

## **Notitie Reikwijdte en Detailniveau m.e.r. N629/Westerlaan**

Ten behoeve van het Milieueffectrapport

**Datum**

2 maart 2015

**Status**

Definitief



# Inhoud

<b>Samenvatting</b>	<b>5</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>11</b>
1.1 Introductie N629	11
1.2 Samenwerkingsovereenkomst als vertrekpunt	11
1.3 Doel van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau	14
1.4 Beleidskader	15
1.5 Leeswijzer	16
<b>2 Wat vooraf ging</b>	<b>17</b>
2.1 Voorfase (1999-2006)	17
2.2 Planstudie 2006-2011	17
<b>3 Probleembeschrijving</b>	<b>21</b>
3.1 Huidige situatie N629/Westerlaan	21
3.2 Doorstroming	24
3.3 Verkeersveiligheid	25
3.4 Leefbaarheid	26
<b>4 Te onderzoeken alternatieven</b>	<b>29</b>
4.1 Beschrijving van de referentiesituatie	29
4.2 Beschrijving van de alternatieven	31
4.3 Alternatief 1: Parallel Noord	35
4.4 Alternatief 2: Parallel Noord - 't Blik	37
4.5 Alternatief 3: Bundeling Noord	39
4.6 Alternatief 4: Bundeling Zuid	41
<b>5 Beoordeling alternatieven</b>	<b>43</b>
5.1 Verkeer en vervoer	44
5.2 Woon- en leefmilieu	45
5.3 Bodem /ondergrond en water	47
5.4 Ecologie	48
5.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	49
5.6 Grondgebruik	50
5.7 Kosten	50
<b>6 Te volgen procedure</b>	<b>51</b>
<b>Bijlage: kaarten alternatieven</b>	<b>53</b>



# Samenvatting

## 1 Inleiding

*De provincie Noord-Brabant heeft het voornemen om de aanwezige verkeersproblemen op de N629 op te lossen middels een verbreding en/of tracéaanpassing. Om dit initiatief mogelijk te maken dient een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) vastgesteld te worden. Om dit ruimtelijk plan te realiseren moet het milieubelang een volwaardige plaats krijgen in de besluitvorming. Hiertoe wordt de procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. Deze notitie concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) markeert de eerste stap in de m.e.r.-procedure en betreft betrokkenen en geïnteresseerde partijen bij het voornemen.*

### **M.e.r.-procedure**

De provincie Noord-Brabant en de gemeenten Oosterhout en Dongen hebben hun voornemen in 2014 bekrachtigd met een samenwerkingsovereenkomst (zie tekstkader). Hierin is afgesproken de m.e.r.-procedure te starten om de (milieu)effecten van de verschillende oplossingsmogelijkheden (alternatieven) in beeld te brengen.

#### *Samenwerkingsovereenkomst als vertrekpunt voor de m.e.r. procedure*

In een Samenwerkingsovereenkomst tussen provincie Noord-Brabant en de gemeenten Dongen en Oosterhout van 2014 is afgesproken dat voor de N629 en Westerlaan een m.e.r.-procedure wordt gestart om te komen tot een oplossing voor de verkeersproblematiek.

In deze samenwerkingsovereenkomst zijn tevens afspraken (die geen onderdeel zijn van de m.e.r. procedure N629/Westerlaan) gemaakt over:

- het op korte termijn verbeteren van de aansluiting A27-N629;
- het in procedure brengen van een nieuwe verbindingsweg tussen het toekomstige bedrijventerrein Everdenberg Oost en de N629.

Doel van de m.e.r. -procedure is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke nadelige gevolgen voor het milieu. De NRD vormt samen met daarop ingebrachte zienswijzen de start van deze m.e.r.-procedure. De NRD geeft aan welke alternatieven in het MER worden uitgewerkt. Tevens beschrijft de NRD welke (milieu)effecten in het MER onderzocht worden (reikwijdte) en op welke manier dit gebeurt (detailniveau). Daarnaast worden met deze notitie alle betrokkenen en geïnteresseerde partijen geïnformeerd over het voornemen. De NRD wordt ter inzage gelegd en iedereen wordt in de gelegenheid gesteld om zienswijzen kenbaar te maken.

De procedure resulteert in een milieueffectrapport (MER). In het milieueffectrapport (MER) worden meerdere alternatieven uitgewerkt en onderzocht op verkeerskundige, leefbaarheids- en milieueffecten. Mede op basis van de informatie uit het MER maken de betrokken partijen gezamenlijk een keuze voor een voorkeursalternatief (VKA). Dit VKA wordt planologisch verankerd in een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). De betrokken overheden hebben afgesproken dat de provincie Noord-Brabant optreedt als initiatiefnemer waarbij er intensief wordt samengewerkt met de gemeenten Dongen en Oosterhout. Provinciale Staten van Noord-Brabant is bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure en het Provinciaal Inpassingsplan. Het MER zal tegelijk met het PIP ter visie worden gelegd zodat zienswijzen kunnen worden ingediend.

Tevens zal de Commissie voor de m.e.r. een advies uitbrengen over deze NRD en het MER. Op basis van deze zienswijzen wordt het definitieve plan (PIP) gemaakt. Tegen het PIP kan men in beroep gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

### Aanleiding en doel

De N629 en de Westerlaan vormen de verbinding tussen Dongen en Oosterhout en zijn onderdeel van de regionale verbinding Oosterhout-Dongen-Tilburg. Figuur 1 geeft een overzicht van het huidige tracé van de N629/Westerlaan.



*Figuur 1: Het (huidige) tracé N629/Westerlaan zoals onderwerp van het MER*

De N629/Westerlaan en omgeving kennen een aantal problemen ten aanzien van doorstroming, verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. In het verleden zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd naar deze problematiek, waarbij geconstateerd is dat:

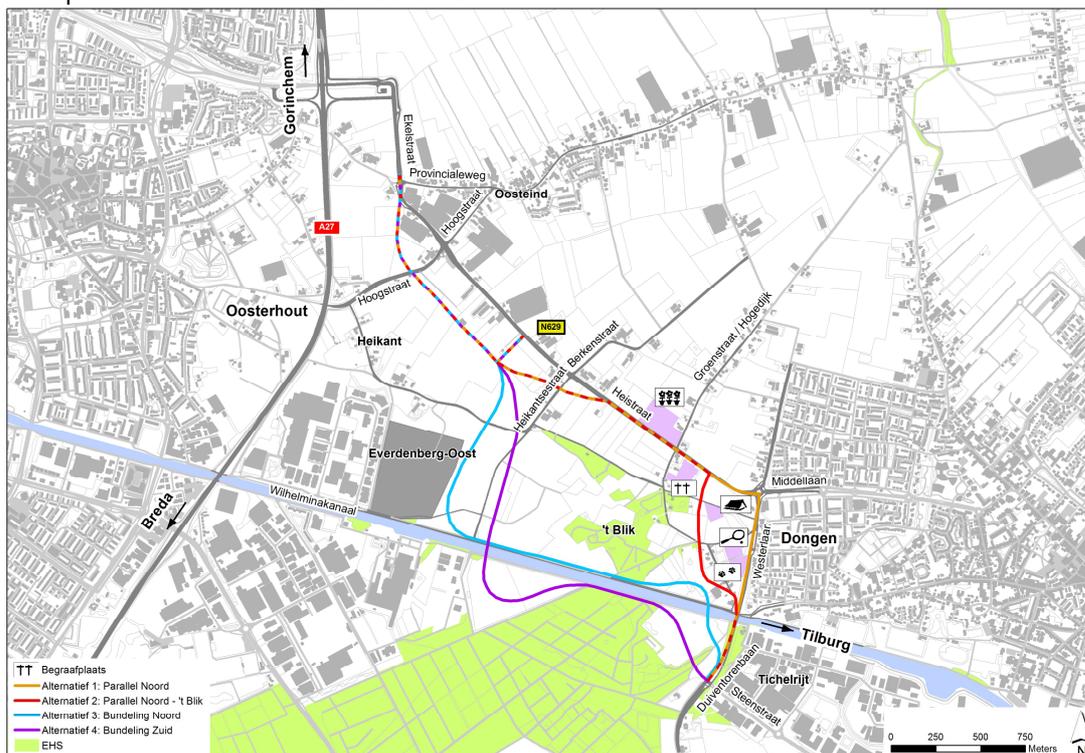
- 1 op en langs de N629 zich problemen voordoen ten aanzien van de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling;
- 2 op en langs de aansluitende Westerlaan-Duiventorenlaan in de gemeente Dongen zich problemen voordoen ten aanzien van de leefbaarheid en bereikbaarheid;
- 3 deze problemen verder zullen toenemen door de toekomstige aansluiting van het nog aan te leggen bedrijventerrein Everdenberg-Oost in de gemeente Oosterhout op de N629. Ook de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid en woningbouw in Dongen en Tilburg leidt tot extra verkeer.

Het doel van het aanpakken van de N629 en de Westerlaan is het bieden van een goede oplossing voor de problemen op en langs de wegverbinding Dongen-Oosterhout (A27).

## 2 Te onderzoeken alternatieven

### Referentiesituatie

In de referentiesituatie wordt de huidige situatie van het zoekgebied en omgeving beschreven en wordt aangegeven welke ontwikkelingen hier plaats zullen vinden tot en met 2030 (de autonome ontwikkelingen). Het betreft onder andere ruimtelijke programma's en infrastructuurprojecten waarover al afspraken zijn gemaakt. De milieueffecten van de alternatieven worden beoordeeld ten opzichte van deze referentiesituatie.



Figuur 2: Indicatieve ligging van de alternatieven

### Alternatieven voor de N629/Westerlaan

Ter verbetering van de benoemde problemen op de N629 en Westerlaan stellen wij voor in het MER vier alternatieven uit te werken en te onderzoeken. Met deze alternatieven wordt voortgebouwd op kansrijk geachte (onderdelen van) alternatieven die in het verleden onderzocht zijn. De globale ligging van deze alternatieven is weergegeven in figuur 2.

De alternatieven betreffen:

- 1 **Parallel Noord:** Dit betreft een nieuw tracé vanaf de Provincialeweg tot net voorbij de Heikantsestraat, met naar verwachting 2\*2 rijstroken en 80 km/uur. Vanaf daar wordt het huidige tracé gevolgd tot aan de rotonde met de Westerlaan. De capaciteit wordt hier mogelijk wel uitgebreid. De Westerlaan blijft 1\*2 rijstroken met 50 km/uur. De huidige brug over het kanaal blijft in gebruik.
- 2 **Parallel Noord-'t Blik:** Het betreft een nieuw tracé vanaf de Provincialeweg tot net voorbij de Heikantsestraat, met naar verwachting 2\*2 rijstroken en 80 km/uur. Vanaf daar wordt het huidige tracé gevolgd tot aan de rotonde met de Westerlaan. De capaciteit wordt hier mogelijk wel uitgebreid. De verkeersfunctie van de Westerlaan wordt overgenomen door een nieuwe verbinding door "'t Blik" tot aan de huidige brug over het kanaal (1\*2 rijstroken,

uitgangspunt 80 km/uur). De Westerlaan wordt afgesloten voor doorgaand wegverkeer. De huidige brug over het kanaal wordt gebruikt.

- 3 **Bundeling Noord:** Dit betreft een volledig nieuw tracé. Tussen Provincialeweg en de verbindingsweg naar Everdenberg-Oost kent het tracé dezelfde route als 'Parallel Noord'. Het tracé splitst zich vervolgens in de bestaande weg (1\*2 rijstroken, 60 km/uur) voor ontsluiting richting Dongen en een nieuwe tracé richting het kanaal (1\*2 rijstroken, 80 km/uur). Het nieuwe tracé ligt nabij het toekomstige bedrijventerrein Everdenberg-Oost. Het loopt vervolgens langs de noordzijde van het kanaal naar Dongen. Ten westen van Dongen wordt het kanaal met een nieuwe brug overgestoken. Het tracé takt vervolgens aan op de huidige aansluiting van de Steenstraat op de Duiventorenbaan.
- 4 **Bundeling Zuid:** Dit betreft een volledig nieuw tracé. Vanaf de kruising met de Provincialeweg naar Oosteind volgt het tracé dezelfde route als 'Parallel Noord'. Het tracé splitst zich vervolgens in de bestaande weg (1\*2 rijstroken, 60 km/uur) voor ontsluiting richting Dongen en een nieuwe tracé (1\*2 rijstroken, 80 km/uur) richting het kanaal. Het passeert het toekomstige bedrijventerrein Everdenberg-Oost op enige afstand. Het kanaal wordt via een nieuwe brug overgestoken. Vervolgens loopt het tracé parallel aan de zuidzijde van het kanaal en sluit aan op de huidige aansluiting van de Steenstraat op de Duiventorenbaan.

### 3 Beoordelingskader en onderzoeksmethodiek

In het MER worden de (milieu)effecten van de alternatieven in beeld gebracht voor het toetsingsjaar 2030, voor zowel de aanleg- als gebruiksfase. In het MER worden de volgende zeven thema's onderzocht:

- 1 **Verkeer en vervoer:** effecten op de verkeersafwikkeling en restcapaciteit, verkeersstructuur en herverdeling van het verkeer, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid
- 2 **Woon- en leefmilieu:** het gaat om de effecten die samenhangen met eventuele milieuhinder als gevolg van het gebruik van de wegen. Relevante onderzoeksaspecten zijn luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, gezondheid en hinder door trillingen
- 3 **Bodem / ondergrond en water:** effecten op aardkundige waarden, bodem, grondwater en oppervlaktewater
- 4 **Ecologie:** gevolgen voor beschermde gebieden (Natura-2000, Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en ecologische verbindingszones) en beschermde soorten
- 5 **Landschap, cultuurhistorie en archeologie:** effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologische waarden
- 6 **Grondgebruik:** aantasting van bestaande bebouwing, verlies en versnippering van landbouwgronden, verlies van recreatieterreinen en aantasting van recreatieve routes
- 7 **Kosten:** investeringskosten en levensduurkosten.

Voor de alternatieven wordt beoordeeld of aan de geldende wettelijke normen (bijvoorbeeld voor lucht, geluid en natuur) wordt voldaan. Daarnaast wordt beoordeeld in hoeverre er als gevolg van de alternatieven een positief of negatief effect te verwachten is ten opzichte van de referentiesituatie. Die beoordeling wordt samengevat in een +/- score, zodat de alternatieven onderling te vergelijken zijn. De onderzoeksresultaten worden in het MER beschreven.

#### **4 Reageren op de NRD**

Een ieder kan gedurende de inspraakperiode van zes weken reageren op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De inspraak is met name bedoeld om een reactie te kunnen geven op de effecten die in het MER worden onderzocht en op de voorgestelde alternatieven.

Reacties op de NRD kunnen binnen een termijn van zes weken na bekendmaking van de ter inzage legging worden ingediend bij de Provincie Noord-Brabant. Dit kan schriftelijk en digitaal. Voor meer informatie zie <http://ruimtelijkeplannen.brabant.nl>. Gedurende de inspraakperiode wordt een informatieavond gehouden.

Op basis van deze NRD, het advies van de Commissie voor de m.e.r., de overige adviezen en de inspraakreacties besluit Gedeputeerde Staten na besluitvorming in de Stuurgroep welke vragen in het projectMER moeten worden beantwoord en stelt hiertoe een Reactienota vast waarin GS aangeven hoe zij bij het vervolg van het project rekening zullen houden met de inspraakresultaten en de adviezen.



# 1 Inleiding

*Voor u ligt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de m.e.r. N629/Westerlaan. De provincie Noord-Brabant, de gemeenten Oosterhout en Dongen hebben het voornemen om de problematiek op de bestaande N629 en Westerlaan op te lossen. Daarvoor zijn verschillende mogelijkheden die in het kader van een projectMER zullen worden onderzocht. Ten behoeve van de besluitvorming hierover wordt een m.e.r.-procedure doorlopen om de milieueffecten in beeld te brengen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de samenwerkingsovereenkomst die in 2014 is ondertekend door de provincie en betrokken gemeenten in het gebied (zie figuur 1.1).*

## 1.1 Introductie N629

De N629 vormt de verbinding tussen Dongen en Oosterhout en is onderdeel van de regionale verbinding Oosterhout-Dongen-Tilburg. De weg heeft een aantal problemen ten aanzien van doorstroming, verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Sinds 1999 zijn diverse studies uitgevoerd naar de problematiek van de N629. Er wordt hierin samengewerkt door de gemeente Oosterhout, de gemeente Dongen en de provincie Noord-Brabant. Deze partijen hebben op basis van eerdere studies geconstateerd dat:

- op en langs de N629 zich problemen voordoen ten aanzien van de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling;
- op en langs de aansluitende Westerlaan-Duiventorenbaan van de gemeente Dongen zich problemen voordoen ten aanzien van de leefbaarheid en bereikbaarheid;
- gelet op de functie van de wegen en de toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot het bedrijventerrein Everdenberg-Oost in de gemeente Oosterhout, dat in de toekomst ontsloten zal worden op de N629, deze problemen nog verder zullen toenemen. Ook de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid en woningbouw in Dongen en Tilburg leidt tot extra verkeer.

