondweg wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. De transformatiegebieden worden vooralsnog niet in een bestemmingsplan uitgewerkt, maar bijvoorbeeld in een structuurvisie. Dit wordt nog nader bepaald. In het bestemmingsplan voor de rondweg wordt reeds wel rekening gehouden met de transformatiegebieden.

### **3.3.2 Vergunningen**

Voor de uiteindelijke realisatie moet tegelijk of direct na het bestemmingsplan een aantal vergunningen en ontheffingen worden aangevraagd, zoals een aanlegvergunning (bevoegd gezag: gemeente), mogelijk een ontheffing van de bepalingen in de Flora- en faunawet (bevoegd gezag: LNV) en diverse milieuvergunningen volgens de Wet Milieubeheer (bevoegd gezag: gemeente). Ook in deze vergunningen komen de effecten op het milieu aan bod.

## 4 Referentiesituatie

### 4.1 Doel referentiesituatie

Om de effecten van de rondweg en de transformatiegebieden op de omgeving te kunnen bepalen en beoordelen, wordt het plan- en studiegebied vergeleken met de situatie voorafgaand aan de aanleg van de rondweg en de transformatiegebieden. Als referentiejaar is 2020 gekozen, het jaar waarin de rondweg naar verwachting volledig in gebruik is genomen. Het plangebied omvat het gebied waar de aanleg van de rondweg en de transformatiegebieden zal plaatsvinden. Het studiegebied omvat het gebied waar de aanleg van de rondweg en de transformatiegebieden effect op heeft.

De basis voor de referentiesituatie is de huidige situatie. Daarnaast worden de autonome ontwikkelingen (zonder voltooiing van de rondweg en inrichting transformatiegebieden) tot 2020 beschreven. Basis voor de beschrijving van de autonome ontwikkelingen zijn vastgesteld beleid en bekende ontwikkelingen waarvoor besluiten genomen zijn. Het is van belang inzicht te krijgen in de autonome ruimtelijke ontwikkelingen elders in de omgeving omdat die mogelijk effect kunnen hebben op bijvoorbeeld de verkeersintensiteit op de rondweg. Hieronder is een globale beschrijving opgenomen van de referentiesituatie van het plan- en studiegebied. In het MER zal dit waar nodig worden aangevuld.

### 4.2 Verkeer

#### Verkeersafwikkeling

In de gemeente Halderberge zijn de N640 en de N641 (Oud-Gastel - Etten-Leur) de belangrijkste ontsluitingswegen. Deze provinciale weg verbindt de kernen met de A17 en A58. De belangrijkste wegen in de kern Oudenbosch worden gevormd door:

- de weg van Oud-Gastel naar Hoeven: Zandweg-Markt-St.Bernaertsstraat-Boschdijk (N641). Deze traverse bepaald in grote mate de verkeerskundige structuur van Oudenbosch;
- de route A17/Standdaarbuiten naar Oudenbosch: Markweg-Oudlandsedijk-Bornhemweg;
- de route van Bosschenhoofd naar Oudenbosch (A17/Oud Gastel): Vaartweg-Molenstraat-Zandeweg.

Het centrumgebied ligt ten noorden van de N641 ter hoogte van de markt. De congestie is met name in de kern van Oudenbosch groot. Door autonome groei neemt het autoverkeer tot 2020 fors toe (zie tabel 4.1):

- op de komtraverse met ca. 30%;
- interlokale wegen tussen de kernen met ca. 50%;
- 30% van verkeer over Markt is doorgaand verkeer;
- 60% van het verkeer heeft ofwel bestemming ofwel herkomst in Oudenbosch.

**Tabel 4.1 verkeersbelasting huidige situatie en autonome ontwikkeling**

	Huidige situatie 2004	Referentie 2020	Verskil 2020-2004
Oudenboscheweg	12.400	20.000	60%
Zandeweg	10.800	16.000	50%
Markt	10.000	12.500	25%
St. Bernaertsstraat	10.000	13.700	40%
Boschdijk	9.000	12.000	30%
Molenstraat	8.000	12.000	50%
Julianastraat	6.800	7.200	6%
Bornhemweg	3.500	5.600	60%

Andere autonome ontwikkelingen zijn:

- het inrichten van de kern Oudenbosch (tussen West-Vaardeke, Markt, Pastoor Hellemonstraat-Hemiksemstraat) als 30 km-zone (gepland 2006);
- het toevoegen van de doorsteek tussen de Kade en West-Vaardeke (gepland 2006);
- de eventuele aanleg van een Noord-oost tangent. Het betreft een verbindingsweg tussen de A58 en A17.

#### **Langzaam verkeer en openbaar vervoer**

Binnen het fietsnetwerk in Halderberge kan onderscheid worden gemaakt in twee typen routes: primaire hoofdroutes - vormen de dragers van de fietsstructuur - en secundaire routes - aanvullend op de primaire routes ter verbetering van de concurrentiepositie van de fiets. Naast het fietsnetwerk loopt het langeafstandsfietspad *Stedenroute* (LF2, Amsterdam - Brussel) door de gemeente. In 2002 is de kwaliteit van het fietsnetwerk getoetst. Geconcludeerd kon worden dat er een aantal schakels (in centrum en Boschdijk ter hoogte van bedrijventerrein) in het netwerk ontbreekt en de kwaliteit van diverse aspecten (o.a. rijcomfort, verharding, verkeersveiligheid) verbetering behoeft. Aan de van de conclusies is een actieprogramma met prioritering opgesteld. Een deel van dit actieprogramma (ontbrekende schakels) is tot op heden nog niet afgerond [Goudappel Coffeng, 2005].

Door de kern van Oudenbosch loopt de spoorlijn Rotterdam-Antwerpen. 1 keer per uur stopt er in de huidige situatie een stoptrein richting Roosendaal en Dordrecht. In de spits is er een halfuursdienst van kracht. Voor 2020 verwacht het Rijk dat er geen capaciteitsproblemen op het spoor door Oudenbosch zullen ontstaan. Tegen deze tijd is Lijn 11 (de nieuwe spoorverbinding naar België) gerealiseerd; dit betekent dat in de toekomst het aantal goederentreinen door de kern wordt verdubbeld.

De streeklijnen naar omliggende kernen rijden overdag ieder half uur en 's avonds ieder uur. De streeklijnen eindigen in de knooppunten Roosendaal, Bergen op Zoom, Willemstad en/of Breda.

#### **Verkeersveiligheid**

Een groot aantal ongevallen gebeurt binnen de bebouwde kom. In tabel 4.2 is de verdeling van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom weergegeven. Om problemen aan te pakken, zijn wegen volgens het Duurzaam Veilig Principe aangelegd.

**Tabel 4.2: Ongevallen in de periode 2000-2003 in de gemeente Halderberge**

	Ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Licht- gewonden	Slacht- offers	Ziekenhuis opnamen	Zwaar- gewonden	Doden
Totaal 2000-2003	1670	264	196	320	114	124	10
Binnen bebouwde kom	1015	124	88	136	48	48	0
Buiten bebouwde kom	655	140	108	184	66	76	10

Vanuit verkeersveiligheid is ook de aanpassing van de spoorwegkruising van belang. In een aanlegovereenkomst tussen Prorail en de Gemeente Halderberge is het voornemen bekend gemaakt om een ongelijkvloerse spoorwegkruising aan te leggen met als zoekgebied het gebied tussen de Galgestraat en de omgeving Spijperstraat. De exacte locatie voor de tunnel onder het spoor hangt mede af van het technische haalbaarheidsonderzoek dat is opgestart door Prorail.

