

Rondweg Oudenbosch

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

16 mei 2006 / rapportnummer 1738-38



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de gemeenteraad van Halderberge
Postbus 5
4730 AA OUDENBOSCH

uw kenmerk
2006/3608

uw brief
22 maart 2006

ons kenmerk
1738-39/Dk/hb

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
Rondweg Oudenbosch

doorkiesnummer
(030) 234 76 22

Utrecht,
16 mei 2006

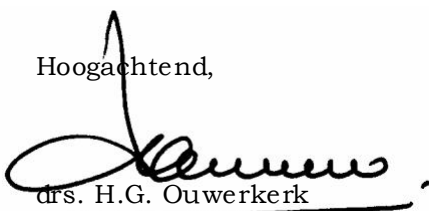
Geachte Raadsleden,

Met bovengenoemde brief stelde het College van Burgemeester en Wethouders de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Rondweg Oudenbosch.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,



drs. H.G. Ouwerkerk
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Rondweg Oudenbosch

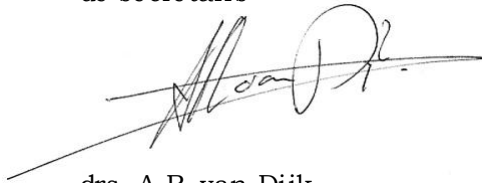
Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Rondweg Oudenbosch

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over Rondweg Oudenbosch,

uitgebracht aan de gemeenteraad van Halderberge door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

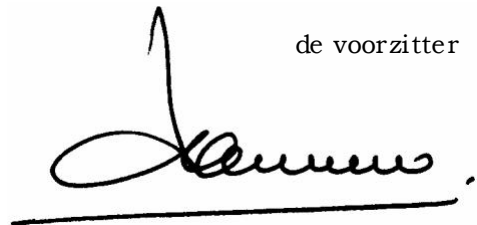
de werkgroep m.e.r.
Rondweg Oudenbosch,

de secretaris



drs. A.R. van Dijk

de voorzitter



drs. H.G. Ouwerkerk

Utrecht, 16 mei 2006

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....	2
3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING.....	2
3.1 Probleem- en doelstelling.....	2
3.2 Beleidskader.....	3
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN.....	4
4.1 Algemeen	4
4.2 Alternatieven	4
4.3 Referentiesituatie, Nulalternatief en Nulplusalternatief.....	4
4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	5
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUASPECTEN.....	6
5.1 Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling.....	6
5.2 Ruimtelijke ordening.....	6
5.3 Verkeer en infrastructuur.....	6
5.4 Bodem en water.....	7
5.5 Levende natuur.....	8
5.6 Woon- en leefmilieu.....	8
5.6.1 Geluid	8
5.6.2 Trillingen.....	9
5.6.3 Luchtkwaliteit.....	9
5.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie.....	10
6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN.....	11
7. LEEMTEN IN MILIEU-INFORMATIE	11
8. VORM EN PRESENTATIE	12
9. SAMENVATTING VAN HET MER.....	12

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 22 maart 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in de Halderbergse Bode d.d. 15 maart 2006
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Halderberge (initiatiefnemer) wil een rondweg aanleggen rond Oudenbosch. Hiervoor moet het bestemmingsplan worden gewijzigd. In het kader van de bestemmingsplanwijziging van de rondweg wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeenteraad van Halderberge treedt bij dit initiatief op als bevoegd gezag.

Bij brief van 22 maart 2006 is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER)¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Halderbergse Bode van 15 maart 2006².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. – verder aangeduid als ‘de Commissie’³. Het is bedoeld om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te kunnen wegen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit advies **niet** zelfstandig leesbaar is, maar in combinatie met de startnotitie moet worden gelezen.

Via het College van Burgemeester en Wethouders van gemeente Halderberge heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven, of belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weergelegd dienen te worden.

De Commissie heeft bij het opstellen van haar advies, naast de startnotitie, kennisgenomen van:

- “Structuurvisie Plus, Gemeente Halderberge” (BRO, september 2001);
- “Visie hoofdwegenstructuur Halderberge, gemeente Halderberge” (Goudappel Coffeng, december 2005”);
- “Rondweg Oudenbosch Noord of zuid?; informatieavond gemeenteraad 21-03-2005” (Goudappel Coffeng, maart 2005);
- “Effectenstudie Randweg Oudenbosch, gemeente Halderberge” (Arcadis, januari 2003).

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie voor de samenstelling bijlage 3.

⁴ Zie bijlage 4.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als onderstaande informatie ontbreekt.

Probleem- en doelstelling

In het MER moeten de geschetste verkeersproblemen nader worden gedefinieerd en zoveel mogelijk gekwantificeerd. Op die manier kunnen toetsbare doelstellingen worden afgeleid, waarmee de effecten van de verschillende alternatieven kunnen worden afgewogen. De doelstellingen dienen zodanig te worden geformuleerd dat ze in het planvormingsproces een rol kunnen vervullen bij de rangschikking van de alternatieven op doelbereik en probleemoplossend vermogen.

Alternatieven

In het MER dienen de noordelijke en zuidelijke alternatieven met dezelfde kwaliteit en diepgang te worden uitgewerkt en de mogelijke milieueffecten hiervan te worden bepaald. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de eventuele toekomstige noord-oost tangent bij Roosendaal en de transformatiegebieden.

Samenvatting

Het MER moet voorzien zijn van een zelfstandig leesbare samenvatting, die duidelijk is voor burgers en geschikt voor bestuurlijke besluitvorming.

3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

3.1 Probleem- en doelstelling

Probleemstelling

In de startnotitie zijn ten aanzien van de verkeersproblematiek in Oudend Bosch de volgende problemen genoemd:⁵

- doorstroming van het verkeer;
- oversteekbaarheid van de weg door de hoge verkeersintensiteit;
- leefbaarheid in de kern (geluidsoverlast, uitstoot uitlaatgassen);
- verkeersveiligheid;
- gelijkvloerse kruising weg met de spoorlijn (gevaarlijk en zorgt voor vertraging).⁶

In het MER moeten de verkeersproblemen nader worden gedefinieerd en zoveel mogelijk worden gekwantificeerd. Op die manier kunnen toetsbare doelstellingen worden afgeleid, waarmee de effecten van de verschillende alternatieven kunnen worden afgewogen.

⁵ In § 1.1 en § 2.1 van de startnotitie wordt de problematiek kort beschreven.

⁶ Hierbij speelt de overeenkomst met Prorail over het saneren van de overgangen en de hierbij gevraagde beslissing voor 31 mei 2007 een rol. Deze is van invloed op het tijdspad, maar ook op de waarde van de alternatieven.

Aanbevolen wordt om bij de beschrijving van de probleemstelling en het afleiden van indicatoren voor de doelstellingen te letten op:

- de herkomst- en bestemmingrelaties. Geef de oriëntaties en de vertaling ervan aan in intensiteiten (pieken en gemiddeld) op verschillende delen van het wegennet;⁷
- het aantal gehinderden, waar het gaat om barrièrewerking langs de verschillende delen van de onderhavige wegen;
- het aantal geluidgehinderden langs bestaande route;
- het aantal blootgesteld aan overschrijding van grenswaarden ten aanzien van luchtkwaliteit en externe veiligheid, en de mate van overschrijding in het studiegebied en het te beschouwen invloedsgebied;
- het aantal, de aard, de locaties en de omvang van de ongevallen.