Het doel van het aanpakken van de N629 en de Westerlaan is het bieden van een toekomstvaste oplossing (tot 2030) voor de verkeersgerelateerde problematiek op en langs de bestaande wegverbinding Dongen-Oosterhout (A27). De te kiezen oplossing moet ook op lange termijn zorgen voor een goede verkeersafwikkeling in het gebied en tevens de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren.

## 1.2 Samenwerkingsovereenkomst als vertrekpunt

Op 12 februari 2014 is een Samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Dongen en Oosterhout. Daarin zijn nadere afspraken gemaakt over de vervolgitwerking van oplossingen voor de problematiek op de N629 tussen Oosterhout (A27) en Dongen. Het gaat op hoofdlijnen om afspraken over:

- de integrale aanpak en de financiering van de planstudie N629/Westerlaan voor de totstandkoming van een gewenste oplossing voor de diverse onderdelen;
- de fasering van de uit te voeren studies en realisatie van de werken;
- de uitgangsprincipes voor een taak- en kostenverdeling voor de realisatie van de mogelijke oplossingen.



Figuur 1-1: Het (huidig) tracé N629/Westerlaan zoals onderwerp van het projectMER

In de Samenwerkingsovereenkomst hebben de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Oosterhout en Dongen uitgesproken de problemen op de N629 en de Westerlaan samen te willen aanpakken inclusief de ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein Everdenberg-Oost. Die aanpak bestaat uit:

- 1 het op korte termijn realiseren van een toekomst bestendige optimalisatie van de *aansluiting N629 op A27* middels het project 'aansluiting A27-N629'
- 2 het uitvoeren van *de planstudie voor de N629/Westerlaan*. Doel hiervan is het aanpakken van de problemen ten aanzien van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid op het overige deel van de N629 (Ekelstraat, Heistraat), de Westerlaan en de Duiventorenbaan (tot kruising met de Steenstraat). De planstudie resulteert in een projectMER en een keuze voor een voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief wordt vastgelegd in een Provinciaal Inpassingsplan (PIP).
- 3 De realisatie van een nieuwe weg tussen het te ontwikkelen bedrijventerrein Everdenberg Oost en de N629.

### Kader 1 Samenhang tussen projecten

De hierboven beschreven projecten hangen met elkaar samen en dragen bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied. Ze doorlopen ieder een eigen procedure en planning. De redenen daarvoor zijn hieronder beschreven.

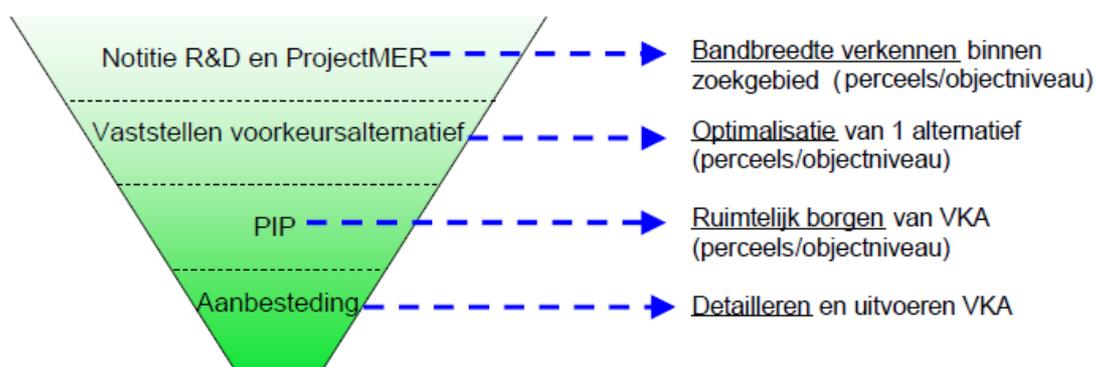
De verkeersproblematiek op de aansluiting N629 - A27 is zo groot en urgent dat er voor is gekozen deze versneld aan te pakken. Hiervoor is een aparte procedure gestart vooruitlopend op de aanpak van de rest van de N629. Uit verkeerskundige analyses blijkt dat de aansluitingsvorm N629-A27 en de aanpassing van de N629 elkaar verkeerskundig nauwelijks beïnvloeden:

- Maatregelen uit de planstudie N629 leiden niet tot wezenlijk andere intensiteiten bij de aansluiting N629 op de A27 (verschil is maximaal 2,5%)
- De verschillende kruispuntvormen die voor de aansluiting N629-A27 in onderzoek zijn leiden niet tot wezenlijk andere intensiteiten op de N629 (verschil is maximaal 2,5%)

In het projectMER wordt dit aan de hand van definitieve verkeersanalyses nader onderbouwd. De aanpak van de aansluiting is het uitgangspunt voor de planstudie N629/Westerlaan.

De gemeente Oosterhout is initiatiefnemer van de ontsluiting van Everdenberg Oost op de N629 en doorloopt daarvoor een aparte procedure.

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau is de formele start van de m.e.r.-procedure voor de N629/Westerlaan. Door de bestuurders van de betrokken overheden is in de Stuurgroep afgesproken dat de provincie hiervoor optreedt als formeel initiatiefnemer waarbij er intensief wordt samengewerkt met de gemeenten Dongen en Oosterhout. Mede op basis van de informatie uit het projectMER maken deze partijen gezamenlijk een keuze voor een voorkeursalternatief (VKA). De verwachting is dat deze keuze in 2015 wordt gemaakt. Dit voorkeursalternatief wordt vervolgens planologisch verankerd in een *Provinciaal Inpassingsplan* (PIP) en de daarvoor benodigde ruimtelijke procedure wordt doorlopen. In Figuur 1-2 is dit nog eens samengevat.



Figuur 1-2: procedure N629/Westerlaan (tot start realisatie)

## **Kader 2 Begrippen uit procedure**

### *M.e.r. N629/Westerlaan*

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau is het formele vertrekpunt van de m.e.r.-procedure die wordt doorlopen voor de N629/Westerlaan. Voor deze m.e.r.-procedure geldt als centrale doelstelling om naast de overige belangen het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke nadelige gevolgen voor het milieu. Daarvoor wordt een projectMER opgesteld. De provincie Noord-Brabant is initiatiefnemer van de m.e.r.-procedure. Voor het project wordt een PIP (Provinciaal Inpassingsplan) opgesteld, waarin het tracé van de weg planologisch wordt vastgelegd. Provinciale Staten treedt op als bevoegd gezag in deze m.e.r.- en PIP procedure.

### *Vaststellen voorkeursalternatief*

Naast milieu(effecten) spelen bij het vaststellen van het voorkeursalternatief door de betrokken bestuurders ook kosten, doelbereik en omgevingsbelangen een rol. Op basis van informatie hierover maken de verantwoordelijke bestuurders van de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Dongen en Oosterhout een afweging en keuze voor een voorkeursalternatief.

### *Provinciaal Inpassingsplan (PIP)*

Het voorkeursalternatief wordt vervolgens planologisch vastgelegd in een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Dit is de juridische basis voor de realisatie van de maatregelen.

## **1.3 Doel van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau**

De voorliggende notitie vormt de eerste stap in de (project) m.e.r.-procedure en geeft inzicht in de reikwijdte en het detailniveau van het milieuonderzoek en in de vragen waarop in het projectMER antwoord wordt gegeven. Ook geeft de NRD inzicht in de te onderzoeken alternatieven. Daarnaast worden met deze notitie alle betrokkenen en geïnteresseerde partijen geïnformeerd over het voornemen. Daarbij wordt dit document ter inzage gelegd en wordt iedereen in de gelegenheid gesteld om zienswijzen kenbaar te maken.

De notitie wordt ook voorgelegd aan de adviseurs en bestuursorganen die op grond van de wet geraadpleegd moeten worden over de reikwijdte en het detailniveau van het projectMER. Het raadplegen van de Commissie voor de milieueffectrapportage is in deze fase niet verplicht. Vanwege het doorlopen van een zorgvuldig proces vraagt de provincie Noord-Brabant de Commissie echter wel om een advies over de reikwijdte en detailniveau voor het projectMER.

Bij het opstellen van het projectMER zal zoveel mogelijk rekening gehouden worden met de ingediende zienswijzen, de reacties van betrokken bestuursorganen en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage. De ingediende zienswijzen en adviezen leiden niet tot een nieuwe NRD, maar worden meegenomen in het vervolgproces.

### **Uw reactie is welkom**

Reacties op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau kunnen binnen een termijn van 6 weken na bekendmaking van de ter inzage legging worden ingediend bij de provincie Noord-Brabant.

De provincie ontvangt de reacties bij voorkeur digitaal via de inspraakwebsite <http://ruimtelijkeplannen.brabant.nl>.

Een schriftelijke reactie kunt u onder vermelding van 'notitie Reikwijdte en Detailniveau N629 Dongen-Oosterhout' insturen naar:

Gedeputeerde Staten Provincie Noord-Brabant

Postbus 90151

5200 MC 's-Hertogenbosch

### **1.4 Beleidskader**

Bij de N629 zijn meerdere samenwerkende overheden actief met allemaal hun eigen beleid. De volgende plannen zijn het meest relevant en kaderstellend voor het project N629:

- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2006) en Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (2014-2018). Hierin is het verkeer en vervoersbeleid van de provincie vastgelegd, evenals het uitvoeringsprogramma voor de komende jaren. De planstudie N629/Westerlaan is voor de periode 2015 -2019 opgenomen in het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, het uitvoeringsprogramma voor provinciale infrastructuurprojecten;
- Structuurvisie Noord-Brabant (2014). De Structuurvisie benoemt en beschrijft ambities voor vier ruimtelijke structuren: infrastructuur, landelijk gebied, groenblauwe mantel en stedelijke structuur. Binnen de Structuurvisie wordt gezondheid als leidend principe meegenomen (amendement "Gezondheid als leidend principe"). Daarnaast is een 'Uitnodigend groen Integrale provinciale natuur en landschapsvisie 2012-2022' (2012) opgesteld. Door middel van deze visie wordt een nieuwe koers uitgezet voor versterking van de Brabantse natuur en het Brabantse landschap
- Provinciaal Milieu Plan (PMP) (2012-2015). Dit PMP richt zich op de thema's externe veiligheid, lucht, geur, geluid en trillingen, licht, bodem, afval en stortplaatsen
- EHS: de provincie wil de ecologische hoofdstructuur afmaken en natuur en landschap vanuit hun intrinsieke waarde beschermen en een plek geven in de samenleving zodat ze ten goede komen aan alle Brabanders. Natuur en landschap zijn immers essentieel voor een goed en gezond leef- en vestigingsklimaat
- Duurzaam Veilig en de Brabantse essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK); Duurzaam Veilig is een initiatief van de verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten. Ook de provincie Noord-Brabant hanteert de principes van Duurzaam Veilig.
- Mobiliteitsplan gemeente Oosterhout 2007 - 2015. Hierin is het verkeer en vervoersbeleid van de gemeente Oosterhout vastgelegd.
- Verkeersbeleidsplan gemeente Dongen (2013). Hierin is het verkeer en vervoersbeleid van de gemeente Dongen vastgelegd.
- Gemeentelijke gebiedsvisies en structuurvisies (Dongen en Oosterhout)
- Provinciaal waterbeheerplan
- Actieplan 2e tranche 2013-2018 Richtlijn Omgevingslawaai Noord Brabant

## **1.5 Leeswijzer**

Een NRD toont de te onderzoeken alternatieven (hoofdstuk 4) en het beoordelingskader (hoofdstuk 5) voor de m.e.r.-procedure. In deze NRD gaan wij ook in op de voorgeschiedenis van het project (hoofdstuk 2), de autonome ontwikkeling en de probleemanalyse (hoofdstuk 3). De NRD sluit af met de vervolprocedure (hoofdstuk 6).

Hoofdstuk 2 bevat achtergrondinformatie over de historie van het project. De daarop volgende hoofdstukken zijn ook leesbaar zonder dat hoofdstuk 2 wordt gelezen.

## 2 Wat vooraf ging

De studies naar de N629 kennen een lange voorgeschiedenis. Deze wordt in dit hoofdstuk als achtergrondinformatie op een rij gezet zodat duidelijk is wat vooraf ging en tot welke afwegingen en besluiten dit al heeft geleid. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen:

- De voorfase (1999-2006);
- Planstudie N629 2006-2011.

### 2.1 Voorfase (1999-2006)

#### **BORD(T)**

In 1999 hebben de gemeenten Breda, Oosterhout, Gilze-Rijen en Dongen samen met de provincie Noord-Brabant een onderzoek laten uitvoeren naar de regionale verkeerssituatie rondom de A27 tussen de aansluiting Breda-Noord en knooppunt Hoopolder. De BORD-verkeersstudie heeft geresulteerd in een regionale visie op de verkeersstructuur.

In een later stadium heeft de gemeente Tilburg zich aangesloten. Sindsdien werd gesproken over het BORDT-gebied.

#### **Integrale Effectenstudie Dongen-Oosterhout**

In de Integrale Effectenstudie Dongen-Oosterhout (2005) zijn de elf varianten/alternatieven uit de BORDT-verkenning nogmaals onderzocht. Op verzoek van de gemeente Dongen zijn ook de zuidelijke varianten in dit onderzoek meegenomen. In de studie is geconcludeerd dat een nieuw tracé ten noorden van het kanaal en de varianten met twee aansluitingen op de A27 de meest kansrijke alternatieven zijn. Verder is in de effectenstudie aangegeven dat een benutting van het huidige tracé als oplossingsrichting nog aandacht verdient.

#### **Strategische Milieubeoordeling (SMB)**

De volgende stap in het oplossen van de verkeersproblematiek op de N629 is genomen in de Strategische Milieubeoordeling (SMB) die door de gemeente Oosterhout is opgesteld ten behoeve van de Strategische Gebiedsvisie Oosterhout-Oost (SGV) (2006). De gemeente Dongen en de provincie Noord-Brabant zijn direct betrokken geweest bij het opstellen van de SGV en de SMB. In het kader van de SMB zijn de meest kansrijke varianten van de Integrale Effectenstudie onderzocht op een breed scala aan milieueffecten. Daarnaast is er een Meest Milieuvriendelijk Alternatief ontwikkeld: een nieuw tracé grotendeels parallel aan de huidige N629 (Heistraat) dat aansluit op de Westerlaan.

Dit laatste alternatief werd destijds door de gemeente Oosterhout gekozen als voorkeursalternatief voor de ontwikkelingen ten Oosten van Oosterhout.

### 2.2 Planstudie 2006-2011

De provincie Noord-Brabant heeft, gezien de aanwezige verkeersproblemen, in 2006 het initiatief genomen voor een planstudie/m.e.r.-procedure. Deze procedure was gekoppeld aan de wijziging van het bestemmingsplan van de gemeenten Dongen en Oosterhout, om de aanleg van een nieuw tracé mogelijk te maken. De gemeenten Dongen en Oosterhout waren daarmee bevoegd gezag.

### **Startnotitie en richtlijnen Commissie voor de m.e.r.**

In december 2006 is deze procedure formeel gestart met een Startnotitie. In deze Startnotitie zijn de volgende alternatieven en varianten gepresenteerd:

- nulplus-alternatief: geen nieuwe N629, maar met verkeerskundige maatregelen op bestaande wegen de problematiek van verkeer en leefbaarheid oplossen;
- parallelalternatief met varianten zuid en noord: parallel aan de huidige N629 door landbouwgebied. De Westerlaan (al dan niet in aangepaste vorm) houdt een functie voor doorgaand verkeer. Het onderscheid tussen de varianten zuid en noord is te vinden bij de begraafplaats ten zuiden van de N629, nabij de Groenstraat;
- omleidingsalternatief met varianten stroomlijn 1, stroomlijn 2, Bundeling Noord en Bundeling Zuid: een tracé dat gedeeltelijk parallel loopt aan de huidige N629 en dan ter hoogte van de Brede Heistraat opsplijt in een noordelijke en een zuidelijke tak. De noordelijke tak volgt de bestaande Heistraat en is bedoeld voor verkeer met bestemming Dongen. Voor meer doorgaand verkeer is er de zuidelijke tak, de eigenlijke N629. Voor de zuidelijke tak zijn voor het gedeelte tussen het splitsingspunt en de aansluiting op de Steenstraat meerdere varianten mogelijk. Bij variant Bundeling Noord wordt gebruik gemaakt van de bestaande brug, zonder doorsnijding van Het Blok en de Duiventoren. Bij Bundeling Zuid is meer westelijk een nieuwe brug voorzien.

De Startnotitie heeft zes weken ter inzage gelegen bij de gemeente Oosterhout als coördinerend bevoegd gezag. De inspraakreacties zijn samen met de Startnotitie aangeboden aan de Commissie m.e.r.. Op basis hiervan heeft de Commissie in april 2007 advies gegeven door middel van Richtlijnen voor het milieueffectrapport.

Bij het vaststellen van de richtlijnen in de gemeente Dongen op 21 juni 2007 is bij wijze van amendement een nieuwe variant toegevoegd aan de te onderzoeken alternatieven in het MER, de zogenaamde DOA-variant ('Dongen-Oosterhout Anders'). Ook bij het vaststellen van de richtlijnen in de gemeente Oosterhout (28 juni 2007) is per amendement een nieuwe variant toegevoegd, de LOA-variant ('Logisch Alternatief').