### 4.3 Geluid

In de huidige situatie ondervindt het studiegebied geluidhinder van met name het auto- en treinverkeer. Autonoom zal de geluidhinder in het studiegebied toenemen door de autonome groei van het auto- en treinverkeer. In het MER wordt voor de huidige en autonome situatie de geluidhinder van de verschillende bronnen apart en de gezamenlijke geluidhinder berekend. Ook zal het aantal geluidgehinderden worden bepaald. Hierbij kan al gemeld worden dat in het verleden op het gedeelte Markt / St. Bernaertsstraat saneringsmaatregelen in het kader van de Wet geluidhinder<sup>1</sup> zijn getroffen. Op de Bosschendijk moet dit in een aantal gevallen nog gebeuren. Tevens wordt in het MER onderzocht of er ook sprake is van geluidhinder op ecologische waarden. Het studiegebied is niet in een stiltegebied gelegen.

### 4.4 Lucht

De luchtkwaliteit in het studiegebied wordt (naast de achtergrondconcentratie) met name bepaald door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, NOx en fijn stof, door het verkeer op de A17 en de andere belangrijke doorgaande wegen. Autonoom zal de luchtkwaliteit verbeteren, ondanks de groei van het verkeer, vanwege schonere brandstoffen en motoren. In het MER wordt de luchtkwaliteit voor de huidige en autonome situatie berekend en wordt getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit 2005 voor zowel het centrum als het plangebied van de rondweg.

<sup>1</sup> In de Wet geluidhinder is voor de gevelbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai een voorkeursgrenswaarde vastgelegd van 50 dB(A).

## 4.5 Trillingen

Verkeer, met name zwaar vrachtverkeer kan trillingen langs de weg veroorzaken. Lokaal kan dit als hinderlijk worden ervaren en zelfs tot schade leiden. Naar verwachting is vooral langs de doorgaande weg door Oudenbosch mogelijk sprake van trillinghinder. Autonoom kan de trillinghinder in het zoekgebied toenemen door de autonome groei van het (vracht)verkeer.

## 4.6 Externe veiligheid

Op de doorgaande weg door Oudenbosch vindt volgens de gemeente vervoer plaats van gevaarlijke stoffen (lpg e.d.). Ook over de spoorlijn, die zoals eerder aangegeven de Bosschendijk gelijkvloers kruist, vindt vervoer plaats van gevaarlijke stoffen. In het gebied liggen ook enkele kabels en leidingen (zie paragraaf 4.10).

## 4.7 Bodem en water

De kern Oudenbosch ligt op het overgangsgebied van klei naar zand. Zuidoostelijk van de kern gaat het om oude besloten zandontginningen, daarnaast ook relatief laag gelegen vlaktes (Gastels Laag en gebied ten zuiden van kern). Noordelijk van de kern ligt open zeekelegebied.

De belangrijkste watergang in het plangebied is de Haven (langs het West-Vaardeke/ Standdaardbuitensedijk). Daarnaast loopt er langs de westzijde van de kern een watergang de 'Riet'.

De kern Oudenbosch wordt omgeven door kwelgebieden. Het Gastels Laag is hier een voorbeeld van. Hydrologisch gezien is dit gebied aangemerkt als potentieel nat gebied. In het uitwerkingsplan Halderberge en Steenberg en wordt gesteld: indien in dit gebied in de toekomst verstedelijking plaatsvindt dan dient bij de inrichting hydrologisch verantwoord te worden gebouwd. Ten zuiden van Oudenbosch wordt een perceel ingericht voor retentie.

Bij de beschrijving van de waterhuishouding wordt extra aandacht besteed aan de definiëring van de verschillende watersystemen. Bij het opstellen van de alternatieven voor de weg en de transformatiegebieden wordt hierop waar mogelijk ingespeeld.

Het waterschap heeft plannen waterberging in het plangebied te realiseren. In het kader van het opstellen van het MER wordt in overleg met het waterschap bekeken of en hoe de weg binnen de waterberging kan worden ingepast.

## 4.8 Natuur

In het studiegebied komen natuurwaarden voor. Deze hebben deels een beschermde status (Ecologische hoofdstructuur, beschermde soorten). De natuurwaarden hebben deels ook te maken met de bijzondere hydrologische situatie.

Het Gastels Laag ten westen van Oudenbosch, zie figuur 2.2, is een zogenaamde natuurparel binnen de Groene Hoofdstructuur van de provincie Noord-Brabant. Hier komen levensgemeenschappen van vochtige bossen en graslanden voor. Ook het aangrenzende natuurgebied (bosgebied 'De Plukkert' ten noorden van het Gastels Laag) behoort tot de Groene Hoofdstructuur. Het is aangeduid als 'overig bos- en natuurgebied'. Het gebied is waardevol voor onder andere amfibieën en vogels. In de Groene Hoofdstructuur is ook voorzien in een ecologische verbindingzone tussen het Gastels Laag met de Dintel en het Mark-Vlietkanaal.

Ter voorbereiding van de effectbeschrijving zal met name de koppeling aan de thema's bodem, water en landschap helder in beeld worden gebracht. Uiteraard speelt in de omgevingsanalyse de zwaarte van eventuele belemmeringen als gevolg van soort- of gebiedsbescherming een belangrijke rol.

## 4.9 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

### Landschap

Het Gastels Laag is een open gebied met verspreide lintbebouwing. Het gebied is getypeerd als een gebied met landschappelijke samenhang. Het gebied Kuivezand-Heinsberg (ten westen van het Gastels Laag) kan worden aangeduid als halfopen gebied met een onregelmatig kavelpatroon. Visueel kan dit gebied worden gekenmerkt als onsamenhangend en weinig gestructureerd. De waterloop de Riet is nadrukkelijk aanwezig in dit gebied. Albano, het gebied ten zuiden van Oudenbosch, kan ook worden aangeduid als een halfopen gebied.

Verder vormt het Gastels Laag een geomorfologisch waardevol terrein (Gea-object).

### Cultuurhistorie

In het plangebied is een aantal cultuurhistorische elementen en waarden aanwezig, zoals oude dijken, wegen en monumenten. Het gaat hier onder andere om de Nieuweweg, Heinsbergsestraat, Oudenbosscheweg, Bosschendijk (allen oude wegen) en verspreid monumenten uit het Monumenten Inventarisatie Project (MIP). In het Gastels Laag is een Rijksmonument aanwezig. Ten noorden van de kern van Oudenbosch komen restanten van een turfvaart en historische beplanting voor. Het Gastels Laag wordt aangeduid als een cultuurhistorisch waardevol gebied.

### Archeologie

In de omgeving van de Oudenbosch komen terreinen voor met een hoge of middelhoge indicatieve archeologische waarde.

## 4.10 Ruimtegebruik

Onder ruimtegebruik wordt aandacht besteed aan:

- wonen
- werken
- recreatie
- landbouw
- kabels en leidingen.

Wonen in Oudenbosch vindt voornamelijk in de kern zelf plaats; in het buitengebied komen lintbebouwing, verspreide bebouwing en buurtschappen voor. In het centrum van Oudenbosch zijn karakteristieke woningen te vinden.

Oudenbosch kent een aantal kleinere bedrijven die verspreid gelegen zijn in de kern. Verder is er detailhandel in het centrum aanwezig. Er zijn drie industrieterreinen rond Oudenbosch: Industrieweg, Bosschendijk en Havendijk. Ten zuidwesten ligt op enige afstand het grote bedrijventerrein Borchwerf dat nog volop in ontwikkeling is (fase 2 start eind 2005 en fase 3 na 2010). Langs de Bosschendijk ligt ook een scholencomplex.

