

Startnotitie milieueffectrapportage

N629 Dongen-Oosterhout

documentnr. 165465-R-47
versie 3.2
december 2006

Opdrachtgever

Provincie Noord-Brabant
Directie Economie en mobiliteit
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

datum vrijgave
december 2006

beschrijving versie 3.2
definitief

goedkeuring
dr. ir. L.T. Runia

vrijgave
ing. B. Mesuere

Inhoud

Blz.

1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding/achtergrond	6
1.2	M.e.r.-plicht en te nemen besluit	7
1.2.1	<i>Initiatiefnemer en bevoegd gezag</i>	8
1.2.2	<i>M.e.r.-procedure</i>	8
1.2.3	<i>Startnotitie</i>	9
1.2.4	<i>Inspraak op deze startnotitie</i>	10
1.3	Leeswijzer	10
2	Probleem- en doelstelling	12
2.1	Probleemstelling	12
2.2	Doelstelling	13
3	Beleidskader	14
3.1	Ruimtelijke ordening	15
3.2	Verkeer en vervoer	21
3.3	Milieuthema's	22
3.4	Te nemen besluiten	25
4	Referentiesituatie	26
4.1	Inleiding	26
4.2	Huidige situatie	26
4.2.1	<i>Ruimtegebruik</i>	26
4.2.2	<i>Wonen, werken en recreatie</i>	27
4.2.3	<i>Verkeer en vervoer</i>	28
4.2.4	<i>Geluidhinder en luchtkwaliteit</i>	29
4.2.5	<i>Landschap, cultuurhistorie en archeologie</i>	29
4.2.6	<i>Water en bodem</i>	30
4.2.7	<i>Natuur / ecologie</i>	32
4.2.8	<i>Externe veiligheid</i>	32
4.3	Autonome ontwikkelingen	33
5	Voorgenomen activiteit en alternatieven	34
5.1	Aanleiding	34
5.2	Uitgangspunten voor de alternatieven en varianten	36
5.2.1	<i>Uitgangspunten</i>	36
5.2.2	<i>Inpassingsmogelijkheden nieuwe tracés westelijk van Dongen</i>	37
5.2.3	<i>Verkeer en vervoer</i>	39
5.3	Referentiesituatie	40
5.4	Alternatieven en varianten	40
5.4.1	<i>Overzicht</i>	40
5.4.2	<i>Nulplus-alternatief</i>	41
5.4.3	<i>Parallelalternatief</i>	41
5.4.4	<i>Omleidingsalternatief</i>	44
5.4.5	<i>Verkeersbelasting</i>	49
5.5	Meest Milieuvriendelijk Alternatief	50

6	Het beoordelingskader	52
6.1	Ruimtegebruik	52
6.2	Verkeer en vervoer	53
6.3	Luchtkwaliteit	53
6.4	Geluid en trillingen	54
6.5	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	54
6.6	Water en bodem	55
6.7	Natuur en Ecologie	56
6.8	Externe veiligheid	56
6.9	Sociale aspecten	57

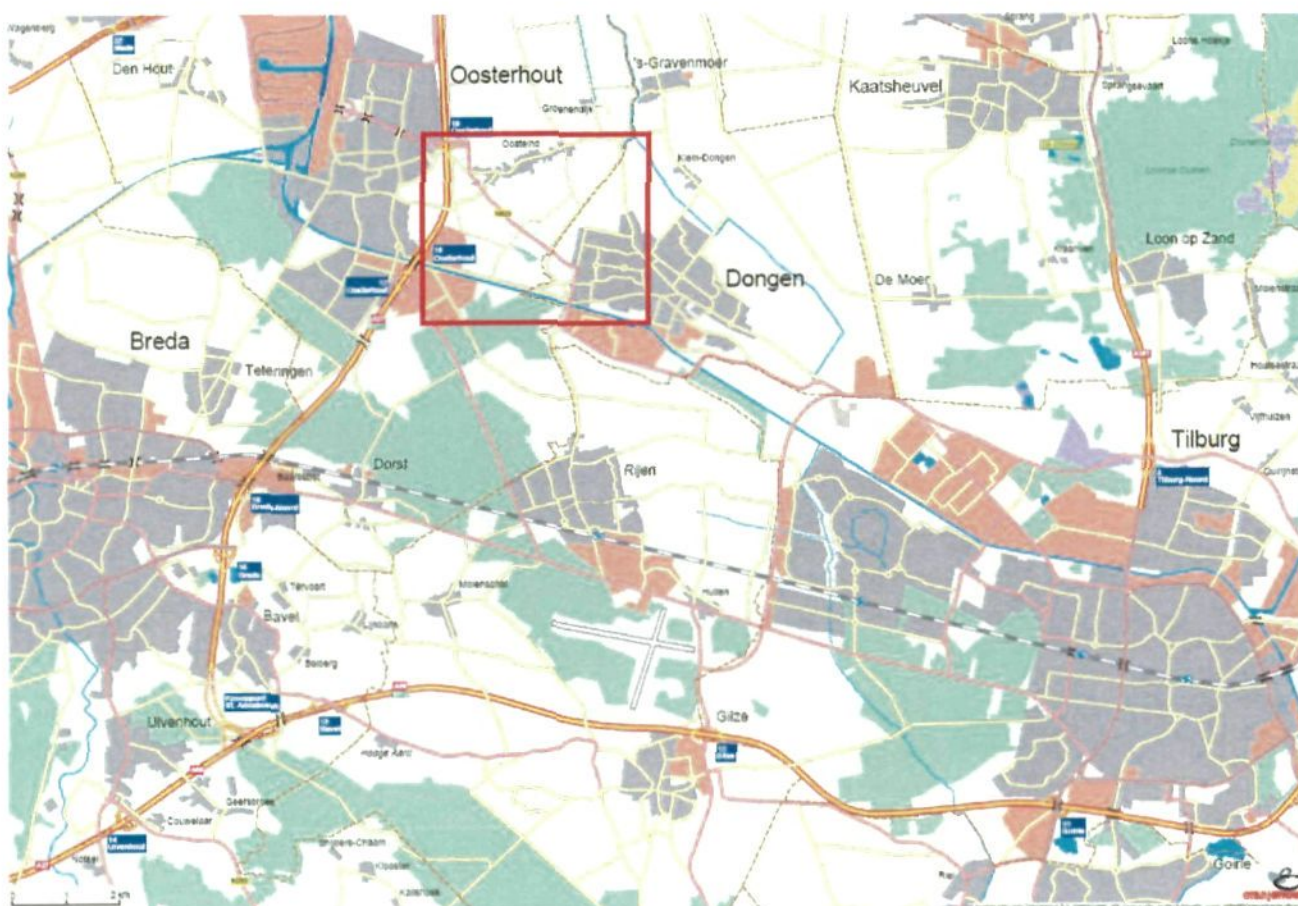
Bijlage 1: Beschrijving m.e.r.-procedure

Bijlage 2: Voorgeschiedenis trechtering alternatieven en varianten

Bijlage 3: Verkeersgegevens

Bijlage 4: Begrippen en afkortingen

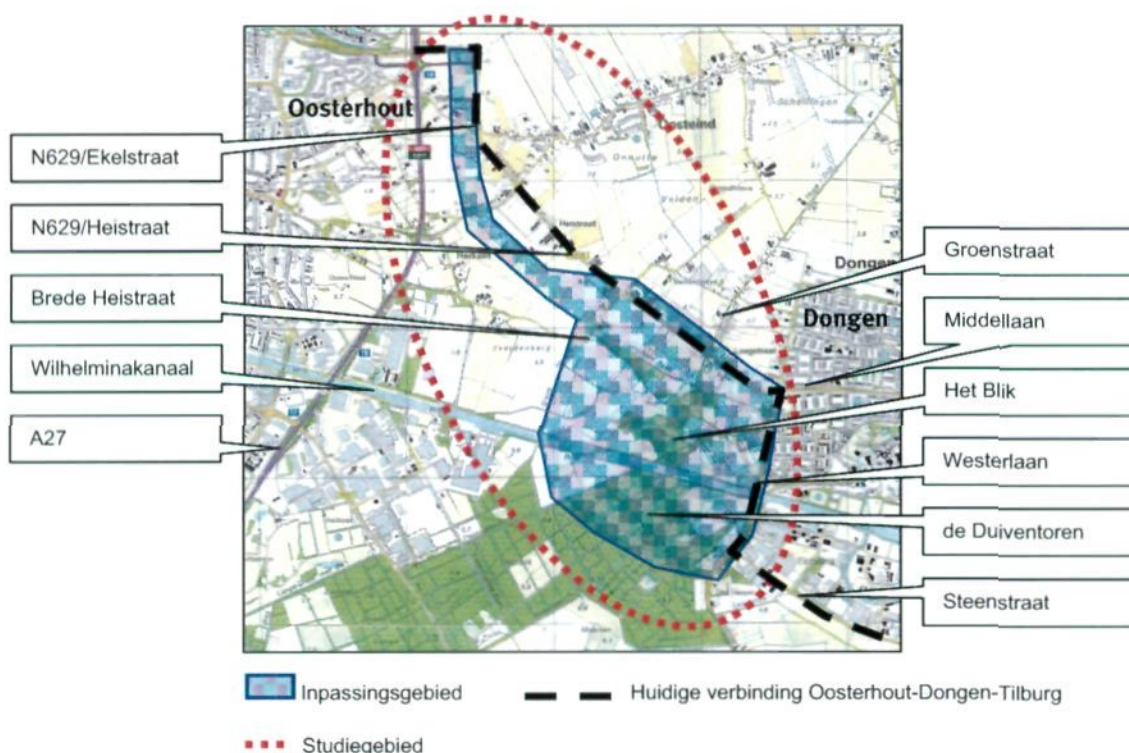
Bijlage 5: Literatuur



Figuur 1.1 Overzichtskaart van de regio Breda-Tilburg. De N629 bevindt zich binnen het kader.

1 Inleiding

Dit is de startnotitie ten behoeve van de milieueffectrapportage N629 Dongen-Oosterhout. De publicatie van deze notitie geeft de formele start aan van de milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure die ten behoeve van de vernieuwing van de wegverbinding Dongen-Oosterhout wordt doorlopen. In dit document is een inleidende beschrijving gegeven van het voorgenomen project en de procedurele stappen die doorlopen moeten worden in de m.e.r.-procedure. Daarnaast is een beschrijving gegeven van de huidige situatie in het gebied welke de basis vormt voor een indicatieve weergave van de verwachte milieueffecten. In figuur 1.2 is een topografische kaart weergegeven waarin het blauwe vak het *inpassingsgebied* aangeeft. Dit is het gebied waarbinnen een oplossing gezocht wordt voor de verkeersproblematiek in de omgeving Dongen-Oosterhout. De rode stippellijn geeft indicatief het gebied aan waarbinnen de effecten van die oplossing worden onderzocht. Dit wordt ook wel het *studiegebied* genoemd.



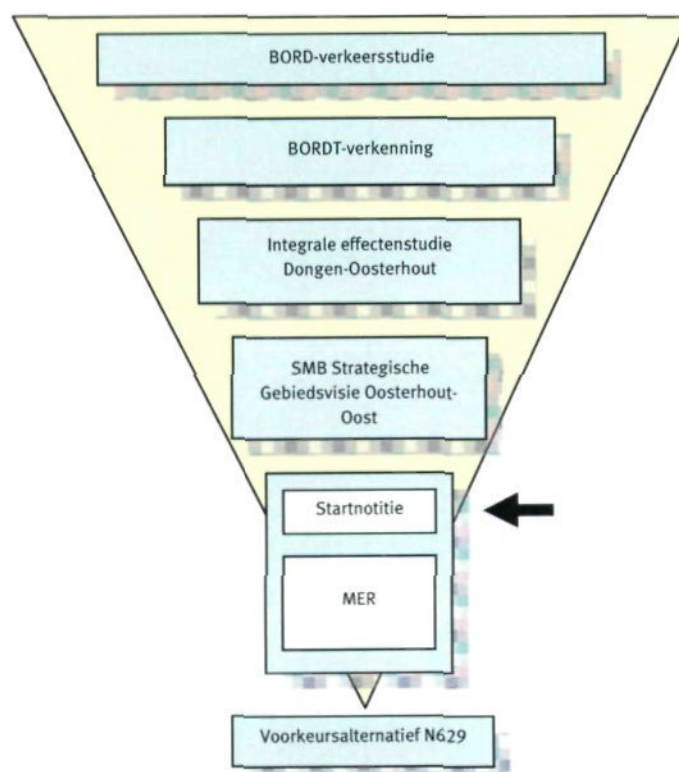
Figuur 1.2 De bestaande N629 (referentiesituatie) en het inpassingsgebied voor nieuwe tracés. De rode stippellijn geeft een indicatie van het studiegebied (bron ondergrond: Topografische dienst NL).

1.1 Aanleiding/achtergrond

De Provincie Noord-Brabant heeft het voortouw genomen in de zoektocht naar de oplossing van de verkeersproblematiek rondom de N629. Deze verbinding tussen Dongen en Oosterhout, die onderdeel is van de regionale verbinding Oosterhout-Dongen-Tilburg, voldoet niet meer aan de eisen die het huidige gebruik ervan vraagt en dit leidt tot problemen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid (zie

hoofdstuk 2). Sinds 1999 zijn in een viertal studies de knelpunten in het gebied en de mogelijkheden en oplossingen onderzocht. Dit heeft geleid tot een trechtering van het aantal realistische en gewenste oplossingsrichtingen (zie figuur 1.3 en paragraaf 5.1). Deze planstudie / m.e.r. is de laatste stap in dat proces. Mede op basis van het milieueffectrapport dat onderdeel is van deze procedure zal een beslissing worden genomen over het aan te leggen tracé teneinde een toekomstvast oplossing te bieden voor de verkeersproblematiek in het gebied.

De weg ligt op het grondgebied van de gemeenten Oosterhout en Dongen. De gemeente Oosterhout heeft op 11 september 2006 het structuurplan Oosterhout-Oost in procedure gebracht. Dit plan, waarvoor een strategische milieubeoordeling is uitgevoerd, voorziet in een transformatie van de zone westelijk van de A27 van een agrarisch gebied tot een woon- en werkgebied.



Figuur 1.3 Een schematische weergave van het trechterings-proces van tracévarianten voor de oplossing van de verkeersproblematiek in de regio Dongen-Oosterhout. De pijl geeft de huidige plaats aan in het proces.

1.2 M.e.r.-plicht en te nemen besluit

In het kader van de plan- en besluitvorming rond de N629 moet de m.e.r.-procedure doorlopen worden conform het Besluit m.e.r. 1994, gewijzigd 2006 [VROM, 2006].

De aanleg van een autoweg (zoals deze gedefinieerd is in het besluit m.e.r. 1994, gewijzigd 2006) is m.e.r.-plichtig wanneer de autoweg alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslicht geregelde kruispunten waarop het verboden is te stoppen of te parkeren. Rotondes en verkeerspleinen hebben dezelfde werking als door verkeerslichten

geregelde kruispunten omdat het gaat om de toeritdosering en doorstroming van het verkeer. Bij de aanleg van de N629 zullen kruispunten mogelijk als rotondes worden uitgevoerd. Er kan worden geconcludeerd dat de aanleg van de N629 m.e.r.-plichtig is.

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat concreet de realisatie van de m.e.r.-plichtige activiteit, in dit geval de aanleg van een nieuwe weg, mogelijk maakt. Het eerste concrete en voor zienswijze en beroep vatbare ruimtelijke besluit is het bestemmingsplan.

Het betreffende gedeelte van de N629 ligt in twee gemeenten. Het is de bedoeling om de procedure van m.e.r. en bestemmingsplan gecoördineerd aan te pakken. Dat houdt in dat er één MER wordt opgesteld en één bestemmingsplan, dat door de beide gemeenten voor het op hun grondgebied betrekking hebbende gedeelte wordt vastgesteld.

1.2.1 *Initiatiefnemer en bevoegd gezag*

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen in samenhang met de openbare procedure conform de Wet Ruimtelijke Ordening. In de procedure treedt als initiatiefnemer op:

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

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

**Gemeenteraad gemeente Dongen
Gemeenteraad gemeente Oosterhout**

De gemeente Oosterhout fungeert in deze als centraal contactpunt voor reacties op de startnotitie.

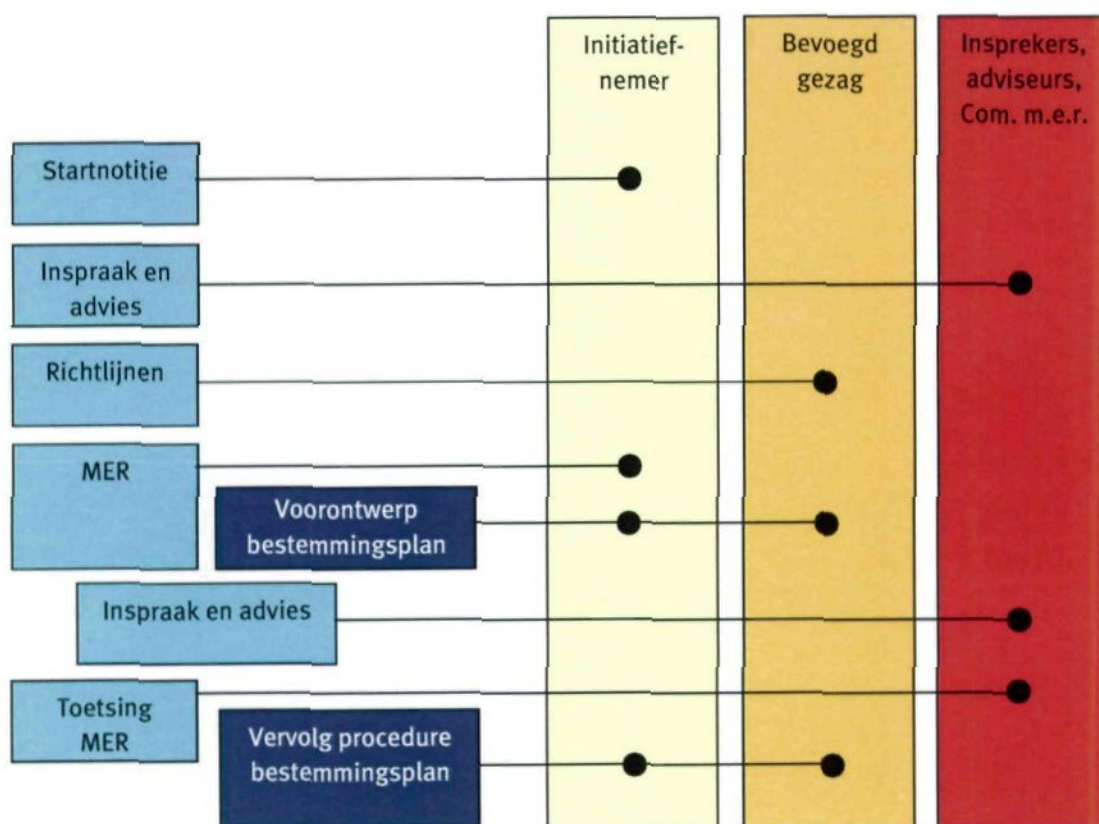
1.2.2 *M.e.r.-procedure*

De procedure voor de milieueffectrapportage en het bestemmingsplan kent de volgende stappen:

- Het opstellen en publiceren van de startnotitie:
Ter aankondiging van de voorgenomen activiteit en de werkwijze waarop de effecten van de voorgenomen activiteit worden onderzocht;
- Het ter inzage leggen van de startnotitie:
Om derden de mogelijkheid te geven zienswijzen in te dienen en vragen te stellen over de aanpak en inhoud van het m.e.r.-onderzoek en zo richting te geven aan het onderzoek; het ter inzage leggen wordt gedaan door het bevoegd gezag, de gemeenteraden van Dongen en Oosterhout;
- Het advies vragen aan de commissie m.e.r. en andere adviseurs over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek (de richtlijnen);
- Het opstellen van het milieueffectrapport (MER):
Het onderzoek naar de effecten van de voorgenomen activiteit (aan de hand van alternatieven, waaronder het meest-milieuvriendelijk alternatief) op het milieu en het onderzoek naar mogelijke maatregelen om de negatieve effecten te beperken;
- Parallel aan het opstellen van het MER wordt een voorontwerpbestemmingsplan opgesteld door de gemeenten;
- Aanvaarding van het MER door bevoegd gezag in de beide gemeenten;

- Het ter inzage leggen van het MER in de beide gemeenten: om een ieder de mogelijkheid te geven inhoudelijk te reageren op het MER;
- Samen met het MER wordt het voorontwerpbestemmingplan in de beide gemeenten ter inzage gelegd;
- Het laten toetsen van MER door de commissie m.e.r.: Een kwaliteitsborging door onafhankelijke specialisten.

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



Figuur 1.4 De stappen in de m.e.r.-procedure.