### **Milieueffectrapport fase 1**

De volgende stap in de planstudie was het Milieueffectrapport (MER). In het MER fase 1 zijn – in aansluiting op de Startnotitie en ingediende alternatieven in de richtlijnen fase – de volgende alternatieven en varianten onderzocht:

<b>Alternatief</b>	<b>Variant</b>
Nulplus-alternatief	-
Parallelalternatief	Variant Zuid Variant Noord
Omleidingalternatief	Stroomlijn 1 Stroomlijn 2 Bundeling Noord Bundeling Zuid
Richtlijnenalternatief	DOA-variant LOA-variant

Deze alternatieven en varianten zijn beoordeeld aan de hand van beoordelingscriteria voor verkeer; verkeersveiligheid; bebouwing, landbouw en recreatie; geluid en trillingen; luchtkwaliteit; externe veiligheid; landschap, cultuurhistorie & archeologie; natuur; bodem en water. Ook is het

aspect kosten meegenomen. De effecten zijn per variant in beeld gebracht en zijn met elkaar en met de referentiesituatie (niets doen) vergeleken. Op basis hiervan is een selectie gemaakt van de meest kansrijke alternatieven, te weten:

- Nulplus-alternatief;
- Parallelalternatief, variant Noord;
- Omleidingalternatief, Bundeling Zuid.

Het *Nulplus-alternatief* lost de verkeersproblemen goed op, zonder nieuwe doorsnijding van het landschap. Eén van de negatieve punten van dit alternatief is de sloop van woningen en bedrijfsgebouwen.

Het *Parallelalternatief*, variant noord, koppelt een goede en kosteneffectieve verbetering van de verkeerssituatie aan relatief kleine effecten voor natuur, landschap en milieu. Het relatief nadeel (ten opzichte van het Omleidingalternatief) is dat de effecten op leefbaarheid in Dongen - vooral geluid - niet veranderen ten opzichte van de referentiesituatie.

Deze variant biedt echter ook mogelijkheden om met aanvullende maatregelen de milieubelasting in Dongen-West te verkleinen.

Voor de effecten op leefbaarheid in Dongen zijn de varianten van het *Omleidingalternatief* gunstig. Variant Bundeling Zuid biedt een goede oplossing voor de problemen en heeft (in vergelijking met andere varianten van het Omleidingalternatief) de minst ongunstige effecten op milieu en natuur. Ook is, binnen het omleidingsalternatief, variant Bundeling Zuid relatief gunstig geprijsd. Met dit alternatief wordt natuur doorsneden, wat een negatief effect van dit alternatief is.

De *DOA-variant* is minder gunstig beoordeeld, vanwege de grotere effecten op natuur en landschap en het niet oplossen van de verkeersproblemen. De *LOA-variant* geeft een gunstiger beeld ten aanzien van probleemoplossendheid en effecten op leefbaarheid in Dongen, maar ook de *LOA-variant* vergt een grote ingreep in natuur en landschap. Daarmee is in de MER fase 1 geconcludeerd dat de varianten *DOA* en *LOA* geen meerwaarde hebben ten opzichte van de andere alternatieven.

## **Milieueffectrapport fase 2**

De drie kansrijke alternatieven uit fase 1 (Nulplus-alternatief, Parallelalternatief, variant noord en Omleidingalternatief, Bundeling Zuid) zijn in het MER fase 2 conform de toen geldende beleidskaders verder uitgewerkt tot schetsontwerpen en in meer detail onderzocht. Op basis hiervan is ieder alternatief beoordeeld, hieronder zijn de conclusies van het toenmalige MER weergegeven.

Het alternatief *Nulplus* verbetert de verkeerssituatie tussen Dongen en Oosterhout en leidt tot een afname van de kans op congestie in de spitsperiode. Uit het onderzoek blijkt dat dit alternatief leidt tot een sterke verbetering van de verkeersafwikkeling. Ook vormt dit een verkeersveilige oplossing. De effecten op de omgeving zijn beperkt, zowel in positieve als negatieve zin. Nulplus draagt niet bij aan het verbeteren van de leefbaarheid langs het tracé. Lokaal is er een groot effect op de huidige woning en bedrijfspanden langs de Heistraat. Voor de situatie bij de Westerlaan is er nagenoeg geen sprake van verandering ten opzichte van de referentiesituatie.

Het *Parallelalternatief, variant Noord* biedt een goede oplossing voor het verkeersprobleem voor de periode tot 2020. De doorstroming verbetert en de kans op congestie neemt af. Ook neemt bij dit alternatief de verkeersveiligheid toe. Doordat bij dit alternatief de situatie op de Westerlaan maar zeer beperkt verandert, blijft de milieusituatie (lucht en geluid) daar vergelijkbaar met de referentiesituatie. Op basis van de beoordelingscriteria natuur en landschap blijkt dat dit alternatief geen grote invloed heeft.

Het tracé doorsnijdt geen natuurgebieden en voegt zich redelijk goed in het landschap tussen de A27 en Dongen.

Het *Omleidingalternatief, Bundeling Zuid* is van de drie alternatieven de beste oplossing voor de doorstromingsproblematiek. Voor de leefbaarheidseffecten - met name geluidshinder in Dongen - is dit alternatief verhoudingsgewijs gunstig. De geluidbelasting langs de Westerlaan neemt sterker af dan bij andere alternatieven. Daartegenover staat dat dit alternatief grote effecten heeft voor natuur en landschap: er is sprake van ruimtebeslag in natuur- en bosgebieden, verstoring en barrièrewerking voor natuur. Ook is er aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Voor de 'groene' effecten is dit alternatief ongunstiger dan beide andere alternatieven. Met dit alternatief wordt natuur doorsneden en met name over het beschermde deel daarvan is een gedegen afweging noodzakelijk.

### **Afronding MER fase 1 en 2**

In 2011 heeft bij alle drie de betrokken overheden besluitvorming plaatsgevonden over de uitkomsten van het MER en de te nemen vervolgstappen<sup>1</sup>.

De provincie Noord-Brabant kiest voor Parallel Noord als voorkeursalternatief. In de argumentatie hiervoor is aangegeven dat de nulplusvariant geen reëel alternatief biedt, met als belangrijkste reden het grote verlies aan woningen en bedrijfsgebouwen. Van de twee overgebleven alternatieven, het Parallelalternatief, variant Noord en het Omleidingalternatief, Bundeling Zuid, is het Parallel Noord alternatief het meest kosteneffectief. Ook doorsnijdt Bundeling Zuid de EHS en dat is op dat moment onwenselijk voor de provincie. Bundeling Zuid scoort beter op verkeersafwikkeling, toekomstvastheid en leefbaarheid (met name nabij de Westerlaan). Parallel Noord kan met geluidsmaatregelen de leefbaarheid op niveau gebracht worden en kan voldaan worden aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit.

In 2011 is het MER fase 1 en fase 2 afgerond en door de provincie formeel aangeboden aan de gemeenten Dongen en Oosterhout (als bevoegd gezag) met het verzoek het MER te aanvaarden en kennis te nemen van het provinciale voorkeursalternatief. Eind 2011 hebben beiden gemeentes het MER formeel aanvaard. De besluitvorming na het MER heeft echter niet tot een gezamenlijk voorkeursalternatief geleid. Het destijds opgestelde MER is dan ook niet de formele procedure in gegaan<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Het eerder opgestelde MER is inmiddels verouderd. Deze NRD het nieuw op te stellen MER zijn de basis voor hernieuwde besluitvorming.

<sup>2</sup> Het destijds opgestelde MER is inmiddels deels verouderd en daarom niet meer geschikt om een vervolgpcedure op te baseren. Deze NRD is opgesteld ten behoeve van een nieuw op te stellen MER.

### 3 Probleembeschrijving

Het doel van het projectMER is het bepalen van de verkeers- en milieueffecten van alternatieven en varianten die de bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op de N629 en de Westerlaan verbeteren. In dit hoofdstuk is de hier achter liggende problematiek op hoofdlijnen beschreven. Daartoe wordt eerst de huidige situatie kort omschreven om vervolgens dieper op de problematiek in te zoomen.

In het projectMER worden de doelstellingen en probleemstelling verder uitgewerkt en zo mogelijk aangescherpt zodat aan de hand van het projectMER getoetst kan worden of de doelstellingen worden bereikt.

#### 3.1 Huidige situatie N629/Westerlaan

Bij de beschrijving van de huidige situatie komen achtereenvolgens de N629 Ekelstraat-Heistraat en Westerlaan – Steenstraat aan bod.

##### **N629 Ekelstraat - Heistraat**

Het huidige profiel van de N629 is een weg met twee rijstroken zonder middenberm met een maximale rij snelheid van 80 km/u. De weg heeft een lengte van ongeveer 4 km. De weg kent op enkele gedeelten een inhaalverbod. Langs de N629 loopt een fietspad. De N629 is een weg met verschillende functies waar verschillende soorten verkeer gemengd gebruik van maken:

- Gebiedsontsluiting voor de regio Dongen - Oosterhout;
- Regionale verbinding voor doorgaand verkeer tussen de A27 en het noordelijk deel van Tilburg alsmede voor verkeer tussen Dongen en de A27 en Oosterhout;
- Erftoegangsweg voor aanliggende woningen en (agrarische) bedrijven
- Erfontsluiting en verbindingroute voor landbouwverkeer;
- Onderdeel recreatieve fietsroutes en schoolroutes (Dongen - Oosterhout);
- Ontsluiting van bedrijven waaronder AVRI bloem- en tuincentrum (bij de N629).

### Kader 3 Functie N629: overwegend gebruikt als ontsluitingsweg voor verkeer van en naar Dongen

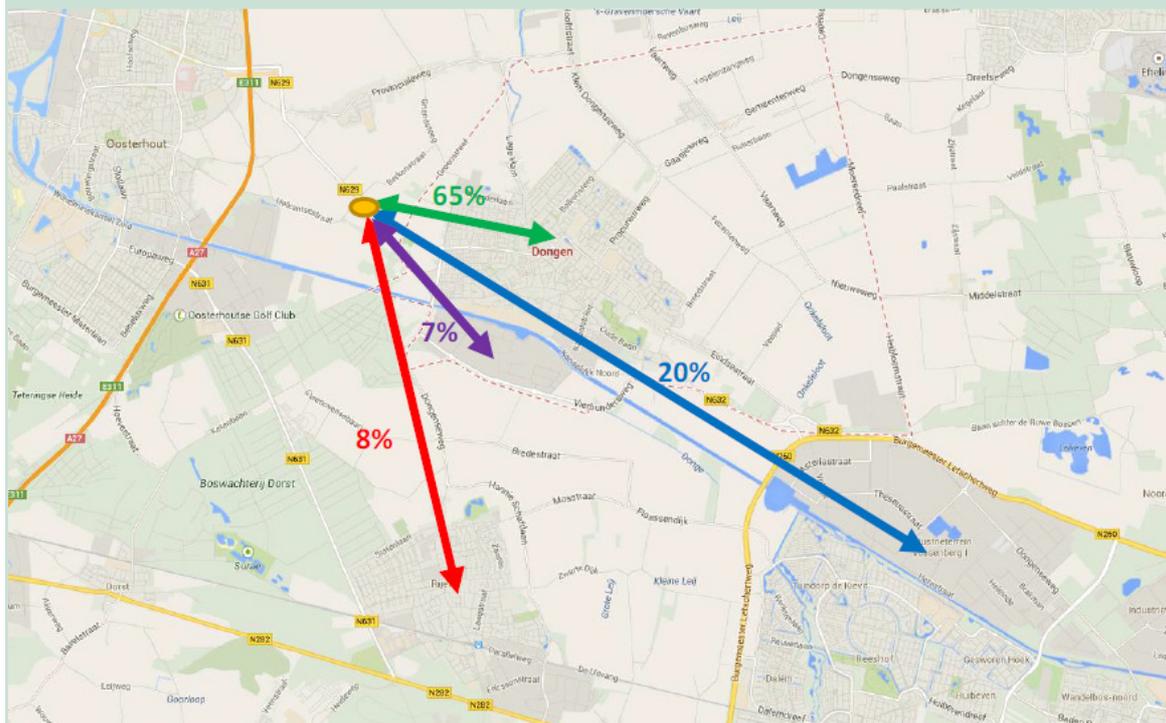
Volgens de Gebiedsvisie Oosterhout-Oost kent het verkeer op de N629 op werkdagen de volgende samenstelling:

65% van het verkeer op de Heistraat komt uit de kern van Dongen (ten noorden van het Kanaal);

7% uit het bedrijventerrein Tichelrijt;

28% betreft overig verkeer waarvan 20% ten oosten van de kern Dongen (Tilburg) en 8% ten zuiden van Dongen (Rijen).

In de onderstaande figuur is dit weergegeven<sup>3</sup>.



(bron: Strategische Gebiedsvisie Oosterhout-Oost, medio 2006)

De verschillende functies, ligging en vormgeving van de weg inclusief de aansluitingen op het overige wegennet leiden er toe dat de N629 op het gebied van bereikbaarheid, verkeersafwikkeling, oversteekbaarheid en leefbaarheid als een probleem wordt ervaren. De huidige grote variatie in gebruikersgroepen en inrichting past niet bij de beleidsmatig gewenste vormgeving van de weg.

De N629 fungeert *enerzijds* als verkeersader en faciliteert daarbij de bereikbaarheid van Dongen en Oosterhout en omgeving. Dergelijke wegen dienen te voorzien in een betrouwbare doorstroming en kennen een beperkt aantal conflictpunten. Primair zijn de verkeersaders verkeersveilig door de scheiding van verkeerssoorten.

De N629 fungeert *anderzijds* ook voor de verkeersafwikkeling in verblijfsgebieden. De weg ontsluit aangelegen percelen (vooral agrarische bedrijven en kas- en tuinbouw) en kent meerdere conflictpunten waar diverse verkeerssoorten bij elkaar komen. De bereikbaarheid, veiligheid en oversteekbaarheid van de N629 wordt dan ook als een probleem ervaren.

<sup>3</sup> In het MER worden deze gegevens geactualiseerd, zie hoofdstuk 5.

### **Westerlaan – Steenstraat**

De Westerlaan is de westelijke ontsluiting van Dongen. Het is een weg met twee rijstroken en een maximumsnelheid van 50 km/u. Aan de oostkant van de Westerlaan liggen de woonwijken, West 1 en West 2 en aan de westkant liggen onder andere sportaccommodaties, een hondenschool, begraafplaats en de IJzertijdboerderij. Ter hoogte van het Wilhelminakanaal gaat de Westerlaan over in de Duiventorenbaan.

De Westerlaan en Duiventorenbaan verbinden Dongen met routes van en naar Tilburg (via Steenstraat - N632) en Rijen (via Duiventorenbaan en Dongenseweg). De Westerlaan is tevens een ontsluiting voor verkeer naar de ijzertijdboerderij, tennisvelden en hondenschool. De Westerlaan is (voor auto- en vrachtverkeer) tussen de Middellaan en het kanaal niet aangesloten op de omliggende woonwijken. De Westerlaan wordt ook gebruikt door verkeer vanaf de N629 met een bestemming aan de zuidkant van Dongen (bijvoorbeeld industrieterrein Tichelrijt) of verder (Rijen /Tilburg).

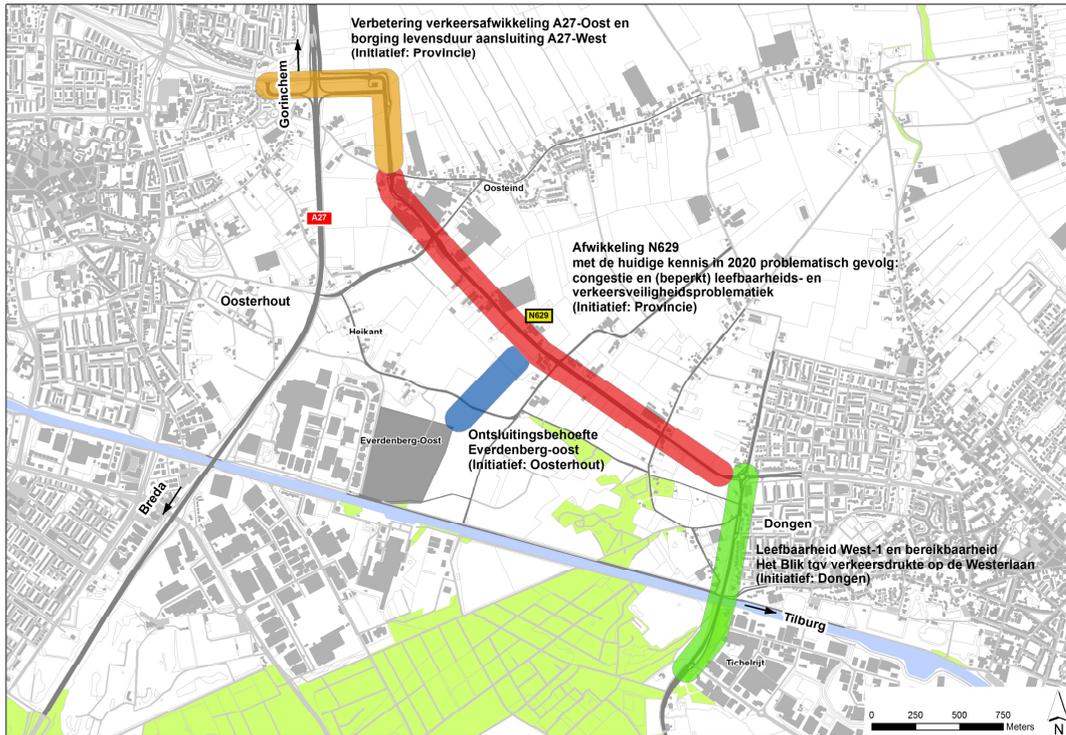
De leefbaarheid en oversteekbaarheid rond de Westerlaan wordt als probleem ervaren. Het is door bovenstaande functies een belangrijke route in en door Dongen en trekt dus relatief veel verkeer wat effect heeft op de leefbaarheid en de ervaring daarvan. Bij een verdere groei van het verkeer, zoals uit voorgaande studie te verwachten is, kan dit versterkt worden. In het vervolg van deze planstudie wordt de aard en omvang van de problematiek nader onderzocht.