Aan de rand van Oudenbosch ligt een aantal sportvoorzieningen: sportpark Albano en sportpark Pagnevaart (beiden aan de zuidkant van de kern). Verder is er onder andere een jachthaven. Om de kern heen liggen fiets- en skeelerroutes.

Het buitengebied van Oudenbosch heeft overwegend een agrarische functie. Een deel van deze agrarische functie is verweven met landschappelijke en cultuurhistorische waarden (zie paragraaf 4.3 en 4.4). De meest voorkomende typen bedrijven zijn akkerbouw en (glas)tuinbouw. Ook boomkwekerijen vormen een belangrijk aandeel. Het Streekplan geeft aan dat rondom Oudenbosch een doorgroeigebied voor glastuinbouw is gelegen. In dit gebied vindt concentratie van glastuinbouw plaats. Er zijn echter geen nieuwe vestigingen mogelijk van glastuinbouwbedrijven. Concentratie vindt alleen plaats als bestaande bedrijven doorgroeien.

Ten westen van Oudenbosch loopt een watertransportleiding met een belemmeringszone langs de Oudenboscheweg. Ten zuiden van Oudenbosch loopt een hoogspanningsleiding.

## 5 Alternatieven

### 5.1 Keuze voor rondweg ten zuiden van Oudenbosch

In een vooronderzoek [effectenstudie rondweg Oudenbosch, Arcadis 2003] is een verkenning van mogelijke oplossingsrichtingen uitgevoerd. Daarbij zijn aspecten als probleemoplossend vermogen, kosten, ruimtelijke effecten en milieueffecten in beschouwing genomen om de haalbaarheid van de oplossingsrichtingen te toetsen. Op basis van het vooronderzoek is geconcludeerd dat een omleiding ten zuiden van de kern Oudenbosch de beste oplossing voor het probleem is. De gemeenteraad heeft bij besluit van 25 september 2003 vastgesteld dat 'de variant Heinsbergswegje' (= alternatief ten zuiden van Oudenbosch, zie figuur 5.4) het traject wordt voor een te ontwikkelen rondweg om de kern van Oudenbosch en daar wordt de ruimtelijke ontwikkeling op de middenlange termijn rondom de kern van Oudenbosch op afgestemd.

Eind 2004 is door de raad gevraagd om nog eens de effecten van een noordelijke en zuidelijke tracé van de rondweg op een rijtje te zetten. Naar aanleiding van deze vragen is het verkeersmodel geactualiseerd en zijn alle plaatselijke en regionale ontwikkelingen op het gebied van de ruimtelijke ordening meegenomen. De conclusies van dit onderzoek sluiten aan op het eerder uitgevoerd vooronderzoek naar tracés en zijn op 21 maart 2005 aan de leden van de raad gepresenteerd en houden kort samengevat het volgende in:

- noordelijk en zuidelijk tracé realiseren een groot deel van de doelen;
- noordelijk en zuidelijk tracé hebben een positief effect op de komtraverse, verkeerskundig hebben beide tracés zowel positieve als negatieve neveneffecten;
- toegepaste maatregelen in het centrum in de zin van tegengesteld eenrichtingverkeer zijn te ingrijpend, andere maatregelen dienen te worden bezien;
- noordelijk tracé vormt geen directe ontsluiting voor alle bedrijventerreinen rond Oudenbosch, het zuidelijk tracé wel;
- noordelijke rondweg trekt extra verkeer aan in Hoeven en fungeert als verbindingsweg tussen de A58 en de A17, deze functie neemt nog toe naar mate er meer ontwikkelingen in Etten-Leur worden uitgevoerd;
- de zuidelijke rondweg heeft een positief effect op de autonome toename van verkeer door Bosschenhoofd.

Dit houdt in dat het verkeerskundig onderzoek de conclusies uit de Effectenstudie van Arcadis ondersteunt. Op basis hiervan gaat de voorkeur van de raad uit naar een zuidelijke rondweg om de volgende redenen;

- de halvering van de verkeersintensiteit op de bestaande traverse;
- geen aantrekkende werking van extra verkeer;
- directe ontsluiting van de bedrijventerreinen op het hoofdwegennet;
- vermindering van de intensiteiten in Bosschenhoofd en Hoeven;
- het ontzien van de meeste landschappelijke en cultuurhistorische waarden;
- de mogelijkheid om nieuwe uitbreidingen ten zuiden van Oudenbosch te realiseren die via de rondweg goed ontsloten kunnen worden, zonder dat daarvoor extra infrastructuur hoeft te worden aangelegd. Ontwikkelingen aan de zuidzijde van de kern maken aanleg van infrastructuur sowieso noodzakelijk.

De onderbouwing om andere alternatieven niet mee te nemen in het MER is in paragraaf 5.4 weergegeven.

Naast verkeerskundige overwegingen ondersteunen ook planologische overwegingen de keuze voor het zuidelijk tracé. In planologisch opzicht is in het kader van de structuurvisie+ en het uitwerkingsplan Streekplan Landelijke Gebieden altijd het standpunt ingenomen dat ruimte voor stedelijke ontwikkelingen in het geval van de kern Oudenbosch aan de zuidkant gezocht moet worden. GS hebben bij de vaststelling op 23 december 2004 van het Uitwerkingsplan Landelijke Gebieden dit nog eens bevestigd. Vanuit planologisch opzicht is daarom de ontwikkeling van een rondweg aan de zuidzijde een logische keuze; temeer omdat een zuidelijk van de kern gelegen ruimtelijke ontwikkeling ook aanvullende infrastructuur noodzakelijk maakt.

## 5.2 Visie op het project

Voor de optimalisatie van het tracé, de inpassing van de weg in relatie tot de gewenste kwaliteiten en de minimale omvang van de transformatiegebieden waarbij een goede landschappelijke inpassing mogelijk is van de transformatiegebieden en van de weg wordt een gebiedsvisie opgesteld. In deze paragraaf wordt de ligging van het tracé en mogelijke varianten toegelicht.

Uitgangspunten voor de visie zijn:

- *Verkeersproblematiek centrum oplossen en verbeteren leefbaarheid*  
De aanleg van een zuidelijke rondweg en verkeersmaatregelen in het centrum moeten de verkeersproblematiek oplossen en de leefbaarheid in het centrum van de kern vergroten.
- *Overgang dorp-omgeving*  
De huidige dorpsrand is gerafeld en verschillend opgebouwd. De achterkanten van woonwijken grenzen direct aan het landschap. Andere elementen die het landschap doorsnijden zijn het spoor, de hoogspanningsleiding en de A17. De rondweg dient structuur te geven aan de dorpsrand.
- *Invulling/Inrichting van de transformatiegebieden.*  
De ontwerpogave houdt ook rekening met de programmatische wensen van de gemeente voor de transformatie gebieden (zie ook paragraaf 2.3).
- *Weg wordt nieuw landschapselement*
- *Bestaande elementen uit het landschap*  
Het (historische en huidige) landschap vormen een basis voor de optimalisatie van het tracé:
  - Oudenbosch ligt op een dekzandrug op de overgang tussen de hogere (drogere) zandgronden en de langere (nattere) kleigronden langs de Mark;
  - opvallende plekken in het reliëf zijn de, ten westen van Oudenbosch gelegen, 5m hoge Heinsberg en het lager gelegen Gastels laag en Bossche laag;
  - ten zuidoosten van Oudenbosch vormen lanen een kamerstructuur waarlangs lintbebouwing voorkomt;
  - op de historische kaart komen ten zuiden van Oudenbosch kleinere kavels met een duidelijke richting in het beekdal voor;
  - het terrein rondom Albano is als lager gelegen plek aangewezen als regionale waterberging.