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

1.2.3 Startnotitie

Deze startnotitie is de formele start van de m.e.r.-procedure voor de aanleg van een nieuwe N629. De startnotitie beschrijft, bij wet voorgeschreven:

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

Deze startnotitie gaat verder dan de wettelijk verplichte aankondiging van de voorgenomen aanleg. Zo wordt onder andere uitvoerig aandacht besteed aan het traject van voorstudies naar de haalbaarheid van verschillende oplossingsrichtingen. Voor een deel van het inpassingsgebied is een vooronderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden en onmogelijkheden van verschillende tracés. Dit onderzoek (aangeduid als 'gebiedsscan') heeft mede als basis gediend voor de afbakening van alternatieven en varianten in deze startnotitie.

1.2.4 *Inspraak op deze startnotitie*

De initiatiefnemer (Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant) heeft de beide gemeenten gevraagd om deze startnotitie in procedure te brengen. Gedurende zes weken is het voor eenieder mogelijk een reactie op de startnotitie te geven. De inspraak is met name bedoeld voor een inhoudelijke toets van de startnotitie en de voorgestelde werkwijze voor het milieueffectrapport, zoals die in de startnotitie is weergegeven.

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

Schriftelijke opmerkingen op deze startnotitie kunnen worden gericht aan:

Gemeente Oosterhout
t.a.v. Dhr. R. Tuin
Postbus 10150
4900 GB Oosterhout

o.v.v. Startnotitie m.e.r. N629

In deze m.e.r.-procedure is met de betrokkenen afgesproken dat de gemeente Oosterhout de rol van coördinerend bevoegd gezag op zich neemt. Dit houdt in dat deze de inspraakreacties ontvangt en verspreid onder de betrokken instanties. Alle inspraakreacties worden samen met de startnotitie aangeboden aan de Commissie m.e.r. voor het opstellen van het advies voor de richtlijnen voor het milieueffectrapport. De richtlijnen voor het MER worden vastgesteld door de raden van de gemeenten Dongen en Oosterhout. De richtlijnen worden gebaseerd op het advies van de Commissie m.e.r., waarbij de gemeenteraden ook de inspraakreacties kunnen betrekken.

1.3 Leeswijzer

Na een inleiding van het project en een kennismaking met de m.e.r.-procedure in hoofdstuk 1 is in hoofdstuk 2 de probleem- en doelstelling uiteengezet. In hoofdstuk 3 is een beschrijving te vinden van het relevante beleidskader betreffende de verkeersproblematiek in de regio Dongen-Oosterhout en in hoofdstuk 4 is een beschrijving van de huidige situatie en de verwachte autonome ontwikkelingen opgenomen. De te bestuderen alternatieven en varianten zijn in hoofdstuk 5 besproken waarna in hoofdstuk 6 de milieuaspecten zijn opgesomd welke in het MER zullen worden behandeld.

2 Probleem- en doelstelling

In de afgelopen jaren is in verschillende studies de verkeersproblematiek rondom de N629 onderzocht waarbij naar verschillende oplossingsrichtingen is gekeken. In bijlage 2 is dit voortraject uitgebreid beschreven. Op basis daarvan is in dit hoofdstuk een probleemstelling en doelstelling omschreven.

2.1 Probleemstelling

De provinciale N629, ook bekend als de regionale verbinding Dongen-Oosterhout voldoet niet meer aan de eisen die het huidige gebruik ervan vraagt. Er staan momenteel in de spitsperiodes dagelijks lange files op de N629. De functies en de vormgeving van de weg en de aansluitingen op het overige wegennet leiden tot problemen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Door autonome ontwikkelingen zal de problematiek in de toekomst verder toenemen. In Dongen worden de effecten van de huidige Westerlaan op de leefbaarheid als negatief ervaren. In het studiegebied worden de volgende bereikbaarheidsproblemen herkend (BORDT-verkenning, 2002):

- slechte doorstroming op de op- en afritten van de A27;
- de matige tot slechte verkeersafwikkeling op de Westerlaan en de Heistraat tijdens de spitsperiodes;
- het sluipverkeer als gevolg van de slechte doorstroming;
- de slechte bereikbaarheid voor landbouwverkeer.

De N629 (Heistraat) is een weg met verschillende functies en waar verschillende soorten verkeer gemengd gebruik van maken. De N629 is een gebiedsontsluitingsweg voor de regio Dongen-Oosterhout. Als regionale verbinding fungeert de N629 voor doorgaand verkeer tussen de A27 en het noordelijk deel van Tilburg alsmede voor verkeer tussen Dongen en de A27 en Oosterhout¹. Verder heeft de weg een functie als erftoegangsweg voor de aanliggende woningen en (agrarische) bedrijven. Ook landbouwverkeer maakt gebruik van de weg. Daarnaast heeft de weg een functie als onderdeel van recreatieve fietsroutes.



Figuur 2.1 Beeld van de dagelijkse file op de Heistraat (N629) bij Dongen

1. Van het verkeer op de Heistraat komt (...) zo'n 65% uit de kern van Dongen (ten noorden van het kanaal) en 7% uit het bedrijventerrein Tichelrijt. Het overige verkeer komt uit de 'regio', verdeeld over 20% ten oosten van de kern Dongen (Tilburg) en 8% ten zuiden van Dongen (Rijen). (Bron: (Gemeente Oosterhout, 2005) Strategische Gebiedsvisie Oosterhout-Oost Bijlage blz. 134)

De verkeersproblemen van de N629 (Heistraat) zijn gerelateerd aan de beperkte capaciteit van de wegvakken en de kruisingen, waarbij de menging van verschillende verkeersstromen en verkeersfuncties belangrijk is. Dit zorgt voor belemmering van de doorstroming en onveilige situaties en is in zijn algemeenheid niet gunstig voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van het gebied. De drukte zorgt voor lange wachttijden voor verkeer op kruisende wegen en de verkeerslichten zijn niet bevorderlijk voor de doorstroming van het verkeer. *Tevens zijn de drukte, de afslagbewegingen naar de woningen en bedrijven en de slechte oversteekbaarheid van de weg er de oorzaak van dat de weg relatief onveilig is.* Daarnaast veroorzaakt de verkeersdruk door middel van toename in geluidhinder en een aantasting van de luchtkwaliteit, effect op de leefbaarheid in het gebied. In de huidige vormgeving is de weg weinig aantrekkelijk als (recreatieve) fietsroute.

De N629 (Heistraat) is 'de' directe verbinding voor Dongen met Oosterhout en de Rijksweg A27. Een goede aansluiting van Dongen op de regionale verbinding is dan ook van groot belang. Een alternatief tracé voor de N629 heeft alleen nut als daarbij de bestaande Heistraat voldoende ontlast zal worden, zodat de functie als erftoegangsweg en langzaamverkeer-route goed tot zijn recht kan komen. Ook de overige bestaande en geplande functies in het studiegebied zijn gebaat bij een vlotte, veilige en goed ingepaste wegverbinding.

2.2 Doelstelling

Het doel van de realisatie van een nieuwe N629 is het bieden van een toekomstvast oplossing voor de verkeersgerelateerde problematiek op en langs de bestaande wegverbinding Dongen-Oosterhout (A27). Deze oplossing is ook op lange termijn (na 2015) in staat om te zorgen voor een goede verkeersafwikkeling in het gebied en vergroot tevens de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Daarbij wordt rekening gehouden met de geplande ontwikkeling van Oosterhout-Oost.

3 Beleidskader

De planstudie/m.e.r. N629 heeft een groot aantal raakvlakken met reeds uitgevoerde onderzoeken en vastgesteld beleid. In dit hoofdstuk is hiervan een beknopt overzicht gegeven. Waar nodig zal in het MER hier verder op worden ingegaan.

Tabel 3.1 Het beleidskader van de planstudie/m.e.r. N629

Aspect	Niveau	Beleid
Ruimtelijke ordening	Nationaal	<i>Nota Ruimte (2006)</i>
	Provinciaal	<i>Streekplan 'Brabant in balans' (2002)</i> <i>Reconstructieplan 'Meijerij' (2005)</i> <i>Gebiedsplan 'Wijde Biesbosch' (2005)</i> <i>Uitwerkingsplan Stedelijk Regio Breda-Tilburg (2004)</i>
	Regionaal	<i>Een spannend bos voor iedereen! (2005)</i>
	Gemeentelijk	<i>Strategische Gebiedsvisie Oosterhout Oost (2006)</i> <i>Ontwerp Structuurplan Oosterhout-Oost</i> <i>Structuurvisie Plus Dongen (2001)</i>
Verkeer en vervoer	Nationaal	<i>Nota Mobiliteit (2005)</i>
	Provinciaal	<i>Provinciaal verkeers- en vervoerplan + (2006)</i>
	Regionaal	<i>BORD-verkeersstudie (1999)</i> <i>BORDT-verkenning (2002)</i> <i>BORDT Verkenning OV Tilburg-Oosterhout-Dongen (2002)</i> <i>Integrale effectenstudie Dongen-Oosterhout (2004)</i>
	Gemeentelijk	<i>Verkeersbeleidsplan Dongen (2000)</i> <i>Strategische Gebiedsvisie Oosterhout-Oost (2006)</i>
Milieuthema's	Lucht	<i>Besluit luchtkwaliteit</i>
	Geluid	<i>Wet geluidhinder</i>
	Natuur / Ecologie	<i>Europese habitat- en vogelrichtlijn</i>
		<i>Structuurschema Groene Ruimte 2</i>
		<i>Flora-Faunawet</i>
		<i>Natuurbeschermingswet</i>
	Archeologie / Cultuurhistorie	<i>Monumentenwet (1988)</i>
		<i>Verdrag van Valetta</i>
	Landschap	<i>Nota Ruimte</i>
	Water	<i>Kaderrichtlijn Water</i>
		<i>Waterbeheer 21 eeuw</i>
		<i>Nationaal Bestuursakkoord Water</i>
	Bodem	<i>Watertoets</i>
		<i>Wet bodembescherming</i>
	Externe Veiligheid	<i>Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen</i>

3.1 Ruimtelijke ordening

Nationaal

Nota Ruimte (2006)

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De Nota Ruimte is op 17 januari 2006 aangenomen door de Eerste Kamer en vervangt de planologische kernbeslissingen (PKB's), behorend bij de Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra en het Structuurschema Groene Ruimte.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid.

Provinciaal

Streekplan 'Brabant in Balans' (2002)

In het Streekplan Noord-Brabant, dat op 22 februari 2002 is vastgelegd door Provinciale Staten, zijn de hoofdlijnen voor het provinciaal ruimtelijk beleid vastgelegd. Hoofddoel van het provinciaal ruimtelijk beleid is zuinig(er) ruimtegebruik met meer aandacht voor de "onderste lagen" (water, bodem, landschap, cultuurhistorie en natuur). Relevante aspecten voor het plangebied zijn uitgelicht in onderstaande tekst.

Het gebied gelegen rondom het dorp Oosteind, maakt onderdeel uit van de AHS-landbouw als vestigingsgebied voor glastuinbouw. De AHS-landbouw omvat landbouw productiegebieden met relatief geringe natuur- en landschapswaarden waarin grote concentraties van agrarische bedrijven voorkomen. In de AHS-landbouw is nieuwe vestiging voor glastuinbouwbedrijven uitsluitend toegestaan in de vestigingsgebieden glastuinbouw.

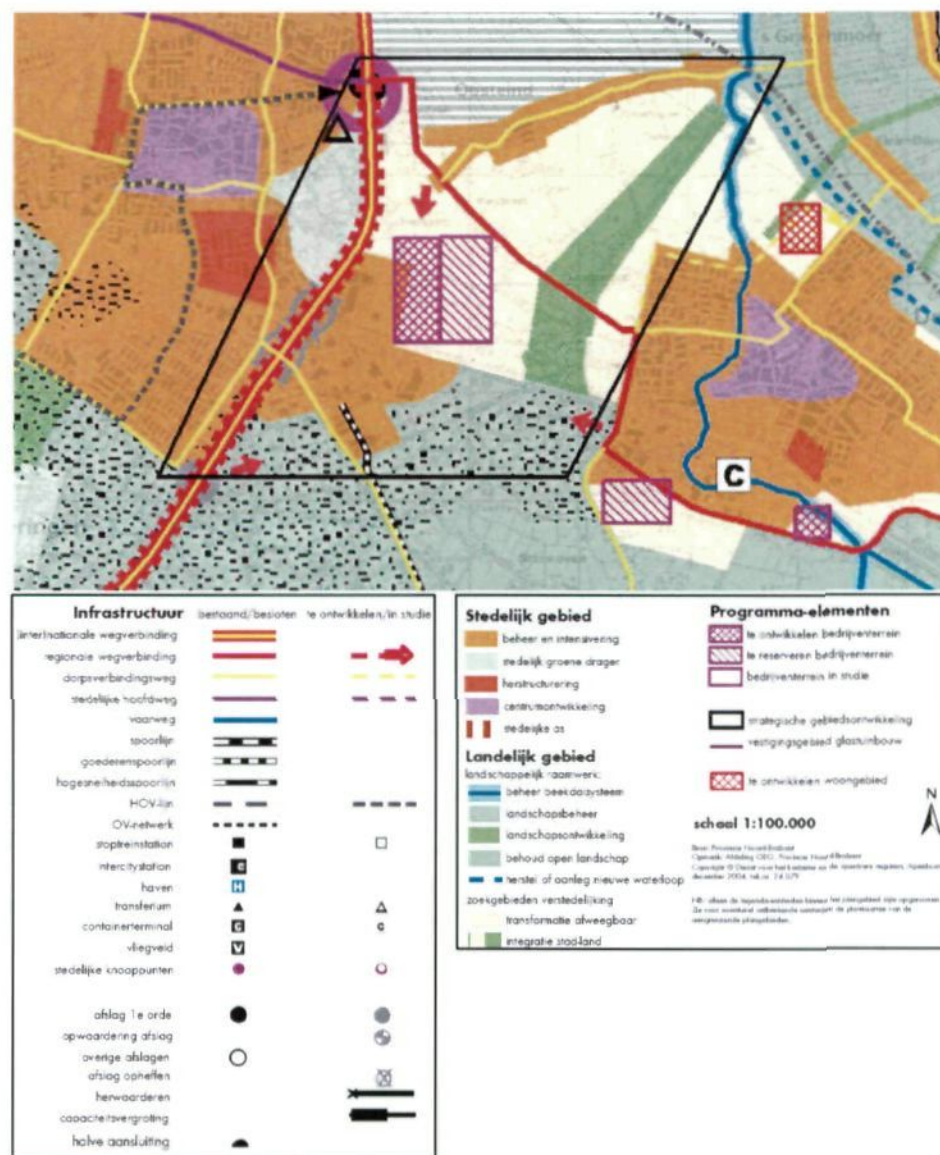
Het Blik en de Duiventoren zijn op de streekplankaart aangeduid als Groene hoofdstructuur (GHS) Natuur. In de GHS geldt het 'nee, tenzij principe'. Dit houdt in dat er alleen ontwikkelingen mogelijk zijn mits er sprake is van groot maatschappelijk belang. In het geval van een dergelijk onontkoombaarheid moet verzekerd zijn dat de aantasting van de natuurwaarden en de daarmee samenhangende landschapswaarden tot het minimum worden beperkt en voorts worden gecompenseerd.

Uitwerkingsplan stedelijke regio Breda – Tilburg (2004)

Met het uitwerkingsplan regio Breda-Tilburg hebben Gedupteerde Staten invulling gegeven aan de opdracht van Provinciale Staten om het globale verstedelijkingsbeleid uit het Streekplan uit te werken in uitwerkingsplannen. Dit plan betreft het verstedelijkingsbeleid voor de stedelijke regio Breda-Tilburg en geeft de ruimtelijke ontwikkelingen aan voor de periode tot 2015 met een doorkijk naar 2020 voor de gemeenten Breda, Dongen, Etten-Leur, Gilze en Rijen, Goirle, Oosterhout en Tilburg.

Het gebied ten zuiden van het kerkdorp Oosteind en ten noorden van het Wilhelminakanaal is aangeduid als transformatiegebied. Dat wil zeggen, dat het gebied in aanmerking kan komen voor een transformatie naar andere functies dan de huidige agrarische functie. In het plan is tevens aangegeven dat het van groot belang is dat de

infrastructuur verder wordt ontwikkeld. De ontwikkeling van een regionaal hoogwaardig openbaar vervoersysteem, met de HOV-verbinding van Etten-Leur via Breda naar Oosterhout, wordt hier genoemd. Dit betreft onder meer de verbetering van de ontsluiting in Oosterhout Oost. Daarnaast wordt de te ontwikkelen nieuwe regionale wegverbinding tussen Oosterhout en Dongen in het uitwerkingsplan besproken. In de uitsnede van de plankaart wordt dit aangegeven met rode pijlen (figuur 3.1). Verder is er in de stedelijke regio behoefte aan 1500 hectare bruto bedrijventerrein tot 2020. Om daaraan bij te dragen wordt onder andere het bedrijventerrein ten oosten van Oosterhout en aan de zuidzijde van Dongen uitgebreid.



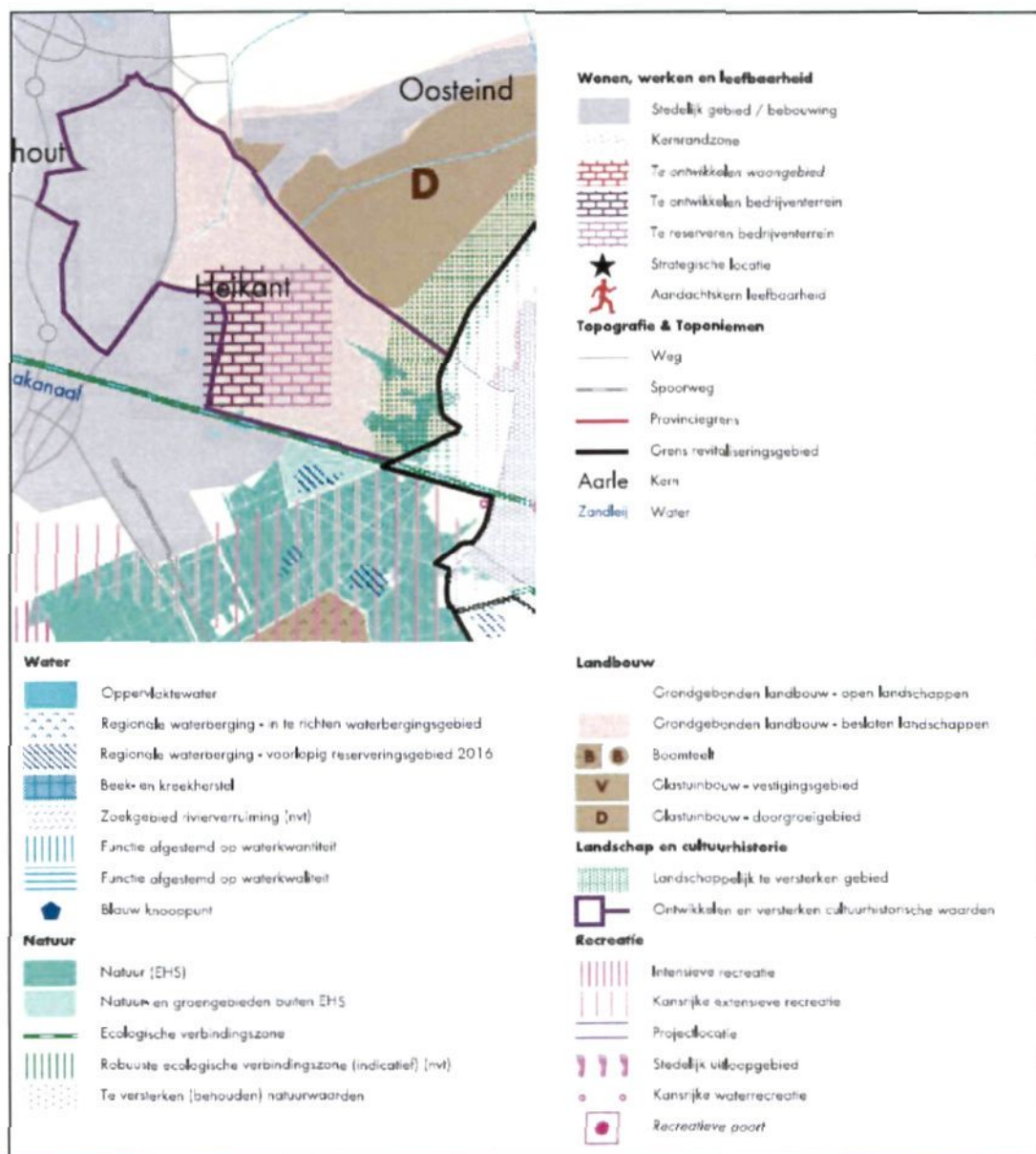
Figuur 3.1 Een uitsnede uit de plankaart van het Uitwerkingsplan stedelijke regio Breda - Tilburg [Provincie Noord-Brabant, december 2004].