Doelstelling

Het doel van het initiatief is om een bijdrage te leveren aan het oplossen van deesignaleerde verkeersproblemen. Het is wenselijk om de doelen in het MER zo te formuleren dat ze in twee stadia in het planvormingsproces een rol kunnen vervullen:

- bij de afbakening van te beschrijven alternatieven en het verhelderen waarom andere oplossingsrichtingen buiten beschouwing worden gelaten;
- bij de rangschikking van alternatieven op doelbereik en probleemoplossend vermogen.

Gezien de huidige inzichten van het college en de inspraakreacties blijkt dat in het MER tenminste ook de noordelijke alternatieven uitgewerkt dienen te worden om een keuze te kunnen maken (zie § 4.2 van dit advies). Hierdoor zal in het MER de doelstelling met betrekking tot de samenhang tussen de zuidelijke rondweg en de ontsluiting van de zuidelijke transformatiegebieden, zoals aangeduid in de startnotitie, nader moeten worden bekeken en wellicht moeten worden heroverwogen.

3.2 Beleidskader

Algemeen

In § 2.4 van de startnotitie worden de randvoorwaarden en aandachtspunten voor het project beschreven. Gezien het feit dat de samenhang tussen de transformatiegebieden en de rondweg opnieuw bekeken dient te worden (zie § 3.1 van dit advies) en het feit dat tenminste ook de noordelijke varianten in het MER uitgewerkt moeten worden (zie § 4.2 van dit advies) wordt geadviseerd om de gestelde randvoorwaarden en aandachtspunten in dit licht opnieuw te bekijken en wellicht te heroverwegen.

Soortenbescherming⁸

Geef aan of voor het voornemen een ontheffing van de minister van LNV vereist is op grond van artikel 75 van de Flora en faunawet. Indien dat vereist is, motiveer dan in het MER op grond waarvan verondersteld wordt dat ontheffing verleend zal worden.

⁷ Mogelijk is daarbij onderscheid te maken naar:

- lokaal verkeer (verkeer met herkomst en/of bestemming in Oudenbosch);
- regionaal verkeer (verkeer met herkomst en/of bestemming in Halderberge, of de driehoek A17/A16/A58);
- doorgaand verkeer (verkeer met herkomst en bestemming buiten de driehoek, ofwel het echte 'sluipverkeer').

⁸ Op de website www.minlnv.nl/natuurwetgeving is uitgebreide informatie te vinden over de soortenbescherming, waaronder de systematiek van de Flora en faunawet en de vereisten voor het verkrijgen van ontheffingen voor verboden handelingen.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Algemeen

Het volstaat om in het MER de voorgenomen activiteiten te beschrijven voor zover ze relevant zijn voor het voorspellen van de milieueffecten en de keuze voor een voorkeursalternatief.

De alternatieven dienen kwalitatief gelijkwaardig onderbouwd te worden, zelfstandig leesbaar te zijn en op kaartmateriaal duidelijk weergegeven te zijn.

Besteed bij de keuze van een voorkeursalternatief ook aandacht aan de mogelijkheid om de maatregelen in een programma onder te brengen, waarbij vervolgstappen worden ingezet na evaluatie van de voorgaande stappen.⁹

4.2 Alternatieven

Op basis van vooronderzoek¹⁰ ging de voorkeur van de toenmalige gemeenteraad uit naar een zuidelijke rondweg van de kern Oudenbosch.¹¹

Inmiddels wordt ook door het College serieus nagedacht over een noord-oostelijk alternatief dat gaat vanaf de Bosschendijk (N470) ter hoogte van het bedrijventerrein Bosschendijk ten oosten van Oudenbosch naar de aansluiting van de A17 ten noorden van Oudenbosch. Hierbij zijn twee varianten denkbaar: direct langs en ruimer langs de bebouwde kom.

Gezien de huidige inzichten van het College en de inspraakreacties¹² wordt geadviseerd om naast het zuidelijke alternatief tenminste ook het korte noordelijke tracé inclusief de twee varianten in het MER uit te werken.

Daarnaast kunnen deze noordelijke alternatieven meerwaarde hebben voor het milieu door voorkoming van aantasting van natuur (Gastels Laag), landschap, geomorfologie en cultuurhistorie (Heinsbergje).

In het MER dient middels scenario's aandacht te worden besteed aan de ruimtelijke ontwikkelingen van de transformatiegebieden. Maak in het MER duidelijk welke functie (doorgaand/regionaal/lokaal bestemmingsverkeer) en effecten de weg heeft wanneer de ontwikkelingen van de transformatiegebieden wel, gedeeltelijk of niet zullen plaatsvinden.

4.3 Referentiesituatie, Nulalternatief en Nulplusalternatief

Het nulalternatief is een alternatief, waarbij wordt afgezien van het realiseren van het initiatief (de rondweg), maar dat wel een probleemoplossend vermogen

⁹ Mogelijke fasering zou kunnen zijn:

1. maatregelen treffen in de kern Oudenbosch;
2. realisatie noord-oost tangent Roosendaal afwachten;
3. nader besluiten of extra maatregelen noodzakelijk zijn.

¹⁰ "Effectenstudie rondweg Oudenbosch" (Arcadis, januari 2003) en "Visie hoofdwegenstructuur Halderberge" (Goudappel Coffeng, december 2005).

¹¹ Zie ook § 5.1 van de startnotitie.

¹² Zie het merendeel van de inspraakreacties, waarin op diverse manieren wordt gesteld om de noordelijke alternatieven in het MER mee te nemen.

heeft. De initiatiefnemer is van mening dat het nulalternatief de problemen niet kan oplossen en daarom niet voldoet aan de doelstellingen. Het nulalternatief kan daarom worden beschouwd als referentie, waartegen de effecten van de andere alternatieven kunnen worden afgezet.

Met kleine extra ingrepen op de bestaande wegenstructuur van Oudenbosch kunnen wellicht ook de doelstellingen worden gehaald. Mogelijke ingrepen zijn de rotondevariant¹³, die in de startnotitie als aanvullende verkeersmaatregel wordt aangegeven, in combinatie met geen extra bedrijven/woningbouw, en/of kortsluitende wegverbindingen aan de oostzijde van Oudenbosch. Een mogelijke randvoorwaarde hiervoor is dat de gemeente Roosendaal een noord-oost tangent aanlegt, die een rechtstreekse verbinding vormt tussen de A58 en de A17. Deze noord-oost tangent kan een deel van het doorgaand verkeer door Oudenbosch wegtrekken van de bestaande doorgaande weg.

Dit alternatief kan gezien worden als het nulplusalternatief. Dit nulplusalternatief dient in het MER uitgewerkt te worden.

4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu;
- tevens uitgaan van de meest optimale inpassing van de infrastructuur in de omgeving;
- extra mogelijkheden bij het bedrijventerrein Industrieweg in combinatie met de sanering benutten;
- binnen de competentie en invloedssfeer van de initiatiefnemer liggen.