### **Samenvattend**

Het probleem van de N629/Westerlaan valt uiteen in twee delen, die een grote onderlinge samenhang hebben:

- 1 verkeerskundig (gemengde functie, veel verkeer, reistijd, verkeersveiligheid).
- 2 leefbaarheid (oversteekbaarheid, geluidhinder, luchtkwaliteit e.d.).

In dit hoofdstuk gaan we nader in op de probleemomschrijving. We baseren ons hierbij mede op het nieuwe verkeersmodel Hart van Brabant (zie tekstkader 5 in hoofdstuk 5).



Figuur 3-1: samenvatting problematiek N629. De m.e.r. procedure heeft betrekking op de rode en groene delen.

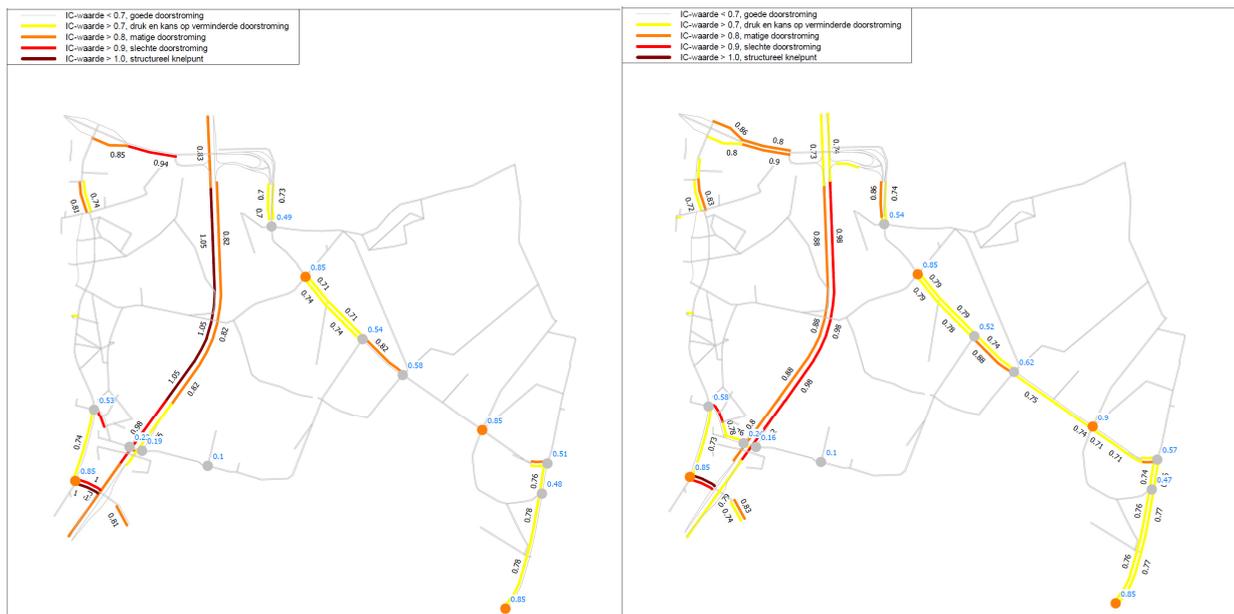
### 3.2 Doorstroming

Voor het onderdeel verkeer is op meerdere momenten onderzoek gedaan naar de probleemsituatie. In aanvulling op het MER fase 1 en 2 uit 2011, zijn er ter voorbereiding op deze NRD en het projectMER nieuwe verkeersanalyses uitgevoerd. Hieruit blijkt dat in 2030 de verkeersintensiteit op het oostelijke deel van de N629 toeneemt tot circa 21.000 motorvoertuigen per etmaal. Nabij de Hoogstraat bedraagt de verkeersintensiteit op de N629 circa 23.500 motervoertuigen per etmaal<sup>4</sup>. Door deze relatief hoge verkeersintensiteit én de vele kruisingen leidt dit tot problemen met de doorstroming en de bereikbaarheid, het verkeer kan niet meer voldoende worden afgewikkeld.

Door deze relatief hoge intensiteiten loopt het vol bij de kruisingen. Op de N629 kunnen de kruisingen Hoogstraat – Heistraat en Groenstraat – Heistraat het verkeer niet meer goed afwikkelen waardoor files ontstaan. De kruispuntcapaciteit is te laag om het verkeer goed af te wikkelen. Ook op de kruising Duiventorenbaan – Steenstraat is de afwikkeling ‘matig’. Bovendien ligt de I/C verhouding<sup>5</sup> op verschillende wegvakken van de N629 (avondspits en ochtendspit) tussen de 0,8 en de 0,9. Dat wil zeggen dat de doorstroming matig is. Het betreft wegvakken tussen Hoogstraat en Heikantsestraat en nabij de rotonde die de N629 verbindt met de Westerlaan en Middellaan. In de onderstaande knelpuntenkaart zijn de problematische wegvakken en kruisingen weergegeven.

<sup>4</sup> Dit is berekend met het Hart van Brabant model (2014), zie tekstkader 4 in hoofdstuk 5 voor een toelichting. In de modelberekeningen is er vanuit gegaan dat de capaciteitsuitbreiding van de aansluiting N629 - A27 gereed is. Zie paragraaf 4.1

<sup>5</sup> De I/C is de verhouding tussen de (verkeers)intensiteit en de capaciteit van de weg. Een hoge I/C betekent een slechtere doorstroming.



Figuur 3-2: knepuntenkaarten 2030 ochtendspits (links) en avondspits (rechts)

### 3.3 Verkeersveiligheid

In het MER die in 2011 opgesteld is voor de N629 is ten aanzien van verkeersveiligheid geconstateerd dat *“De huidige weg niet voldoet aan de principes van duurzaam veilig. In een vergelijkende beoordeling van de verkeersveiligheid van het provinciale wegennet, uitgevoerd door de provincie Noord-Brabant, is de N629 Oosterhout-Dongen echter niet als een (relatief) onveilige weg aangeduid. Bij deze beoordeling, waarin onder andere is gekeken naar de verkeersonveiligheid (aantal ongevallen) per km weg, behoort de N629 niet tot de meest onveilige wegen van de provincie”*.

Er is bij omwonenden en lokale politiek echter veel discussie en bezorgdheid over de veiligheid van de weg. Dit spitst zich vooral toe op de Heistraat omdat auto's, vrachtverkeer, landbouwverkeer en fietsers hier veel met elkaar kruisen. Bovendien is de N629 in een recent onderzoek van de ANWB<sup>6</sup> naar verkeersveiligheid op provinciale wegen beoordeeld met twee sterren. Drie sterren wordt in dit onderzoek volgens de EuroRAP methodiek gezien als het minimum voor een veilig ingerichte weg.

Er zijn inmiddels verschillende maatregelen genomen om de verkeersveiligheid op de N629 te verbeteren, onder andere aangebrachte markeringen, middengeleiders, en verkeersregelinstallaties (VRI's) Hogedijk-Groenstraat. Een structurele en integrale oplossing is dit echter niet. In deze planstudie wordt de verkeersveiligheidsproblematiek nader uitgewerkt en wordt er naar structurele en integrale oplossingen gezocht.

<sup>6</sup> <http://www.anwb.nl/belangenbehartiging/verkeer/verkeersveiligheid/eurorap-onderzoek-in-elke-provincie>

### 3.4 Leefbaarheid

De leefbaarheidsproblematiek concentreert zich op de oversteekbaarheid, de luchtkwaliteit en de geluidbelasting in de directe omgeving van de N629 en de Westerlaan.

#### Oversteekbaarheid

Eén van de problemen van de bestaande N629 is de slechte oversteekbaarheid ervan, maar ook om vanaf woningen en bedrijven de weg op te rijden.

In het MER fase 1 is onderzoek gedaan naar de oversteekbaarheid. De conclusies hiervan is dat zowel in de huidige als autonome situatie (2020) de oversteekbaarheid slecht tot zeer slecht is te noemen. Er zijn veel kruisingen waar de verkeerssituatie onoverzichtelijk is of waarbij de continue verkeersstroom weinig gelegenheid geeft tot veilig oversteken.

Ter plaatse van kruisingen die met verkeerslichten of rotondes zijn geregeld, zoals bij de Hoogstraat en Hogedijk-Groenstraat, is dit minder het geval. Deze bevinding komt overeen met de wijze waarop de oversteekbaarheid wordt ervaren.

Uit de berekende toename van de verkeersintensiteit tot 2030 volgt de conclusie dat als er niets gedaan wordt de oversteekbaarheid in de toekomst verder verslechtert doordat er dan meer verkeer gebruik maakt van de N629.

Langs de Westerlaan ligt een fietspad aan de kant van de woonwijk (oostkant van de Westerlaan). Het fietspad ligt volledig vrij van de 50 km/u weg. Het aantal oversteekmogelijkheden vanaf het fietspad naar de westzijde van de Westerlaan is beperkt. Er zijn twee kruisingen voor fietsers en voetgangers:

- ter hoogte van de Doelstraat kunnen fietsers en voetgangers oversteken (voorrangsregeling);
- ter hoogte van het kanaal kunnen fietsers en voetgangers via de Rijensestraatweg conflictvrij onder de Westerlaan (brug) door naar de westzijde.

Het beperkt aantal oversteekmogelijkheden (waarvan 1 gelijkvloers) in relatie met de hoeveelheid verkeer op de Westerlaan zorgt er voor dat de oversteekbaarheid als problematisch wordt ervaren. In de autonome situatie neemt de hoeveelheid verkeer verder toe waardoor dit mogelijk verergert. In het projectMER wordt dit nader onderzocht.

#### Luchtkwaliteit en geluidshinder

Het verkeer op de bestaande N629 heeft gevolgen voor de leefbaarheid van de omgeving. Het verkeer veroorzaakt verkeerslawaai en heeft effect op de luchtkwaliteit. Langs de bestaande N629 en in de bebouwde kom van Dongen - vooral in de omgeving van de Westerlaan - wordt de hoeveelheid verkeer van de N629, en dan vooral het vrachtverkeer, als hinderlijk ervaren. Dit gevoel neemt toe naarmate er meer verkeer komt.

Ten aanzien van geluidbelasting blijken langs de bestaande N629 en Westerlaan woningen aanwezig te zijn met een relatief hoge geluidbelasting (bron: MER fase 1 en 2, 2011). Het betreffen vooral woningen die relatief dicht langs de weg staan en/of woningen die geen geluidsbescherming hebben. Dit is het geval bij de Heistraat en een deel van de Westerlaan (langs een groot deel staat een scherm). De beleidslijn van de provincie (zoals vastgesteld in GS) stelt echter vast dat bij geluidbelastingen boven 65 dB maatregelen moeten worden onderzocht. Op basis van dat onderzoek worden waar nodig maatregelen getroffen (actieplan geluid). Voor de N629 betreft dit ongeveer 25 woningen, die een geluidbelasting hoger dan 65 dB hebben<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Het actuele aantal geluidsbelaste woningen wordt in het MER inzichtelijk gemaakt

Wat betreft luchtkwaliteit blijkt uit eerdere studies dat langs de bestaande route de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden. In het omgevingsbeleidsplan van de gemeente Dongen staat hierover bijvoorbeeld dat *“In de gemeente al meerdere jaren geen is sprake van overschrijdingen van luchtkwaliteitsnormen ten gevolge van verkeer. Vanwege het voltooiën van de Centrumring en de daarmee gepaard gaande optimalisering van de doorstroming van het verkeer zijn ook in de toekomst geen overschrijdingen te verwachten. Er is dus geen wettelijke noodzaak om maatregelen te treffen”*. Omwonenden blijven echter bezorgd over de luchtkwaliteit en de eventuele toename van luchtvervuiling als er meer verkeer over de N629/Westerlaan gaat rijden. Het blijft daarom een belangrijk thema in het projectMER. In het projectMER wordt onderzocht in hoeverre de normen voor luchtkwaliteit worden overschreden en in hoeverre de luchtkwaliteit als gevolg van het project verandert.



*Figuur 3-3: rotonde Heistraat – Westerlaan - Middellan*



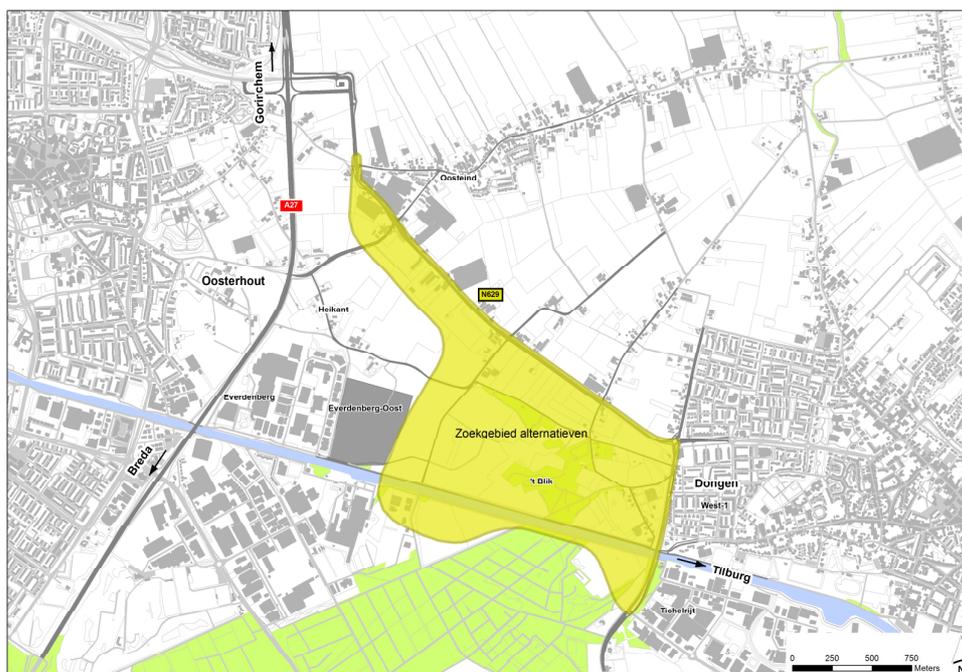
## 4 Te onderzoeken alternatieven

Om de problematiek op de N629 en Westerlaan op te lossen worden in het projectMER een aantal alternatieven uitgewerkt en getoetst op oplossend vermogen en milieueffecten. Dit hoofdstuk bevat de beschrijving van de referentiesituatie en de te onderzoeken alternatieven.

### Zoekgebied

De alternatieven zijn gezocht in het gebied dat aan de noordkant wordt begrensd door de Heistraat, aan de westkant door bedrijventerrein Everdenberg-Oost, aan de zuidkant door het EHS gebied en aan de oostkant door de Westerlaan en Duiventorenbaan.

Met deze afbakening wordt voortgeborduurd op de trechtering die ingezet is in fase 1 en 2 van de MER uit 2011 (zie hoofdstuk 2). Dat wil zeggen dat kansarme alternatieven die bijvoorbeeld veel bebouwing doorsnijden of een grote aantasting van natuur (doorsnijding EHS) en landschap betekenen in deze fase niet meer zijn meegenomen. Het heeft geleid tot het zoekgebied zoals op de onderstaande figuur weergegeven. Binnen dit zoekgebied is gezocht naar onderscheidende alternatieven.



Figuur 4-1: zoekgebied oplossingen N629

### 4.1 Beschrijving van de referentiesituatie

De referentiesituatie betreft de te verwachten situatie in de toekomst zonder uitvoering van het project N629/Westerlaan. Daarbij geldt 2030 als zichtjaar, wat vanuit verschillende wettelijke kaders voor de uit te voeren onderzoeken wordt voorgeschreven<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> Voor enkele thema's wordt gewerkt met afwijkende toekomstjaren als dit vanuit wet- en/of regelgeving gevraagd wordt. Dit is het geval voor de thema's luchtkwaliteit en externe veiligheid waarvoor het jaar 2020 geldt als toekomstjaar voor het onderzoek.

Om een goed beeld van de alternatieven te krijgen worden hun effecten beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. In de referentiesituatie is een aantal autonome ontwikkelingen als gerealiseerd verondersteld. Het betreft ruimtelijke programma's waarover afspraken in het Regionaal Ruimtelijk Overleg (RRO) zijn gemaakt en infrastructuurprojecten die de verkeerssituatie op de N629 kunnen beïnvloeden, waarover al (gedeeltelijk) besluitvorming heeft plaatsgevonden en waarvoor budget is gereserveerd. De belangrijkste infrastructuurprojecten zijn te vinden in het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2014-2018.