De gebiedsvisie is als volgt opgebouwd:

- wegtracé: het gaat niet om een lijn van A naar B maar om een landschappelijke zone met diverse functies als: wonen in zeer lage dichtheden, recreatie, waterberging, en de rondweg (als landschappelijk element en drager van deze functies) (zie ook beschrijving tracé);
- nieuwe dorpsrand: tussen de bestaande dorpsrand en de nieuwe weg komen nieuwe, landschappelijk aantrekkelijke, woonmilieu's om de achterkantproblematiek op te lossen. De weg en de transformatiegebieden samen (dus ook waterberging, recreatie e.d.) vormen een zone die de nieuwe dorpsrand en de overgang naar het landschap moeten vormen.
- weg als structurerend element: door ruimte te nemen voor inpassing van de weg voor het verkeerstechnisch profiel ontstaat een duidelijke 'landschappelijke zone' met verschillende rijen bomen langs de weg en een ruime sloot.

Samenvattend is het resultaat gebiedsvisie een landschappelijk kader dat dorpsrandproblematiek oplost en nieuwe ontwikkelingen structureert. Het tracé is onderdeel van dit landschappelijk kader.

### 5.3 Tracé voorkeursvariant Heinsbergwegje die in het MER wordt uitgewerkt

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven is in het raadsbesluit van 25 september 2003, bevestigd bij besluit van de gemeenteraad d.d. 22 september 2005, het tracé voor een zuidelijke rondweg als voorkeursvariant aangeduid. Het tracé 'Heinsbergwegje' is opgesplitst in vier trajecten, zie figuur 5.1.

#### Traject 1: tussen Bosschendijk en Albanoweg

Dit tracé takt oostelijk van de kern aan bij de aansluiting van het industrieterrein Bosschendijk op de Bosschendijk en loopt tot de Albanoweg. Uitwerking van dit tracé volgt in het MER.

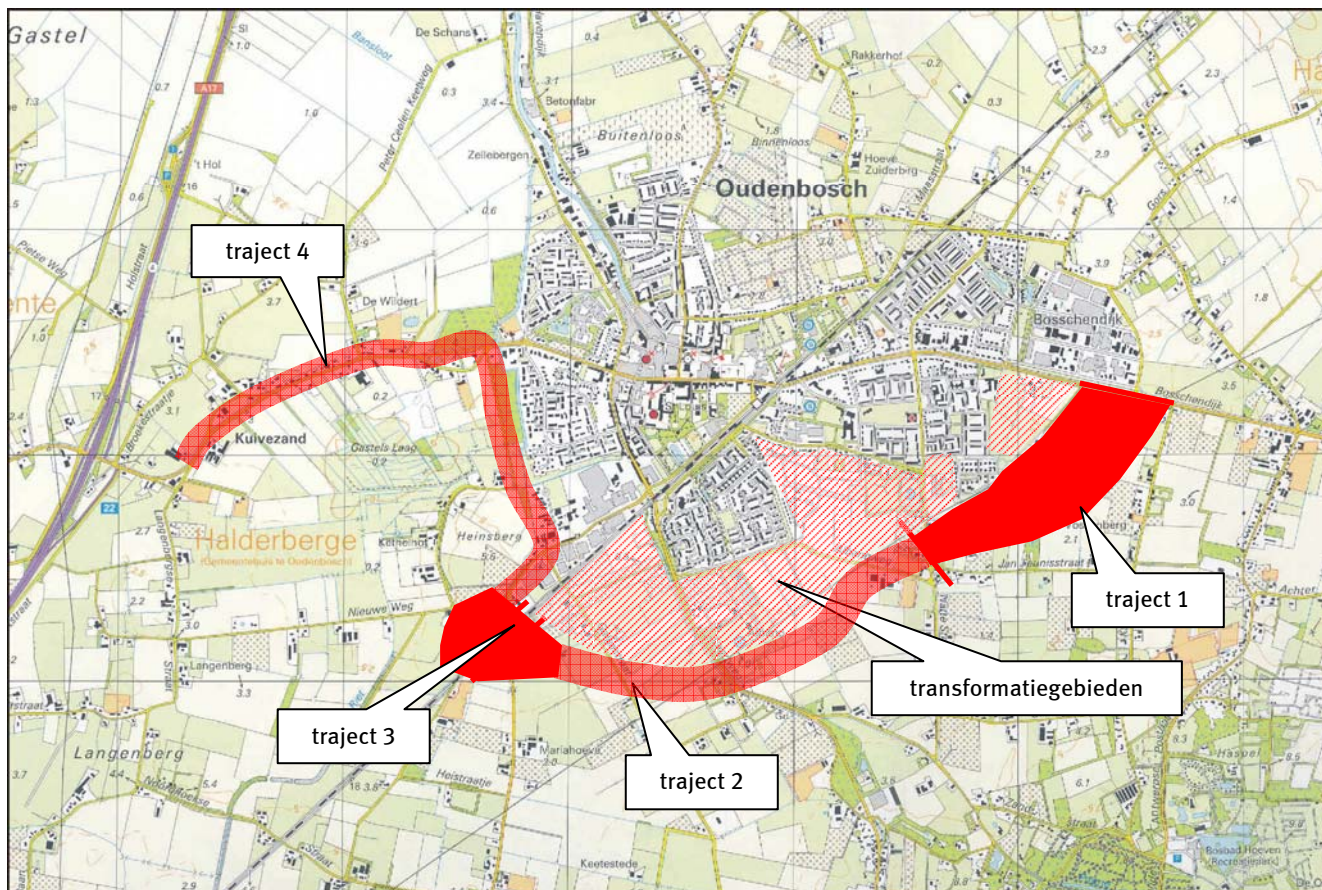
#### Traject 2: Om sportpark Albano

Een traject via de Albanoweg veroorzaakt hinder woongebied ten zuiden van de kern. De weg krijgt hiermee namelijk een dubbele functie: doorstromen van doorgaand verkeer en ontsluiting van de wijk en de transformatiegebieden. Bovendien tast de realisatie van de weg het landschappelijke karakter van de weg aan. Daarom is er voor gekozen het traject van de weg met een ruime boog ten zuiden van de Albanoweg te onderzoeken. Deze gaat ten zuiden langs de sportvelden. Het sportpark wordt beschouwd als een stedelijke functie en als zodanig valt het park binnen de nieuwe dorpsrand.

Het tracé van de weg komt in de buurt van de waterberging die bij Albano door het waterschap gerealiseerd zal worden. Bij de uitwerking van het tracé in het MER wordt in overleg met het waterschap bekeken hoe de weg nabij de waterberging kan worden ingepast.

#### Traject 3: Passage spoor

Het tracé kruist de spoorlijn Rotterdam-Antwerpen. De spoorlijn dient ongelijkvloers te worden gekruist. In het MER wordt onderzocht op welke wijze de passage kan worden vormgegeven.