Het is belangrijk om doelgericht een mma te ontwikkelen. Dit vraagt een open en creatieve houding. De Commissie adviseert om in dit ontwikkelproces vooral aandacht te besteden aan het creëren van een optimaal leefmilieu met aandacht aan geluid, trillingen, luchtkwaliteit en lichthinder¹⁴ in de kern Oudenbosch en bij de tracékeuze in combinatie met maximale landschappelijke inpasbaarheid, minimale effecten op ecologie en cultuurhistorische waarden.

Het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget mogen geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een mma.

¹³ In de Rotondevariant wordt het verkeer via éénrichtingswegen door het centrum geleid (zie figuur 5.3 op pagina 28 van de startnotitie).

¹⁴ Zie ook inspraakreactie nr. 36 (bijlage 4), waarin gesteld wordt “... Daarnaast zal er ook moeten worden gekeken naar andere bronnen van lichtverontreiniging. M.n. de invloed van straatverlichting op de kwaliteit van natuur- en leefgebieden verdient aandacht.”.

5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN

5.1 Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling

Het studiegebied rondweg, zoals aangegeven in de startnotitie¹⁵, richt zich met name op het zuidelijke tracé. In het MER zal, gezien het in ogenschouw nemen van het noordelijke tracé inclusief de twee varianten, het studiegebied hierop moeten worden aangepast. Hierbij zal de westgrens bij de A17 liggen.

De toekomstige noord-oost tangent behoort niet tot de autonome ontwikkelingen, omdat dit nog niet definitief is besloten en vastgelegd in (bestemmings)plannen.¹⁶

5.2 Ruimtelijke ordening

De gemeente hanteert het uitgangspunt dat het zuidelijke tracé de buitenste rode contour zal worden¹⁷, hetgeen wellicht ook zal gelden voor het noordelijke tracé. Geef in het MER aan of het noordelijke tracé ook gezien zal worden als rode contour. Geef vervolgens aan hoe met de rode contouren zal worden omgegaan.

Dit kan voor de aspecten water, ecologie, landschap, archeologie en cultuurhistorie betekenen dat aanwezige waarden binnen die contour op termijn bedreigd zullen worden door verstedelijking. Hierdoor zal het negatieve effect op het milieu van het initiatief beduidend verder reiken dan alleen het ruimtebeslag van het tracé zelf. In het MER moet worden aangegeven hoe hiermee rekening wordt gehouden. Daarbij dienen ook de mogelijke indirecte effecten van de functieveranderingen binnen de rode contour te worden aangegeven.

Besteed in het MER aandacht aan de eventuele beperkingen en/of mogelijkheden door de aanwezigheid van kabels en leidingen.¹⁸

5.3 Verkeer en infrastructuur

Van wegen, die als gevolg van het voornemen een andere functie en/of een andere intensiteit krijgen, dient duidelijk gemaakt te worden in het MER welke categorisering (en daarmee mogelijk ook het snelheidsregime en/of de vormgeving) en aanpassingen noodzakelijk zijn, als onderdeel van het betreffende alternatief.

Geef aan welke rol (intensiteiten) de fiets en openbaar vervoer hebben in het lokale en regionale verkeer- en vervoerssysteem. Geef hiervoor ook de auto-

¹⁵ Zie bladzijde 10 van de startnotitie.

¹⁶ In de startnotitie wordt op pagina 19 en in de inspraakreactie van de gemeente Roosendaal d.d. 27 april 2006 (nr. 1 van bijlage 4) foutief verondersteld dat de noord-oost tangent tot de autonome ontwikkelingen behoort.

¹⁷ Zie bladzijde 12 van de startnotitie.

¹⁸ Zie ook de inspraakreactie van de Gasunie d.d. 19 april 2006 (opgenomen in bijlage 4 onder nummer 24), waarin wordt gesteld dat "... naast de in paragraaf 4.10 genoemde kabels en leidingen, een hoofdaardgastransportleiding (blauw) en een regionale gastransportleiding (rood) van ons bedrijf binnen het beoogde tracé.". Tevens wordt gesteld dat "Wij gaan er van uit dat ook u, bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, buisleidingen beschouwt als een transportmodaliteit die gelijkwaardig is aan het vervoer over de weg, via het spoor of per schip.".

nome ontwikkelingen aan en in welke mate dit initiatief hierin veranderingen kan aanbrengen.

In het MER dient informatie opgenomen te worden (aanvullend op de startnotitie) over de ontwikkeling van de verkeersstromen over het netwerk (modeluitkomsten), huidige situatie en autonome ontwikkelingen, op piekmomenten en over het etmaal, met conclusies over de verkeersafwikkeling bij de verschillende alternatieven en hun probleemoplossend vermogen¹⁹. Bij het in beeld brengen van de effecten dient bij het verkeer en de verkeersstromen onderscheid gemaakt te worden in lokaal, regionaal en doorgaand verkeer (zie paragraaf 3.1 van dit advies).

Leg het verband tussen de tracékeuze en de zoektocht naar het opheffen van een aantal overwegen (spoorlijn). Geef bij elk alternatief aan hoe wordt omgegaan met de spoorwegovergangen en/of de mogelijkheid bestaat om door de aanleg van een tunnel de barrièrewerking en de onveiligheid van het spoor te verminderen.²⁰

Geef aan in hoeverre de barrièrewerking van de bestaande traverse in Oudembosch vermindert en/of de barrièrewerking van andere wegen mogelijk toeneemt. Beschrijf hierbij de leefkwaliteit en de belevingswaarde van de stedelijke omgeving (onder andere van de Zandeweg en de Markt) bij de verschillende alternatieven.

5.4 Bodem en water

Het studiegebied is gevarieerd in hoogteligging. Beschrijf de bodemopbouw en de grondwaterstromingen. Geef aan of er aardkundig, geomorfologisch en hydrologische waardevolle patronen en gradiënten aanwezig zijn en waar die zich eventueel bevinden.

De geohydrologische beschrijving dient aandacht te besteden aan stromingspatronen van het grondwater (kwel en inzijging). Waar relevant dient een relatie te worden gelegd met de diepere onderlagen. Beschrijf de aantasting en verdroging van eventueel aanwezige bijzondere bodem- en vegetatietypen, met name als gevolg van een verandering in de lokale (freatische) grondwaterspiegel en grondwatersamenstelling. De effecten van het weglichaam op de bodemstructuur en het grondwatersysteem dienen duidelijk te worden weergegeven, waaronder (tijdelijke dan wel permanente) effecten op de aanwezige ecohydrologische relaties. Tevens dient ingegaan te worden op (eventuele) doorsnijdingen van het oppervlaktewatersysteem.

Besteed in het MER aandacht aan de relatie van de rondweg (in ieder geval het zuidelijk alternatief) met de aanleg van het retentiebekken in het gebied.

¹⁹ Zie presentatie Goudappel Coffeng onderzoek.

²⁰ Zie ook inspraakreacties nrs. 14, 17 en 55 waarin de spoorwegovergangen in relatie tot barrièrewerking en veiligheid worden aangehaald.