Reconstructieplan 'Meerij' (2005)

Naar aanleiding van de varkenspest epidemie uit 1997 is onder andere de Reconstructiewet concentratiegebieden tot stand gekomen. Deze wet vormt een belangrijk instrument voor een snelle en adequate herinrichting van het landelijk gebied en trad op 29 juli 2005 in werking. Voor het gebied waarin de gemeente Dongen ligt is het Reconstructieplan De Meerij opgesteld door de provincie Noord-Brabant. Naast de 'landbouw' doelstelling,

bevat het doelstellingen op het gebied van natuur, landschap, water, economie en leefbaarheid.

Omdat er in West-Brabant geen grote problemen met de intensieve veehouderij zijn, valt het grootste gedeelte van het plangebied niet onder de werking van de Reconstructiewet. Aangezien echter wel andere vraagstukken spelen is er derhalve ook voor West-Brabant een revitaliseringsproces opgezet met als doel om via een gebiedsgerichte aanpak te werken aan een duurzame toekomst voor het landelijk gebied.



Figuur 3.2 De ambities voor het plangebied zoals die zijn aangegeven in het gebiedsplan Wijde Biesbos.

Gebiedsplan Wijde Biesbos (2005)

Onder de projectnaam Revitalisering Landelijk Gebied zijn voor West-Brabant twee gebiedsplannen opgesteld die ook op 29 juli 2005 in werking traden. Voor de aanleg van de N629 is het gebiedsplan Wijde Biesbos van belang. In dit plan geeft de provincie Noord-Brabant hun visie op een reeks milieu-, omgevings- en sociale aspecten met een doorkijk

naar 2016. Deze visie is opgetekend in een plankaart waarvan hieronder een uitsnede is geplaatst (figuur 3.2).

In de plankaart van het gebiedsplan is het gebied tussen de Heistraat en het Wilhelminakanaal aangegeven als te ontwikkelen en te versterken cultuurhistorische waarden. Daarnaast valt het Blik in een landschappelijk te versterken gebied. Bij Heikant is een te ontwikkelen bedrijventerrein op de kaart aangegeven. Verder is de Duiventoren aangegeven als gebied met de status van kansrijke extensieve recreatie.

Regionaal

Een spannend bos voor iedereen! (2005)

In dit document heeft Staatsbosbeheer een plan opgesteld om de recreatiezonering van de Boswachterij Dorst te verbeteren. Het plan omschrijft de visie van Staatsbosbeheer voor de boswachterij tot 2010 met een doorkijk tot daarna. De Duiventoren (het bosgebied ten zuiden van het Wilhelminakanaal) valt in het plan onder de noemer 'het natte bos'. Plannen voor het natte bos omvatten onder andere het creëren van recreatieve routes, aanleg van een entree voor het bos ter hoogte van de Ketenbaan, het creëren van belevingsplekken, een kinderspeelplaats en een wandel-/fietsbrug over het Wilhelminakanaal ten hoogte van de Plantagelaan.

Gemeentelijk

Strategische gebiedsvisie Oosterhout-Oost (2006)

De gemeente Oosterhout heeft een Strategische Gebiedsvisie (SGV) voor het gebied Oosterhout-Oost opgesteld. Het betreft een integrale strategische visie op de ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het gebied tussen Oosterhout, Dongen en Oostende op de korte en lange termijn. Op 20 juni 2006 heeft de gemeenteraad besloten de gebiedsvisie vast te stellen als uitgangspunt voor het te voeren beleid. In figuur 3.3 is de plankaart te zien van het concept strategische gebiedsvisie.

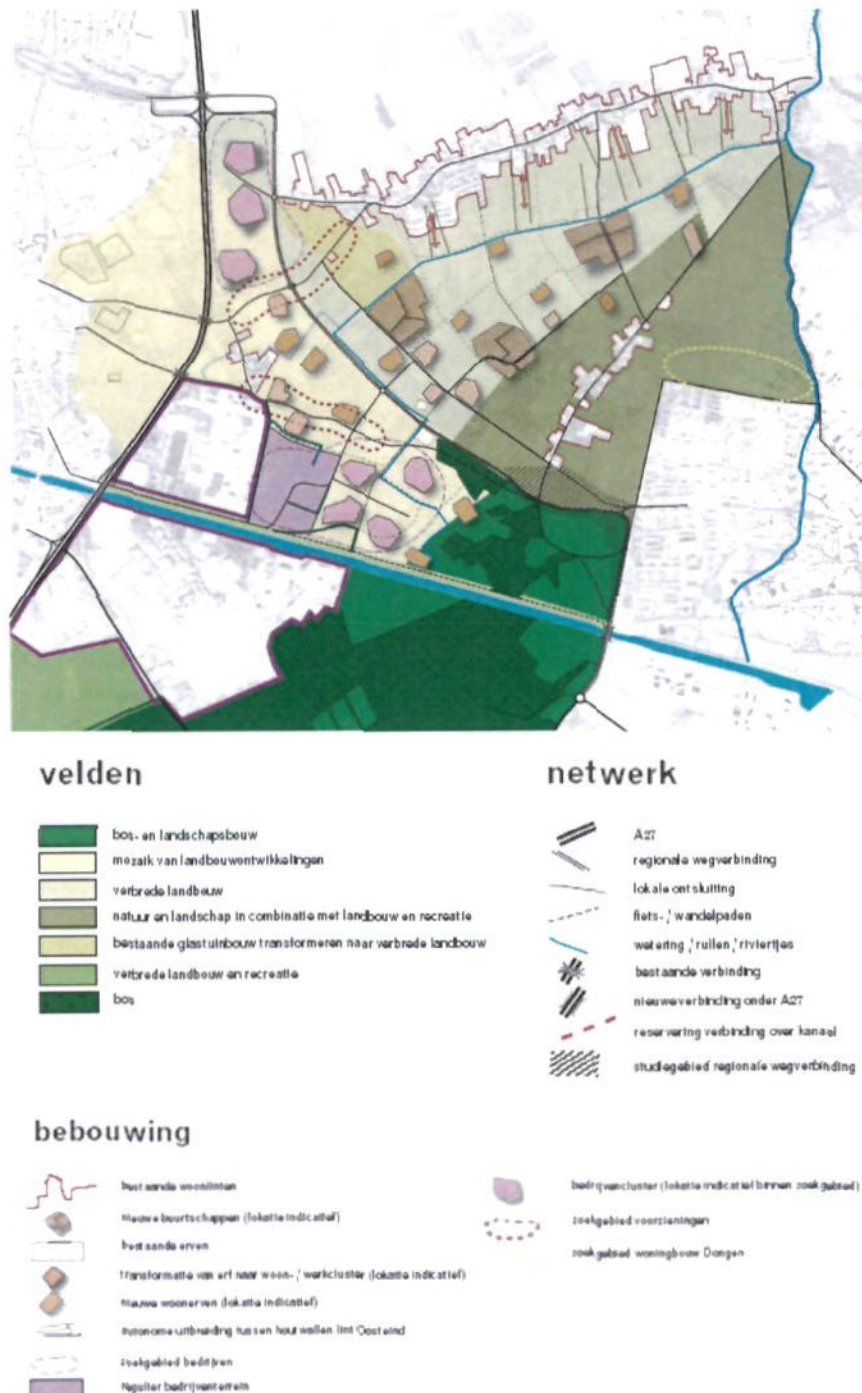
Ten aanzien van het aspect infrastructuur staat in het uitwerkingsplan beschreven dat een verbetering van de ontsluitingsstructuur in Oosterhout-Oost noodzakelijk is. Er zijn daarvoor al diverse studies opgesteld waarin meerdere varianten geanalyseerd zijn voor het realiseren van de toekomstige ontsluitingsstructuur. Enerzijds is het belangrijk dat het verkeer op de regionale wegverbinding tussen Tilburg en Oosterhout goed kan worden afgewikkeld, en anderzijds moet de wegverbinding goed worden ingepast in de gewenste toekomstige ruimtelijke inrichting van dit gebied. Er moet daarbij rekening worden gehouden met een verdere verstedelijking in het gebied op lange termijn.

Ten behoeve van de gebiedsvisie is een strategische milieubeoordeling (SMB) opgesteld. Hierin zijn onder andere verschillende alternatieven voor de oplossing van de problematiek van de N629 onderzocht. De gemeente Oosterhout heeft op basis van deze SMB een voorkeursvariant vastgesteld waarvan het tracé parallel loopt aan de huidige Heistraat. In bijlage 2 van deze startnotitie is een samenvatting te vinden van de resultaten van de SMB voor de SGV.

Ontwerp structuurplan Oosterhout-Oost (2006)

De Strategische Gebiedsvisie Oosterhout-Oost, die de gemeenteraad in juni 2006 heeft vastgesteld, is ruimtelijk juridisch vertaald in een ontwerpstructuurplan. Het ontwerpstructuurplan heeft in het najaar van 2006 gedurende een termijn van 6 weken ter inzage gelegen. Het structuurplan bestaat uit een plankaart en een uitgebreide toelichting. De toelichting wordt hoofdzakelijk gevormd door de tekst van de strategische gebiedsvisie, waarin, voor zover van toepassing, de opmerkingen uit de inspraak, het vooroverleg en de

behandeling door de gemeenteraad, zijn verwerkt. Het structuurplan zal begin 2007, vergezeld van een standpunt over de ingebrachte zienswijzen, ter vaststelling worden voorgelegd aan de gemeenteraad van Oosterhout. Het vastgestelde structuurplan zal dan de komende jaren als onderlegger dienen voor de bestemmingsplannen, die de realisering van de in het plan geprojecteerde functies planologisch moeten veiligstellen.

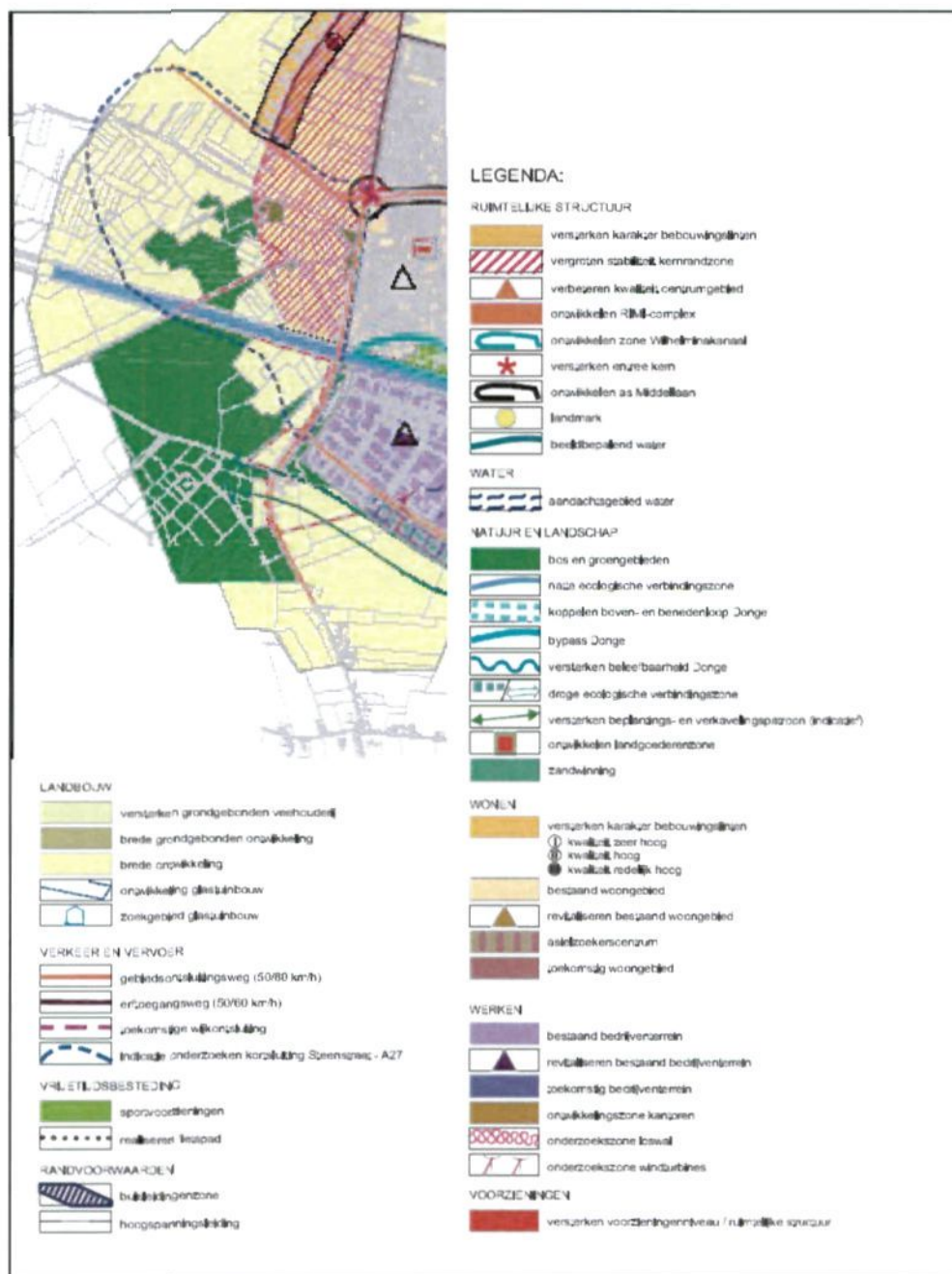


Figuur 3.3 Plankaart van de Strategische Gebiedsvisie Oosterhout-Oost

Structuurvisie-Plus gemeente Dongen (2001)

De structuurvisie is de leidraad en het toetsingskader voor het stimuleren en toelaten van nieuwe ontwikkelingen en geeft de hoofdlijnen aan voor het ruimtelijke beleid voor de

totale gemeente voor de middellange termijn (tot 2010). Doelstellingen van Dongen voor het verbeteren van de verbinding Tilburg - A27 zijn het verminderen van de overlast voor de westrand van Dongen en het oplossen van de congestieproblemen op de kruispunten Steenstraat – Duiventorenbaan en Westerlaan – Middellaan. In figuur 3.4 is een uitsnede uit de plankaart van de structuurvisie opgenomen.



Figuur 3.4 Uitsnede uit plankaart Structuurvisie plus Gemeente Dongen, 2001

3.2 Verkeer en vervoer

Nationaal

Nota Mobiliteit (2005)

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

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

Provinciaal

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan+ (2006)

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan+ is in november 2006 vastgesteld door de provincie. Met dit plan wil de Provincie de kracht van het PVVP vergroten en komen tot meer integrale beleidsafwegingen. Ze heeft hiertoe een consultatienota opgesteld. De nota geeft richting aan het verkeers- en vervoerbeleid voor de komende jaren en is bedoeld als basis voor de dialoog met partners voor verkeer en vervoer. In het vigerende Verkeers en Vervoerplan wordt de intentie uitgesproken voor een planstudie/MER omtrent de afwikkeling van verkeer over de N629. Tevens wordt er gerept over de reconstructie van de kruising N629-Westerlaan, d.m.v. de aanleg van een dubbelstrooks rotonde.

Regionaal

BORD-verkeersstudie (1999) en BORDT-verkenning (2002)

In 1999 is een start gemaakt met een onderzoek naar de regionale verkeerssituatie rondom de A27 tussen de aansluiting Breda-Noord en het knooppunt Hooipolder (verkeersstudie BORD). Dit heeft geresulteerd in regionale visie op de wegenstructuur. Voor de regio Dongen-Oosterhout zijn in de BORDT-verkenning de verkeersproblemen op de N629 verder geanalyseerd. In deze studie zijn 11 varianten aangedragen en onderzocht voor de N629. Zie bijlage 2 voor een uitgebreid overzicht van het voortraject omtrent de N629.

BORDT Verkenning openbaar vervoer Tilburg-Dongen-Oosterhout (2002)

Deze studie, uit 2000, verkent de mogelijkheden voor openbaar vervoer op de lijn Tilburg-Dongen-Oosterhout. Eén van de conclusies is dat gezien de huidige ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied er geen potentie bestaat voor een zware Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) verbinding in het gebied.

Integrale effectenstudie Dongen-Oosterhout (2004)

De Integrale Effectenstudie Dongen-Oosterhout is een vervolg op de BORDT-verkenning. De effectenstudie richt zich niet alleen op de verkeerseffecten maar ook op milieugevolgen en kosten van de varianten. Met behulp van een multicriteria-analyse zijn de varianten onderling vergeleken waarbij het aantal mogelijke tracé-varianten verder is beperkt. In hoofdstuk 5 en bijlage 2 van dit rapport wordt verder ingegaan op het voortraject van de N629.

Gemeentelijk

Verkeersbeleidsplan Dongen (2000)

De basis voor het plan wordt gevormd door het landelijk verkeersveiligheidsbeleid en het Provinciaal Verkeers- en Vervoers Plan. In het plan is de nadruk gelegd op het buiten-

gebied, de overgangen van landelijke gebieden (buitengebied) naar urbane gebieden (de kernen) en de kernen van 's Gravenmoer, Dongen-Vaart en Klein-Dongen.

Mobiliteitsplan Oosterhout

De gemeente Oosterhout is bezig met het opstellen van een mobiliteitsplan. In het plan wordt het beleid vastgelegd op het gebied van verkeer en infrastructuur. Onderdeel hiervan is een studie naar de mogelijkheid van de aanleg van een oostelijke rondweg. Vooralsnog wordt aangenomen dat het ontwerp-plan in juli 2007 in procedure kan worden gebracht.

3.3 Milieuthema's

Ten behoeve van de overzichtelijkheid is in dit geval niet gekozen voor een uiteenzetting van het beleid per bestuurslaag maar worden de wetten, besluiten en het beleid per milieuthema beschreven

Luchtkwaliteit

Besluit luchtkwaliteit

Het beleid met betrekking tot de luchtkwaliteit staat in het Besluit luchtkwaliteit 2005. In dit besluit zijn grenswaarden voor de luchtkwaliteit vastgelegd. In de huidige situatie is het zo dat de in het Besluit gestelde eisen op sommige plaatsen (met name langs drukke verkeerswegen) worden overschreden. Deze plaatsen worden op grond van het Besluit geïntroduceerd, waarna de betrokken overheden maatregelen kunnen ontwikkelen om de geconstateerde knelpunten op te lossen. Teneinde toekomstige nieuwe situaties met grenswaardenoverschrijding zoveel mogelijk te vermijden, wordt van de overheden verwacht dat zij ook bij de besluitvorming inzake nieuwe ontwikkelingen de grenswaarden in acht nemen.

Geluidhinder

Wet geluidhinder (2005)

Voor geluidhinder is de Wet geluidhinder het wettelijke kader. In deze wet is onder ander vastgelegd welke geluidniveaus op de gevel van woningen, ten gevolge van stedelijk verkeer, maximaal toelaatbaar zijn. Verder is in deze Wet vastgelegd op welke wijze ontheffing kan worden verkregen bij overschrijding van bepaalde waarden.

Natuur / ecologie

Europese Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn

Deze richtlijnen zijn gericht op bescherming van planten en dieren en hun leefgebieden. Het beleid is gericht op het aanwijzen van te beschermen gebieden (speciale beschermingszones, afgekort sbz) en op de bescherming van soorten (ook buiten deze gebieden). Het soortenbeleid is in Nederland opgenomen in de Flora- en faunawet, het gebiedenbeleid in de Natuurbeschermingswet 1998. Het plangebied behoort niet tot een speciale beschermingszone in het kader van deze richtlijnen.

Structuurschema Groene Ruimte 2

Het structuurschema Groene Ruimte (SGR) is een van de structuurschema's waarin de visie van het Rijk over natuur en landelijk gebied is vastgelegd.

De nota richt zich op het behoud, herstel en ontwikkeling van wezenlijke natuurlijke kenmerken en waarden. Daartoe wordt een Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in het leven geroepen, waarbij kerngebieden met elkaar verbonden worden door middel van

ecologische verbindingszones. Zo nodig worden natuurgebieden ontwikkeld (natuurontwikkelingsgebieden). Het Blik en de Duiventoren maken deel uit van de EHS en zijn opgenomen in de provinciale groene hoofdstructuur (GHS).