**Figuur 5.1: Plangebied tracé Heinsbergwegje**

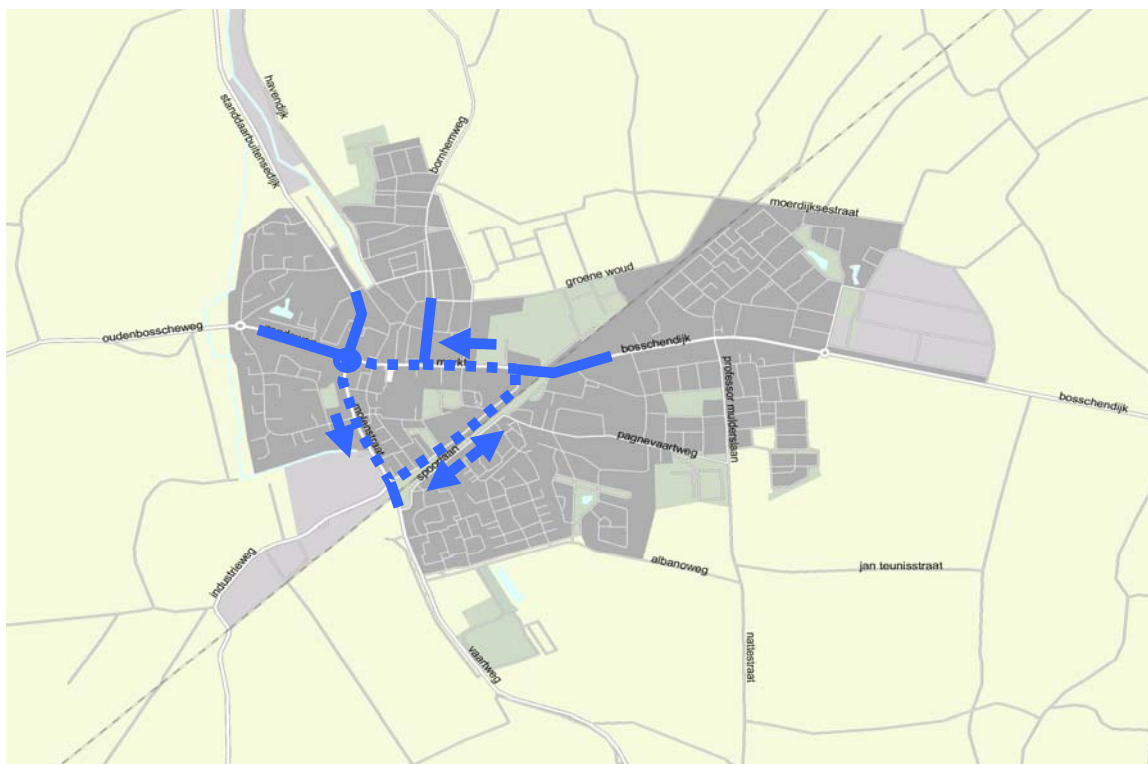
#### **Traject 4: Albano-A17 via Heinsbergwegje**

Dit tracé loopt ten oosten van de steilrand (Heinsberg) en het Gastels Laag, op de overgang van de bebouwing en het waardevolle landschap ten westen van Oudenbosch. Het tracé sluit aan op de Oudenbosscheweg direct ten westen van de bebouwde kom van Oudenbosch. Het tracé volgt het Heinsbergwegje. De Oudenbosscheweg zal vanaf het punt waarop de nieuwe rondweg aansluit tot aan de aansluiting op de A17 gezien worden als onderdeel van de nieuwe rondweg en in dat kader opnieuw ingericht worden.

### **5.4 Aanvullende verkeersmaatregelen in de kern Oudenbosch**

In de vorige paragraaf is het alternatief voor de rondweg beschreven. Om een rondweg effectief te laten zijn, zijn verkeersmaatregelen in de kern Oudenbosch onmisbaar. De voorkeur gaat hierbij naar de rotondevariant. In de rotondevariant wordt het verkeer via éénrichtingswegen door het centrum geleid (zie figuur 5.3). De voorkeur naar deze variant gaat uit, omdat:

- biedt meeste ruimtelijke mogelijkheden voor langzaam verkeer (fiets en oversteekbaarheid) en parkeren;
- gefaseerde aanpak mogelijk;
- oplossingen direct in centrum, minimale invloed op omgeving;
- positief effect op leefbaarheid (trillingen/geluid/stank).



**Figuur 5.3: oplossingsvariant 'rotonde' voor centrum Oudenbosch**

Ook andere verkeersmaatregelen in de kern van Oudenbosch zijn onderzocht. De variant 'tegengesteld eenrichtingsverkeer' voor het centrum van Oudenbosch leidt weliswaar tot een grote reductie van het verkeer door het centrum en een verbetering van de leefbaarheid en veiligheid, het leidt ook tot sluipverkeer (Kade - West Vaardeke en Spuiiaan), een toename van verkeer op de Molenstraat. Daarnaast dienen ook maatregelen buiten het centrum te worden getroffen.

De variant 'komtraverse 30 km/h' heeft als voordeel dat de bestaande verkeersstructuur in het centrum nauwelijks hoeft te worden aangepast. Het leidt echter tot een kleine reductie van het verkeer door het centrum. Daarnaast treedt ook bij deze variant sluipverkeer op

## 5.5 Oplossingsrichtingen die niet in het MER worden uitgewerkt

Enkele oplossingsrichtingen blijken op basis van het vooronderzoek niet haalbaar of hebben een onvoldoende probleemoplossend vermogen. Deze oplossingsrichtingen worden in het MER niet meer uitgewerkt. Het betreft de volgende oplossingsrichtingen:

- nulplusalternatief;
- openbaar vervoer stimuleren;
- noordelijk tracé.

### Nulplusalternatief

Realisatie van een duurzaam veilig wegprofiel binnen de huidige beschikbare ruimte is niet mogelijk vanwege de bestaande bebouwing. Een nulplusalternatief kan ook bestaan uit een pakket van maatregelen voor de bestaande infrastructuur in de kern. In de kern wordt een verkeerscirculatiesysteem aangebracht. Dit houdt in dat het verkeer van west naar oost gebruik maakt van de bestaande traverse; het verkeer van oost naar west wordt via de Parklaan en Molenstraat afgewikkeld. Gezien de categorie-indeling van de traverse

als erftoegangsweg wordt de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom teruggebracht van 50 km/h naar 30 km/h.

Dit alternatief wordt niet realistisch geacht. De verkeersdruk op een deel van de kom-traverse wordt weliswaar tot een aanvaardbaar niveau teruggebracht, de verkeersintensiteit vermindert met één derde. De intensiteiten op andere wegen binnen de bebouwde kom worden echter onaanvaardbaar verhoogd. Daardoor worden de leefbaarheidsproblemen niet weggenomen maar verplaatst. Er is geen sprake van een duurzame oplossing en de kosten zijn aanzienlijk. Vanwege het beperkt probleemoplossend vermogen wordt deze oplossingsrichting niet verder uitgewerkt.

In het MER dient de huidige situatie en autonome ontwikkeling wel beschreven te worden als referentie voor de alternatievenvergelijking (zie hoofdstuk 4).

### **Openbaar vervoer**

Oplossingsrichtingen uitsluitend gericht op wijziging van de modal-split zijn naar verwachting ook onvoldoende effectief voor het oplossen van verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen. Daarnaast kan de doorstroming van het plaatselijk (bus)verkeer verbeterd worden op het moment dat de intensiteit op de bestaande doorgaande weg verlaagd is. Omdat deze oplossingsrichting geen afdoende oplossing biedt voor de problemen in de kern van Oudenbosch wordt deze niet verder uitgewerkt.

### **Noordelijk tracé**

Dit alternatief loopt vanaf de kruising Oudenboscheweg-Heinsbergwegje ten noorden van de kern langs en sluit aan op de Bosschendijk.