5.5 Levende natuur

Gezien de karakteristieken van het studiegebied moet in het MER voor de beschrijving van de bestaande toestand en gevolgen voor natuur aandacht worden besteed aan:

1. aanwezige natuurwaarden, met nadruk op het voorkomen van en de verspreiding van kenmerkende of zeldzame en/of bedreigde soorten (flora en fauna) en gemeenschappen uit het natuurbeleid (op kaart). Richt de beschrijving voor wat betreft de flora op (grond)waterafhankelijke soorten en biotopen, en voor wat betreft de fauna mede op de betekenis voor amfibieën;
2. het netwerk en de samenhang van habitats (landschapselementen, zoals erfbepantelingen, bosjes, bermen, houtwallen, e.d.) in de vorm van een beschrijving van (waardevolle) biotopen en het voorkomen en verspreiding daarvan (op kaart). Leg hierbij de nadruk op de relaties tussen leefgebieden (broeden, slaap/rust, foerageren), de functie van het plangebied als migratieroute en mogelijke onderbreking van migratieroutes (barrièrewerking);
3. de ontwikkelingsmogelijkheden van natuurwaarden in termen van kwaliteitsdoelen, doeltypen en doelsoorten²¹.

5.6 Woon- en leefmilieu

5.6.1 Geluid

Het MER dient inzicht te verschaffen in de geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer ter hoogte van bestaande en toekomstige geluidsgevoelige bestemmingen. Daar waar er sprake is van meerdere geluidsbronnen dient tevens het geluidsniveau van de andere bron in beeld te worden gebracht teneinde de relevantie van de toe- of afname te kunnen beoordelen (cumulatieve effecten).²²

De geluidseffecten dienen te worden weergegeven aan de hand van het aantal gehinderden en akoestisch ruimtebeslag.

Aantal gehinderden

Geef een beschrijving van het aantal gehinderden. Wanneer er sprake is van akoestisch relevante verschillen tussen de alternatieven wordt geadviseerd om de feitelijke toename van het aantal gehinderden te berekenen.²³

Bij de bepaling van het aantal gehinderden dient zo nodig onderscheid gemaakt te worden in woningen, en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Het verdient aanbeveling om het aantal gehinderden uit te drukken in een maat die rekening houdt met de mate van overschrijding van de grenswaarde, zoals de Populatie Hinder Index (PHI). De invloed op geluidsgevoelige bestemmingen kan verdisconteerd worden door aan iedere bestemming een aantal "bewo-

²¹ Zie het "Handboek Natuurdoeltypen", LNV (2001).

²² Zie ook inspraakreacties nrs. 12, 20 en 23 (bijlage 4), waarin gesteld wordt "De startnotitie maakt geen melding van gepland onderzoek naar de cumulatieve effecten van geluidshinder als gevolg van de rondweg in relatie tot (a) de geplande uitbreiding van 2 naar 3 ploegendiensten van de golfkartonfabriek aan de Industrieweg en (b) de toename verkeer op de A17 als gevolg van het openstellen van het zogenaamde "Outletcentrum" in Roosendaal-Stok."

²³ Bij de bepaling van akoestisch relevante verschillen kan gedacht worden aan een toe-/afname van meer dan 1 dB(A) bij bebouwingsconcentraties.

ners" toe te wijzen en deze in de PHI-berekening mee te nemen, of deze afzonderlijk te beschouwen.

Akoestisch ruimtebeslag

Geadviseerd wordt om de contouren vanaf 45 dB(A) in het MER weer te geven (in stappen van 5 dB(A)).

De Wet geluidhinder wordt in het kader van de modernisering instrumentarium geluidbeleid, fase 1 gewijzigd. Dit impliceert dat de geluidbelasting in de toekomst in de uniforme Europese dosismaat L_{den} moet worden uitgedrukt. Houd hier rekening mee.

5.6.2 Trillingen

In de startnotitie wordt reeds aangegeven dat het aspect trillinghinder beschreven zal worden. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat trillingen ten gevolge van verkeer nauwelijks relevant zijn indien het wegdek glad is en oneffenheden zijn geminimaliseerd. Op basis van praktijkcriteria beschreven in de richtlijnen van de Stichting Bouwresearch kan worden bepaald wanneer trillingen relevant worden. Indien aangetoond kan worden dat de trillingen ruim binnen deze criteria liggen, is geen gedetailleerd onderzoek noodzakelijk.

5.6.3 Luchtkwaliteit

Het MER moet inzicht geven in de huidige en toekomstige situatie van de luchtkwaliteit bij autonoom beleid en bij realisatie van het initiatief. Beschrijf in het MER de gevolgen van het initiatief voor de luchtkwaliteit, onafhankelijk of sprake zal zijn van normoverschrijding of niet. Voer een modelberekening uit voor de toetsing aan de eisen van het Besluit Luchtkwaliteit (Blk) 2005.

De keuze voor een specifiek rekenmethode moet worden gemotiveerd. De beperkingen verbonden aan de gekozen methode en de representativiteit van gebruikte modelinput (zoals activiteitsgegevens, emissiefactoren en meteorologische gegevens) en modelaannames (t.a.v. bijvoorbeeld verspreiding en omzetting van luchtverontreiniging in de atmosfeer) moet beschreven worden. Onzekerheidsmarges in de eindresultaten, alsook in de berekende achtergrondconcentraties en de effecten van mitigerende maatregelen moeten gepresenteerd worden. Alle berekeningen moeten met eenzelfde rekenmethode worden uitgevoerd.

In een MER moet voor fijn stof (PM10) en NO₂, middels contourenkaarten op basis van modelberekeningen, inzicht in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden (en plandrempels²⁴ voor NO₂), zowel bij autonome ontwikkeling en uitvoering van de voorgenomen activiteit gegeven worden. Beschreven moet worden:

1. de ligging en grootte (in ha) van eventuele overschrijdingsgebieden;
2. de gemiddelde en hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
3. de mate van overschrijdingen ter plaatse van de werkomgeving, woningen en andere gevoelige bestemmingen;

²⁴ Overschrijding van plandrempels is toegestaan, maar verplichten wel tot het opstellen van een verbeterplan in de vorm van een gemeentelijk actieplan lucht.

4. aantallen blootgesteld in de werkomgeving, woningen en gevoelige bestemmingen gelegen binnen het overschrijdingsgebied.

Opgemerkt kan worden dat in de regel de grenswaarden voor de overige stoffen uit het Blk 2005 (SO₂, CO, Pb en benzeen) niet zullen worden overschreden. Gezien recente jurisprudentie beveelt de Commissie echter aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER. Deze beoordeling kan ook eventueel kwalitatief worden uitgevoerd.

Bij de vergelijking van de alternatieven en bij een eventuele toepassing van de saldobenadering bij normoverschrijding moet een kwantitatieve vergelijking gemaakt worden, bijvoorbeeld door de verschillen tussen autonome ontwikkeling en de alternatieven van de voorgenomen activiteit aan te geven qua:

1. totale emissies;
2. oppervlakte overschrijdingsgebied en/of gemiddelde concentratie²⁵;
3. mate van overschrijdingen ter plaatse van de werkomgeving, woningen en andere gevoelige bestemmingen;
4. aantallen blootgesteld in de werkomgeving, woningen en gevoelige bestemmingen gelegen binnen het overschrijdingsgebied.