Flora- en faunawet

Volgens de Flora- en faunawet mogen beschermde dier- en plantensoorten niet worden verwond, gevangen, opzettelijk worden verontrust of gedood. Voortplanting- of vaste rust- of verblijfplaatsen mogen niet worden beschadigd, vernield of verstoord. Beschermde planten mogen niet van hun groeiplaats worden verwijderd of vernield. In de bijbehorende Algemene Maatregel van Bestuur zijn de beschermde soorten opgenomen in drie tabellen. Het zwaarste regiem van de wet geldt voor soorten van Tabel 3, de strikt beschermde soorten. Hiervoor is in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen een ontheffing nodig, waarbij een uitgebreide toets aan de wettelijke criteria nodig is. Voor vogelsoorten geldt altijd de uitgebreide toets. Voor de andere beschermde soorten (tabel 1 en 2) geldt in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling. Voor het uitvoeren van daadwerkelijke inrichtingsmaatregelen kan in een later stadium wel een ontheffing nodig zijn, waarbij wordt getoetst aan het criterium of er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. Verder geldt in het algemeen de eis, dat er zorgvuldig moet worden gehandeld. Indien er broedvogels aanwezig dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen (voor half maart en na half juli) plaats te vinden.

Natuurbeschermingswet

De gebiedsbeschermende bepalingen van de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn zijn in Nederland geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet (Nbw 1998). In oktober 2005 is de nieuwe Natuurbeschermingswet in werking getreden. In de Nbw 2005 wordt een vergunningstelsel in het leven geroepen voor activiteiten in speciale beschermingszones. Om gebieden te beschermen stelt de eigenaar een beheersplan op, met als doel behoud of herstel van natuurschoon en / of natuurwetenschappelijk waarde (natuurmonument) of de instandhoudingdoelen (Natura 2000-gebied).

Archeologie / Cultuurhistorie

Monumentenwet (1988)

Er bestaan twee categorieën, de (archeologische) monumenten en de stads- of dorpsgezichten. Met monumenten worden alle 'onroerende zaken' bedoeld. Tot die onroerende zaken horen gebouwen en objecten die ten minste vijftig jaar oud zijn. Zij moeten van belang zijn door hun schoonheid, de wetenschappelijke en/of hun cultuurhistorische betekenis. Een monument kan worden aangewezen als rijksmonument wanneer het aan deze regels voldoet en als het een nationale, unieke waarde heeft. Door die bescherming wordt geprobeerd de historisch gegroeide structuur van een stad of dorp te handhaven. Voor de afbraak, wijziging of verwijdering van monumenten dient men een vergunning aan te vragen bij B&W.

Verdrag van Malta

Veilig stellen archeologisch erfgoed binnen het plangebied. Binnenkort zal ook op grond van nationale wetgeving het archeologisch erfgoed zo goed mogelijk moeten worden beschermd.

Landschap

Nota Ruimte

Het landschap in Nederland staat onder druk. Vroegtijdige aandacht voor de landschappelijke kwaliteit en het ruimtelijk ontwerp is daarom nodig. Het (cultuur) landschap is een belangrijk uitgangspunt voor de (her) inrichting van Nederland. Het nationaal beleid richt

zich vooral op borging en ontwikkeling van de gebiedseigen kernkwaliteiten van (inter)nationaal waardevolle landschappen. Beleidsmatig wordt er naar gestreefd de identiteitswaarde en de (groene) gebruiksmogelijkheden van het landelijk gebied zoveel mogelijk te behouden en te ontwikkelen.

De primaire verantwoordelijkheid voor de basiskwaliteit van het Nederlandse landschap ligt bij provincies. Een aantal bijzondere waardevolle gebieden en gebouwen is aangemerkt als nationaal landschap en/of opgenomen op de lijst van Werelderfgoederen van de UNESCO. Het plangebied ligt niet in een nationaal landschap en is tevens niet opgenomen op de lijst van Werelderfgoederen van de UNESCO.

Water

Kaderrichtlijn water (2001)

Op 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn water (KRW) in werking getreden. De KRW gaat uit van een stroomgebiedsbenadering waarbij voor Nederland de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde en Eems van belang zijn. Het doel van de KRW is dat al het water in de Europese Unie in 2015 in 'goede chemische toestand' en een 'goede ecologische toestand' moet verkeren. In 2009 moeten de stroomgebiedbeheersplannen gereed zijn, waarin opgenomen is hoe de doelen bereikt gaan worden. Hierop moet nu al geanticipeerd worden.

De kaderrichtlijn Water wordt opgenomen in de nationale wetgeving door middel van de Waterwet.

Waterbeheer 21^e eeuw

In het rapport van de Commissie Waterbeheer 21^{ste} eeuw worden een aantal voorstellen gedaan op welke wijze het waterbeheer in de toekomst aangepast kan worden aan de gevolgen van klimaatverandering, stijging van de zeespiegel en bodemdaling. De oplossingsrichtingen die het rapport schetst zijn onder andere verwoord in de trits "vasthouden-bergen-afvoeren". Voor waterkwaliteit is de trits "schoon houden-scheiden-zuiveren" geïntroduceerd.

Nationaal Bestuursakkoord Water

Op basis van bovenstaand rapport en het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water' hebben het rijk, de provincies, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ondertekend. Het NBW is doorgevoerd in de provinciale en regionale beleidsplannen.

Relevante aspecten uit het NBW zijn:

- Toepassen van de watertoets als procesinstrument op alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen.
- Verankering van de Deelstroomgebiedsvisies in provinciale beleids- en streekplannen en vervolgens in Structuurplannen en bestemmingsplannen.
- Toepassen van de trits vasthouden-bergen-afvoeren, met als eerste insteek het vasthouden van water in polderwatergangen of grotere plassen.
- Toepassen van de trits schoon houden - zuiveren - schoon maken, met als eerste insteek het voorkomen van vermenging van schoon hemelwater van dakvlakken en afvalwater en het gebruik van een bodempassage voor hemelwater van straatvlakken.
- Voorkomen van afwenteling van de kwantitatieve wateropgave en van verontreiniging.
- Wateropgave bepalen aan de hand van de NBW normen regionale wateroverlast.

Watertoets

Voor ruimtelijke plannen is een watertoets verplicht. De waterbeheerder adviseert initiatiefnemers in dit proces. Bij negatieve effecten van ruimtelijke plannen op de waterhuishouding moeten compenserende maatregelen worden getroffen.

Bodem

Wet bodembescherming

Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet Bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreinigingen ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is en waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen, oftewel: functiegericht saneren.

Externe veiligheid

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) (2004)

Sinds 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van kracht. Met de inwerkingtreding van dit Besluit is het Plaatsgebonden Risico (PR) genormeerd en is doormiddel van een buitenwettelijk oriëntatiewaarde en de wettelijke verantwoordingsplicht geregeld hoe om te gaan met het groepsrisico, waardoor in de ruimtelijke inrichting duidelijkheid wordt geschapen ten aanzien van de in acht te nemen veiligheidsafstanden tussen risicobron en kwetsbare bestemmingen.

3.4 Te nemen besluiten

De planstudie/m.e.r. wordt opgesteld ten behoeve van het vastleggen in een bestemmingsplan van een tracé voor de afwikkeling van verkeer in het gebied Dongen-Oosterhout. Aangezien het plangebied verdeeld is tussen de gemeenten Dongen en Oosterhout zal het bestemmingsplan in beide gemeenten moeten worden vastgesteld. Uiteindelijk zal de realisatie mogelijk gemaakt moeten worden door een wijziging van het bestemmingsplan in beide gemeenten. Het begin van de werkzaamheden is gepland voor 2010.

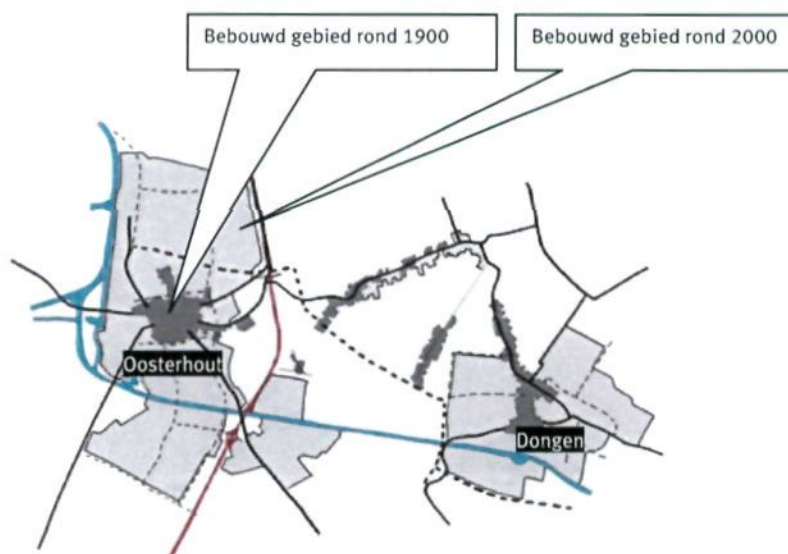
Naast de planologische besluiten zijn tal van andere besluiten noodzakelijk, bijvoorbeeld in het kader van vergunningverlening. Het MER zal daarover informatie verschaffen.

4 Referentiesituatie

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is een globale beschrijving opgenomen van de huidige situatie van het plangebied. Daarnaast worden de autonome ontwikkelingen omschreven. Om de effecten van de nieuwe N629 op de omgeving te kunnen bepalen en beoordelen, wordt het plan- en studiegebied vergeleken met een referentiesituatie. Deze referentiesituatie is gebaseerd op de huidige situatie *plus* de verwachte autonome ontwikkelingen tot 2020. De referentiesituatie wordt ook wel het **nulalternatief** genoemd. Dit is 10 jaar na de verwachte eind datum van de uitvoering van het plan. De autonome ontwikkelingen omvatten vastgesteld beleid en bekende ontwikkelingen waarvoor reeds een besluit is genomen. Het is van belang inzicht te krijgen in de autonome ruimtelijke ontwikkelingen elders in de omgeving omdat die mogelijk effect kunnen hebben op bijvoorbeeld de verkeersintensiteit op de N629 in de toekomst.

De ontwikkelingen in Oosterhout-oost, zoals opgenomen in het ontwerp structuurplan, worden in het kader van deze m.e.r.-procedure beschouwd als autonome ontwikkeling en zijn derhalve onderdeel van de referentiesituatie.



Figuur 4.1 De ontwikkeling van bebouwing en infrastructuur in het studiegebied.
(bron: Gemeente Oosterhout, 2005)

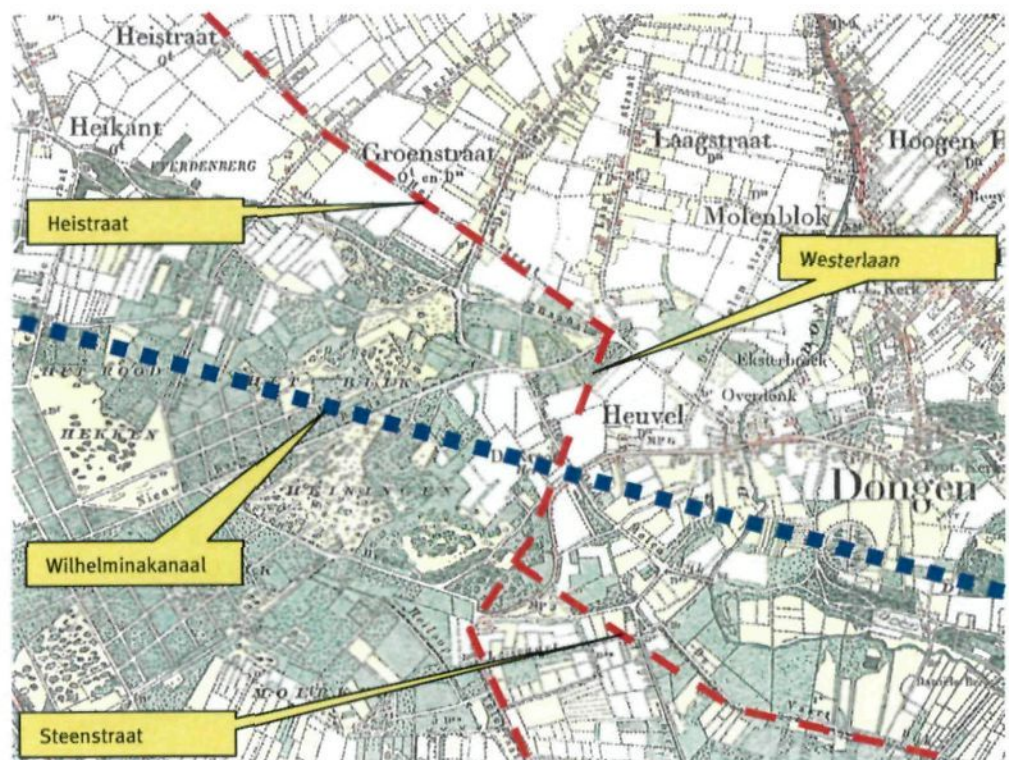
4.2 Huidige situatie

4.2.1 Ruimtegebruik

Het studiegebied, zoals dat in figuur 1.1 is aangegeven, kan worden gekenmerkt als een kleinschalig gebied. Perceelsvormen, de afwisseling van bos en open gebieden en de wegen en weggetjes laten een beeld zien dat -in vergelijking met de 19^e eeuw- nog relatief

weinig is veranderd (figuur 4.2). De bijbehorende oude structuur van houtsingels is evenwel nagenoeg verdwenen. De landbouw sector, en dan met name akkerbouw, is qua landgebruik overheersend in het studiegebied. Daarnaast bevindt zich ten zuiden van het Wilhelminakanaal de boswachterij Dorst. Met name Dongen en Oosterhout zijn flink gegroeid (zie figuur 4.1) en drukken een grote stempel op het gebied. Verder nemen het bedrijventerrein De Vijf Eiken en het golfterrein ten westen van de boswachterij ook de nodige ruimte in beslag.

Het in 1924 gegraven Wilhelminakanaal ligt als een autonome doorsnijding in het gebied. De Westerlaan vormt de duidelijke grens met de bebouwde kom van Dongen. De aangrenzende stedelijke functies zijn wonen (ten noorden van het kanaal) en bedrijventerrein (ten zuiden van het kanaal). Langs de zuidelijke oever van het Wilhelminakanaal zijn, in het oosten en westen van het plangebied, bedrijventerreinen aanwezig.



Figuur 4.2 Historische kaart, begin 20^e eeuw

4.2.2 Wonen, werken en recreatie

Het plangebied heeft in beperkte mate een functie voor wonen en werken. Deze functies zijn voornamelijk gelegen langs de Ekelstraat, Hoogstraat, Heikantseweg, Provincialeweg en Heistraat. De bosgebieden van Het Blik en de Duiventoren gelden als recreatief uitloophet gebied. Verder zijn in het plangebied een aantal voorzieningen gesitueerd. Dit zijn onder andere: een tennishal, een gebouw van de scouting, een begraafplaats, een educatieve IJzertijdboerderij en een sportwinkel.

4.2.3 *Verkeer en vervoer*

Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling in het plangebied wordt overheerst door bewegingen van en naar de Rijksweg A27 die ten westen van het studiegebied loopt. De N629 is de belangrijkste verbinding tussen Dongen en de Rijksweg A27, Dongen en Oosterhout en Oosterhout en Tilburg-West. De N629 sluit aan op de Rijksweg A27 bij afslag 19. In figuur 4.4 zijn de belangrijkste infrastructurele verbindingen te zien in het plangebied.

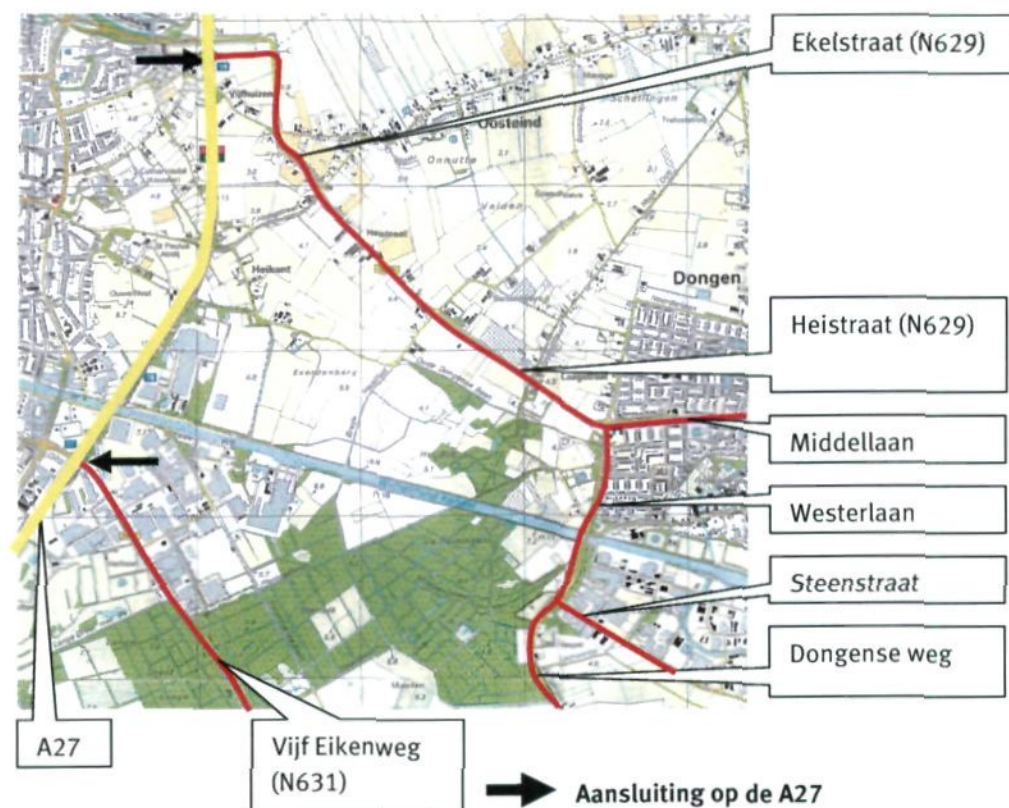


Figuur 4.3 Verkeer op de Heistraat (N629)

Gemotoriseerd verkeer

Zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming van het verkeer is een probleem in het plangebied. De doorstromingsproblemen beperken zich tot de spitsperioden en worden veroorzaakt door de afwikkelingsproblemen van de N629 op de Rijksweg A27. De hoge verkeersintensiteit bemoeilijkt de oversteekbaarheid van de N629 en beïnvloedt tevens de verkeersveiligheid. Het aantal geregistreerde verkeersongevallen concentreert zich voornamelijk op de kruisingen van de N629 (Provincie Noord-Brabant, 2005).

Landbouwverkeer mag in de huidige situatie over de Heistraat en kan voor doorstromingsproblemen zorgen. Langs beide zijden van de N629 (Heistraat-Ekelstraat) ligt een fietsstrook. Aan de oostzijde van de Westerlaan bevindt zich een tot fietspad getransformeerde parallelweg.



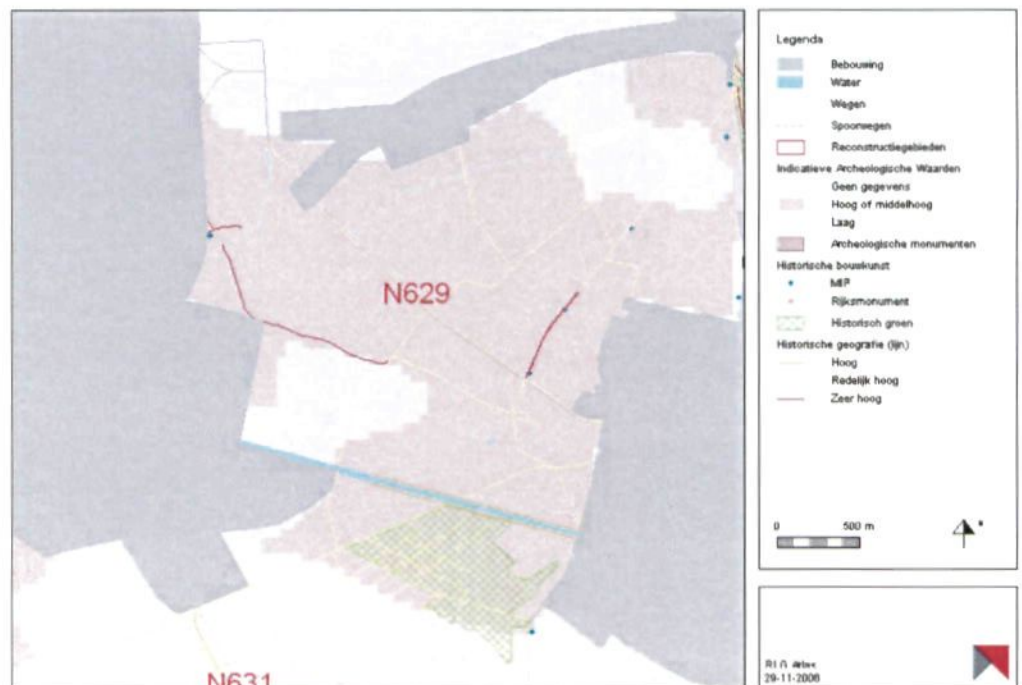
Figuur 4.4 De belangrijkste infrastructurele verbindingen in en nabij het plangebied.