Het noordelijke tracé zorgt voor vermindering van tweederde van de verkeersintensiteit op de bestaande traverse. Dit wordt zeer positief gewaardeerd. De rondweg met een noordelijk tracé kent een vergelijkbare verkeersaantrekkende werking met de rond met een zuidelijk tracé zoals dat in het MER wordt uitgewerkt. Vanuit oogpunt van verkeer (en daarmee samenhangend de leefbaarheid) is het noordelijke tracé het meest gunstig. Dit alternatief trekt het meeste verkeer uit de kom weg.

In het MER is toch niet voor de uitwerking van dit tracé gekozen omdat het probleemoplossend vermogen niet veel groter is dan het zuidelijk tracé. Daar staat tegenover dat het noordelijk tracé veel slechter is voor milieu- en ruimtelijke aspecten:

- het noordelijk tracé veroorzaakt de grootste aantasting van landschappelijk waardevol gebied en cultuurhistorische waarden. Het betreft de historische beplanting langs de Havendijk, de oude turfvaart en het cultuurhistorisch waardevol gebied ten noorden van Oudenbosch;
- ten aanzien van natuur scores het zuidelijk en noordelijk tracé nagenoeg gelijk. Het Noordelijk tracé ontziet het waardevolle Gastels Laag (dat wel bij het zuidelijk tracé ligt) maar veroorzaakt aantasting en verstoring van het waardevolle bosgebied 'De Plukkert'. Zowel een noordelijk als een zuidelijk tracé (met uitzondering van de voorkeursvariant Heinsbergwegje) doorsnijden een ecologische verbindingzone;
- het noordelijk tracé zorgt voor een grotere sociale barrièrewerking ten opzichte van het zuidelijke tracé. Dit alternatief scheidt de meeste bebouwingslinten van de dorpskern Oudenbosch. Dit wordt als een zeer negatief effect beschouwd omdat dit een negatieve invloed heeft op functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied, bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen of winkels, met name voor wandelaars en fietsers;
- ook vanuit oogpunt van kosten is dit alternatief minder gunstig. Het tracé kent een groot aantal kruisingen waaronder een brug over de Haven;
- het noordelijk tracé faciliteert feitelijk het sluipverkeer tussen de A57 en de A17;

- het noordelijk tracé heeft een verkeersaantrekkende werking voor alle ontwikkelingen van de komende jaren in de omgeving, zoals in de gemeente Etten-Leur;
- het noordelijke tracé strookt niet met de geplande en gewenste ruimtelijke ontwikkelingen (transformatiegebieden) ten zuiden van Oudenbosch uit het Streekplan en het Uitwerkingsplan. Een noordelijk tracé ontsluit deze nieuwe woongebieden niet, zodat er ook zuidelijk een ontsluitingsweg voor deze gebieden zal moeten komen. In het kader van duurzaam ruimtegebruik is het wenselijk beide ontwikkelingen (nieuwe weg voor de ontsluiting van de nieuwe woongebieden én nieuwe weg voor de omleiding van het doorgaande verkeer) te bundelen.

**Tabel 5.1: vergelijking beoordeling zuidelijk en noordelijk tracé t.o.v. referentiesituatie**

Beoordelingsaspect	Zuidelijk tracé	Noordelijk tracé
Verkeersaantrekkende werking	+ / ++	++
Probleemoplossend vermogen	++	++
Effect op Landschappelijk waardevol gebied	-	--
Effect op cultuurhistorische waarden	-	--
Effect op natuurwaarden	--	--
Sociale barrièrewerking	0	--
Aantasting landbouwgebied	-	--
Relatie tracé met transformatiegebieden	++	--
Kosten	-	--

## 5.6 Meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Conform de Wet Milieubeheer dient in het MER onderzoek gedaan te worden naar het alternatief waarin de negatieve effecten op het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel beperkt, het zogenaamde Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Door milieuaspecten vroegtijdig in te brengen in het ontwerpproces wordt een “milieuvriendelijk” ontwerpproces bevorderd. Het uiteindelijke ontwerp kan verder milieutechnisch worden geoptimaliseerd door resterende milieueffecten door technische maatregelen verder te beperken.

In het MER zal beschreven worden hoe het milieu onderdeel uitmaakt van het ontwerp-proces en hoe na ontwerp de milieueffecten verder kunnen worden beperkt richting een MMA.

## 6 Te onderzoeken effecten

### 6.1 Opzet effectbeschrijving

In de startnotitie wordt een globaal overzicht gegeven van de verwachte effecten, die in het MER nader onderzocht worden. Tevens wordt de wijze waarop en op basis waarvan de effecten worden onderzocht.

In het MER worden de effecten, waar relevant en mogelijk, kwantitatief (cijfermatig) beschreven. In de overige gevallen is de effectbepaling kwalitatief (beschrijvend). Bij de beschrijving van effecten wordt onderscheid gemaakt tussen tijdelijke effecten en permanente effecten, als dit van belang is voor de beoordeling. Ook wordt onderscheid gemaakt tussen effecten tijdens de aanlegfase (vaak tijdelijke effecten) en effecten na ingebruikname (vaak permanente effecten).

Bij de effectbeschrijving wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied (zie definitie hoofdstuk 1).

### 6.2 Beoordelingskader

De beschrijving en beoordeling van de effecten van de aanleg van de weg en de transformatiegebieden vindt plaats aan de hand van een aantal aspecten voor uiteenlopende (milieu)onderwerpen. Het totaal aan thema's en aspecten wordt beoordelingskader genoemd (tabel 6.1).

**Tabel 6.1: Beoordelingskader**

<b>Thema</b>	<b>Aspect</b>
Verkeer	Verkeersafwikkeling Langzaam en recreatief verkeer en openbaar vervoer Verkeersveiligheid
Geluid	Aantal geluidgehinderden Geluidbelast oppervlakte
Trilling	Beleving van trillingen
Lucht	Luchtkwaliteit (o.a. fijn stof en stikstofoxyde)
Externe veiligheid	Vervoer gevaarlijke stoffen
Bodem en water	Bodemkwaliteit Waterhuishouding (oppervlaktewater) Grondwater
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Aardkundige waarden Cultuurhistorie en archeologie Landschap: ruimtelijke structuur / visueel
Natuur, flora en fauna	Natuurbeleid Flora en fauna Ecologische structuur en relaties
Ruimtegebruik	Wonen Werken Recreatie Landbouw Kabels en leidingen

## 6.3 Verkeer

In het MER worden de gevolgen van aanleg van de rondweg en de transformatiegebieden in beeld gebracht voor de volgende aspecten van verkeer.

### **Verkeersafwikkeling**

Op basis van modelberekeningen worden de verkeersintensiteiten op de relevante wegen in beeld gebracht. Daarbij wordt de intensiteit afgezet tegen de capaciteit van de weg om de mate van doorstroming te bepalen. Van het alternatief en de varianten wordt het oplossend vermogen bepaald.

### **Langzaam verkeer en openbaar vervoer**

De gevolgen van de aanleg van de rondweg voor het langzaam verkeer en openbaar vervoer worden in beeld gebracht.

### **Verkeersveiligheid**

Op basis van aanwezige ongevalgegevens wordt de verkeersveiligheid in beeld gebracht. Daarnaast wordt aandacht besteed aan het effect van veranderingen in de verkeersveiligheid op sociale relaties (in hoeverre ervaren mensen de nieuwe weg en de bestaande wegen in de nieuwe situatie als veiliger of onveiliger en verandert daardoor de sociale barrière).

## 6.4 Geluid

In het MER wordt de geluidbelasting berekend van het verkeer op het zoek- en studiegebied. In het MER wordt de, verwachte, toename van de geluidhinder en de geluidgehinderden in beeld gebracht.