Aannemelijk moet worden gemaakt dat voldaan wordt aan de aan saldering in het Blk 2005 en de Ministeriële regeling voor de uitwerking van de saldobenadering gestelde beperkingen naar inhoud, plaats en tijd.²⁶

5.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Gezien het bijzondere karakter van het gebied op de overgang van hoger gelegen zandgronden naar lagere kleipolders verdienen landschap, geomorfologie, cultuurhistorie en archeologie speciale aandacht. Hierbij kan de onderverdeling voor de effectbeschrijving bij voorkeur als volgt worden verwoord:

1. het natuurlijk landschap, inclusief natuurlijke landschapselementen;
2. het historisch landschap, inclusief historische landschapselementen en structuren;
3. het voorkomen en de ligging van (cultuur)historische gebouwen;
4. de archeologische waarden en verwachtingen in het gebied.

In de werkwijze uit de startnotitie schuilt het gevaar dat met dit soort onderverdelingen per deelaspect turflijstjes kunnen komen van plussen en minnen

²⁵ Dit kan bijvoorbeeld door concentraties, gewogen naar wegvaklengte, te middelen. Het bepalen van wegvaklengte gewogen gemiddelde concentraties kan nuttig zijn in bebouwd gebied waar het oppervlakte overschrijdingsgebied niet nauwkeurig bepaald kan worden.

²⁶ Geef tenminste de volgende informatie:

- een omschrijving en de exacte ligging (op kaart) van plan- en salderingsgebied. Geef aan welke functionele of geografische samenhang er bestaat tussen deze gebieden;
- een beschrijving van de verandering van de emissies, concentraties en aantallen blootgesteld in plan- en salderingsgebied en een beschrijving van de autonome ontwikkeling die daarbij als uitgangspunt is gebruikt;
- een beschrijving van de maatregelen waardoor de emissies, concentraties en/of aantal blootgesteld verminderen inclusief eventuele maatregelen in het plangebied zelf. Aannemelijk moet worden gemaakt dat qua luchtkwaliteit per saldo minimaal sprake is van een stand-still situatie;
- het tijdstip waarop, of de termijn waarbinnen, deze maatregelen worden uitgevoerd. Geef daarbij aan welke (financiële en procedurele) waarborgen getroffen worden opdat de maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Daarbij kan gedacht worden aan de verankering van de maatregelen in bijvoorbeeld een lopende begroting.

en dat daarmee het totaal “de belevingswaarde van het historisch landschap” onvoldoende in beeld gebracht worden.

In de startnotitie wordt in § 6.10 aangegeven dat in het MER aan de hand van beschikbare gegevens en eventueel aanvullend veldonderzoek de kans op verstoringen van archeologische sporen zal worden beschreven, waarbij tevens zal worden beschreven hoe het beste met mogelijke verstoringen kan worden omgegaan. Geadviseerd wordt om deze effectbeschrijving zowel kwantitatief²⁷ als kwalitatief²⁸ te doen, teneinde de verschillende varianten goed met elkaar te kunnen vergelijken.²⁹

Het staat overigens op voorhand niet vast dat een rondweg als landschappelijk element de beste oplossing is om de veronderstelde verrommeling van de stadsrand tegen te gaan en de overgang van stad en land te markeren. Een evenwichtige en heldere beschrijving, visualisatie en beoordeling van voor- en nadelen zijn in het MER op hun plaats.

6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

In de startnotitie wordt enige aandacht besteed aan de afweging, maar een methodiek voor de vergelijking van de alternatieven ontbreekt.³⁰ Aanbevolen wordt om een scoringstabel op te stellen, waarin aandacht besteed wordt aan de gestelde doelen, uitgangspunten, normen en effecten. In het MER moet de score voor elk afzonderlijk aspect inzichtelijk zijn en worden onderbouwd, zodat bij een totaalscore per aspect de effecten te herleiden zijn. Duidelijk moet zijn wat harde voorwaarden en wat streefwaarden zijn. Ook eventuele weging of prioritering van de verschillende aspecten dient in het MER inzichtelijk te worden gemaakt.

7. LEEMTEN IN MILIEU-INFORMATIE

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie. Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

²⁷ Kwantitatief: aantal ha. mogelijk of met zekerheid te verstoren gebied.

²⁸ Kwalitatief: fysiek (gaafheid, conservering) en inhoudelijk (zeldzaamheid, informatiewaarde, ensemblewaarde, representativiteit).

²⁹ Zie ook inspraakreactie van ROB d.d. 26 april 2006 (nr. 10 van bijlage 4).

³⁰ Zie § 6.1 en 6.2 van de startnotitie (pagina 31).

8. VORM EN PRESENTATIE

In het MER dient recent kaartmateriaal met duidelijke legenda te worden gebruikt, die afgestemd is op de tekst. Op minstens één kaart moeten alle straat- en topografische namen goed leesbaar zijn weergegeven, die in het MER worden gebruikt. Het kaartmateriaal waarop de alternatieve tracés worden weergegeven moet een zodanige schaal hebben dat zij voldoende informatief zijn. Maak voor de landschappelijke aspecten gebruik van visualisaties. Maak ook duidelijk wat de begrenzing van het plangebied en studiegebied is.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Rondweg Oudenbosch

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 22 maart 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

	gemeente Halderberge	Sint Annaplein 1, Oudenbosch Postbus 5, 4730 AA Oudenbosch Tel.: 0165-39 05 00 Fax: 0165-31 88 58 E-mail: gemeente@halderberge.nl Internet: www.halderberge.nl Bankrekening: B.N.G.: 28.50.74.547
---	-----------------------------	---

Commissie voor de milieueffectrapportage Postbus 2345 3500 GH UTRECHT	 Commissie voor de milieueffectrapportage Ingekomen: 28 MAART 2006 nummer dossier 1730-1+2 kopie naar: HL
---	--

Oudenbosch, 22 maart 2006

VERZONDEN 27 MAART 2006

Onderwerp : startnotie Mer rondweg Oudenbosch

Uw brief van	:-
Uw kenmerk	:-
Nadere informatie bij	ing. M.G. Schoonen, projectdirecteur
Doorkiesnummer	: 0165 390 760
Ons kenmerk	:- 2006/3609

Geachte Commissie,

Onlangs is op 22 februari j.l. door de gemeenteraad van de gemeente Halderberge besloten de startnotitie Mer rondweg Oudenbosch vrij te geven voor de inspraak.

De kern Oudenbosch kampt al sinds jaar en dag met een grote hoeveelheid verkeer op de traverse met problemen van diverse aard als gevolg.

De gemeenteraad heeft het college van burgemeester en wethouders opgedragen een oplossing voor dit probleem voor te dragen. Probleemstelling, overwegingen en denkrichtingen zijn opgenomen in bijgaande startnotitie. De inspraakperiode is formeel gestart op 16 maart j.l. en loopt tot 28 april 2006.

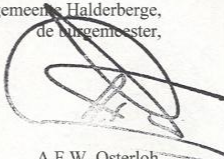
Wij bieden u hierbij deze startnotitie op voorhand aan en zullen na de sluiting van de inspraaktermijn alle inspraakreacties aan u doen toekomen.