4.2.4 Geluidhinder en luchtkwaliteit

Het verkeer op de Heistraat en de Westerlaan kan lokaal voor geluidhinder zorgen. In het MER zal inzichtelijk worden gemaakt in hoeverre dat in de huidige situatie en in de referentiesituatie het geval is. Wat betreft de luchtkwaliteit wordt niet verwacht dat deze in de referentiesituatie de wettelijk gestelde normen overschrijdt.

4.2.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De dorpen en gehuchten in het studiegebied zijn ontstaan op de overgang van zand (zuidelijk) en klei (noordelijk). Dorpen als Oostelind en Dongen hebben van oorsprong een lintstructuur. Oosterhout heeft zich radiaal ontwikkeld op een kruising van een aantal belangrijke wegen in het gebied. Van oorsprong is de kavelstructuur in het noorden fijnmaziger dan in het zuiden. Het omgekeerde is waar voor de dichtheid van het historische wegennet, dit heeft een hogere dichtheid met name in de boswachterij in het zuiden. De komst van het Wilhelminakanaal en de A27 hebben het gebied opgedeeld.



Figuur 4.5 Een uitsnede van het plangebied uit de cultuurhistorische waardenkaart.

Op de bodemkaart aangeduide enkeerdgronden zijn door de Provincie aangegeven als gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Deze gebieden werden in de prehistorie bewoond. Ook van het esdek (zie bodemkaart, figuur 4.7) wordt aangenomen dat hier sporen uit voorbije tijden te vinden zijn. Op het bedrijventerrein Everdenberg is een schaapskooi opgegraven en ten zuiden van de Heistraat zijn twee vuursteenvindplaatsen. Het grootste deel van het gebied tussen Oosteind en het Wilhelminakanaal wordt aangeduid als hoge/middelhoge indicatieve archeologische waarden (Gemeente Oosterhout, 2005).

4.2.6 Water en bodem

Grond- en oppervlaktewater

Centraal in het gebied ligt het Wilhelminakanaal. Deze heeft nauwelijks tot geen invloed op de waterhuishouding in het gebied.

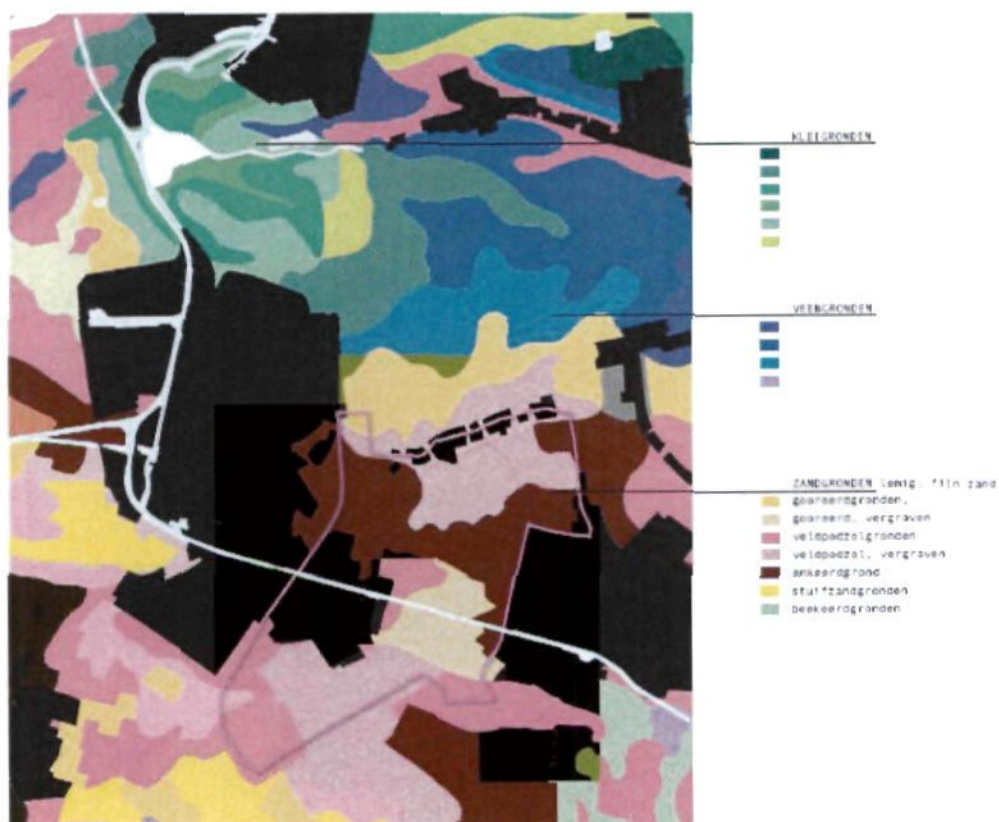
De landschappelijke macrogradiënt loopt van een hoger gedeelte in het zuiden van het plangebied naar het lager gelegen noorden. Dit komt tot uiting in de stroming van het grondwater. In natte perioden kan deze gradiënt ondiepe kwel veroorzaken in de lager gelegen gebieden (Gemeente Oosterhout, 2005). De agrarische sector pompt grondwater op uit de bodem om gewassen te beregenen. Dit heeft in het verleden geleid tot een verlaging van de grondwaterspiegel.



Figuur 4.6 Het Wilhelminakanaal

Bodem

Op de bodemkaart (figuur 4.6) is de gradiënt van zand naar klei duidelijk waarneembaar. De kleigronden aan de noordzijde zijn ontstaan door kreek- en rivierafzettingen. Binnen het studiegebied komen alleen zandgronden voor. De enkeerdgronden zijn het meest voedselrijk. Deze gebieden zijn lang als akkerbouwgronden in gebruik geweest en hebben een hoge archeologische waarde (zie archeologie). In het gebied komen verder vrij veel veldpodzolgronden voor. Dit zijn van nature vrij arme fijne zandgronden die veelal als heidevelden in gebruik waren. De armste gronden (de stuifzanden) bevinden zich net buiten het studiegebied in de boswachterij. Gooreerdgronden zijn van nature vrij nat en ontstaan in gebieden met kwel. Ze bevinden zich hier op de overgang zand naar veen.



Figuur 4.7 De bodemkaart van het studiegebied. (bron: atlas Gebiedsvisie Oosterhout Oost.)

4.2.7 *Natuur / ecologie*

Het bosgebiedje Het Blik ten noorden en de Duiventoren ten zuiden van het kanaal maken onderdeel uit van een groter bos- en natuurcomplex dat in het provinciale beleid onderdeel uitmaakt van de groene hoofdstructuur (GHS) in het onderdeel óverig bos- en natuurgebied. In het verlengde van de Steenstraat is een klein gebiedje van de GHS aangewezen als 'natuurparel'. Het Wilhelminakanaal is aangewezen als Ecologische Verbinding Zone voor droge soorten en vleermuizen. In het plangebied bevinden zich geen gebieden die zijn aangewezen als habitat- of vogelrichtlijngebied. De aanwezigheid van het bos zorgt voor een veelvoud aan planten en dieren waarvan enkele mogelijk zeldzaam zijn en kunnen vallen onder de Flora- en Faunawet. Dit zal nader worden onderzocht in het MER. Het Wilhelminakanaal is een ecologische barrière voor de migratie van planten en dieren tussen Het Blik en de Duiventoren.



Figuur 4.8 Groen gearceerd zijn de EHS en GHS in het studiegebied. De rode stip geeft de locatie aan van een gebied dat in de GHS als natuurparel is aangewezen. (bron ondergrond: Topografische dienst NL).

4.2.8 *Externe veiligheid*

Externe veiligheid hangt in dit geval af van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Op dit moment is niet veel bekend over de externe veiligheid, dit zal in het MER nader worden onderzocht.

4.3 Autonome ontwikkelingen

In het MER zal bij de beschrijving van de referentiesituatie van vastgesteld beleid specifiek rekening worden gehouden met de onderstaande autonome ontwikkelingen.

Belangrijke autonome ontwikkelingen zijn:

- Ontwikkeling van de bevolking
- De voorgenomen uitbreiding van bedrijventerreinen in het studiegebied (Provincie Noord-Brabant, 2004) en;
- Ontwikkelingen in het kader van het Structuurplan Oosterhout-Oost;
- Ontwikkelingen op infrastructureel gebied, zoals de Noordwesttangent Tilburg.

In het MER zullen de bovenstaande autonome ontwikkelingen en de consequenties hiervan voor de referentiesituatie verder worden uitgediept. In het MER zal ook aandacht worden besteed aan andere relevante ontwikkelingen, zoals het in ontwikkeling zijnde mobiliteitsplan van de gemeente Oosterhout.

5 Voorgenomen activiteit en alternatieven

De voorgenomen activiteit is het creëren van een toekomstvast oplossing voor de verkeersgerelateerde problematiek op en langs de bestaande wegverbinding Dongen-Oosterhout (A27). Daarbij worden de effecten op de omgeving zoveel mogelijk gemitigeerd en wordt rekening gehouden met leefbaarheidsaspecten en met de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische waarden in het gebied.

Voorgenomen activiteit

De gemeente Oosterhout en de gemeente Dongen zijn voornemens een nieuwe weg aan te leggen teneinde een oplossing te bieden voor de verkeersproblematiek tussen Dongen en Oosterhout op regionale verbinding van de A27 richting Tilburg via de N629.

5.1 Aanleiding

Het onderzoek naar de verkeersproblematiek rond de N629 heeft een lange voorgeschiedenis. Een viertal studies naar de knelpunten in het gebied en de mogelijkheden en oplossingen is voorafgegaan aan de huidige m.e.r.-procedure. Hierbij is een groot aantal alternatieven en varianten op verkeersprobleem oplossend vermogen en milieueffecten onderzocht. In bijlage 2 is een uitgebreide samenvatting van de voorgeschiedenis opgenomen. Het onderstaande betreft een beknopt verslag.

In 1999 hebben de gemeenten Breda, Oosterhout, Gilze en 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 Hooipolder. De BORD-verkeerstudie heeft geresulteerd in een regionale visie op de verkeersstructuur.

In een later stadium heeft de gemeente Tilburg zich aangesloten. Sindsdien wordt gesproken over het BORDT-gebied. In een vervolg op de BORD-verkeerstudie is de huidige en toekomstige verkeersproblematiek op de verbinding Tilburg west - Dongen - Oosterhout onderzocht. In deze zogenaamde BORDT-verkenning (2002) zijn elf tracé-varianten als mogelijke oplossingsrichting voor de verkeersproblematiek onderzocht. Deze elf varianten zijn onderverdeeld in vier alternatieve oplossingsrichtingen: benutting van het huidige tracé, bundeling met het kanaal, dubbele aansluiting op de A27 en een aantal zuidelijke varianten. In de BORDT-verkenning is geconcludeerd dat de zuidelijke varianten (nieuwe tracés ten zuiden van het Wilhelminakanaal) zo goed als geen oplossing bieden voor de verkeersproblematiek tussen Dongen en Oosterhout. Voor de overige varianten is verder onderzoek aangeraden.

In de Integrale Effectenstudie Dongen-Oosterhout 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. De effectenstudie richtte zich niet alleen op de verkeerseffecten maar ook op milieugevolgen en kosten van de varianten. Met behulp van een multicriteria-analyse zijn de varianten onderling vergeleken. 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.

De volgende stap in het oplossen van de verkeersproblematiek op de N629 is genomen in de Strategische Milieubeoordeling (SMB) welke door de gemeente Oosterhout is opgesteld ten behoeve van de Strategische Gebiedsvisie Oosterhout-Oost (SGV) en het daarop gebaseerde Structuurplan Oosterhout-oost. De gemeente Dongen en de provincie Noord-Brabant zijn nauw 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 parallel aan de huidige N629 dat aansluit op de Westerlaan. Dit laatste alternatief werd door de gemeente Oosterhout gekozen als voorkeursalternatief voor de ontwikkelingen ten Oosten van Oosterhout. Met name het oplossend vermogen aangaande de verkeersproblematiek op de huidige N629 (Heistraat) in combinatie met de beperkte gevolgen voor de groene omgeving hebben bij deze keuze de doorslag gegeven.

Huidige planstudie/m.e.r.

De provincie Noord-Brabant heeft, gezien de voortschrijdende verkeersproblemen, het initiatief genomen voor de huidige planstudie/m.e.r.. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan het besluit dat de aanleg van een nieuw tracé en dus de wijziging van het bestemmingplan van Dongen en Oosterhout mogelijk maakt.

In tabel 5.1 zijn deze studies op chronologische volgorde weergegeven. In bijlage 2 is de voorgeschiedenis gedetailleerd uiteengezet, inclusief figuren van alle reeds behandelde varianten.

Tabel 5.1 *Het voortraject, de opdrachtgevers, het doel en het resultaat.*

Studie	Wie	Doel	Resultaat
BORD-verkeersstudie (1999)	Breda Oosterhout Gilze en Rijen Dongen	Verkeersstudie van knelpunten	Knelpunten in beeld gebracht
BORDT-verkenning (2002)	Breda Oosterhout Gilze en Rijen Dongen Tilburg Noord-Brabant	Uitwerken van oplossingen voor knelpunten. Tevens globaal de effecten van de verschillende varianten in kaart brengen	11 varianten ontwikkeld met advies om er 8 verder te bestuderen.
BORDT OV verkenning (2002)	Breda Oosterhout Gilze en Rijen Dongen Tilburg Noord-Brabant	Verkenning van de mogelijkheden voor openbaar vervoer op de lijn Tilburg-Dongen-Oosterhout.	Openbaar vervoer mogelijkheden in beeld
Integrale effectenstudie Dongen - Oosterhout (2005)	Breda Oosterhout Gilze en Rijen Dongen Tilburg Noord-Brabant	Trechters aantal varianten van de BORDT-verkenning door middel van vergelijking van varianten.	De 11 varianten van de BORDT-verkenning zijn terug gebracht naar 3 kansrijke varianten
Strategische Gebiedsvisie Oosterhout-Oost (2006)	Oosterhout	Ten aanzien van de N629: het zoeken naar een	3 kansrijke varianten van de effectenstudie zijn

Studie	Wie	Doel	Resultaat
		oplossing van de verkeersproblematiek.	aangevuld met een voorkeursalternatief. Dit voorkeurs-alternatief wordt in de huidige planstudie meegenomen als het parallelalternatief
Huidige planstudie/m.e.r. N629	Oosterhout Dongen Noord-Brabant	Milieueffectbeoordeling	ten behoeve van keuze voorkeursalternatief en realisatie N629

5.2 Uitgangspunten voor de alternatieven en varianten

5.2.1 Uitgangspunten

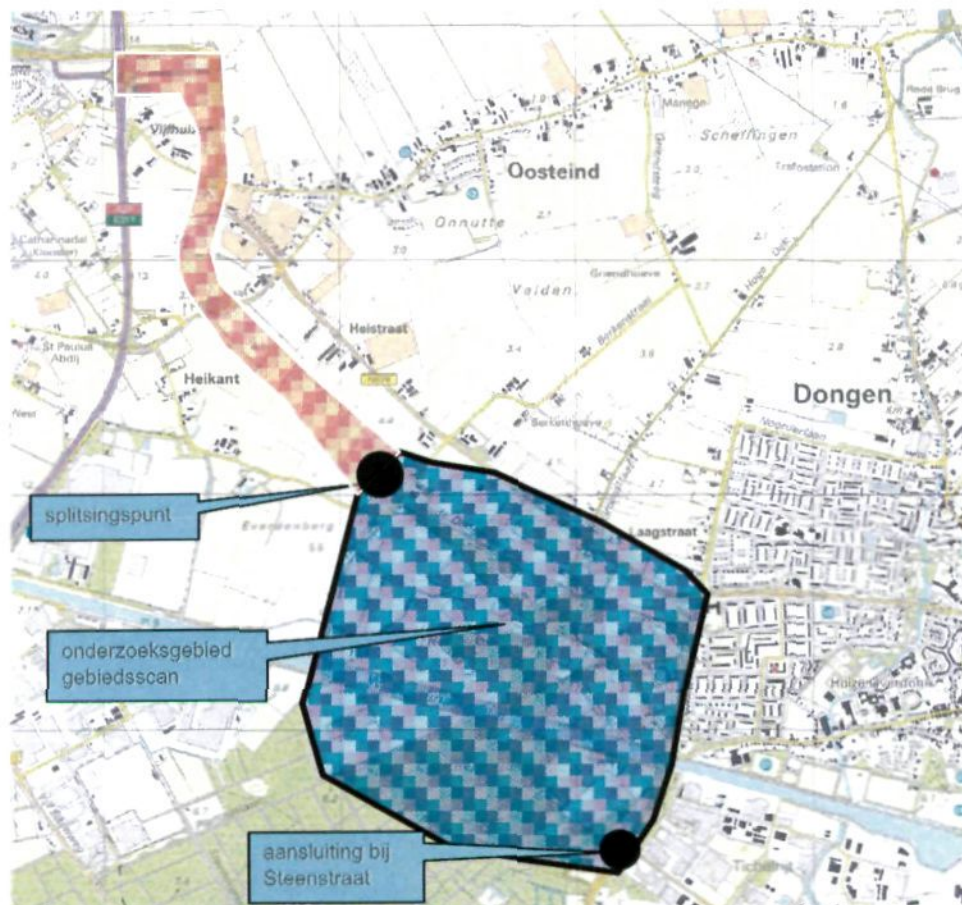
Zoals in het voortraject is geconstateerd en in de probleemstelling van deze startnotitie opgenomen, doen de grootste verkeersproblemen zich met name voor op de Heistraat. Het zwaartepunt van een nieuw tracé voor de N629 ligt daarom in het creëren van een zo groot mogelijk probleemoplossend vermogen ten opzichte van de huidige situatie op de Heistraat. Daarnaast vraagt ook de leefbaarheid van Dongen aandacht. Bij de inpassing van het nieuwe tracé wordt rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen in het studiegebied. Bij de beoordeling van de alternatieven wordt, indien relevant, ook aandacht besteed aan mogelijke toekomstige ontwikkelingen, zoals die bijvoorbeeld kunnen voortkomen uit het (nog te publiceren) mobiliteitsplan van de gemeente Oosterhout.

Essentieel bij het vormen van de alternatieven is de 'complexe' afweging 'bereikbaarheid en leefbaarheid' versus 'landschap, cultuurhistorie en natuur'. In deze paragraaf zijn de uitgangspunten uiteengezet welke aan de basis hebben gelegen aan de selectie van de alternatieven. De uitgangspunten zijn gebaseerd op de resultaten van de trechtering in het voortraject. Daarnaast zijn bij de aanvang van de planstudie afspraken gemaakt tussen de verschillende partijen.

Op basis van de uitgevoerde vooronderzoeken (waaronder de SMB voor de gebiedsvisie) zijn de volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij de bepaling van het inpassingsgebied (het gebied waarbinnen naar mogelijke tracés wordt gezocht):

- één aansluiting op de A27 ter hoogte van de afslag Oosterhout (afslagnr. 19);
- gezien de verwachte verkeersintensiteiten wordt uitgegaan van een nieuw tracé met in eerste instantie 2x1 rijstroken waarna de mogelijkheid bestaat om dit in de toekomst uit te breiden tot 2x2 rijstroken. De noodzaak hiertoe wordt nader onderzocht in het MER;
- het gebied globaal gelegen tussen de Brede Heistraat in het westen, de Westerlaan in het oosten en met een zuidgrens als verlengde van de Steenstraat is kwetsbaar en de mogelijkheden van een tracé door dit gebied zijn nader bekeken in een vooronderzoek (de zogenaamde gebiedsscan). Dit is in overeenkomst met de afspraken gemaakt in het bestuurlijk overleg van 26 juni 2006 van de gemeenten Dongen en Oosterhout en de Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant;
- een nieuw tracé zal aansluiten op de Steenstraat.

Op basis van deze uitgangspunten is een gebied geselecteerd waarbinnen een oplossing voor de verkeersproblemen gezocht zal gaan worden in het MER. Dit gebied bestaat uit een relatief smalle zoekstrook die vanaf de aansluiting met de A27 parallel aan de Ekelstraat en later de Heistraat loopt. Dit deel van het zoekgebied is gebaseerd op de resultaten van de SMB, meer specifiek het op basis daarvan aangeduide voorkeursalternatief. Ter hoogte van de kruising met de Brede Heistraat breidt het zoekgebied zich uit zodat het Het Blik en een deel van De Duiventoren omsluit (figuur 5.1).