Op basis van deze criteria is de volgende selectie tot stand gekomen met daarin belangrijkste projecten en programma's die uitgangspunt zijn voor deze studie:

- *Planstudie N629 aansluiting A27*: de capaciteitsuitbreiding van de aansluiting N629 - A27 worden als uitgangspunt voor het projectMER N629/Westerlaan verondersteld. In bijlage 2 is een kaartbeeld van deze maatregelen opgenomen;
- *Planstudie A27 Houten - Hooipolder*: in het voorjaar van 2014 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu een besluit genomen over een voorkeursalternatief voor het uitbreiden van de capaciteit op het traject A27 Houten - Hooipolder. Onderdeel van dit voorkeursalternatief is een wijziging van het knooppunt Hooipolder en het opheffen van de aansluiting Raamsdonskveer op de A59 (aansluiting nr. 34). Deze maatregelen kunnen effect hebben op de verkeersafwikkeling op de N629 en zijn daarom uitgangspunt voor het projectMER N629/Westerlaan. In bijlage 2 is een kaartbeeld van de maatregelen opgenomen;
- *Uitvoering opwaardering N261 Tilburg - Waalwijk*: dit project is momenteel in uitvoering (provincie Noord-Brabant als bevoegd gezag) waarbij de kruispunten ongelijkvloers worden gemaakt en er een volledige verknoping komt op de aansluiting N261 - A59.
- *Bestemmingsplan capaciteitsuitbreiding N282 Gilze - Rijen - Reeshof*: verbreding van de N260a en de N282 tussen de N260 en de N631, waarbij de bestaande N282 door Hulten geknipt en autoluw gemaakt wordt. Dit project zit nu aan de voorkant van de bestemmingsplanprocedure;
- *Ontwikkeling bedrijventerrein Everdenberg - Oost*: de gemeente Oosterhout ontwikkelt bedrijventerrein Everdenberg-Oost. Het nieuwe bedrijventerrein wordt begrensd door de Heikantsestraat aan de noordzijde, het bestaande bedrijventerrein Everdenberg c.q. het Oude Heikantsepad aan de westzijde, het Wilhelminakanaal aan de zuidzijde en het landelijk gebied aan de oostzijde. De omvang van het te realiseren bedrijventerrein is ca. 20 ha. De ontwikkeling van dit bedrijventerrein heeft effect op de verkeerssituatie van de N629 en wordt als uitgangspunt voor het projectMER N629/Westerlaan verondersteld. In bijlage 2 is een kaartbeeld van het bedrijventerrein opgenomen.
- Ook de (nog aan te leggen) nieuwe ontsluiting Everdenberg - Oost op de N629 is uitgangspunt voor deze projectMER. Het nieuwe bedrijventerrein wordt dus aangesloten op de N629. Dat is het uitgangspunt voor deze projectMER. De gemeente Oosterhout is bevoegd gezag voor de planprocedure en realisatie van deze aansluiting.
- Ontwikkeling van diverse woningbouw- en bedrijventerreinen in Dongen (520 woningen en 15 ha bedrijventerrein) en in Oosterhout en omgeving (zoals bedrijventerreinen De Wildert, Vossenberg en Kraaiven in Tilburg). Het betreft ontwikkelingen waarover (onder andere RRO) afspraken zijn gemaakt.

De gemeente Oosterhout heeft het voornemen in het gebied Ter Horst een multifuel tankstation te ontwikkelen. De fase van de planvorming is echter nog zodanig dat er geen sprake is van een autonome ontwikkeling die wordt opgenomen in de referentiesituatie.

## 4.2 Beschrijving van de alternatieven

Om de in hoofdstuk 3 beschreven problematiek op te lossen wordt in deze planstudie een aantal oplossingen (alternatieven) onderzocht. Deze zijn in dit hoofdstuk beschreven. Het globale ontwerp van deze alternatieven is weergegeven in Figuur 4-2. Dit ontwerp is gebaseerd op de eerder uitgevoerde onderzoeken (zie hoofdstuk 2) en verkeerskundige berekeningen die ten behoeve van deze NRD zijn uitgevoerd met het nieuwe verkeersmodel Hart van Brabant (zie tekstkader 5 in hoofdstuk 5).

### Alternatieven zijn een combinatie van verschillende ingrediënten

Om tot de alternatieven te komen is gewerkt met verschillende 'ingrediënten', mede op basis van de eerder uitgevoerde onderzoeken. Het onderstaande tekstkader bevat een korte beschrijving van deze 'ingrediënten'.

#### Kader 4 Ingrediënten om tot alternatieven te komen

Er zijn verschillende ingrediënten mogelijk om tot een oplossing te komen:

- A Gebruik maken van het bestaande tracé.
- B Realiseren van een (gedeeltelijk) nieuw tracé.
- C De ligging van de nieuwe tracés (bijvoorbeeld dicht tegen. Everdenberg - Oost, centraal door middengebied, tussen 't Blik en Dongen)
- D De manier waarop het Wilhelminakanaal wordt overgestoken: nieuw kunstwerk, gebruik maken huidige kunstwerk.
- E De locatie waar het Wilhelminakanaal wordt overgestoken bij een nieuwe brug.
- F De locatie('s) van aansluiting(en) van de N629 op het lokale wegennet.

### De vier te onderzoeken alternatieven

De ingrediënten zijn gecombineerd tot een viertal alternatieven. Het betreft:

- 1 Parallel Noord.
- 2 Parallel Noord - 't Blik.
- 3 Bundeling Noord.
- 4 Bundeling Zuid.

Met deze alternatieven wordt voortgebouwd op alternatieven die in het verleden al onderzocht zijn. De onderstaande tabel geeft een overzicht.

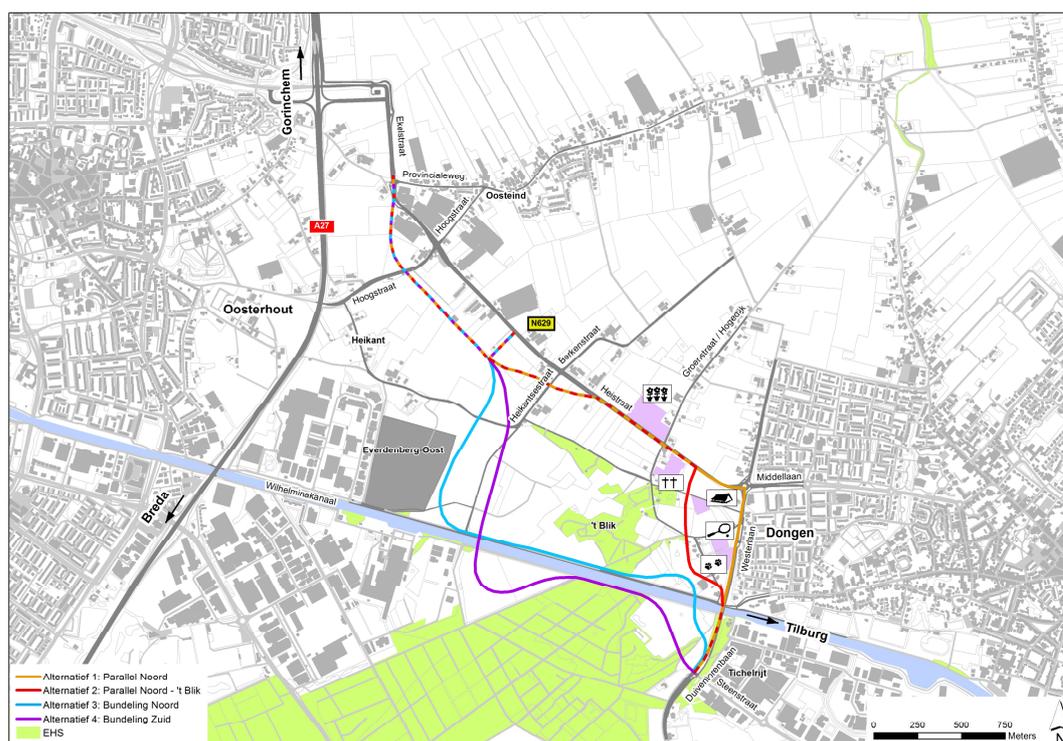
**Tabel 4-1: overzicht alternatieven vorige fases en NRD fase**

Alternatief eerdere fase planstudie	Alternatief NRD
Nulplus-alternatief	Vervallen (zie tekstkader 4)
Parallelalternatief	Alternatief 1: Parallel Noord Alternatief 2: Parallel Noord - 't Blik
Omleidingalternatief	Alternatief 3: Bundeling Noord Alternatief 4: Bundeling Zuid

### Kader 5 Nulplus alternatief vervalt want is niet realistisch

Een Nulplus-alternatief gaat uit van het opwaarderen/verbreden van de bestaande infrastructuur zonder nieuwe trace's te realiseren. Het opwaarderen/verbeteren van het bestaande tracé Heistraat - Ekelstraat betekent echter dat er veel gebouwen, die nu dicht bij de weg staan, zouden moeten worden geamoveerd om ruimte te maken voor het bredere wegprofiel met 2\*2 rijstroken en de daarnaast gelegen parallelwegen. Een dergelijke ingreep heeft onevenredig grote effecten. Een Nulplus-alternatief is daarom geen realistisch alternatief. Er wordt daarom in het projectMER geen Nulplus-alternatief onderzocht. Dit betekent tevens dat bij alle alternatieven wordt uitgegaan van een nieuw, zuidelijk gelegen, tracé tussen de aansluiting met de Provincialeweg (cq. Ter Horst) tot en met in ieder geval de nieuw te realiseren aansluiting op Everdenberg-Oost (zie figuur 4-2).

De effectbeschrijving van de vier alternatieven wordt zoveel mogelijk modulair opgebouwd zodat niet alleen informatie over het hele alternatief beschikbaar is, maar ook informatie over onderdelen van het alternatief. Daardoor kunnen in een later stadium kansrijke onderdelen van alternatieven met elkaar gecombineerd worden. Het voorkeursalternatief, dat op basis van het projectMER wordt gekozen, kan dus bestaan uit een combinatie van de bovenstaande vier alternatieven. De keuze voor één van de vier alternatieven als voorkeursalternatief is natuurlijk ook mogelijk.



Figuur 4-2: Indicatieve ligging van de alternatieven<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Bij planuitwerking ten behoeve van het MER kan de ligging nog wijzigen.

## **Uitgangspunten nadere uitwerking alternatieven**

*Bij alle alternatieven 2x2 rijstroken op de N629 tussen de Provincialeweg en Everdenberg Oost*  
Uit de verkeersberekeningen blijkt dat er in 2030 tussen de 21.000 en 23.500 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken van de huidige N629 tussen de Provincialeweg en de Berkenstraat. Dit aantal is zodanig hoog dat er sprake is van een I/C verhouding van meer dan 0,8. Dat wil zeggen dat er een matige tot slechte doorstroming is op dit wegvak. De alternatieven moeten daar een oplossing voor bieden.

In principe wordt bij deze intensiteiten en I/C verhouding gedacht aan 2\*2 rijstroken. Daarom wordt in alle alternatieven vooralsnog uitgegaan van 2\*2 rijstroken tussen de Provincialeweg en Everdenberg Oost zodat de relatief hoge intensiteiten hier goed kunnen worden afgewikkeld. De capaciteit het wegvak is echter niet altijd bepalend voor de doorstroming. De verkeersafwikkeling bij kruisingen is daarin van grote invloed. De doorstroming op het wegvak tussen Provincialeweg en Everdenberg Oost wordt daarom in samenhang met inrichting van de kruisingen onderzocht. Uit de verkeersanalyses kan blijken dat bij 1\*2 rijstroken (in combinatie met een vlotte afwikkeling bij kruisingen) ook een goede doorstroming wordt bereikt. Als dit ook een toekomstvaste oplossing is houden we de mogelijkheid open dit wegvak te wijzigen in 1\*2 rijstroken.

*Vanaf Everdenberg Oost verschilt het aantal rijstroken per alternatief*

Vanaf de aansluiting Everdenberg Oost hebben de alternatieven Parallel Noord en Parallel Noord - 't Blik (die deels het huidige tracé van de N629 volgen) 2\*2 rijstroken tot Dongen (tot de Westerlaan bij Parallel Noord of afslag 't Blik bij Parallel Noord - 't Blik). Hiervoor geldt dezelfde opmerking ten aanzien van toekomstvaste oplossing als het voorgaande wegvak.

De alternatieven Bundeling Zuid en Bundeling Noord hebben 1\*2 rijstrook tussen Everdenberg Oost en de aansluiting op de Westerlaan / Duiventorenbaan. In deze alternatieven blijft het tevens mogelijk om vanuit Dongen via de huidige N629 (1\*2) de aansluiting Everdenberg Oost te bereiken. In de bundelingsalternatieven wordt het verkeer dus verdeeld over het nieuwe tracé (doorgaand verkeer) en het bestaande tracé (bestemmingsverkeer Dongen). Daarom is er voor gekozen om in deze alternatieven van 1\*2 uit te gaan vanaf Everdenberg Oost.

## **Uitgangspunten nadere uitwerking alternatieven**

Bij de uitwerking van de vier alternatieven in deze planstudie gelden de volgende uitgangspunten:

- de alternatieven worden op maaiveld uitgevoerd (met uitzondering van de brug over het kanaal);
- het uitgangspunt is dat de aansluitingen gelijkvloers worden uitgevoerd.
- het provinciale deel van de verbinding wordt uitgevoerd met een snelheid van 80 km/uur.
- voor de Westerlaan (onder beheer van de gemeente Dongen) wordt uitgegaan van 1x2 rijstroken. Alle alternatieven gaan daarom voor de Westerlaan uit van 1x2 rijstroken<sup>10</sup> (50 km/uur). In het alternatief Parallel Noord - 't Blik wordt de Westerlaan 'geknijpt' tussen de Rijnstraat en de brug over het kanaal. Zie verder paragraaf 4.4.
- het scheiden van verkeersstromen. Voor de N629 worden tussen het begin- en eindpunt twee aansluitingen gerealiseerd. De eerste aansluiting is gelegen tussen Everdenberg-oost en de N629. De tweede aansluiting is gelegen bij de Hoogstraat of de Provincialeweg (Ter Horst).

---

<sup>10</sup> Op de Westerlaan is er in 2030 sprake van een verkeersintensiteit van circa 16.000 voertuigen per etmaal en daarbij volstaat 1x2 rijstroken voor een goede doorstroming.

Tijdens de m.e.r. procedure wordt op basis van een verkeerskundige analyse onderzocht welke van deze twee opties de voorkeur heeft<sup>11</sup>.

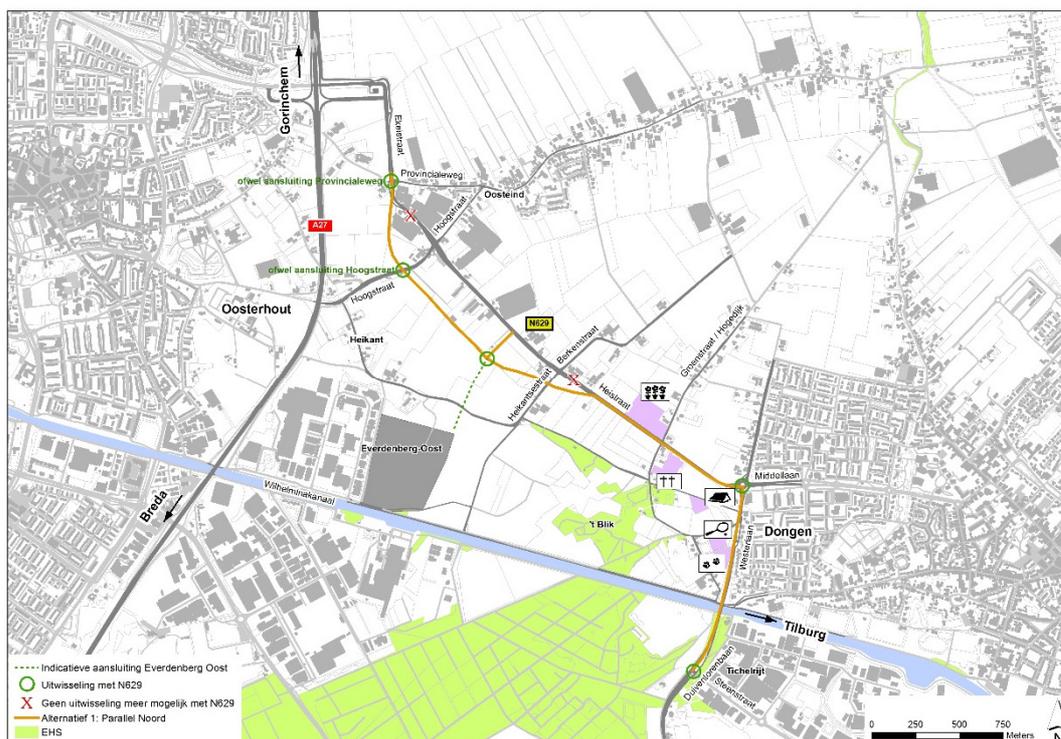
- er wordt verondersteld dat er 'grondwaterneutraal' gebouwd wordt. Dat betekent dat de oorspronkelijke grondwaterstanden (inclusief natuurlijke fluctuaties) gehandhaafd kunnen blijven.
- landbouwverkeer kan gebruik maken van de trace's met 50 km/uur en van de parallelwegen. Landbouwverkeer kan dus geen gebruik maken van de 80 km/uur trace's. Landbouwpercelen blijven toegankelijk, zo nodig via aanvullende maatregelen. In het projectMER wordt een nadere toelichting opgenomen van de manier van ontsluiting van landbouwverkeer.
- de huidige doorgaande fietsroutes blijven in stand. Als er wordt gekozen voor een aansluiting van de N629 op de Provincialeweg dan wordt er een fietstunnel aangelegd in de Hoogstraat op de plek waar de N629 de Hoogstraat kruist. Voor gemotoriseerd verkeer van en naar de Hoogstraat wordt in dat geval een parallelweg aangelegd tussen de Hoogstraat en de Provincialeweg. In het projectMER wordt een nadere toelichting opgenomen van de routes voor al het langzame verkeer.