Namens de gemeente Halderberge treedt dhr. ing. M.G. Schoonen, directeur Werken, op als contactpersoon.

Wij vertrouwen erop u op dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van de gemeente Halderberge,
de secretaris,

 A.M.T. Naterop	 A.F.W. Osterloh
---	---

cc : Werken/OT

De gemeente Halderberge omvat de kernen Bosschenboofd, Hoeven, Oudenbosch, Oud Gastel en Stampersgat

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in de Halderbergse Bode d.d. 15 maart 2006



Rondweg

oplossing verkeersproblemen Oudenbosch

Door de kern van Oudenbosch loopt al sinds jaar en dag de N640/641, waarop zowel het doorgaande verkeer als het bestemmingsverkeer hun weg vinden. Dit dubbele gebruik van de weg levert veel verkeersdruk op in de kern Oudenbosch en daarmee problemen met de leefbaarheid, de veiligheid en de doorstroming. De laatste jaren is deze situatie verslechterd door de toename van het auto- en vrachtverkeer. Naar verwachting zal het verkeersaanbod op de N640/641 in de komende jaren alleen nog maar verder stijgen, onder meer door de nieuwbouw van woningen in Oudenbosch. Ook levert de huidige gelijkvloerse spoorwegovergang in het centrum steeds meer problemen op voor de veiligheid en de doorstroming van het steeds drukker wordende autoverkeer. Dat moet geregeld in een steeds langer wordende rij voor de gesloten spoorbomen wachten vanwege een passerende trein.



Bestuurlijke afweging

In de afgelopen jaren heeft het gemeentebestuur van Halderberg gewerkt en gewogen over wat de beste oplossing zou zijn voor de verkeersproblematiek. Daarbij zijn ook meerdere studies uitgevoerd naar mogelijke oplossingen die binnen de kern Oudenbosch uitgevoerd kunnen worden - zoals langzaam verkeerszones - en naar mogelijke oplossingen die buiten de kern uitgevoerd kunnen worden, zoals de aanleg van een rondweg die het doorgaande verkeer uit de kern haalt en een alternatief biedt voor het vele verkeer dat ovlief haar herkomst in Oudenbosch heeft ofwel daar haar bestemming zoekt. Op grond van het uitgevoerde onderzoek blijkt deze laatste oplossing de voorkeur te hebben en de meeste problemen voor Oudenbosch op te lossen.

ProRail betaalt ongelijkvloerse kruising Rondweg Zuid

Verder zou het goed zijn als in de toekomst auto's het spoor kunnen passeren met een ongelijkvloerse kruising, zodat autoverkeer en spoorverkeer elkaar niet hinderen en onafhankelijk van elkaar door kunnen rijden. Het gemeentebestuur heeft hierover afspraken gemaakt met de beheerder van het spoor, ProRail. In ruil voor bijvoorbeeld het opheffen van de spoorovergangen Galgestraat, Industrieweg, Spijerstraat en Noordhoeksestraat, stelt ProRail aan de gemeente een budget ter beschikking om een ongelijkvloerse spoorkruising te realiseren. En deze kruising zou een belangrijk onderdeel van de Rondweg Zuid kunnen zijn. Over dit onderwerp is onlangs een informatieavond gehouden.

Rondweg Zuid begrenzing toekomstige nieuwbouw

In het door G5 van de provincie Noord-Brabant vastgestelde Uitwerkingsplan Landelijke Regio Steen-

Zuid beschouwd als ruimtelijke begrenzing waarbinnen na 2008 en onder voorwaarden woningbouw gerealiseerd kan worden. De samenhang tussen de rondweg en de verwachte nieuwbouw in het gebied tussen de rondweg en de bestaande kern Oudenbosch, leiden ertoe dat de gemeente deze ontwikkelingen in één project aanpakt. Dit project moet leiden tot een nieuw bestemmingsplan voor het gebied, waarvoor momenteel een voorontwerp in voorbereiding is.

De conclusie van de gemeenteraad

De raad van de gemeente Halderberg is, na de weging van de verschillende onderzoeksrapporten en bestudering en vergelijking van de diverse oplossingen, tot de conclusie gekomen dat een rondweg ten zuiden van de kern Oudenbosch het meeste perspectief biedt om het probleem in de kern op te lossen. Dit is vastgelegd bij raadsbesluit van 25 september 2003 en later bevestigd bij besluit van de gemeenteraad op 22 september 2005. De oplossing door een rondweg ten zuiden van de kern wordt gecombineerd met maatregelen om de verkeerssituatie in het centrum te verbeteren.

Eerstvolgende stap

De eerstvolgende stap in de planvorming en besluitvorming voor de rondweg is het vaststellen van de Startnotitie milieueffectrapportage (MER), waarvoor nu de terinzagelegging start. Het doel van deze startnotitie is om het voornemen tot het doorlopen van een milieueffectrapportage aan te kondigen aan iedereen. Daarbij wordt aangegeven wat in het MER wordt onderzocht en op welke manier

benoemd wat niet wordt onderzocht. Het doel van de inspraak op de Startnotitie milieueffectrapportage is het verzamelen van reacties ten behoeve van de richtlijnen. In de richtlijnen zal worden aangegeven wat in het MER moet worden onderzocht - welke alternatieven, welke effecten - en op welke manier dat moet gebeuren.

Startnotitie Milieueffectrapportage Rondweg Oudenbosch ter inzage

De planvorming voor de Rondweg Zuid bevindt zich momenteel in de voorbereidingsfase. Een van de onderdelen van deze voorbereidingsfase is het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.). In deze rapportage worden de milieugevolgen aangegeven van verschillende alternatieven om de verkeersproblemen in het centrum van Oudenbosch op te lossen. Door de milieueffectrapportage wordt het gemeentebestuur bij de besluitvorming over de plannen in de gelegenheid gesteld de milieueffecten vroegtijdig en volwaardig in de besluitvorming te betrekken. De voorgeschreven procedure start met het opstellen van een startnotitie, waarin wordt aangegeven welke alternatieven en varianten in de milieueffectrapportage zullen worden onderzocht en waarop deze alternatieven zullen worden onderzocht. In het milieueffectrapport is sprake van een nul-alternatief (wat gebeurt er als je niets doet). Deze wordt afgewogen tegen de milieugevolgen van de aanleg van de rondweg en de woningbouw ten zuiden van de kern Oudenbosch in de transformatiegebieden en de aanvullende maatregelen in het centrum van Oudenbosch. Op de startnotitie kunnen schriftelijk zienswijzen kenbaar worden gemaakt bij de gemeente.

Inspraak gericht op aanpak en inhoud van het milieueffectrapport

Van 16 maart tot 28 april 2006 ligt de Startnotitie milieueffectrapportage Rondweg Oudenbosch gedurende zes weken tijdens kantooruren ter



inzage op het gemeentehuis van de gemeente Halderberge, St. Annaplein 1, 4731 HN in Oudenbosch.