Figuur 5.1 Het gebied waarbinnen de oplossingsrichtingen van de verkeersproblematiek op de N629 gezocht worden. Mogelijke tracés worden nader onderzocht in het blauwe gedeelte. (bron ondergrond: Topografische dienst NL)

5.2.2 Inpassingsmogelijkheden nieuwe tracés westelijk van Dongen

Vooronderzoek in de vorm van een gebiedsscan

Om de inpassingsmogelijkheden van een nieuw tracé in, met name, het kwetsbare en (in figuur 5.1) nog ruim begrensde gebied ten westen van Dongen te onderzoeken is een vooronderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek ('gebiedsscan') heeft zich gericht op het gedeelte globaal gelegen tussen de Brede Heistraat, de Heistraat, de Westerlaan en de Steenstraat (zie figuur 5.1). De gebiedsscan heeft geresulteerd in een aantal mogelijke oplossingsrichtingen ('alternatieven') voor de N629. Dit vooronderzoek is uitgevoerd door de provincie Noord-Brabant in samenspraak met de beide gemeenten. Tijdens het

onderzoek is ook met (vertegenwoordigers) van bewoners en belangengroepen in het inpassingsgebied overleg gevoerd.

Op basis van voorgaande onderzoeken (zie bijlage 2) en aanvullend (veld)onderzoek zijn de kenmerken van het onderzoeksgebied (functies, waarde, status) in beeld gebracht. Daarnaast is ook gekeken naar de verkeersintensiteiten (zie paragraaf 5.3.2) en is indicatief gekeken naar het ruimtebeslag en de kosten van de weg. Verder is er een indicatie gegeven van de effecten op leefbaarheid en sociale aspecten.

In het voortraject zijn twee mogelijke oplossingsrichtingen benoemd, hier aangeduid als het 'parallelalternatief' en het 'omleidingsalternatief'. Het parallelalternatief is gebaseerd op het voorkeursalternatief in de SMB van de gebiedsvisie Oosterhout-oost. Het parallelalternatief is door de gemeente Dongen als mogelijke oplossingsrichting aangedragen. De gebiedsscan was er op gericht om na te gaan of naast deze oplossingsrichtingen nog andere mogelijkheden aanwezig zijn en om verder richting te geven aan de manier waarop de beide alternatieven in deze startnotitie konder worden opgenomen.

Op basis van de conclusies van de gebiedsscan zijn in deze startnotitie de verschillende oplossingsrichtingen in een aantal realistische tracé-varianten uitgewerkt.

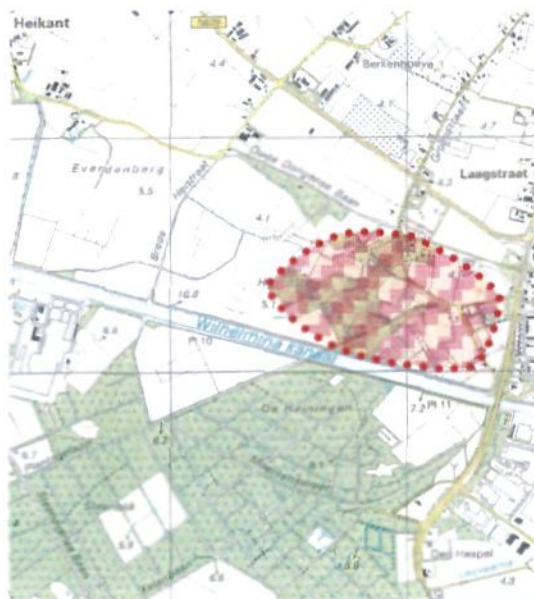
Noordelijk deel zoekgebied: centrale deel niet doorsnijden

Het Wilhelminakanaal snijdt het onderzoeksgebied in twee delen. Een eventueel nieuw tracé door het noordelijk deel van het onderzoeksgebied (ten noorden van het kanaal, bestaande uit het Blik en omgeving, zie figuur 5.3) snijdt door de kleinschalige, historische bos- en landschapsstructuren heen. Een dergelijk tracé zou ook negatieve effecten op de diverse (recreatieve en andere) functies van dit gebied, de samenhang aantasten en de directe recreatieve bereikbaarheid verslechteren. Een deel van het bosgebied zal verdwijnen bij een doorsnijding. De aantasting van de aanwezige bosgebieden leidt tevens tot aantasting van natuurwaarden.

Bij doorsnijding van de Duiventoren (ten zuiden van het kanaal) kan een relatief groter deel van het bos worden geconserveerd en door middel van maatregelen worden verbonden met de rest van het bosgebied. Hoewel een gedetailleerde vergelijking van daadwerkelijke natuurwaarden van de Duiventoren en het Blik op dit moment nog niet aan de orde is kan wel worden vastgesteld dat door de kleinschaligheid van noordelijke deel van het onderzoeksgebied de natuur- en landschapswaarden eerder zullen worden aangetast, lastiger zijn te herstellen en moeilijker zijn te verbinden dan het geval is bij doorsnijding van de Duiventoren. De kleinschaligheid en complexiteit is tevens een nadrukkelijke eigenschap van het Blik en de directe omgeving.

Het gebruik van de weg zal leiden tot een toename van de geluidsbelasting in het bos en de omgeving in het algemeen. Dit heeft vooral negatief effect op de dichtheid aan broedvogels en het leefgebied van andere diersoorten. Daarnaast wordt bij doorsnijding hoe dan ook de relatieve rust in het gebied verminderd. Voorts zou het kunnen zijn dat afhankelijk van de exacte tracering, voorzieningen en woningen in de omgeving van Het Blik worden aangetast. Dit is niet het geval bij doorsnijding van de Duiventoren.

De beschouwingen over de waarden, functies en samenhang van het onderzoeksgebied ten noorden van het kanaal vergeleken met het zuidelijke deel leiden tot de conclusie dat de kern van het noordelijke deel als een eenheid behouden dient te blijven.

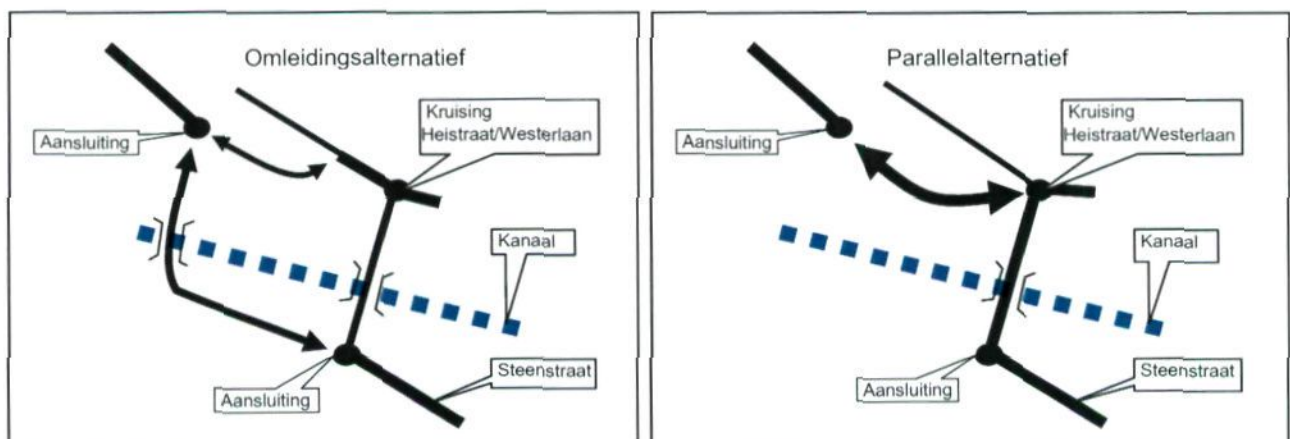


Figuur 5.3 Het noordelijk deel van het zoekgebied dient als eenheid worden behouden.

Geen principeel andere oplossingsrichtingen

De conclusie over het als eenheid handhaven van Het Blok en directe omgeving ten noorden van het kanaal leidt tot de constatering dat naast de twee reeds benoemde oplossingsrichtingen (Parallel en Omleiding) geen andere oplossingen mogelijk zijn: het sparen van het in figuur 5.3 aangegeven gebied ten noorden van het kanaal leidt er toe dat tracés of aan de oostkant (oftewel: overeenkomend met Parallelalternatief) of aan de westkant (oftewel: Omleidingsalternatief) moeten worden gezocht.

Deze alternatieven en de mogelijke varianten daarbij worden verder, op basis van het vooronderzoek van de gebiedsscan, beschreven in paragraaf 5.4.



Figuur 5.4 Principes van beide alternatieven

5.2.3 Verkeer en vervoer

Met het oog op de verkeerskundige aard van de problematiek rondom de N629 alsmede de verkeersgerelateerde effecten (zoals geluid en lucht) zijn cijfers over de hoeveelheid verkeer, herkomst en bestemming van het verkeer van belang voor het onderzoek.

Uit de voorgaande studies zijn geen (model) gegevens beschikbaar voor de verkeersbelasting van het omleidingsalternatief. Er zijn daarom, vooruitlopend op het MER, nieuwe berekeningen met een verkeersmodel uitgevoerd door het verkeerskundig bureau Goudappel-Coffeng. Er is daarbij gekeken naar de verkeersintensiteiten voor het jaar 2020. Hiervoor is het verkeersmodel Midden-Brabant gebruikt, dat verder verfijnd voor de N629.

In bijlage 3 is de model input, begrippen en de uitkomsten uit de verkeersberekeningen opgenomen. In de paragrafen 5.4.3 en 5.4.4 wordt voor elke oplossingsrichting de verkeersfunctionaliteit besproken.

Wegcategorie en ontwerpsnelheid

Uitgangspunt is het realiseren van een gebiedsontsluitingsweg, zonder directe aansluitingen van woningen, bedrijven en landbouwpercelen. Als ontwerpsnelheid van het nieuwe tracé wordt (vanwege ligging buiten de bebouwde kom) 80 km/h aangehouden. De huidige Heistraat zal worden teruggebracht naar een erftoegangsweg (60 km/h) met bijbehorende inrichting.

Parallelvoorzieningen

De noodzaak of wenselijkheid om een parallelbaan (vrijliggend fietspad cq. parallelweg voor langzaam- en landbouwverkeer) aan te leggen verschilt per alternatief en per weggedeelte. Uitgangspunt is dat doorgaande fietsroutes worden gehandhaafd en dat alle woningen, bedrijven en bijzondere functies (waaronder de begraafplaats) op een goede manier worden ontsloten.

Verkeersintensiteiten en knelpunten

In de huidige en toekomstige autonome situatie zijn de verkeerscapaciteiten van de route Ekelstraat, Heistraat en Westerlaan nagenoeg niet meer toereikend voor het verkeersaanbod. Vooral nabij kruispunten en de oprit naar de A27 ontstaan knelpunten die leiden tot congestie van de verkeersstroom.

5.3 Referentiesituatie

Het nul-alternatief heet in het MER de referentiesituatie (zie hoofdstuk 4). Bij het nul-alternatief blijft de huidige N629 bestaan maar wordt wel rekening gehouden met ontwikkelingen in de omgeving (de autonome ontwikkelingen). De referentiesituatie wordt als basis genomen voor de effectvergelijking in het jaar 2020 van de andere oplossingsrichtingen.

5.4 Alternatieven en varianten

5.4.1 Overzicht

Op basis van een beoordeling van mogelijke tracés is een aantal alternatieven ontwikkeld die in het MER zullen worden uitgewerkt en onderzocht. De alternatieven en varianten zijn:

alternatief	variant
nulplus-alternatief (par. 5.4.2)	-
parallelalternatief (par. 5.4.3)	zuid
	noord
omleidingsalternatief (par. 5.4.4)	stroomlijn 1
	stroomlijn 2
	bundeling noord
	bundeling zuid

In onderstaande paragrafen is per alternatief en variant een beschrijving opgenomen. In paragraaf 5.4.5 is een eerste beschrijving van de verkeerseffecten opgenomen.

5.4.2 Nulplus-alternatief

Doordat de problematiek sterk is gerelateerd aan de verkeersfunctie en de vormgeving van de huidige Heistraat is het zinvol om in het MER een zogenaamd nulplus-alternatief te onderzoeken.

Onder het nulplus-alternatief wordt verstaan dat er geen nieuwe N629 komt, maar dat met verkeerskundige maatregelen op de bestaande wegen wordt getracht de problematiek van verkeer en leefbaarheid op te lossen. Het nulplus-alternatief wordt in het MER gelijkwaardig onderzocht en vergeleken met de andere alternatieven.

5.4.3 Parallelalternatief

Het parallelalternatief loopt in hoofdzaak parallel aan de huidige N629 door landbouwgebied. Dit alternatief is gebaseerd op het voorkeursalternatief uit de SMB voor Oosterhout-oost. Het alternatief sluit aan ter hoogte van de kruising Middellaan-Heistraat nabij de kern Dongen. De Westerlaan (al dan niet in aangepaste vorm) houdt een functie voor doorgaand verkeer. In vergelijking met de referentiesituatie leidt deze oplossingsrichting niet tot een significante toe- of afname van de verkeersbelasting op de Westerlaan (par. 5.4.5).



Figuur 5.5 Indicatief tracé van de het parallelalternatief (bron ondergrond: Topografische dienst NL)

In figuur 5.5 is een indicatief tracé van het parallelalternatief opgenomen. Voor het gedeelte tussen de Brede Heistraat en de Westerlaan zijn een tweetal varianten mogelijk, dit is aangegeven met de pijl. Het overige gedeelte van het tracé is voor beide varianten hetzelfde en aangegeven als rode lijn.

Aansluiting A27 - Brede Heistraat

Dit gedeelte van het parallelalternatief loopt vanaf de aansluiting op de A27 over de bestaande Ekelstraat waarna het tracé ter hoogte van Vijfhuizen afsplitst en na de kruising met de Hoogstraat op enige afstand vanaf de bestaande N629 parallel loopt aan de bestaande Heistraat. Voor dit gedeelte van het parallelalternatief wordt vooralsnog uitgegaan van een tracé met 2x1 rijstroken. In het MER wordt nader onderzocht of in de toekomst 2x2 rijstroken nodig zullen zijn. Er wordt geen parallelvoorziening voorzien. Vanaf de kruising met de Brede Heistraat zijn er een aantal varianten op het te volgen tracé mogelijk, dit wordt hieronder besproken.

Brede Heistraat - Westerlaan

Voor het gedeelte van het Parallelalternatief tussen het splitsingspunt bij de Brede Heistraat en de kern van Dongen dient de begraafplaats te worden ontzien. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de ijzertijdboerderij en met de wijze waarop de Middel-laan aan de N629 wordt gekoppeld. Ook de bereikbaarheid van de nieuwe kantoren bij de kruising moet worden gewaarborgd. Het gedeelte van de Heistraat tussen de Groenstraat en de kruising met de Westerlaan heeft geen directe ontsluitingsfunctie (geen erf-toegangen of landbouwinritten). De ontsluiting van de begraafplaats moet op een goede manier worden geregeld.

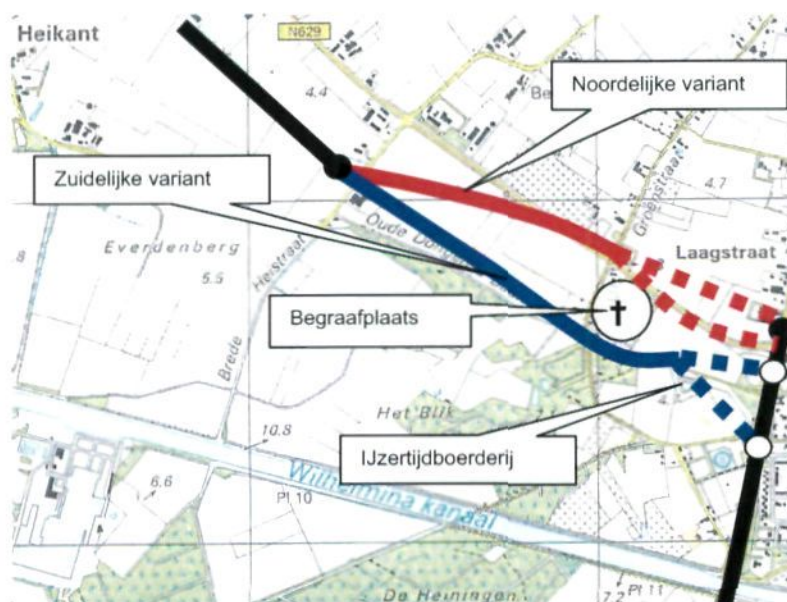
In principe bestaan daarom twee mogelijkheden voor een tracé:

1. N629 ten noorden van de begraafplaats;
2. N629 ten zuiden van de begraafplaats.

Uitgangspunten varianten

Voor de varianten van het parallelalternatief gelden de volgende uitgangspunten:

- een nieuw tracé wordt aangelegd tussen de Ekelstraat en de Westerlaan/Middellaan;
- bestaande bebouwing, voorzieningen en natuurgebieden worden zoveel mogelijk ontzien;
- op basis van de verkeerscijfers (zie paragraaf 5.4.5 en bijlage 3) kan worden geconcludeerd dat 2x1 rijstroken voor het nieuwe tracé in de eerste instantie voldoende is;
- in het MER moet nader worden onderzocht of verkeerskundig op termijn 2x2 rijstroken noodzakelijk zijn voor het nieuw aan te leggen tracé of de Westerlaan;
- daarnaast dient in het MER te worden uitgewerkt of de brug voor de kruising van het Wilhelminakanaal moet worden aangepast;
- afhankelijk van de tracering kunnen voorzieningen worden aangetast die in de buurt van de Westerlaan liggen, zoals de tennisbanen en het terrein van het scouting-centrum;
- nieuwe tracé (tussen Oosterhout en Dongen): geen parallelvoorziening, uitgezonderd daar waar nieuwe tracé op bestaande Heistraat wordt gesitueerd (algemeen: Heistraat houdt langzaamverkeersfunctie);
- brug en Westerlaan: handhaven bestaande parallelvoorziening.



Figuur 5.6 Een indicatie van de twee varianten van het Parallelalternatief (bron ondergrond: Topografische Dienst NL)

Westerlaan

Bij het parallelalternatief verandert de verkeersbelasting van de Westerlaan niet of nauwelijks in vergelijking met de referentiesituatie. Uitgangspunt is dan ook dat de Westerlaan in de huidige vorm kan worden gehandhaafd. Eventuele aanpassing zijn alleen gerelateerd aan de vormgeving van de noordelijke tak en de overgang naar de Westerlaan. Dit zou tot een kleine verschuiving van een deel van de Westerlaan kunnen leiden. In het MER zal worden ingegaan op de vraag of de brug over het Wilhelminakanaal (op termijn) aangepast zal moeten worden.

Varianten

Variant zuid

Deze variant ligt ten zuiden van de begraafplaats. Bij deze iets zuidelijker ligging is de inpassingsvraag met name gericht op de aantakking van de Middellaan en de ligging van de Westerlaan. Vanwege de samenhang van het gebied en de woningen die aanwezig zijn wordt uitgegaan van een situering van het tracé ten noorden van de ijzertijdboerderij. Daarbij moet dan wel de bereikbaarheid van Doelstraat en omgeving (woningen, tennis-hal, etc) worden gegarandeerd. Bij deze ligging van de N629 kan de Heistraat (tussen Groenstraat en de (kruising bij de) Middellaan) de bestaande functie voor langzaam en lokaal verkeer houden. De Heistraat blijft dan ook functioneren ten behoeve van de ontsluiting van de begraafplaats.

Voor deze variant zou de ontwerpogave zich moeten richten op het vinden van een optimaal tracé, waarbij met name de 'hoek' bij de aantakking van de Middellaan aandacht verdient. Mogelijkheden hierbij zijn een meer vloeiend (en verkeerskundig aantrekkelijker) verloop van de N629, waarbij de verschuiving ten opzichte van de bestaande Westerlaan iets groter is, dan wel een minder vloeiend verloop waarbij de N629 dichter bij de Westerlaan blijft en er een scherpere bocht is nabij de aansluiting van de Westerlaan. In beide gevallen leidt de Westerlaan/N629 tot aantasting van bestaande functies (woning of tennisbanen).

Variant noord

Deze variant ligt ten noorden van de begraafplaats, deels op de bestaande Heistraat. Uitgangspunt bij deze mogelijkheid is dat het nieuwe tracé (tussen het splitsingspunt en de Groenstraat) in de landbouwpercelen ten zuiden van Heistraat wordt gesitueerd. Op deze manier kan de Heistraat een functie houden als erftoegangsweg, onder andere voor het tuincentrum. Bij de noordelijke parallelvariant blijft de Westerlaan in principe liggen. Bij deze mogelijkheid zijn specifieke aandachtspunten de manier waarop een nieuw tracé ter plaatse van de bestaande kruising Groenstraat-Heistraat wordt gesitueerd (vanwege de beperkte ruimte door woningen en andere objecten) en de ligging van de nieuwe weg ten opzichte van de bestaande Heistraat. Van belang hierbij is tevens dat de bestaande functie van de Heistraat voor langzaam- en bestemmingsverkeer moet worden gegarandeerd.