In de volgende paragrafen worden de alternatieven nader toegelicht.

---

<sup>11</sup> De overwegingen worden in het MER opgenomen.

### 4.3 Alternatief 1: Parallel Noord



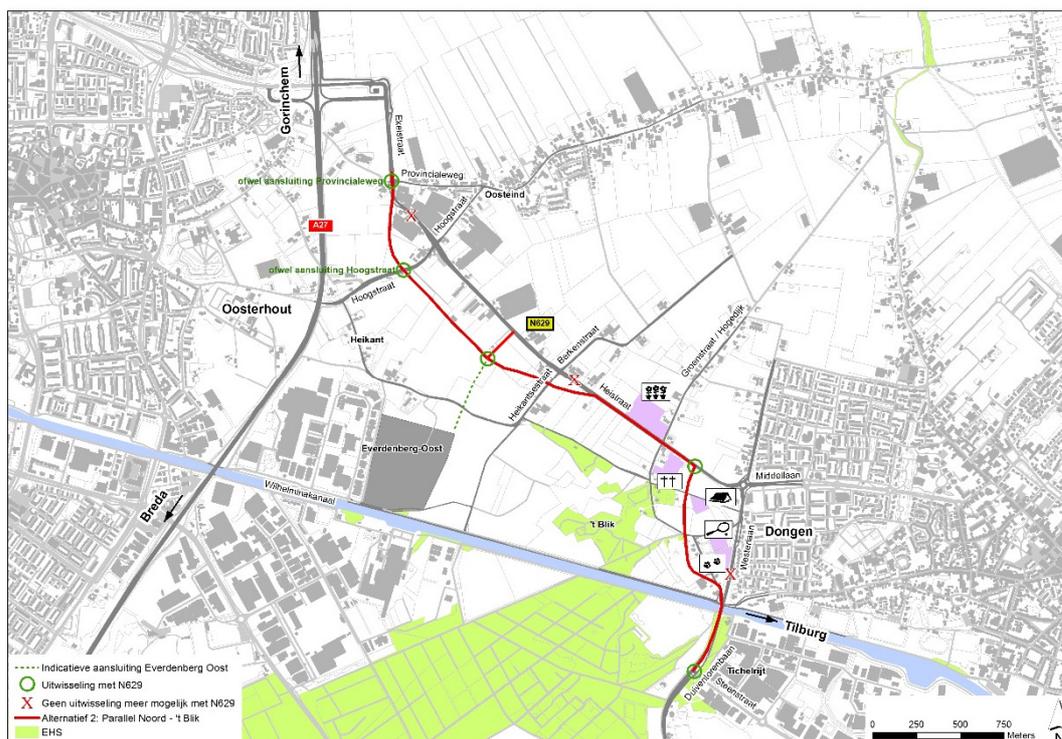
Figuur 4-3: tracé alternatief Parallel-Noord

Alternatief Parallel Noord gaat uit van het gebruik van een deel van het huidige tracé. Daarnaast wordt op één plek een 'bypass' aangelegd. Het gaat daarbij om een nieuw tracé vanaf de kruising N629 - Provinciale weg. Vanaf daar wordt een nieuw tracé parallel (ten zuiden) aan de huidige Ekelstraat/Heistraat aangelegd. Dit tracé takt tussen de kruising met de Berkenstraat en Groenstraat aan op de huidige Heistraat. In de voorgaande studies is dit stuk 'Parallel Noord' genoemd omdat het ten noorden van de begraafplaats op de Heistraat aansluit. Het doel van deze bypass is om de doorstroming te bevorderen en het doorgaande verkeer te scheiden van het verkeer van en naar de aan de Ekelstraat/Heistraat gelegen woningen en bedrijven. Het oude tracé dat parallel aan de bypass ligt blijft in huidige vorm bestaan en dient dus enkel nog als ontsluiting van de aan de Ekelstraat en Heistraat gelegen woningen en bedrijven. Het kan niet meer gebruikt worden door doorgaand verkeer. Vanaf de aansluiting van 'Parallel Noord' op de Heistraat wordt het huidige tracé gevolgd tot aan de rotonde met de Westerlaan/Middellaan. Daarbij wordt de N629 (tracé tussen de Provincialeweg en rotonde Westerlaan/Middellaan) uitgevoerd met 2\*2 rijstroken met parallelwegen voor de ontsluiting van de aanliggende woningen en bedrijven. Op de Westerlaan is sprake van een lagere verkeersintensiteit en wordt daarom uitgegaan van het huidige wegprofiel met 1\*2 rijstroken.

**Tabel 4-2: Samenvattende tabel Parallel Noord**

Beschrijving	Aansluitingen van de N629
<ul style="list-style-type: none"><li>• Nieuw tracé vanaf de Provincialeweg tot noordkant begraafplaats (2*2 rijstroken met 80 km/uur)</li><li>• Gebruik huidige tracé langs begraafplaats tot aan de rotonde met de Westerlaan/Middellaan (2*2 rijstroken met 80 km/uur)</li><li>• Gebruik huidig tracé Westerlaan (1*2 rijstroken met 50 km/uur) en huidige brug over het kanaal.</li><li>• Gehele tracé op maaiveld (met uitzondering van de brug over het kanaal).</li></ul>	<p>Tussen begin en eindpunt komen op de N629 aansluitingen bij:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1 De Provincialeweg of de Hoogstraat</li><li>2 Everdenberg-Oost / Heistraat</li><li>3 Middellaan</li></ol> <p>Alle overige wegen die op de huidige N629 aansluiten worden via (aan te leggen) parallelwegen geleid. De huidige N629 faciliteert geen doorgaand verkeer, dat maakt gebruik van de nieuwe verbinding.</p>

#### 4.4 Alternatief 2: Parallel Noord – 't Blick



Figuur 4-4 Alternatief Parallel-Noord – 't Blick

Alternatief Parallel Noord - 't Blick gaat, ten opzichte van Parallel Noord, uit van een extra 'bypass' bij 't Blick. Deze bypass start ongeveer halverwege de kruising met de Groenstraat en de rotonde met de Westerlaan/Middellaan. Vervolgens wordt een nieuw tracé parallel (ten westen) aan de Westerlaan aangelegd tot aan de bestaande brug over het kanaal. De exacte ligging wordt in de planstudie nader uitgewerkt. De ligging van het alternatief ten opzichte van EHS gebied "'t Blick", de begraafplaats, de IJzertijdboerderij, het Tenniscomplex en de Hondenschool komt daarbij aan de orde.

Uitgangspunt voor het alternatief Parallel Noord – 't Blick is dat de bypass ten noorden van het kanaal aantakt op de bestaande brug. In de planstudie wordt dit nader uitgewerkt en wordt bekeken of dit inderdaad (technisch) mogelijk is.

De huidige Westerlaan functioneert in dit alternatief enkel nog als ontsluitingweg voor o.a. de IJzerboerderij, de omgeving Doelstraat en Dongen West (OV verbinding via Rijnstraat). De Westerlaan wordt 'geknipt' nabij de brug over het kanaal en is dan dus alleen toegankelijk vanuit de noordelijke richting. Dit biedt voor Dongen de mogelijkheid de Westerlaan af te waarden. Daarnaast zijn er mogelijkheden de barrièrewerking van de Westerlaan op te heffen en kansen om het gebied opnieuw in te richten.

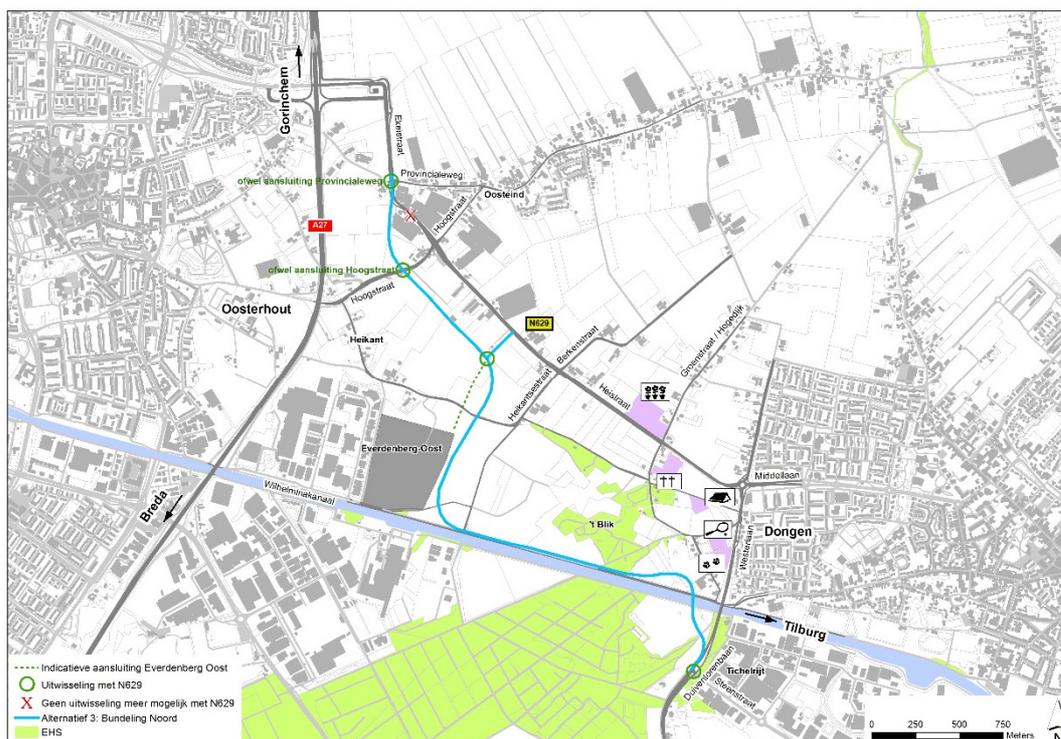
**Tabel 4-3: Samenvattende tabel alternatief Parallel Noord – 't Blik**

Beschrijving	Aansluitingen van de N629
<ul style="list-style-type: none"><li>• Nieuw tracé vanaf de Provincialeweg tot noordkant begraafplaats (2*2 rijstroken met 80 km/uur)</li><li>• Gebruik huidige tracé langs begraafplaats (2*2 rijstroken met 80 km/uur)</li><li>• Nieuw tracé 't Blik parallel aan de Westerlaan tot de brug over het kanaal (1*2 rijstroken met als uitgangspunt 80 km/uur<sup>12</sup>)</li><li>• Gebruik huidige brug over het kanaal</li><li>• De Westerlaan wordt geblokkeerd voor doorgaand wegverkeer (knip bij brug)</li><li>• Gehele tracé op maaiveld (met uitzondering van de brug over het kanaal)</li></ul>	<p>Tussen begin en eindpunt komen aansluitingen bij:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1 De Provincialeweg of de Hoogstraat</li><li>2 Everdenberg-Oost / Heistraat</li><li>3 De aansluiting 't Blik - Heistraat</li></ol> <p>Alle overige wegen die op de huidige N629 aansluiten worden via (aan te leggen) parallelwegen geleid. De huidige N629 faciliteert geen doorgaand verkeer, dat maakt gebruik van de nieuwe verbinding.</p>

---

<sup>12</sup> Voor dit deel van het tracé wordt nadrukkelijk de mogelijkheid opengehouden het uit te voeren als 50 km/uur weg als dit vanuit inpassing en inrichting van de weg een goede oplossing blijkt.

## 4.5 Alternatief 3: Bundeling Noord



Figuur 4-5: tracé Bundeling Noord

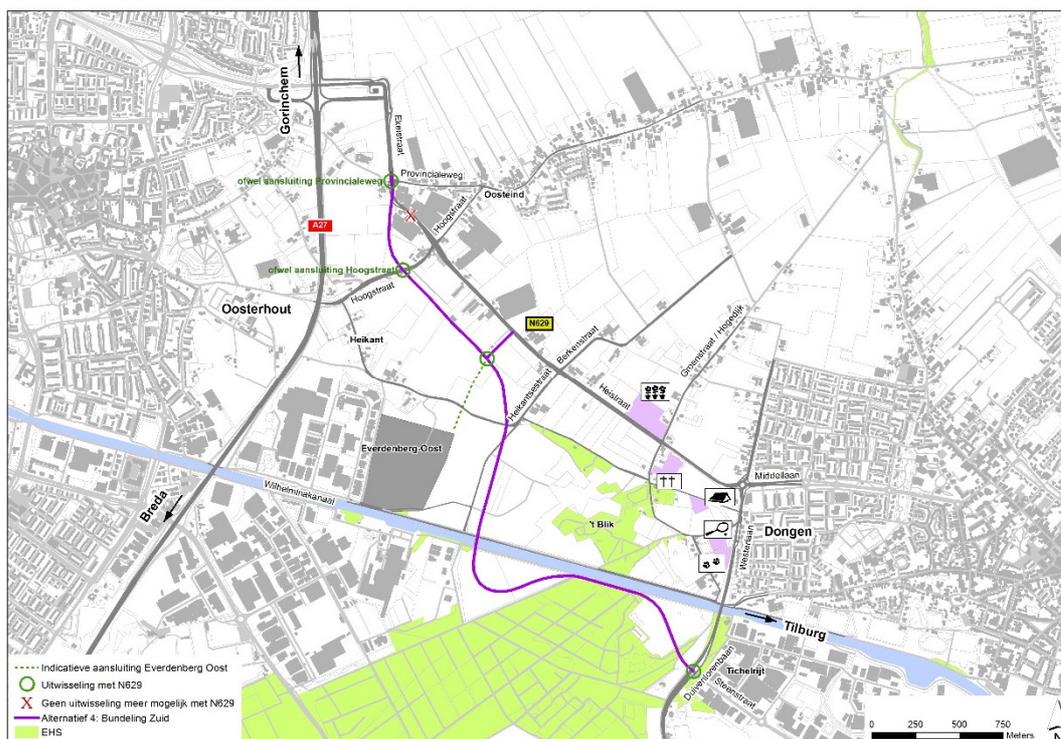
Het alternatief 'Bundeling Noord' is een volledig nieuw tracé. Vanaf de kruising met de 'Provincialeweg' naar Oosteind volgt het tracé dezelfde route als 'Parallel Noord'. Het tracé buigt vervolgens niet af richting Heistraat maar richting het kanaal. Het nieuwe tracé ligt strak tegen het nieuwe bedrijventerrein Everdenberg-Oost aan. Het tracé loopt vervolgens parallel en zo dicht mogelijk aan het kanaal (noordzijde) richting Dongen. Ten westen van Dongen wordt het kanaal met een nieuw kunstwerk over gestoken. Het tracé takt vervolgens aan op de huidige kruising van de Duiventorenbaan en de Steenstraat.

Het huidige tracé via de Ekelstraat, Heistraat en Westervlaan blijft bestaan maar dient enkel als lokale ontsluiting van aanliggende woningen, woonwijken en bedrijven.

**Tabel 4-4: Samenvattende tabel Bundeling Noord**

Beschrijving	Aansluitingen van de N629
<ul style="list-style-type: none"><li>• Nieuw 80 km/uur tracé tussen de Provincialeweg (Oosteind) en kruising Duiventorenbaan / Steenstraat (Dongen). Tussen de Provincialeweg en aansluiting Everdenberg-Oost 2*2 rijstroken. Elders 1*2 rijstroken.</li><li>• Ligging: zo dicht mogelijk langs de Everdenberg Oost</li><li>• Parallel aan het kanaal (noordzijde)</li><li>• Nieuw kunstwerk over het kanaal</li><li>• Gehele tracé op maaiveld (met uitzondering van de brug over het kanaal).</li></ul>	<p>Tussen begin en eindpunt komen op de N629 aansluitingen bij:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1 De Provincialeweg of de Hoogstraat</li><li>2 Everdenberg-Oost / Heistraat</li></ol> <p>De Westerlaan blijft in dit alternatief zoals in de huidige situatie. De huidige N629 tussen de aansluiting Everdenberg Oost en de Westerlaan blijft bestaan voor het verkeer vanuit Dongen richting Oosterhout. Tussen de aansluiting Everdenberg Oost – en de Provincialeweg of Hoogstraat is de huidige N629 niet meer als doorgaande route te gebruiken.</p>

## 4.6 Alternatief 4: Bundeling Zuid



Figuur 4-6: Tracé alternatief Bundeling Zuid

Het alternatief 'Bundeling Zuid' is een volledig nieuw tracé. Vanaf de kruising met de 'Provincialeweg' naar Oosteind volgt het tracé dezelfde route als 'Parallel Noord' zoals in het vorige alternatief beschreven. Het buigt vervolgens niet af richting de Heistraat maar richting het kanaal. Het nieuwe tracé ligt, anders dan Bundeling Noord, niet strak tegen het nieuwe bedrijventerrein Everdenberg-Oost aan maar passeert dat gebied oostelijker. Het kanaal wordt via een nieuw kunstwerk overgestoken. Vervolgens loopt het tracé parallel aan het kanaal (zuidkant) en sluit aan op de huidige kruising van de Duiventorenbaan en de Steenstraat. Het huidige tracé via de Ekelstraat, Heistraat en Westerlaan blijft bestaan maar dient enkel als lokale ontsluiting van aanliggende woningen, woonwijken en bedrijven.