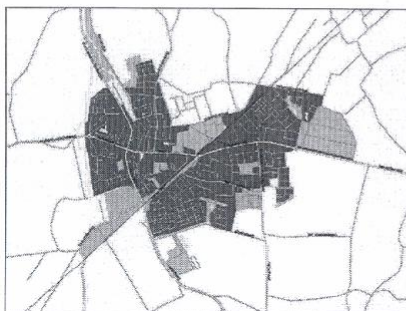
In deze fase van de planvorming is het mogelijk om zienswijzen op de Startnotitie milieueffectrapportage Rondweg Oudenbosch in te dienen bij de gemeente. De startnotitie beschrijft het probleem dat aan het beleidsvoornemen ten grondslag ligt, het doel dat met het beleidsvoornemen wordt beoogd, de voorgenomen activiteit, de samenhang met andere ruimtelijke ontwikkelingen, mogelijke alternatieven, de huidige milieusituatie, de verwachte milieueffecten, het bestaande beleidskader en de procedure. Let op: de startnotitie die nu ter inzage ligt, gaat verder dan de wettelijke verplichte aankondiging van de voorgenomen aanleg van de rondweg. Omdat eerder al haalbaarheidsstudies zijn uitgevoerd naar mogelijke oplossingen, wordt in de startnotitie de zoekruimte voor alternatieven al ingeperkt.

worden opgesteld, worden in een latere fase ter inzage gelegd. Momenteel wordt alleen de startnotitie voor de milieueffectrapportage ter inzage gelegd.

Inloop/ informatie-avond Startnotitie milieueffectrapportage Rondweg Zuid

Op 21 en 22 maart 2006 organiseert de Gemeente Halderberge een inloop- en informatieavond voor de startnotitie in de serrezaal van hotel/restaurant Trooi, aan de Markt 68 in Oudenbosch. U bent van harte welkom vanaf 19.30 uur tot ca. 21.00 uur. Tijdens de inloopavond wordt een informatiemarkt georganiseerd.

Daar kunt u informatie krijgen over het project en kunt u met de opstellers van de startnotitie en de gemeentelijke projectleider van gedachten wisselen. De avond wordt ingeleid door de betrokken wethouder. Uw mogelijke inspraakreactie dient u schriftelijk in te dienen bij de gemeente. Eiders op deze gemeentepagina vindt u informatie over hoe u dit kunt doen.



Zienswijze kenbaar maken

Gedurende de periode van terinzagelegging kunnen mensen hun zienswijzen over de startnotitie schriftelijk aan de gemeente kenbaar maken. De inspraak is met name bedoeld voor een inhoudelijke toets van de startnotitie en de voorgestelde werkwijze voor het milieueffectrapport, zoals die in de startnotitie is weergegeven.

Uw inspraakreactie kunt u richten aan het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Halderberge, i.a.v. de heer ing. M. G. Schoonen, postbus 5, 4730 AA Oudenbosch. Het is ook mogelijk om een mondelinge reactie te geven. Op 28 en 29 maart is tijdens kantooruren op het gemeentehuis, St. Annaplein, 4731 HN Oudenbosch een gemeentelijke scribent beschikbaar die uw mondelinge reactie op schrift kan stellen.

Onafhankelijke Commissie m.e.r.

De inspraakreacties worden verzameld en aangeboden aan de onafhankelijke Commissie m.e.r. voor het opstellen van het advies voor de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER). In de Commissie m.e.r. worden deskundigen zonder binding met de gemeente benoemd. De richtlijnen voor het MER worden vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Halderberge. De richtlijnen worden gebaseerd op het advies van de Commissie m.e.r., waarbij de gemeenteraad ook de inspraakreacties kan betrekken.

De verdere m.e.r. procedure

Na de vaststelling van de startnotitie en daarna het opstellen van de richtlijnen volgt de verdere m.e.r. procedure. Deze is gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat de realisatie van de nieuwe rondweg mogelijk maakt. Dit is het voorontwerp van het bestemmingsplan dat momenteel in voorbereiding is genomen. Zowel de milieueffectrapportage zelf, als het voorontwerp bestemmings-

plan, worden opgesteld, worden in een latere fase ter inzage gelegd. Momenteel wordt alleen de startnotitie voor de milieueffectrapportage ter inzage gelegd.

Wat wil de gemeente met de aanleg van de Rondweg Oudenbosch bereiken?

Met de aanleg van de rondweg wil de Gemeente Halderberge het volgende bereiken:

1. een verkeersveilige situatie op de drukke route in de kern van Oudenbosch, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeerssituatie elders;
2. de leefbaarheid in het centrum van de kern Oudenbosch verbeteren door geluidsoverlast,



luchtvcontaminatie en trillingen die de huidige verkeersintensiteiten met zich meebrengen tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen;

3. de positie van langzaam verkeer op de komroute in de kern Oudenbosch te verbeteren, door onder meer de oversteekbaarheid te verbeteren;
4. de barrière door de kern verminderen;
5. de bereikbaarheid van diverse wijken waarborgen;
6. de bereikbaarheid van de winkels handhaven en waar mogelijk verbeteren;
7. de bereikbaarheid en de veiligheid rond het Campus scholencomplex verbeteren;
8. de bedrijventerreinen Boschendijk en Industrieweg een goede verbinding te geven met het hoofdwegenet (A27, A58);
9. het bieden van een ontsluiting voor de toekomstige te ontwikkelen transformatiegebieden, die zijn geïntegreerd aan de zuidzijde van de kern Oudenbosch.

Noord of Zuid?

Een rondweg zou in theorie nog altijd ten noorden of ten zuiden van de kern Oudenbosch aangelegd kunnen worden. Er zijn echter meerdere redenen waarom de gemeenteraad heeft besloten tot de aanleg van de zuidelijke rondweg. Zo resulteert deze in een halvering van de verkeersintensiteit op de bestaande traverse door de kern Oudenbosch. Daarnaast is er geen aantrekkende werking van extra verkeer.

Ook levert de zuidelijke ligging een directe ontsluiting op van de bedrijventerreinen op het hoofdwegennet en is er vermindering van de verkeersintensiteit in Boschendijk en Hoeven. Tevens worden door de zuidelijke rondweg de meeste landschappelijke en cultuurhistorische waarden ontzien. Tot slot is er bij de zuidelijke rondweg de mogelijkheid nieuwe uitbreidingen ten zuiden van Oudenbosch te realiseren die via de rondweg goed ontsloten kunnen worden, zonder dat daarvoor extra infrastructuur behoeft te worden aangelegd. Ook maken ontwikkelingen aan de zuidzijde van de kern Oudenbosch aanleg van infrastructuur in ieder geval noodzakelijk.

Naast deze afwegingen, ondersteunen ook planologische kaders de keuze voor het zuidelijke tracé. In de Structuurvisie + en het Uitwerkingsplan Streekplan Landelijke Gebieden is altijd het standpunt ingenomen dat ruimte voor stedelijke ontwikkelingen in het geval van de kern Oudenbosch aan de zuidkant gezocht moet worden. Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant hebben dit bij de vaststelling van het Uitwerkingsplan Landelijke gebieden op 23 december 2004 nog eens bevestigd.

Nadere vragen?