## 6.5 Lucht

In het MER wordt voor de nieuwe situatie de luchtkwaliteit berekend met CAR2. Specifiek wordt aandacht besteed aan stofstofdioxide (NO<sub>x</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) waarbij in beeld wordt gebracht of er overschrijding van de normen, zoals opgenomen in het Besluit luchtkwaliteit 2005, plaatsvindt.

## 6.6 Trillingen

In het MER wordt beschreven wat de invloed van de rondweg is op de hinderbeleving als gevolg van trillingen.

## 6.7 Externe veiligheid

In het MER wordt tevens onderzocht of externe veiligheid een rol speelt en zo ja, wat de effecten op de omgeving van de rondweg zijn.

## 6.8 Bodem en water

### **Bodemopbouw**

De aanleg van de rondweg en de transformatiegebieden hebben effect op de bodemopbouw in het plangebied. Voor de realisatie moet grondverzet (afvoer van klei en aanvoer van zand) plaatsvinden. De mate is afhankelijk van de aanlegwijze.

Bij de graafwerkzaamheden gaat geen karakteristiek bodemprofiel verloren. De voorkomende bodemtypen zijn niet zeldzaam en komen in de regio in geruime mate voor.

### **Bodemkwaliteit**

Eventueel aangetroffen bodemverontreinigingen in het plangebied zullen geïsoleerd of gesaneerd worden. In het MER zal worden beschreven of er bodemverontreiniging vergraven wordt.

### **Water**

In het kader van het MER en het bestemmingsplan wordt de watertoets doorlopen. In het MER worden de effecten op de waterstructuur, grondwater en waterkwaliteit beschreven. Specifiek wordt daarbij aandacht besteed aan de opgave voor waterberging die het Waterschap in het plangebied heeft in relatie tot de aanleg van de rondweg en de transformatiegebieden.

## 6.9 Natuur

De aanleg van de rondweg en de inrichting van de transformatiegebieden kunnen effecten hebben op de natuurwaarden in het gebied. Het effect bestaat uit vier aspecten die in het MER worden onderzocht. We maken bij de beschrijving van de effecten gebruik van de beschikbare gegevens.

### **Ruimtebeslag**

Door ruimtebeslag kunnen van waardevolle gebieden en leefgebied van soorten waardoor een oppervlakte waardevol gebied verloren gaat.

### **Verdroging**

De kwaliteit van natuurgebieden en leefgebieden van soorten kan worden aangetast door verdroging; gezien de hydrologisch waardevolle situatie rond Oudenbosch is dit een belangrijk aandachtspunt in het MER.

### **Verstoring**

Als gevolg van de toename van het autoverkeer ter plaatse van de rondweg kan de kwaliteit van natuurgebieden en leefgebieden van soorten aangetast worden door verstoring (door geluid en licht)

### **Barrièrewerking**

De rondweg kan de ecologische verbindingzone tussen het Gastels Laag met de Dintel en het Mark-Vlietkanaal doorsnijden. Ook de nieuwe bebouwing kan een barrière vormen.

## 6.10 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

### Landschap

Aanleg van randweg leidt tot doorsnijding van het landschap. De inrichting van de transformatiegebieden zorgen voor verdichting van het landschap. Beide activiteiten hebben een visueel ruimtelijk effect. In het MER wordt het effect op de landschappelijke structuur en de openheid en kleinschaligheid van het landschap rond Oudenbosch beschreven. De visuele hinder van de weg en de nieuwe bebouwing in het landschap vormt een (impliciet) onderdeel van het aspect Landschap.

### Cultuurhistorie

In het MER zal het effect op de cultuurhistorische waarden in het plangebied worden gespecificeerd.

### Archeologie

Wanneer sprake is van vergraving van de ondergrond bestaat de kans dat archeologische sporen verloren gaan. De mate waarin dit gebeurt, hangt af van het tracé en de aanlegwijze. In het MER wordt aan de hand van beschikbare gegevens en eventueel aanvullend veldonderzoek de kans op verstoringen van archeologische sporen beschreven. Ook wordt beschreven hoe in geval van mogelijke verstoring het best met de archeologische sporen kan worden omgegaan.

## 6.11 Ruimtegebruik

### Wonen

Van gedwongen vertrek is sprake wanneer woningen door het fysieke ruimtebeslag moeten worden geamoveerd. In het MER wordt beschreven of c.q. in hoeverre sprake is van gedwongen vertrek.

### Werken

De aanleg van de rondweg of van de transformatiegebieden zal niet leiden tot sloop van bedrijfspanden of een verkleining van de oppervlakte industrieterrein .

### Recreatie

De aanleg van de rondweg of van de nieuwe bebouwing kan recreatieve routes doorsnijden. Daarnaast kan een recreatieve route door de kern aantrekkelijker worden. In het MER zullen deze effecten kwalitatief worden beschreven. De sportterreinen zullen behouden blijven.

### Landbouw

Bij de realisatie van de transformatiegebieden en door de aanleg van een nieuwe weg gaat landbouwgrond verloren en worden landbouwpercelen doorsneden. In het MER wordt globaal beschreven wat de gevolgen voor de landbouwfunctie zijn.

### Kabels en leidingen

De eventuele kruising met bestaande infrastructuur en met kabels en leidingen en de gevolgen daarvan voor het ontwerp en/of het project worden in het MER beschreven.

## Referenties

Arcadis, 14 januari 2003. Effectenstudie randweg Oudenbosch.

De Horst/Plancompagnons, 12 april 2002. Landschapsbeleidsplan Gemeente Halderberge 'Samen voor Groen'.

Gedeputeerde Staten, 29 juni 2004. Ontwerp Uitwerkingsplan Landelijke Regio Halderberge en Steenbergen.

Gemeente Halderberge, januari 2001. Verkeersstructuur Oudenbosch in ruimtelijk, verkeerskundig en economisch perspectief (studie).

Goudappel Coffeng i.o.v. gemeente Halderberge, 8 november 2005. Hoofdwegenstructuur Halderberge, CONCEPT.

## Afkortingen en begrippen

alternatief	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
autonome ontwikkeling	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Ruimtelijk-planologische ontwikkeling van het studiegebied op basis van bestaand en voorgenomen beleid, zonder de voorgenomen activiteit</li><li>2. Ontwikkeling van het studiegebied zonder de voorgenomen activiteit</li></ol>
beoordelingskader	geheel van aspecten en criteria, op basis waarvan de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving worden bepaald
bevoegd gezag	<ol style="list-style-type: none"><li>1. de overheidsinstantie die bevoegd is tot het nemen van het besluit op grond waarvoor de m.e.r.-verplichting bestaat</li><li>2. de overheid die bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer</li></ol>
Commissie voor de milieu-effectrapportage	een landelijke commissie van ca. 180 onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieu-effectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het rapport. Per m.e.r. wordt een werkgroep samengesteld.
duurzaam veilig (DuVe)	wegontwerpprincipe voor een veiligere inrichting van wegen, met als uitgangspunten: voorkomen van onbedoeld gebruik van de weg, voorkomen van ontmoetingen met een verschil in richting en/of snelheid, voorkomen van onzeker gedrag
effect	verandering ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling door / na realisering van de voorgenomen activiteit
huidige situatie	momentele toestand van een gebied of aspect
initiatiefnemer	degene, die de voorgenomen activiteit wil ondernemen
inspraak	mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of zienswijzen kenbaar te maken, bijvoorbeeld over een activiteit waarover (door de overheid) een besluit zal worden genomen
langzaam verkeer	fietsers en wandelaars
m.e.r.	milieueffectrapportage, procedure zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer
MER	milieueffectrapport, rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden
m.e.r.-plichtige activiteit	activiteit met, volgens bijlage C van het Besluit m.e.r. van de Wet Milieubeheer en / of de provinciale milieuverordening,