**Tabel 4-5: Samenvattende tabel alternatief Bundeling Zuid**

Beschrijving	Aansluitingen van de N629
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nieuw 80 km/uur tracé tussen de Provincialeweg (Oosteind) en kruising Duiventorenbaan / Steenstraat (Dongen). Tussen de Provincialeweg en de aansluiting Everdenberg-Oost 2*2 rijstroken. Elders 1*2 rijstroken.</li> <li>• Ligging: ten oosten van Everdenberg -Oost (parallel aan Brede Heistraat)</li> <li>• Nieuw kunstwerk over het kanaal</li> <li>• Parallel aan het kanaal (zuidzijde)</li> <li>• Gehele tracé op maaiveld (met uitzondering van de brug over het kanaal).</li> </ul>	<p>Tussen begin en eindpunt komen op de N629 aansluitingen bij:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 De Provincialeweg of de Hoogstraat</li> <li>2 De Everdenberg-Oost / Heistraat</li> </ol> <p>De Westerlaan blijft in dit alternatief zoals de huidige situatie. De huidige N629 tussen de aansluiting Everdenberg Oost en de Westerlaan blijft bestaan voor het verkeer vanuit Dongen richting Oosterhout. Tussen de aansluiting Everdenberg Oost - en de Provincialeweg of Hoogstraat is de huidige N629 niet meer als doorgaande route te gebruiken.</p>

## 5 Beoordeling alternatieven

In het projectMER worden de in het voorgaande hoofdstuk beschreven alternatieven op hun oplossend vermogen, milieueffecten en kosten beoordeeld. In dit hoofdstuk zijn de thema's beschreven die in het kader van het projectMER worden onderzocht. Daarnaast is beschreven op welke wijze de effecten van de alternatieven worden beoordeeld (kwantitatief/kwalitatief).

In het projectMER voor de N629/Westerlaan worden de alternatieven op de volgende thema's beoordeeld:

- Verkeer en vervoer;
- Woon- en leefmilieu (geluid, lucht en trillingen);
- Bodem en water;
- Natuur;
- Landschap/cultuurhistorie/archeologie;
- Grondgebruik;
- Kosten.

Bij de beoordeling wordt beoordeeld of aan de geldende wettelijke normen (bijvoorbeeld voor lucht, geluid en natuur) wordt voldaan. Daarnaast wordt beoordeeld in hoeverre er als gevolg van de alternatieven een positief of negatief effect te verwachten is ten opzichte van de referentiesituatie. Die beoordeling wordt samengevat in een +/- score, zodat de alternatieven onderling te vergelijken zijn. Vigerend beleid (in hoeverre draagt het effect van het alternatief bij of wijkt het af van bestaand beleid) is de basis voor deze beoordeling. Hiervoor wordt de beoordelingsschaal zoals in tabel 6 weergegeven. In het projectMER wordt per aspect aangegeven op welke manier deze scores toegekend zullen worden.

De effectscores worden gebaseerd op de mate van toe- of afname van effecten van het voornemen (de alternatieven) ten opzichte van de referentiesituatie (huidige situatie inclusief de verwachte autonome ontwikkeling). De effectbeoordeling vindt plaats op basis van de alternatieven, zonder het treffen van mitigerende maatregelen. Wel wordt, indien relevant, per thema aangegeven welke mitigerende maatregelen ingezet kunnen worden om effecten te beperken en/of te voorkomen. Van deze mitigerende maatregelen wordt aangegeven tot welke wijziging in de effectbeoordeling dit kan leiden.

**Tabel 5-1: Beoordeling**

Score	Beoordeling
---	Zeer negatief effect
--	Negatief effect
-	Licht negatief effect
0	Nihil of neutraal effect
+	Licht positief effect
++	Positief effect
+++	Zeer positief effect

Er wordt bij de beoordeling niet enkel gekeken naar het plangebied (zoals weergegeven in figuur 1), waar relevant is de effectbeoordeling van de studie groter om ook de effecten in de omgeving te beoordelen.

De te onderzoeken thema's zijn zoveel mogelijk gelijk gehouden met eerdere onderzoeken in het kader van de N629 / Westerlaan (zie hoofdstuk 2). Bij de beoordeling van de alternatieven in het projectMER wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van reeds beschikbare informatie uit deze onderzoeken. Daar waar dat niet kan omdat de gegevens bijvoorbeeld verouderd zijn, wordt nieuw onderzoek uitgevoerd. Zo zijn/worden de verkeersanalyses bijvoorbeeld opnieuw gedaan omdat er inmiddels een nieuw regionaal verkeersmodel beschikbaar is met als toekomstjaar 2030.

## 5.1 Verkeer en vervoer

Voor de bepaling van de effecten van de realisatie van de voorgenomen activiteit ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling, wordt gebruik gemaakt van een verkeersmodel. In dit geval het regionale verkeersmodel Hart van Brabant (zie kader). De alternatieven beïnvloeden de verkeersrelaties op zowel de Rijks- en provinciale wegen als het onderliggende (lokale) wegennet. In het projectMER wordt voor de alternatieven inzichtelijk gemaakt welke routes het verkeer zal nemen zowel op het hoofdwegennet als ook op het onderliggende wegennet (de verkeersstructuur). Daarnaast wordt voor de relevante wegen de restcapaciteit/verkeersafwikkeling (I/C-verhouding) beschreven, de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid. Veel van de beschouwde criteria worden kwantitatief bepaald met behulp van het verkeersmodel.

### Kader 6 Verkeersmodel regionaal verkeersmodel Hart van Brabant

Het verkeersmodel Hart van Brabant is een multimodaal, simultaan geschat verkeersmodel. Dit betekent dat in het model rekening wordt gehouden met de eventuele verkeersaantrekkende werking van nieuwe infrastructuur. Bij de berekeningen wordt rekening gehouden met autonome ontwikkelingen. Het toekomstjaar van het model is 2030, dat wil zeggen dat de verkeersafwikkeling in dat jaar onderbouwd inzichtelijk is.

Voor verkeer en de verkeersgerelateerde onderzoeken (lucht, geluid) wordt 2030 als toekomstjaar gehanteerd.

**Tabel 5-2: Beoordelingscriteria verkeer en vervoer**

Aspecten	Beoordelingscriteria	Effectbepaling
(Rest)capaciteit en verkeersafwikkeling	I/C-verhouding op wegvakken	Kwantitatief (I/C <sup>13</sup> )
	Functioneren kruispunten	Kwantitatief (kruispuntvertraging/wachtrijvorming en/of cyclustijd)
	Rijsnelheden	Kwantitatief
	Reistijden	Kwantitatief
	Verhouding freeflow en gecongesteerde rijsnelheid (vertraging)	Kwantitatief
	Toekomstvastheid	Kwantitatief
Verkeersstructuur / Herverdeling verkeer	Hoeveelheid vrachtverkeer	Kwantitatief (intensiteiten)
	% doorgaand verkeer	Kwantitatief (%)
	Mogelijkheden OV	Kwalitatief
	Ontsluiting wegen onderliggend wegennet autoverkeer	Kwalitatief

<sup>13</sup> I/C staat voor de verhouding tussen de verkeersI<sub>ntensiteit</sub> en de C<sub>apaciteit</sub> van de weg

Aspecten	Beoordelingscriteria	Effectbepaling
	Ontsluiting wegen onderliggend wegnnet landbouw verkeer	Kwalitatief
	Ontsluiting wegen onderliggend wegnnet fietsverkeer	Kwalitatief
	Benutting infrastructuur / gebruik wegen/sluipverkeer	Kwantitatief
	Bereikbaarheid landbouwpercelen	Kwalitatief
Oversteekbaarheid	Verbetering / verslechtering oversteekbaarheid en barrièrewerking huidige tracé (langzaam verkeer)	Kwalitatief
Verkeersveiligheid	Duurzaam veilig	Kwantitatieve beoordeling m.b.v. Risicocijfers + kwalitatieve beoordeling
	Aantal conflictpunten	Kwalitatief

## 5.2 Woon- en leefmilieu

Woon- en leefmilieu is een verzamelterm voor aspecten die samenhangen met de milieuhinder als gevolg van verkeer. Relevante onderzoeksaspecten zijn luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, gezondheid en trillingen (zie tabel 8). Voor al deze thema's geldt dat allereerst wordt getoetst of aan de wettelijke normen voldaan kan worden.

### Luchtkwaliteit

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd met een wettelijk voorgeschreven model. Dit model berekent de luchtkwaliteit op grond van omgevingskenmerken (onder de aard van de bebouwing, de breedte en hoogte van de weg, en de aanwezigheid van bomen) en de verkeersintensiteiten en de snelheid van het verkeer. In de berekeningen wordt rekening gehouden met de toekomstige afname van de emissie per voertuig (het schoner worden van de voertuigen).

Twee belangrijke stoffen die de luchtkwaliteit van een locatie bepalen zijn stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>). Voor deze stoffen worden in het projectMER de effecten inzichtelijk gemaakt. Er wordt getoetst op de normen uit de Wet milieubeheer (Wm, hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm, luchtkwaliteitseisen). Het gaat zowel om het effect op de luchtkwaliteit direct langs de alternatieven én om de effecten langs de bestaande wegen waar de verkeersintensiteit wijzigt en daardoor de luchtkwaliteit. Er wordt berekend hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er te maken krijgen met een toename of afname van de concentratie PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> van meer dan 1,2 µg/m<sup>3</sup>.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> In het Besluit niet in betekende mate (NIBM) en de daarop gebaseerde Regeling niet in betekende mate (luchtkwaliteitseisen) is geregeld welke projecten niet meer getoetst hoeven te worden. Projecten, die maximaal 3% van de grenswaarde (= 1,2 µg/m<sup>3</sup> voor zowel NO<sub>2</sub> als PM<sub>10</sub>) bijdragen aan de lokale luchtkwaliteit vallen onder de definitie van NIBM en hoeven niet meer getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Indien uit de berekende concentraties blijkt dat niet voldaan wordt aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit/NSL/Brabant Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL), wordt gekeken welke mitigerende maatregelen getroffen kunnen worden om de overschrijding(en) weg te nemen.

### **Geluid**

Bij het aspect geluidhinder wordt onderzocht waar en voor hoeveel geluidsgevoelige bestemmingen sprake is van een toename of afname van de geluidsbelasting van 1 dB of meer. Daarvoor wordt gekeken naar alle wegen waar sprake is van een afname van de verkeersintensiteiten van 20% of meer en van alle wegen waar sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten van 30% of meer<sup>15</sup>). Daarnaast wordt voor de wegen met significante toe- of afnames onderzocht voor hoeveel geluidsgevoelige bestemmingen er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde ten gevolge van de alternatieven. Deze normen volgen uit de Wet geluidhinder. Daarnaast kent de provincie Noord-Brabant het Actieplan geluid (2013), waarin een plandrempel voor de geluidsbelasting van 65 dB is gesteld.

### **Externe veiligheid**

Bij externe veiligheid gaat het om de risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen. In het projectMER worden de gevolgen voor het persoonsgebonden risico en het groepsrisico berekend.

### **Gezondheid**

Voor het bepalen van de effecten op de gezondheid wordt een Gezondheids Effect Screening (GES) uitgevoerd. Dit is een methodiek van de GGD waarbij de effecten op luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid in samenhang worden beschouwd en gepresenteerd in kaartbeelden en tabellen. De klassegrenzen worden dusdanig gekozen dat (kleine) verschillen tussen alternatieven duidelijk naar voren komen, zonder dat deze onevenredig worden uitvergroot. Ook in de toelichting zal hier aandacht aan besteed worden.

### **Trillingen**

De mate waarop omwonenden en omliggende bedrijven hinder kunnen ondervinden van trillingen wordt inzichtelijk gemaakt. Voor trillingen van wegverkeer is geen wettelijk kader aanwezig zoals de Wet geluidhinder bij het aspect geluid. Daarom worden de effecten kwalitatief bepaald.<sup>16</sup> Over het algemeen treden trillingen door wegverkeer op binnen 50 meter van de weg. Als maatstaf om de alternatieven onderling te vergelijken wordt per alternatief bepaald hoeveel trillingsgevoelige objecten (woningen, maatschappelijke voorzieningen, bedrijven) binnen de 50 meter contour zijn gelegen.

---

<sup>15</sup> Bij deze toe- c.q. afname is sprake van een verandering van de geluidbelasting van 1 dB of meer.

<sup>16</sup> De hinder ten gevolge van de zichtbaarheid van de weg maakt onderdeel uit van het thema landschap

**Tabel 5-3: Beoordelingscriteria woon- en leefmilieu**

Aspecten	Beoordelingscriteria	Effectbepaling
Luchtkwaliteit	Aantal locaties met (dreigende) overschrijdingen grenswaarden etmaalwaarde PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> en jaargemiddelde concentratie NO <sub>2</sub> en PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub>	Kwantitatief (aantal locaties)
	Aantal woningen en gevoelige objecten met een toe- of afname van de concentratie PM <sub>10</sub> of NO <sub>2</sub> met meer dan 1,2 µg/m <sup>3</sup>	Kwantitatief (aantal woningen/ objecten)
	Verandering in aantal woningen en gevoelige objecten dat wordt blootgesteld aan een toe- of afname in het aantal overschrijdingsdagen van de etmaalwaarde PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> , de uurgemiddelde grenswaarde voor NO <sub>2</sub> en de jaargemiddelde concentratie voor PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> en NO <sub>2</sub>	Kwantitatief (aantal woningen/ objecten)
Geluid	Het aantal geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor sprake is van een toename van 1 dB of meer	Kwantitatief (aantal geluidsgevoelige bestemmingen)
	Het aantal geluidsgevoelige bestemmingen waar de voorkeursgrenswaarde, de maximale ontheffingswaarde of de 65 dB(A) waarde (provinciaal actieplan geluid) wordt overschreden	Kwantitatief (aantal geluidsgevoelige bestemmingen)
	Aantal geluidsgevoelige bestemmingen binnen bepaalde geluidsklassen (38-43, 43-48, 48-53, 53-58, 58-63, 63-68 en >68 dB)	Kwantitatief (aantal geluidsgevoelige bestemmingen)
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	Kwantitatief (aantal woningen en kwetsbare objecten binnen de 10-6 contour)
	Groepsrisico	Kwantitatief (waarde in relatie tot oriënterende waarde)
Gezondheid	Gezondheid	Kwantitatief (GES-methodiek)
Hinder	Trillingshinder	Kwantitatief (aantal gevoelige objecten binnen 50m van de weg)

### 5.3 Bodem /ondergrond en water

In het projectMER zullen de effecten van de voorgenomen activiteit op de bodemkwaliteit en aardkundige waarden in kaart worden gebracht. Daarnaast wordt gekeken of, en in welke mate, bestaande verontreinigingen worden geraakt in het plangebied.

Bij de beschrijving van de effecten op het aspect water wordt aandacht besteed aan de gevolgen van realisatie van de plannen voor zowel het grond- als oppervlaktewater, en de beïnvloeding van waterpeilen en waterstromingen. Het uitgangspunt is een grondwaterneutraal ontwerp (weg

op maaiveld), effecten op de kwantiteit van het grondwater worden daarom kwalitatief beschouwd in plaats van middels een modellering.

In het projectMER worden de effecten op grond- en oppervlaktewater inzichtelijk gemaakt met speciale aandacht voor eventuele aanwezige kwelgebieden, de relatie met aanwezige breuk(en) en verstoring(en). Ook wordt in beeld gebracht hoeveel extra verhard oppervlak met de alternatieven wordt gerealiseerd, en wat dat betekent voor de mate van watercompensatie.

**Tabel 5-4: Beoordelingscriteria bodem/ondergrond en water**

Aspecten	Beoordelingscriteria	Effectbepaling
Bodem/ondergrond en water	Aardkundige waarden	Kwantitatief (m <sup>d</sup> doorsnijding) en kwalitatief
	Grondwaterkwantiteit	Kwalitatief (uitgangspunt is een grondwaterneutraal ontwerp voor de weg)
	Bodem- en grondwaterkwaliteit	Kwalitatief
	Waterretentiegebieden	Kwalitatief
	Oppervlaktewaterkwantiteit	Kwalitatief
	Oppervlaktewaterkwaliteit	Kwalitatief

## 5.4 Ecologie

De nabijheid van (beschermd) natuurwaarden in de directe omgeving van de weg, zoals de Ecologische Hoofdstructuur of Beschermd natuurwaarden, is een belangrijk aspect in de plan- en besluitvorming. Het wettelijk kader wordt gevoerd door de Natuurbeschermingwet, de Flora- en faunawet en provinciaal natuurbeleid zoals opgenomen in de Structuurvisie en Ruimtelijke verordening (beide 2014).