In het geval u in de komende tijd vragen heeft over het project of meer toelichting zou willen, dan kunt u daarvoor contact opnemen met het secretariaat van de afdeling Werken, op telefoon-

nummer 0165 - 390 505 of via het mailadres van de gemeente Halderberge... Er wordt vervolgens gekeken wie het beste uw vraag kan beantwoorden. Het is ook mogelijk via het eerder genoemde telefoonnummer een afspraak te maken met de projectleider, dhr. ing. M.G.



BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: het College van Burgemeester en Wethouders van gemeente Halderberge

Bevoegd gezag: de gemeenteraad van Halderberge

Besluit: wijzigen van het bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.2

Activiteit: aanleggen van een rondweg

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 16 maart 2006

richtlijnenadvies uitgebracht: 16 mei 2006

Bijzonderheden:

Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Halderberge (initiatiefnemer) wil een rondweg aanleggen rond Oudenbosch. Hiervoor moet het bestemmingsplan worden gewijzigd. In het kader van de bestemmingsplanwijziging van de rondweg wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeenteraad van Halderberge treedt bij dit initiatief op als bevoegd gezag. De Commissie beschouwt o.a. de volgende punten als essentiële informatie in het MER:

- **Probleem- en doelstelling:** In het MER moeten de geschetste verkeersproblemen nader worden gedefinieerd en zoveel mogelijk gekwantificeerd. Op die manier kunnen toetsbare doelstellingen worden afgeleid, waarmee de effecten van de verschillende alternatieven kunnen worden afgewogen. De doelstellingen dienen zodanig te worden geformuleerd dat ze in het planvormingsproces een rol kunnen vervullen bij de rangschikking van de alternatieven op doelbereik en probleemoplossend vermogen.
- **Alternatieven:** In het MER dienen de noordelijke en zuidelijke alternatieven met dezelfde kwaliteit en diepgang te worden uitgewerkt en de mogelijke milieueffecten hiervan te worden bepaald. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de eventuele toekomstige noord-oost tangent bij Roosendaal en de transformatiegebieden.

Samenstelling van de werkgroep:

Drs. L. Bijlmakers

Ir. J.E.M. Lax

Ing. J.J.A. van Leeuwen

Ir. J.A. Nuesink

Drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep:

Drs. A.R. van Dijk

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20060425	Gemeente Roosendaal	Roosendaal	20060503
2.	20060427	C. Schoenmaker Kuiper	Oudenbosch	20060503
3.	20060427	W. Stuijts-Hevivans	Oudenbosch	20060503
4.	20060427	A.H.M. van der Lely	Oudenbosch	20060503
5.	20060427	Bewoners Galgenstraat, Koestraat, Industieweg, Ambachtenstraat, Vaartweg en Zeggeweg	Oudebosch	20060503
6.	20060426	ZLTO, afdeling Hardenbergh	Hoeven	20060503
7.	20060424	Familie Verstraten	Oudenbosch	20060503
8.	20060424	Mevrouw Verstraten	Oudebosch	20060503
9.	20060426	Staatsbosbeheer	Tilburg	20060503
10.	20060426	Rijksdienst voor het Oudheidkun- dig Bodemonderzoek	Amersfoort	20060503
11.	20060419	J.B. van der Werf en T.M.U. van der Werf-de Deugd	Oudenbosch	20060503
12.	20060422	A.H.M. van der Lely	Oudenbosch	20060503
13.	20060424	Familie Vreugde	Oudenbosch	20060503
14.	2006----	Bewoners Galgenstraat	Oudenbosch	20060503
15.	20060425	29 eensluitende reacties		20060503
16.	20060421	P.W.M. Verdaasdonk	Oudenbosch	20060503
17.	2006----	C. Kuijstermans	Oudenbosch	20060503
18.	20060422	L.F.M. Kremers	Oudenbosch	20060503
19.	20060421	Waterschap Brabantse Delte	Breda	20060503
20.	20060422	J.H. Vink	Oudenbosch	20060503
21.	2006----	Dr. J.J.A. van Bruggen	Oudenbosch	20060503
22.	20060420	C.G. den Harder en Y.A. den Har- der-Meijer	Oudenbosch	20060503
23.	20060422	J.M. Peters en W.G.J.J. Sijster- mans	Oudenbosch	20060503
24.	20060419	N.V. Nederlandse Gasunie	Waddinxveen	20060503
25.	20060324	Gemeente Rucphen	Rucphen	20060503
26.	20060419	Gemeente Etten-Leur	Etten-Leur	20060503
27.	20060419	P. Blom en M.H. Blom-Dorst	Oudenbosch	20060503
28.	20060420	G.P. Hollander		20060503
29.	20060418	J.G.M. van Aken	Oudenbosch	20060503
30.	20060419	J. Ligtvoet	Oudenbosch	20060503
31.	20060418	W. Vreoijslijn	Oudenbosch	20060503
32.	2006----	J.A. Roks	Oudenbosch	20060503
33.	20060413	D. Roks-Franken	Oudenbosch	20060503
34.	20060413	Rijn en Lianne Broere	Oudenbosch	20060503
35.	2006----	Familie H.J.M. Durville	Oudenbosch	20060503
36.	20060413	M. Termeer en R.J. van Dongen	Oudenbosch	20060503
37.	20060415	F. Grunt en P. Grunt-Meuzelaar	Oudenbosch	20060503
38.	20060412	Agtemaal Haldenberge bv	Oudenbosch	20060503
39.	20060412	Q.K. Broere	Oudenbosch	20060503
40.	20060410	Mr. M.C.W.H. van Valburch	Oudenbosch	20060503
41.	20060409	T. Stehouwer	Oudenbosch	20060503

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
42.	20060412	R. van Valburch	Oudenbosch	20060503
43.	20060407	J. Nederpel	Oudenbosch	20060503
44.	20060410	O.E. Pel en M. Jansen	Oudenbosch	20060503
45.	20060408	J. Kroon en M.A.B.L. Kroon- Heinrichs	Oudenbosch	20060503
46.	20060410	Wergroep Oud Gastel – Stam- persgat	Oud Gastel	20060503
47.	20060410	G.P.C.M. Wijnen	Oudenbosch	20060503
48.	20060408	A.J. Christianen	Oudenbosch	20060503
49.	20060405	Ministerie van Defensie	Tilburg	20060503
50.	20060206	R.A. Jas	Oudenbosch	20060503
51.	20060326	J.C.G. van der Meer	Oudenbosch	20060503
52.	20060321	J.P. van Bergen	Hoeven	20060503
53.	20060323	F.C.M. Suykerbuyk	Oudenbosch	20060503
54.	20060323	A.C. van de Lindeloof	Oudenbosch	20060503
55.	20060318	Y.C.M. van Oers-Knijstermans	Oud Gastel	20060503
56.	20060305	Partij gemeenschapsbelangen Halderberge	Halderberge	20060503
57.		Verslag van de hoorzitting d.d. 30 januari 2006		20060503

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Rondweg Oudenbosch

Het College van Burgemeester en Wethouders van gemeente Halderberge (initiatiefnemer) wil een rondweg aanleggen rond Oudenbosch. Hiervoor moet het bestemmingsplan worden gewijzigd. In het kader van de bestemmingsplanwijziging van de rondweg wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeenteraad van Halderberge treedt bij dit initiatief op als bevoegd gezag.

ISBN 90-421-1798-2