Dit resulteert in een ontwerpogave voor dit deel van het tracé waarbij kan worden gekozen voor een 'rechte' ligging, waarbij de nieuwe weg voor een zo groot mogelijk deel op de bestaande Heistraat wordt gelegd, of een meer op de verkeerskundige functie gerichte ligging in een flauwe bocht, waarbij een (beperkte) uitbuiging in noordelijke richting mogelijk kan zijn. In beide gevallen is voor het gedeelte tussen de (Heistraat bij de) Groenstraat en de (kruising bij de) Middellaan een parallelweg noodzakelijk. Het ligt daarbij voor de hand om deze dan aan de noordkant te situeren.

5.4.4 Omleidingsalternatief

In figuur 5.7 is een indicatief tracé van het omleidingsalternatief opgenomen. Het omleidingsalternatief bestaat uit 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. Voor het gedeelte tussen het splitsingspunt en de aansluiting op de Steenstraat (zuidelijke tak; dit is de eigenlijke N629) zijn meerdere varianten mogelijk, dit is aange-

geven met de rode pijl. De noordelijk tak volgt de bestaande Heistraat en is bedoeld voor verkeer met de bestemming van en naar Dongen.



Figuur 5.7 Indicatief tracé van het omleidingsalternatief. (bron ondergrond: Topografische dienst NL)

Aansluiting A27 - Brede Heistraat

Dit gedeelte van het Omleidingsalternatief is gelijk aan het Parallelalternatief loopt vanaf de aansluiting op de A27 over de bestaande Ekelstraat waarna het tracé ter hoogte van Vijfhuizen afsplitst en na de kruising met de Hoogstraat op enige afstand vanaf de bestaande N629 parallel loopt aan de bestaande Heistraat. Vooralsnog wordt voor dit gedeelte van het omleidingsalternatief uitgegaan van 2x1 rijstroken, nader te bezien valt in het MER of het aantal rijstroken op termijn moet worden uitgebreid naar 2x2 rijstroken. Er wordt geen parallelvoorziening voorzien. Vanaf de kruising met de brede Heistraat zijn er een aantal varianten op het te volgen tracé mogelijk, dit wordt hieronder besproken. Afhankelijk van de wijze waarop het tracé van de beide takken wordt ontworpen kan de ligging van het splitsingspunt variëren.

Uitgangspunten tracé tussen splitsingspunt en Steenstraat

Voor de varianten van het Omleidingsalternatief gelden de volgende uitgangspunten:

- een nieuw tracé wordt aangelegd tussen de Ekelstraat en Steenstraat;
- het nieuwe tracé splitst zich ter hoogte van de Brede Heistraat
 - noordtak (splitsingspunt - Dongen): 2x1 rijstroken, mogelijkheden parallelvoorziening afhankelijk van tracé en situering ten opzichte van bestaande wegen;
 - zuidtak (splitsingspunt - Steenstraat) inclusief eventuele brug: gebiedsontsluitingsweg met 2x1 rijstroken, geen parallelvoorziening, 80 km/h;
- huidige Heistraat wordt omgevormd tot erftoegangsweg waarbij een snelheid van 60 km/h maximum wordt gesteld;
- een opgave in het MER is de manier waarop het bestaande wegennet (Brede Heistraat) wordt aangesloten op de N629;

- als er sprake is van een nieuwe brug dient het kanaal in principe met een zo klein mogelijke hoek gekruist te worden in verband met de beperking van het ruimtebeslag van de taluds en het oplopen van de kosten naarmate de brug langer is;
- ten behoeve van de verkeersfunctionaliteit dient het tracé zo min mogelijk bochten te bevatten;
- bestaande bebouwing, voorzieningen en natuurgebieden worden zoveel mogelijk ontzien;
- in verband met doorsnijding van EHS en GHS gebieden dient het tracé óf zoveel mogelijk gebundeld te worden met het kanaal óf zo ver mogelijk van het kanaal gesitueerd te zijn zodat rekening wordt gehouden met effecten zoals versnippering en barrièrewerking.

Van belang bij de beschouwing van de zuidelijke tak zijn de consequenties van de noodzaak om het kanaal te kruisen en om boogstralen, die passen bij de ontwerpsnelheid, te realiseren.

Noordelijke tak: bestemming Dongen

Dit is het gedeelte tussen het splitsingspunt en de kruising bij de Middellaan/Westerlaan. Doordat bij het Omleidingsalternatief dit weggedeelte veel minder zwaar wordt belast dan in de referentiesituatie zijn naar verwachting slechts beperkte aanpassingen aan de bestaande weg nodig (parallelwegen, aanpassing aansluitingen). Nader in beeld gebracht zal moeten worden (ontwerpopgave) waar het gedeelte tussen de Groenstraat en het splitsingspunt zal worden gesitueerd. Mogelijkheden zijn zoveel mogelijk op de bestaande Heistraat dan wel een groter deel van het tracé in de landbouwpercelen tussen Oude Dongense Baan en Heistraat.

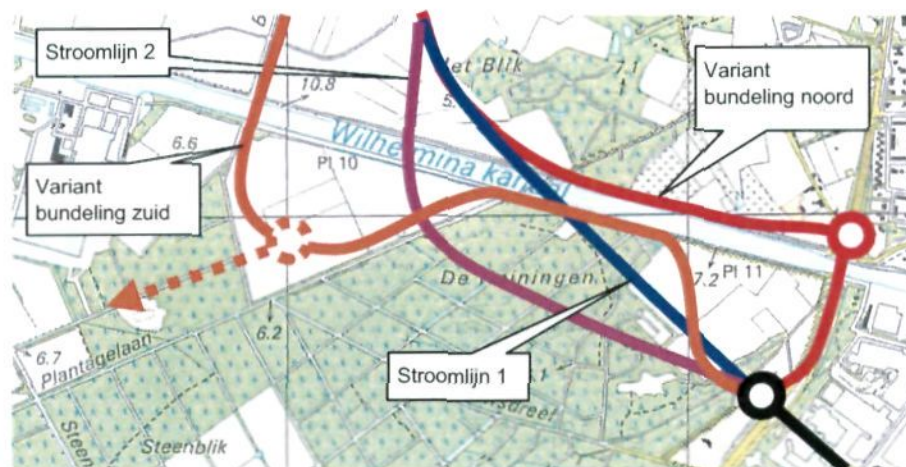
De eigenlijke N629

Voor het tracé van het Omleidingsalternatief vanaf het splitsingspunt worden vier varianten onderzocht in het MER. Elke variant heeft een ander accent ten aanzien van de verschillende waarden in het onderzoeksgebied. De volgende tracé-varianten worden besproken:

1. Stroomlijn 1: meest rechte tracé, omgeving het Blik wordt ontzien
2. Stroomlijn 2: kortere brug, aansluiting bij verkavelingspatroon Duiventoren
3. Bundeling noord: gebruik maken van de bestaande brug, geen doorsnijding Het Blik en de Duiventoren
4. Bundeling zuid: nieuwe brug meer westelijk om bundeling met kanaal mogelijk te maken.

De tracé-varianten zijn indicatief weergegeven in figuur 5.8 als lijnen. In het MER zullen de tracés worden uitgewerkt tot een globaal wegontwerp.

De varianten doorsnijden de gebieden Het Blik en/of de Duiventoren op een andere manier. Hun uitwerking op versnippering, barrièrewerking en leefbaarheid zijn dus verschillend. Onderstaand worden de vier varianten besproken.



Figuur 5.8 Indicatieve routes van de vier varianten van de zuidelijke tak van het Omleidingsalternatief.

Variant stroomlijn 1

Deze variant heeft een verkeerskundig logisch tracé. Deze optie leidt tot aantasting van de (historische en ecologische) eenheid van de bospercelen van de Duiventoren en isoleert een relatief klein gedeelte van de Duiventoren van het grote geheel. Daarnaast is deze optie alleen mogelijk bij een schuine kruising met het kanaal en daardoor een relatief lange en kostbare brug.

Voor de beoordeling van de haalbaarheid van deze variant zijn de volgende overwegingen van belang:

- Van de varianten binnen het Omleidingsalternatief is dit degene met het kortste nieuwe tracé;
- De zeer schuine (en dus relatief dure) kruising van het kanaal;
- Door het tracé wordt ten zuiden van het kanaal een klein bosgebiedje van de Duiventoren afgesneden;
- Voor de doorsnijding van de Duiventoren geldt een zwaarwegende 'nee, tenzij' afweging;
- Het Blick ten noorden van het kanaal blijft intact;
- Verkeerskundig aantrekkelijk tracé.

Variant stroomlijn 2

Bij een meer westelijk gesitueerde brug (ten westen van Het Blick) bestaan verschillende mogelijkheden voor het tracé. Een optie hierbij is om bij het tracé aan te sluiten bij de herkenbare en historische verkavelingsstructuur in het bos. Hierdoor kan tevens een verkeerskundig aantrekkelijk tracé met een redelijk haaks kruisende brug worden ontworpen. Bij deze variant wordt het gebied ten noorden van het kanaal (Het Blick e.d.) niet aangetast. De Duiventoren ten zuiden van het kanaal wordt wel doorsneden, hiervoor geldt een 'nee, tenzij' afweging. De rustige zuidkant van het kanaal zal bepaald worden door de nieuwe weg. Hier zijn compenserende en mitigerende maatregelen voor natuur en recreatie noodzakelijk. In reliëfrijke delen moet worden gerekend met een groter ruimtebeslag van de weg als gevolg van de insnijding in de voormalige stuifduinen. Vlakbij het aansluitingspunt op de Steenstraat doorsnijdt deze variant een perceel met een poel met mogelijke natuurwaarden. Ook voor deze variant geldt dus de 'zwaarwegende nee-tenzij afweging' en de plicht tot mitigatie en compensatie.

Voor de beoordeling van de haalbaarheid van deze variant zijn de volgende overwegingen van belang:

- Een redelijk haakse kruising met het kanaal is mogelijk;
- Een gedeelte van de Duiventoren wordt afgesneden;
- Voor de doorsnijding van de Duiventoren geldt een zwaarwegende 'nee, tenzij' afwijking;
- Knelpunten in verband met bestaande woningen en voorzieningen niet of nauwelijks aanwezig;
- Nieuw tracé volgt zoveel mogelijk de historische landschapsstructuur;
- Het Blik blijft intact;
- Verkeerskundig is dit een aantrekkelijk tracé.

Variant bundeling noord

Een variant op het Omleidingsalternatief is denkbaar, waarbij de zuidelijke tak niet een eigen brug krijgt, maar direct ten noorden van de bestaande brug aansluit op de Westerlaan. Hierdoor worden de bosgebieden van de Duiventoren ontzien en wordt tevens de Westerlaan langs de bebouwde kom van Dongen ontlast.

Voor de beoordeling van de haalbaarheid van deze variant zijn de volgende overwegingen van belang:

- Een aansluiting (kruising of rotonde) direct bij de brug moet op de hoogte van de brug liggen en neemt (vanwege de taluds) veel ruimte in beslag;
- Op korte afstand van de brug ligt een aantal functies (scouting, woningen) die als gevolg daarvan waarschijnlijk moeten verdwijnen;
- Een aansluiting dicht bij de brug kan mogelijk leiden tot de noodzaak om de brug aan te passen (opstelstroken e.d.) en eventueel zelfs een nieuwe brug nodig maken;
- Een aansluiting verder van de brug af leidt tot meer ruimtebeslag en aantasting van de omgeving;
- De Duiventoren blijft intact;
- Het bos- en natuurgebied Het Blik raakt een strook kwijt maar blijft als eenheid intact door de gebundelde ligging van weg en kanaal;
- Dubbele ecologische barrière door bundeling weg en kanaal;
- De kosten zijn wellicht lager dan bij de varianten met een nieuwe brug, maar als gevolg van het ruimtebeslag bij de brug moeten kosten worden gemaakt ter compensatie van verlies van bestaande functies;
- Verkeerskundig is het tracé niet optimaal.

Variant bundeling zuid

Het uitgangspunt van dit tracé is het zoveel mogelijk ontzien van Het Blik en de Duiventoren door het tracé zoveel mogelijk te bundelen aan de zuidkant met het kanaal en vooral gebruik te maken van niet beboste grond. Door de bundeling wordt Het Blik volledig en de Duiventoren gedeeltelijk ontzien en is er geen sprake van versnippering of ernstige aantasting van natuurlijke of landschappelijke waarden. Wel zal het karakteristieke beeld van de bosrand langs het kanaal deels verdwijnen. Daarnaast zorgt de weg in combinatie met het kanaal voor een dubbele ecologische barrière.

Vanwege de ontwerpsnelheid van de nieuwe tracés van 80 km/h en de daarmee samenhangende boogstralen en hellingshoeken van de bochten in het ontwerp is deze variant

verkeerskundig minder aantrekkelijk. Een ontwerpogave op basis van dit tracé kan de aantasting van de Duiventoren als gevolg van de benodigde boogstralen waarschijnlijk niet ontlopen. Verder is dit van alle varianten van het Omleidingsalternatief degene met het langste tracé.

Deze variant ligt relatief westelijk en dicht bij het gebied waarvoor Oosterhout, in het kader van het in 2007 als ontwerp te publiceren mobiliteitsplan, kijkt naar nut en noodzaak van een oostelijke rondweg. Bij deze variant ligt het daarom voor de hand om bij de beoordeling deze mogelijke ontwikkeling in beschouwing te nemen.

Voor de beoordeling van de haalbaarheid van deze variant zijn de volgende overwegingen van belang:

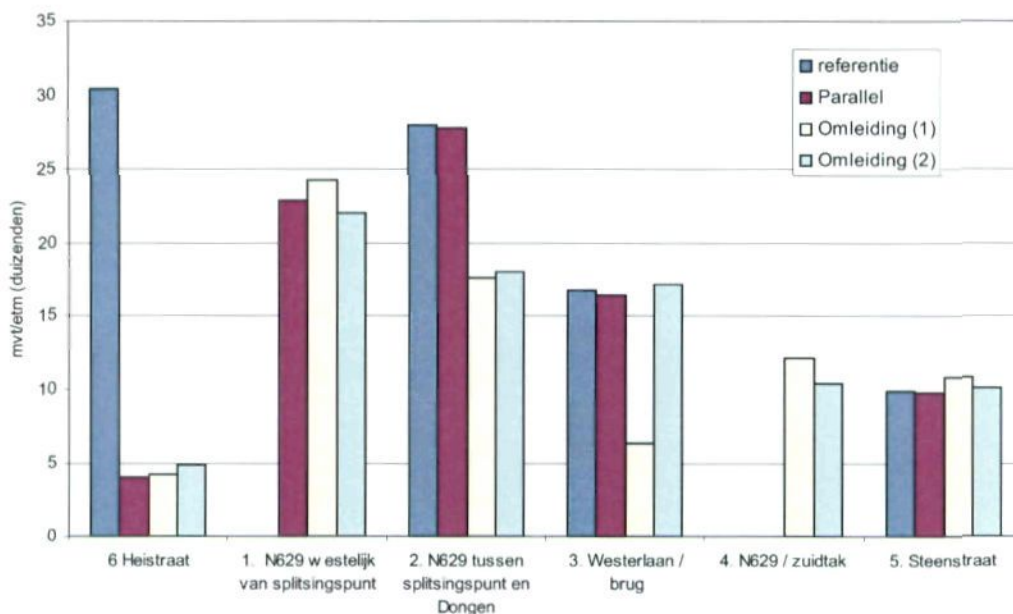
- De Duiventoren blijft, met uitzondering van de strook langs het kanaal, intact;
- De bundeling met het kanaal zorgt voor een dubbele barrièrewerking voor de ecologische uitwisseling van de Duiventoren met Het Blik;
- Het bos- en natuurgebied Het Blik blijft intact;
- Verkeerskundig is het tracé niet optimaal door de krappe boogstralen en hellingshoeken van het tracé;
- Vergeleken met de andere tracé varianten heeft deze het langste nieuwe tracé.

5.4.5 Verkeersbelasting

Ten behoeve van deze startnotitie zijn verkeersberekeningen uitgevoerd met het regionale verkeersmodel. De resultaten hiervan zijn samengevat in bijlage 3. Indien nodig zullen voor het MER aanvullende berekeningen worden uitgevoerd, met name ten aanzien van de toekomstvastheid.

In figuur 5.9 is voor de alternatieven, voor een aantal wegvakken van in het studiegebied de verkeersbelasting weergegeven. Het gaat om de hoeveelheid verkeer per etmaal. De verkeersberekeningen laten zien dat beide alternatieven bijdragen aan een sterke ontlasting van de bestaande Heistraat. Bij het Parallelalternatief blijft de verkeersbelasting op de Westerlaan ongeveer gelijk aan die in de referentiesituatie. Het Omleidingsalternatief leidt tot een sterke afname van de verkeersbelasting op de Westerlaan.

De modelresultaten (bijlage 3) leiden vooralsnog tot de conclusie dat de nieuwe weg kan worden aangelegd met 2x1 rijstroken. Voor de Westerlaan (en met name de brug) zal in het MER nader worden ingegaan op de eventuele noodzaak voor uitbreiding van de capaciteit. De nu beschikbare gegevens laten zien dat bij alle alternatieven tot 2020 de bestaande brug waarschijnlijk niet hoeft te worden aangepast.



Figuur 5.9 Verkeersbelasting (motorvoertuigen per etmaal) in 2020 voor de referentiesituatie en de alternatieven (situering wegvakken: zie bijlage 3)
Omleiding (1) = varianten stroomlijn 1 en 2; Omleiding (2) = variant bundeling noord

5.5 Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Een wettelijk verplicht onderdeel van een MER is de ontwikkeling van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Dit kan een geheel nieuw alternatief zijn of het kan een variant zijn op één van de ontwikkelde alternatieven. Het MMA wordt zo opgesteld dat het de minste verwachte ongewenste effecten zal veroorzaken als het uitgevoerd wordt.

Voor dit project is het de bedoeling om het MMA te baseren op één van de alternatieven of varianten.

6 Het beoordelingskader

In dit hoofdstuk zijn de milieu thema's, die in het kader van deze m.e.r.-procedure relevant worden geacht, nader toegelicht. Elke variant zal in het MER worden gescoord op elk relevant milieuthema aan de hand van een aantal aspecten. Op basis van de uitwerking van dit beoordelingskader zal in het MER een vergelijking worden gemaakt van de milieueffecten van de afzonderlijke tracé-varianten. In de tabel hieronder is het beoordelingskader van het MER uiteengezet.

Tabel 6.1 Beoordelingskader MER

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

6.1 Ruimtegebruik

Thema	Aspect
Ruimtegebruik	Wonen
	Werken
	Recreatie
	Landbouw
	Kabels en leidingen

In het MER zal onderzocht worden wat de effecten van de nieuwe N629 op het ruimtegebruik is. Hierbij gaat speciaal de aandacht uit naar het aspect recreatie in relatie tot de mogelijke doorsnijding van het bosgebied. Daarnaast zal de plaatsing en typering van bestaande kabels en leidingen inzichtelijk worden gemaakt.

6.2 Verkeer en vervoer

Thema	Aspect
Verkeer	Verkeersafwikkeling Langzaam en recreatief verkeer en openbaar vervoer Verkeersveiligheid

Voor de bepaling van de effecten van de realisatie van de nieuwe N629 ten opzichte van de huidige situatie, wordt gebruik gemaakt van een verkeersmodel.

Aan de hand van het verkeersmodel wordt voor elk alternatief/variant in beeld gebracht:

- de omvang van het verkeer (verkeersintensiteiten)
- de aard van het verkeer (verhouding personenautoverkeer/vrachtautoverkeer)
- de verkeersafwikkeling
- kruispuntsbelastingen
- het verschil in wegbelastingen tussen een alternatief en de huidige en toekomstige referentiesituatie (ofwel: oplossend vermogen)

Daarnaast wordt de verkeersveiligheid en het recreatief verkeer en openbaar vervoer beschreven.

6.3 Luchtkwaliteit

Thema	Aspect
Lucht	Luchtkwaliteit (o.a. fijn stof en stikstofoxyde)

Het onderzoek naar luchtkwaliteit in het kader van het MER wordt uitgevoerd met het model CAR II versie 5.0. Dit model berekent de luchtkwaliteit op grond van omgevingskenmerken (onder andere de aard van de bebouwing, de breedte van de weg en de aanwezigheid van bomen) en de verkeersintensiteit 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 auto).

Met het model CAR II worden de effecten op de luchtkwaliteit voor de relevante wegen in onderstaande situaties berekend:

- 2007 autonome situatie;
- 2007 situatie inclusief parallel alternatief;
- 2007 situatie inclusief omleidingsalternatief;
- 2010 autonome situatie;
- 2010 situatie inclusief parallel alternatief;
- 2010 situatie inclusief omleidingsalternatief;
- 2020 autonome situatie;
- 2020 situatie inclusief parallel alternatief;
- 2020 situatie inclusief omleidingsalternatief.

Indien uit de berekende concentraties blijkt dat niet wordt voldaan aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit dient onderzoek te worden verricht naar het treffen van mitigerende maatregelen.