In het projectMER worden de effecten van de verschillende alternatieven op gebieden en soorten onderzocht.

### Beschermd gebieden

Op enige afstand van het plangebied liggen diverse Natura2000-gebieden zoals de 'Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen'.

De effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de omliggende Natura 2000-gebieden worden in het projectMER onderzocht. Omdat nog niet duidelijk is of er sprake is van significante negatieve effecten op instandhoudingdoelstellingen van Natura 2000-gebieden, wordt in eerste instantie een voortoets opgesteld. Indien hieruit volgt dat effecten niet zijn uit te sluiten, zal een passende beoordeling opgesteld worden.

In het zoekgebied en de omgeving daarvan zijn ook gebieden aanwezig die behoren tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het betreft voornamelijk bosgebieden en ecologische verbindingzones (EVZ). De effecten op en doorsnijding van de EHS worden in het projectMER onderzocht. Voor doorsnijding van EHS geldt hiervoor het 'nee, tenzij principe'. Dat wil zeggen dat alternatieven het EHS niet mogen doorsnijden tenzij er redenen zijn die het belang hiervan overstijgen én er geen alternatieven beschikbaar zijn die dat belang dienen. In het projectMER wordt dit nader onderzocht.

Voor de EHS, Ecologische Verbindingszones (EVZ) en de Groen Blauwe Mantel geldt vanuit de provincie een 'nee, tenzij beleid'. Dit beleid betekent dat een nieuw project, dat de natuur significant aantast, niet wordt toegestaan, tenzij het een groot openbaar belang dient en er geen alternatieven zijn buiten de natuur. In dat geval dient de compensatie geborgd te zijn. Deze werkwijze is ook opgenomen in het gemeentelijk beleid van Dongen en Oosterhout.

### Beschermde soorten

In de m.e.r.-procedure worden de versturende effecten op (door de Flora- en faunawet) beschermde soorten bepaald. Hierbij wordt kwalitatief ingegaan op de effecten op de flora en fauna als gevolg van het ruimtebeslag van de nieuwe verbinding. In 2014 heeft er een inventarisatie plaats gevonden van de flora en fauna in het zoekgebied. Deze zal als basis worden gebruikt.

**Tabel 5-5: Beoordelingscriteria ecologie**

Aspecten	Beoordelingscriteria	Effectbepaling
Natuur	Natura2000 (aantasting)	Kwalitatief en kwantitatief (stikstof depositie (indien relevant) en geluidsbelasting)
	EHS (oppervlakteverlies, verstoring en versnippering)	Kwalitatief en kwantitatief
	Ecologische verbindingzones (oppervlakteverlies, verstoring en versnippering)	Kwalitatief en kwantitatief
	Effect op soorten	Kwalitatief

## 5.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

### Landschap

Het huidige landschap is het resultaat van natuurlijke processen en menselijk handelen. Het effect van de beoogde ontwikkeling op de landschappelijke identiteit (huidig en toekomstige identiteit) van de omgeving (en de verschillende landschapselementen daarin) en de consequenties daarvan met het oog op bestaande landschappelijke structuren worden in het projectMER kwalitatief beschreven op twee verschillende landschappelijke schaalniveaus (regionaal en lokaal). Daarbij worden de landschappelijke waarden uit de verschillende beleidsdocumenten van gemeenten en provincie als referentiekader gehanteerd.

### Cultuurhistorie

Het effect van de voorgenomen activiteit op de historische geografisch waardevolle objecten, patronen en structuren wordt kwalitatief beschreven in het projectMER. Dit geldt ook voor de effecten van de activiteiten op eventuele bouwhistorisch waardevolle objecten, die in verschillende beleidsdocumenten vastliggen. Indien aantasting van cultuurhistorische waarden blijkt, zal in het projectMER aangegeven worden op welke wijze passende compensatie kan plaatsvinden.

## Archeologie

De versturende effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de archeologische waarden worden op basis van de reeds uitgevoerde archeologische studies in beeld gebracht. Ook zijn deze waarden opgenomen in de vigerende bestemmingsplannen en gemeentelijk beleidskaders. In het projectMER worden de effecten op zowel bekende als te verwachten archeologische waarden kwantitatief in beeld gebracht.

**Tabel 5-6: Beoordelingscriteria landschap, cultuurhistorie en recreatie**

Aspecten	Beoordelingscriteria	Effectbepaling
Landschap	Aantasting waardevolle landschap structuren, patronen en elementen	Kwalitatief
	Visueel landschappelijke effecten	Kwalitatief
Cultuurhistorie	Aantasting cultuurhistorische waarden	Kwalitatief
Archeologie	Aantasting archeologische waarden	Kwantitatief

## 5.6 Grondgebruik

Het realiseren van de voorgenomen ontwikkeling heeft invloed op het grondgebruik. Hierbij gaat speciaal aandacht uit naar de mate waarin alternatieven bestaande bebouwing (woningen, bedrijven, overig) raken, landbouwpercelen doorsnijden en recreatiegebieden en/of recreatieve structuren doorsnijden.

**Tabel 5-7: Beoordelingscriteria grondgebruik**

Aspecten	Beoordelingscriteria	Effectbepaling
Bebouwing	Verlies woonfunctie	Kwantitatief, aantal m <sup>2</sup>
	Verlies bedrijfsgebouwen	Kwantitatief, aantal m <sup>2</sup>
Landbouw	Oppervlakte verlies landbouwpercelen + mate versnippering percelen	Kwantitatief (aantal m <sup>2</sup> ) + kwalitatief
Recreatie	Verlies recreatieterreinen	Kwantitatief, aantal m <sup>2</sup>
	Aantasting recreatieve routes	Kwalitatief
Kabels en leidingen	Doorsnijding hoofdnet kabels en leidingen	Kwalitatief

## 5.7 Kosten

Voor alle alternatieven en varianten worden in het projectMER de investeringkosten en levensduurkosten (LCC) berekend en inzichtelijk gemaakt middels de standaardsystematiek voor kostenramingen (SSK 2010).

**Tabel 5-8: Kosten**

Aspect	Inzichtelijk maken van:
Kosten	Investeringskosten (Euro)
	Levensduurkosten (Euro)

## 6 Te volgen procedure

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de m.e.r.-procedure verder gaat en hoe de koppeling tussen m.e.r. en ruimtelijke planvorming wordt vormgegeven.

### **Publicatie Notitie Reikwijdte en Detailniveau**

De provincie Noord-Brabant verzorgt de publicatie van de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). De publicatie van dit document is onder andere bedoeld om de gemeenteraden, burgers, belangengroepen, wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. te informeren over de start van de m.e.r. en hun reactie op de NRD te vragen.

Het raadplegen van de Commissie voor de m.e.r. is in deze m.e.r.-procedure niet verplicht, maar is op vrijwillige basis mogelijk. In deze m.e.r.-procedure wordt de Commissie door de provincie Noord-Brabant om advies gevraagd.

### **Inspraak en advies**

Als de Notitie Reikwijdte en Detailniveau bekend is gemaakt, heeft iedereen in het kader van de inspraak de mogelijkheid om aan te geven welke onderwerpen naar zijn/haar mening in het projectMER aan de orde moeten komen en of er nog alternatieven en/of varianten zijn die niet gedekt worden door de bandbreedte van de alternatieven die in deze notitie beschreven zijn. De termijn die hiervoor staat is zes weken. Ook worden gedurende deze periode één of meerdere informatieavonden gehouden.

Op basis van deze NRD, het advies van de Commissie voor de m.e.r., de overige adviezen en de inspraakreacties besluit Gedeputeerde Staten na besluitvorming in de Stuurgroep welke vragen in het projectMER moeten worden beantwoord en stelt hiertoe een Reactienota vast waarin GS aangeven hoe zij bij het vervolg van het project rekening zullen houden met de inspraakresultaten en de adviezen..

### **ProjectMER**

In het projectMER zal worden ingegaan op de (beleids)achtergronden van het initiatief, alternatieven voor de uitwerking van het initiatief en de te verwachten milieueffecten in vergelijking met de autonome ontwikkeling van het gebied. Op basis van het projectMER wordt door de bestuurders een keuze gemaakt voor een voorkeursalternatief op basis van alle beschikbare informatie en belangen.

### **Inspraak en toetsingsadvies Commissie m.e.r.**

Na afronding van het projectMER zal deze, samen met de keuze over een voorkeursalternatief in de vorm van een Provinciaal Inpassingsplan (PIP), ter visie worden gelegd (voor de duur van zes weken) en is het mogelijk om digitaal of schriftelijk de zienswijzen in te dienen. De Commissie voor de m.e.r. zal in deze periode haar toetsingsadvies uitbrengen voor het projectMER.

### **Vervolgprocedure**

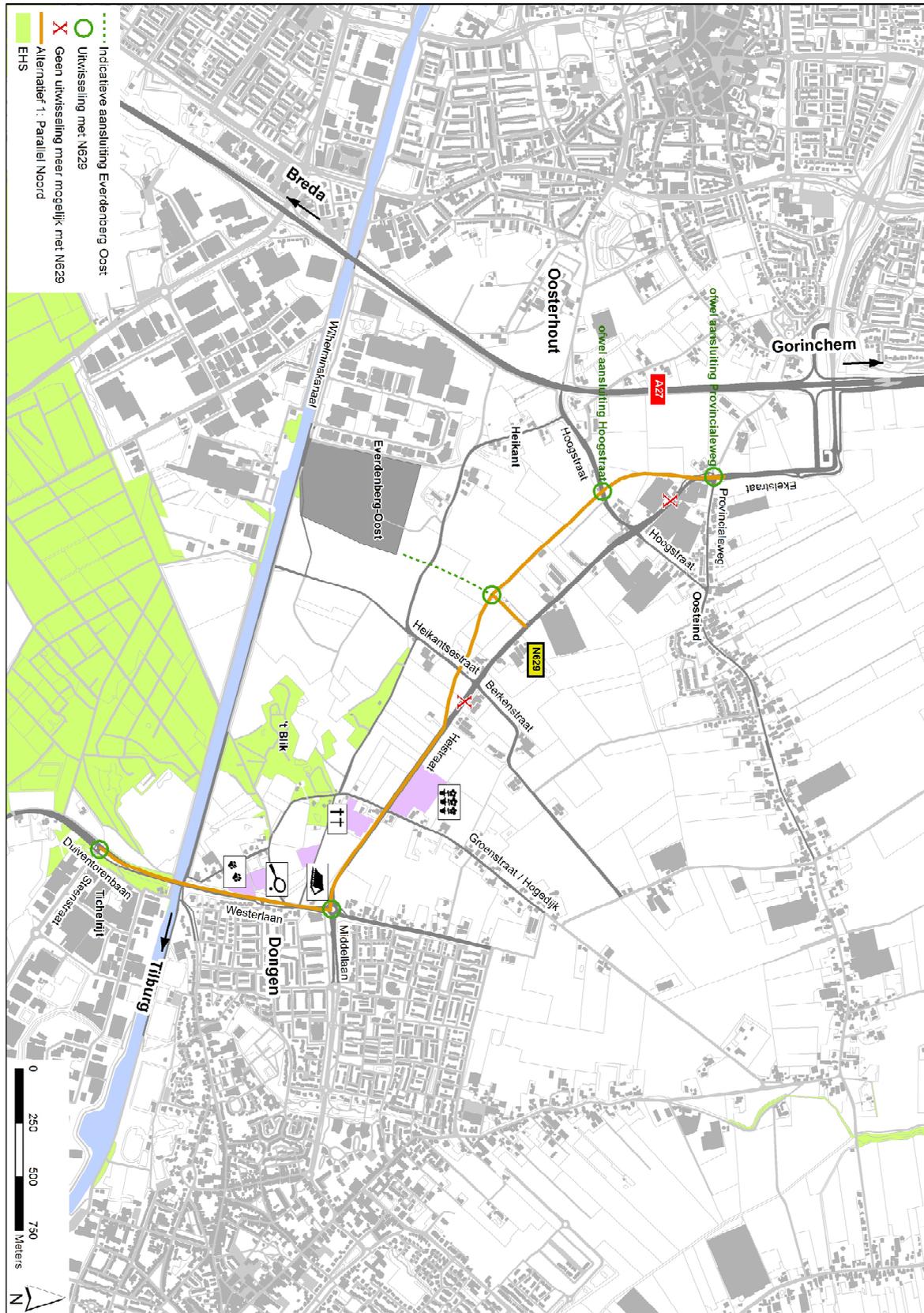
Op basis van de zienswijzen wordt het definitieve plan gemaakt. Tegen het Provinciaal Inpassingsplan kan men in beroep gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Daarvoor geldt een periode van 6 weken.

**Evaluatie projectMER**

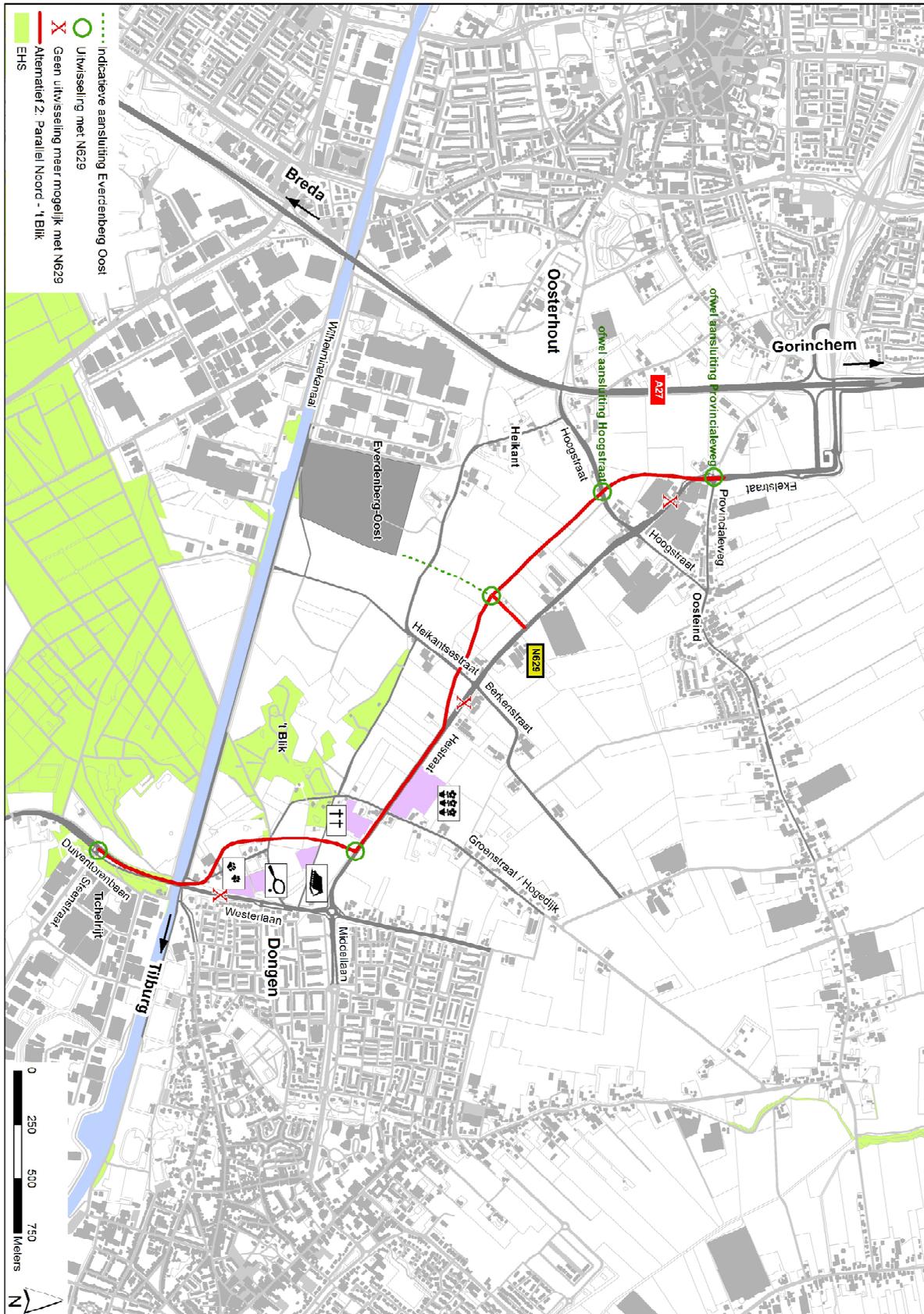
De Wet milieubeheer schrijft voor dat als de activiteit wordt ondernomen of is uitgevoerd, een evaluatie dient te worden uitgevoerd. Het doel van de evaluatie is om na te gaan in hoeverre de daadwerkelijk optredende (milieu)effecten overeenstemmen met de voorspellingen uit het projectMER. Mocht in de praktijk blijken dat de daadwerkelijk optredende effecten sterk afwijken van de voorspelde effecten, dan kan de provincie Noord-Brabant zo nodig aanvullende maatregelen nemen om deze effecten te verminderen of ongedaan te maken.

# Bijlage: kaarten alternatieven

Alternatief 1: Parallel Noord



Alternatief 2: Parallel Noord - 't Blok





### Alternatief 4: Bundeling Zuid