	naar verwachting dusdanige nadelige milieu-effecten dat een m.e.r. procedure moet worden doorlopen voorafgaand aan realisering
m.e.r.-plicht	de verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit
milieu	het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten en goederen (Wet milieubeheer)
milieueffecten	gevolgen van een activiteit voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten, goederen, water, bodem, lucht en de relaties daartussen, alsmede de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden (Wet milieubeheer)
MMA	meest milieuvriendelijk alternatief, het alternatief met de minst nadelige milieu-effecten
plangebied	gebied, waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft, en dat wordt opgenomen in het bestemmingsplan
referentiesituatie	huidige situatie en autonome ontwikkeling: toekomstige situatie van een gebied of aspect op basis van ontwikkeling van de huidige situatie onder invloed van bestaand en voorgenomen beleid
rode lijst	lijst met (nationaal) bedreigde plant- of diersoorten
startnotitie	aanmelding door de initiatiefnemer van de voorgenomen activiteit bij bevoegd gezag, officieel begin van de m.e.r.-procedure
studiegebied	gebied, waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden (omvang kan per aspect variëren)
variant	variatie op een alternatief
verkeersintensiteit	het aantal voertuigen dat een punt gedurende een bepaalde tijdsduur passeert
voorgenomen activiteit	datgene, wat de initiatiefnemer wil realiseren

## Bijlagen

## Bijlage 1 M.e.r.-procedure

### B1.1 Procedure in hoofdlijnen

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

- opstellen startnotitie door initiatiefnemer;
- indienen startnotitie bij bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 1 Wet Milieubeheer);
- versturen startnotitie naar Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 3 Wet Milieubeheer);
- publicatie en tervisielegging startnotitie door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 4 Wet Milieubeheer);
- indien het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is, deelt het dit mee aan de Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs (artikel 7.13, lid 1 Wet Milieubeheer);
- inspraak ten behoeve van de richtlijnen voor het MER; in de inspraakperiode, die 4 weken duurt, kan een informatie- / inspraakavond worden gehouden (artikel 7.14, lid 4 Wet Milieubeheer);
- advisering (o.a. door landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage en wettelijke adviseurs) over de richtlijnen; dit resulteert in een advies van de Commissie voor de inhoud van de richtlijnen (artikel 7.14, lid 2 Wet Milieubeheer);
- vaststellen richtlijnen voor het opstellen van het MER; als het ware de inhoudsopgave voor het MER. Deze richtlijnen worden vastgesteld door bevoegd gezag (artikel 7.15, Wet Milieubeheer);
- opstellen MER en van de (voor)ontwerpen van de besluiten die mede op basis van het MER zullen worden genomen (artikel 7.9 en 7.10 Wet Milieubeheer);
- indienen MER en (voor)ontwerpbestemmingsplan bij bevoegd gezag;
- aanvaarden (artikel 7.18 lid 1 Wet Milieubeheer), bekendmaken en ter visie leggen van het MER (artikel 7.20 lid 2 Wet Milieubeheer) en (voor)ontwerpen van de besluiten door het bevoegd gezag);
- inspraak, advies en overleg (artikel 7.23, 7.24, 7.25 Wet Milieubeheer);
- toetsen van het MER door de Commissie m.e.r. (artikel 7.26 Wet Milieubeheer);
- betrekken van het MER en de resultaten van inspraak en advies bij het nemen van de besluiten (artikel 7.35 en 7.37 Wet Milieubeheer);
- evalueren van de effecten (artikel 7.39 Wet Milieubeheer); en zonodig nemen van aanvullende maatregelen of aangepaste besluiten (artikel 7.42 Wet Milieubeheer).

### B1.2 Startnotitie

De startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Hiermee kondigt de initiatiefnemer de voorgenomen activiteit officieel aan. De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Conform artikel 2 van het Besluit startnotitie milieueffectrapportage [VROM, 1999] zijn de volgende onderwerpen beschreven:

- 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.

### **B1.3 Inspraak op de startnotitie**

De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Inspraakreacties op de startnotitie en de adviezen van wettelijke adviseurs vormen de basis voor de richtlijnen voor het MER. In de richtlijnen wordt aangegeven 'wat en hoe' in het MER aan de orde moet komen.

Het openbaar maken van deze startnotitie door bevoegd gezag vormt het begin van de m.e.r. procedure. De startnotitie wordt gedurende vier weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kan eenieder reageren op de startnotitie. Wensen en/of suggesties over de richtlijnen kunnen bij het bevoegd gezag worden ingediend. Tijdens de inspraakperiode kan een informatie- en inspraakbijeenkomst worden gehouden. Tijdens deze bijeenkomst kunnen ook mondelinge reacties worden gegeven.

Door het bevoegd gezag wordt de startnotitie gezonden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage met het verzoek om een advies voor richtlijnen op te stellen ten behoeve van de inhoud van het MER. De Commissie voor de m.e.r. heeft daartoe tot uiterlijk 9 weken na de openbare kennisgeving van de startnotitie de gelegenheid. Bevoegd gezag stuurt de startnotitie tevens naar de wettelijke adviseurs met het verzoek om een advies. De Commissie voor de m.e.r. betreft in haar advies voor richtlijnen de reacties van de insprekers en adviseurs.

De richtlijnen voor de inhoud van het MER worden uiterlijk 13 weken na de openbare kennisgeving door het bevoegd gezag vastgesteld. Daarbij wordt rekening gehouden met het advies van de Commissie voor de m.e.r. en met de ingekomen reacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs.

### **B1.4 Het opstellen van het MER**

Aan de hand van de richtlijnen wordt het MER opgesteld. Conform artikel 7.10 van het besluit m.e.r. [VROM, 1999] 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;
- 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 richtlijnen en of het voldoende informatie bevat ten behoeve van de besluitvorming.

## **B1.5 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. In de inspraak- en adviesperiode vindt tevens (voor de delen van het plangebied die in een bestemmingsplan zijn opgenomen) het zogenaamde 'artikel 10' overleg plaats.

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.

## **B1.6 Rolverdeling in de m.e.r procedure**

### **Initiatiefnemer**

*Rol:* het opstarten van de voorbereidingen om te komen tot de aanleg van de rondweg, waaronder het opstellen van de startnotitie en het MER.

*Wie is initiatiefnemer?* Burgemeester en Wethouders gemeente Halderberge

### **Bevoegd gezag**

- Rol*
- vaststellen van de richtlijnen voor het opstellen van het MER;
  - beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER;
  - vaststellen van het bestemmingsplan;
  - diverse taken in het kader van kennisgeving, ter inzage legging e.d.;
  - inwinnen van adviezen bij diverse instanties.

*Wie is bevoegd gezag?* Gemeenteraad van Halderberge

### **Commissie voor de milieueffectrapportage**

- Rol:*
- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen (advies-richtlijnen);
  - 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 richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen;
  - 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 bestemmingsplan als zodanig optreden;

Overigens zal het bestemmingsplan aan een groot aantal andere instanties worden toegestuurd ten behoeve van het voeren van overleg (artikel 10 Besluit Ruimtelijke Ordening).

### **Insprekers**

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

- naar aanleiding van de uitgebrachte startnotitie. 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 definitieve richtlijnen 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.