6.4 Geluid en trillingen

Thema	Aspect
Geluid	Aantal geluidgehinderden
	Geluidbelast oppervlakte
Trilling	Beleving van trillingen

In overleg met de gemeenten Dongen en Oosterhout wordt bepaald welke wegen voor het aspect geluid in het onderzoek worden betrokken. Deze afweging wordt gemaakt op basis van de etmaalintensiteiten.

Na een inventarisatie van het beleid en de technische aspecten van het gebied zal worden aangevangen met het onderzoeken en vergelijken van de alternatieven en varianten. Voor de alternatieven en varianten worden de effecten van geluid globaal berekend om een afweging tussen de alternatieven te kunnen maken. De berekenings- en analyseresultaten van de alternatieven en varianten voor geluid dienen als basis voor de effectbeoordeling. De vergelijking en toetsing zal gebeuren op basis van de eerder uitgewerkte toetsingscriteria zoals vermeld bij de huidige situatie en autonome ontwikkeling.

De gehanteerde werkwijze, de uitgangspunten en de berekeningsresultaten van de alternatieven en varianten alsmede de effectbeoordeling worden opgenomen in het MER. In de rapportage worden de geluidcontouren (dB(A)) op kaart weergegeven en de resultaten in tabelvorm gerangschikt. De geluidcontouren worden gepresenteerd op een topografische ondergrond waarop ook de woongebieden, EHS gebieden, overige geluidgevoelige bestemmingen en landbouw zijn aangeduid.

Trillingen

Voor trillingen van wegverkeer is geen wettelijk kader aanwezig zoals de Wet geluidhinder bij het aspect geluid. Trillingshinder wordt kwalitatief beoordeeld op basis van richtlijnen van de Stichting Bouw Research (SBR). Over het algemeen treden trillingen door wegverkeer op binnen 50 m van de weg. Ter vergelijking van alle alternatieven en varianten worden alle trillingsgevoelige objecten binnen 50 meter van de weg geïnventariseerd. Op basis van het aantal trillingsgevoelige objecten binnen 50 meter langs de tracés van de alternatieven en varianten wordt de effectbeschrijving opgesteld.

6.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Thema	Aspect
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Landschap: ruimtelijke structuur / visueel
	Cultuurhistorische waarden
	Archeologische waarden

Landschap

In het MER worden de landschappelijke waarden in beeld gebracht. Bij de effectbeschrijving zal worden aangegeven in welke mate deze waarden worden aangetast of versterkt. Tevens zal worden nagegaan of door realisatie visuele verstoring van landschappelijke waarden optreedt. Daarnaast wordt de mate beschreven waarin de eenheid en herkenbaarheid van elementen in de landschappelijke hoofdstructuur wordt

beïnvloed door realisatie van de plannen. Verder worden de aardkundige waarden in het gebied in beeld gebracht. In de effectbeschrijving zal worden aangegeven wat de plannen voor invloed hebben op deze waarden.

Cultuurhistorie

De historische geografische en bouwkundige waarden van het plangebied worden in het MER in kaart gebracht. Bij de effectbeschrijving wordt naast de betreffende elementen die verloren gaan bij realisatie van de plannen, ook aangegeven of historische elementen in hun landschappelijke context behouden blijven.

Archeologie

Archeologisch onderzoek vormt een deelaspect van onderzoek naar cultuurhistorische waarden dat in het kader van de m.e.r. dient plaats te vinden. Conform Rijks- en Provinciaal beleid is archeologisch onderzoek verplicht wanneer er als gevolg van een voorgenomen ontwikkeling bodemverstorende activiteiten plaats kunnen vinden en daardoor eventueel aanwezige archeologische waarden aangetast kunnen worden. In het MER zullen de verschillende alternatieven onderzocht worden op effecten op archeologie.

De N629 zal grotendeels een weg worden waarvan het ruimtebeslag voor maar een beperkt deel met de bestaande weg overlapt. De twee alternatieve oplossingsrichtingen verschillen qua ligging substantieel van elkaar. Deze alternatieven liggen in een gebied waarin de kansen op het aantreffen van archeologische resten, groot zijn. In het kader van de milieueffectrapportage zal een bureaustudie voor archeologie uitgevoerd worden. Het archeologisch onderzoek heeft tot doel het vaststellen van de aan- of afwezigheid van archeologische waarden in het gebied op basis van bestaande gegevens en het opstellen van een gedetailleerd archeologisch verwachtingsmodel. Op basis hiervan wordt nader gekeken of een veldonderzoek noodzakelijk is.

6.6 Water en bodem

Thema	Aspect
Bodem en water	Bodemkwaliteit
	Aardkundige waarden
	Waterhuishouding (oppervlaktewater)
	Grondwater

In het MER zullen de effecten van de voorgenomen activiteit op de bodemkwaliteit en aardkundige waarden in kaart worden gebracht. Daarnaast zal er gekeken worden naar reeds bekende bodemverontreiniging in het plangebied.

Bij de beschrijving van de effecten op het milieuaspect water wordt aandacht besteedt aan de gevolgen van realisatie van de plannen voor de waterbalans en de eventueel aanwezige beïnvloeding van waterpeilen en grondwaterstromen in de directe omgeving. In het kader hiervan zal overleg gevoerd worden met de waterbeheerders in het gebied welke een watertoets op zullen stellen om inzicht te geven in de huidige situatie betreffende water kwaliteit, kwantiteit en grondwaterpeilen. Ook wordt er bepaald in hoeverre aandacht moet worden besteed aan tijdelijke effecten, met name tijdens de aanleg. Hierbij kan gedacht worden aan eventuele onderdoorgangen bij wegwakruisingen, waarvoor bij de aanleg mogelijk een bemaling wordt toegepast.

Voor de effectbeschrijving worden de volgende stappen doorlopen:

- Beschrijving van het plangebied (ook bodemopbouw en bodemtype);
- Huidig watersysteem;
- Beschrijving relevant beleid;
- Mogelijkheden en randvoorwaarden voor het toekomstig watersysteem, o.m. betreffende de waterkwaliteit, de waterkwantiteit en de inrichting van het oppervlaktewater.

Hierbij gaan wij specifiek in op eventuele consequenties en aandachtspunten bij alternatieven en varianten voor de m.e.r.

Dit wordt als basis gehanteerd voor de afweging en vergelijking van de alternatieven varianten.

6.7 Natuur en Ecologie

Thema	Aspect
Natuur, flora en fauna	Natuurbeleid
	Flora en fauna
	Ecologische structuur en relaties

De nabijheid van (beschermde) natuurwaarden in de directe omgeving van de weg - zoals de boswachterij Dorst die aangewezen is als Groene Hoofdstructuur voor de provincie Noord-Brabant - is een belangrijk aspect in de plan- en besluitvorming.

Voor het MER komt de nadruk binnen dit thema te liggen op het in beeld brengen van gevoelige en streng beschermde natuurwaarden (beschermde gebieden, verdrogings- en verstoringsgevoelige natuur en de verspreiding van streng beschermde soorten). Voor de effectvoorspelling wordt er gekeken naar ruimtebeslag, verstoring door geluid (op basis van berekende geluidcontouren) en licht en barrièrewerking. Ook de verstoring of versterking van aanwezige ecologische relaties worden in beeld gebracht. Bij de provincie zal de situering van actuele faunavoorzieningen en gegevens over faunaslachtoffers opgevraagd worden.

Ecologische structuur en relaties

In het MER zal een kwalitatieve beschrijving worden gegeven van de verwachte toe- of afname van de barrièrewerking per alternatief. Hierbij worden ook eventuele mitigerende maatregelen beschreven.

6.8 Externe veiligheid

Thema	Aspect
Externe veiligheid	Vervoer gevaarlijke stoffen

In het kader van het opstellen van het MER is het noodzakelijk om de effecten van de alternatieven op het gebied van externe veiligheid te bepalen.

Aangezien de route geen kwetsbaar object is in de zin van het externe veiligheidsbeleid, zal het MER enkel moeten beantwoorden in hoeverre de plannen het vervoer van

gevaarlijke stoffen beïnvloedt. Daarvoor is het in eerste instantie noodzakelijk inzicht te verkrijgen in de mate waarin in de huidige situatie deze stoffen worden vervoerd. Pas wanneer blijkt dat deze in relevante mate worden getransporteerd is uitgebreide analyse in het kader van de m.e.r. vereist. Op basis van huidige inzichten wordt dit niet noodzakelijk geacht.

6.9 Sociale aspecten

Thema	Aspect
Sociale aspecten	Sociale aspecten

De nieuwe N629 kan effecten hebben op het gebied van leefbaarheid en omgevingskwaliteit. Hoewel deze aspecten voornamelijk afhankelijk zijn van de verkeersintensiteit etc. en die betreffende onderdelen ook zullen worden behandeld in het MER, kunnen ook andere sociale aspecten een rol spelen. Hierbij kan worden gedacht aan de eventueel gedwongen vertrek van bewoners en/of organisaties als gevolg van realisatie van de plannen.

Bijlagen

Bijlage 1: Beschrijving m.e.r.-procedure

Bijlage 2: Voorgeschiedenis trechtering alternatieven en varianten

Bijlage 3: Verkeersintensiteiten

Bijlage 4: Begrippen en afkortingen

Bijlage 5: Referenties

Bijlage 1: M.e.r.-procedure

B1.1 Procedure in hoofdlijnen

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

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

B1.2 Startnotitie

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

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

B1.3 Inspraak op de startnotitie

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

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

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

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

B1.4 Het opstellen van het MER

Aan de hand van de richtlijnen wordt het MER opgesteld. Conform artikel 7.10 van het Besluit m.e.r. 1994 (gewijzigd 2006) bevat een MER tenminste een beschrijving van:

- probleem en doelstelling;
- de voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten;
- genomen en te nemen besluiten;
- de huidige situatie en autonome ontwikkeling van het studiegebied;
- de effecten van de voorgenomen activiteit op het studiegebied;
- leemten in kennis en aanzet tot evaluatieprogramma;
- samenvatting.

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

Na voltooiing wordt het MER aangeboden aan het bevoegd gezag, dat toetst of het MER aanvaardbaar is. Daarbij gaat het erom of het MER voldoet aan de richtlijnen en of het voldoende informatie bevat ten behoeve van de besluitvorming.

B1.5 Van MER naar besluiten

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

Het MER wordt, na de aanvaarding ervan door bevoegd gezag, ter toetsing aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r.. De Commissie m.e.r. brengt een toetsingsadvies uit over het MER, waarbij rekening wordt gehouden met adviezen van wettelijke adviseurs en met de inspraakreacties. In de inspraak- en adviesperiode vindt tevens (voor de delen van het plangebied die in een bestemmingsplan zijn opgenomen) het zogenaamde 'artikel 10' overleg plaats.

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

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

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

Initiatiefnemer

Rol: het opstarten van de voorbereidingen om te komen tot de aanleg van de nieuwe regionale wegverbinding, waaronder het opstellen van de startnotitie en het MER.

Wie is initiatiefnemer? Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

Bevoegd gezag

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

Wie is bevoegd gezag? Gemeenteraden van Oosterhout en Dongen

Commissie voor de milieueffectrapportage

- Rol:*
- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen (advies-richtlijnen);
 - uitbrengen van advies over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).

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

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

Wettelijke adviseurs

- Rol:*
- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen;
 - uitbrengen van advies over de kwaliteit en volledigheid van het MER.

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

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

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

Insprekers

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

- naar aanleiding van de uitgebrachte startnotitie. Hierbij gaat het vooral om voorstellen voor de te formuleren alternatieven en voor de te onderzoeken milieuaspecten. Het bevoegd gezag zal uiteindelijk - na advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage - bepalen of de voorstellen in de definitieve richtlijnen worden opgenomen;
- naar aanleiding van het presenteren van het MER.

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

Bijlage 2: Voorgeschiedenis trechtering alternatieven en varianten

Het onderzoek naar de verkeersproblematiek rond de N629 heeft een lange voorgeschiedenis. Een viertal studies naar oplossingsrichtingen voor de verkeersproblematiek rondom de N629 is voorafgegaan aan de huidige m.e.r.-procedure:

- BORD-verkeersstudie (1999) - verkeersstudie
- BORDT-verkenning (2002) - verkenning verkeersproblematiek
- Effectenstudie Dongen-Oosterhout (2005) - vergelijking oplossingsrichtingen
- Gebiedsvisie Oosterhout-Oost (2006) - voorkeursalternatief Gemeente Oosterhout

In de huidige m.e.r.-procedure N629 Dongen-Oosterhout wordt er gezocht naar een oplossing voor de verkeersproblematiek rondom deze weg door middel van de ontwikkeling van een gedeeltelijk dan wel geheel nieuw tracé. De m.e.r.-procedure is de eerste stap naar daadwerkelijke totstandkoming hiervan. Op basis van de argumenten in de bovenstaande studies is een tweetal tracé alternatieven geselecteerd om te worden uitgewerkt in het MER. Dit zijn het 'omleidingsalternatief' en het 'parallelalternatief'.

In deze bijlage wordt, met in acht neming van het gehele voortraject, uiteengezet op basis van welke argumenten de keuze is gemaakt voor de twee bestudeerde alternatieven in dit MER. Voor elk van de bovenstaande rapporten wordt besproken welke alternatieven behandeld zijn, wat de voor en tegen argumenten waren en hoe de uiteindelijke conclusie luidde.

BORD-verkeersstudie

De verkeersstudie BORD is een voorloper van de veel uitgebreidere BORDT-verkenning. De gemeenten Breda, Oosterhout, Gilze en Rijen en Dongen hebben in dit rapport de knelpunten in de regio geanalyseerd. Dit rapport heeft als startpunt gediend voor de veel uitgebreidere BORDT-verkenning.

BORDT-verkenning

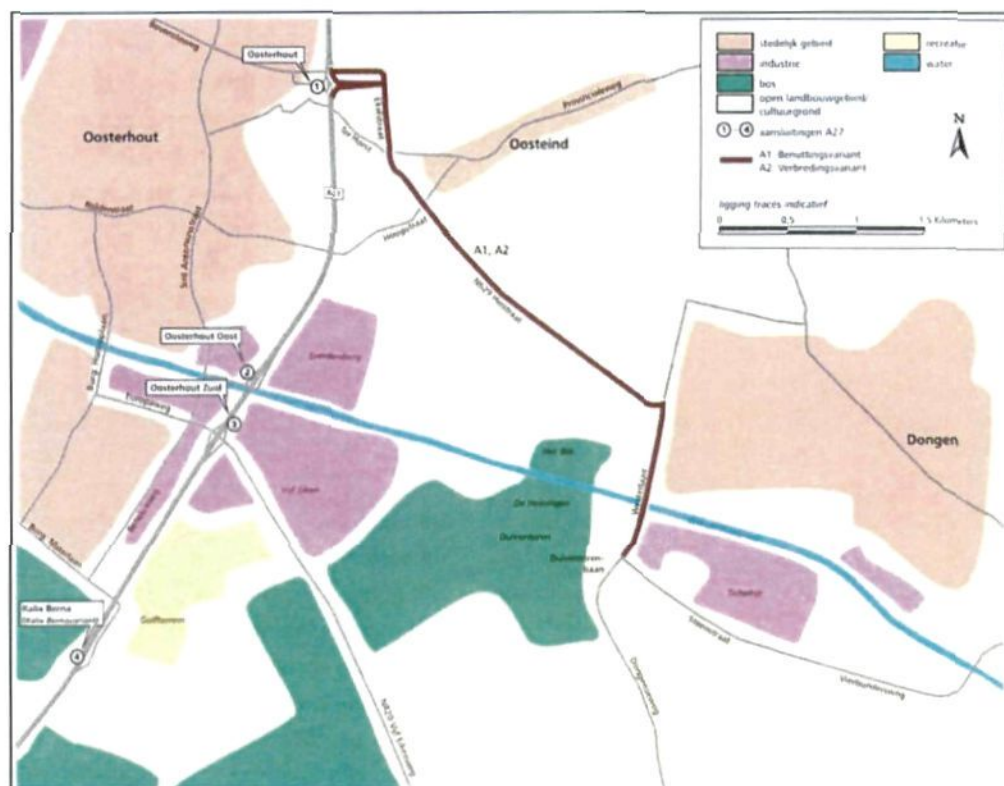
BORDT is een samenwerkingsverband van de gemeenten Breda, Oosterhout, Gilze en Rijen, Dongen en Tilburg. De verkeersstudie BORDT bestaat uit een zestal studies in de regio Breda-Tilburg. Eén van de studies draait om de verkeersproblematiek rondom de verbinding Dongen-Oosterhout. In de studie worden na het in kaart brengen van de huidige en toekomstige knelpunten, verschillende tracéalternatieven en varianten geïntroduceerd die deze knelpunten kunnen oplossen. De BORDT-verkenning is een zogenaamde verkenningen-studie, dat houdt in dat het doel van het rapport is om mogelijk kanrijke oplossingsvarianten aan te stippen welke geschikt worden geacht voor nader onderzoek.

In samenspraak met de verschillende wegbeheerders in het gebied zijn de varianten opgesteld. Tevens zijn een aantal varianten meegenomen welke zijn voortgekomen uit een informatieavond voor bewoners en belanghebbenden. In tabel 1.1 en de figuren 1 tot en met 4 zijn de alternatieven gevisualiseerd.

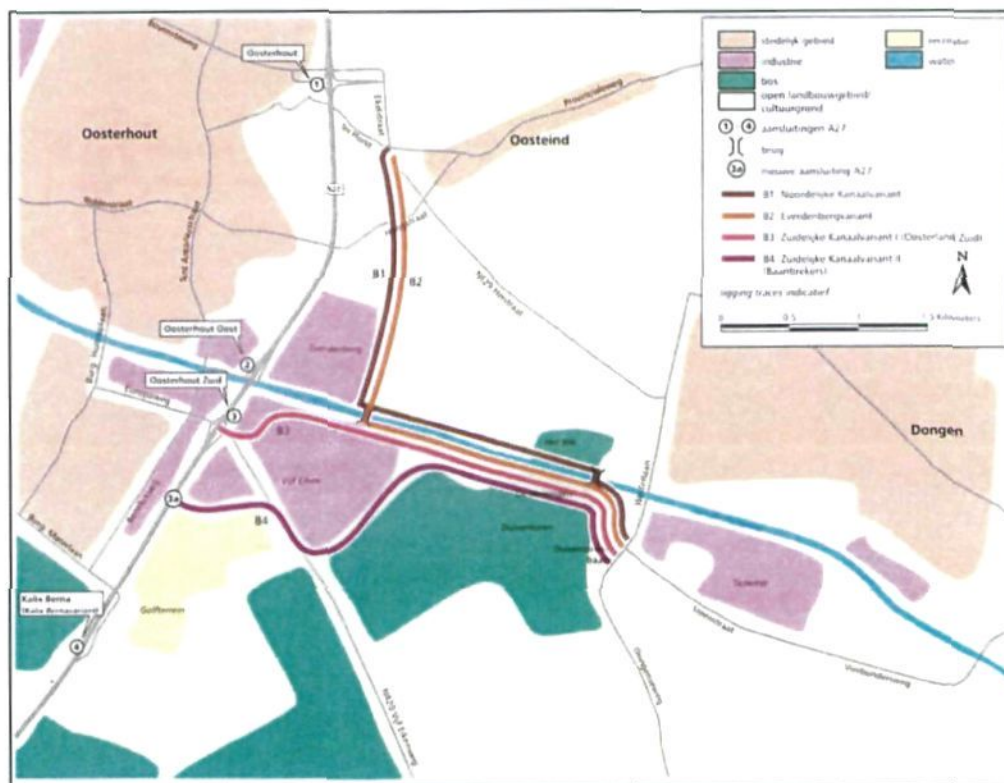
Tabel 1.1 *De beschrijving van de alternatieven en varianten welke onderzocht zijn in de BORDT-verkenning.*

<i>Huidig tracé alternatief</i>	<i>Bestaand tracé</i>
A1. Benuttingsvariant	Bestaand tracé, deels verruimd, deels voorzien van een extra rijstrook in de spits (tidal flow)
A2. Verbredingsvariant	Bestaand tracé, vanaf Dongen (Westerlaan) tot Oosterhout (Ekelstraat) uitgevoerd met 2x2 rijstroken
<i>Kanaalalternatief</i>	<i>Vanaf Steenstraat - gebundeld langs Kanaal - aansluitend op A27 (één aansluiting)</i>
B1. Noordelijke kanaal variant	In het verlengde van de Steenstraat met een nieuwe brug over het Wilhelminakanaal, een nieuw tracé aan de noordzijde van en gebundeld met het Wilhelminakanaal, met een aantakking op de Ekelstraat - aansluiting Oosterhout (A27)
B2. Everdenbergvariant	Direct ten zuiden van het Wilhelminakanaal een nieuw tracé, met ten oosten van het bedrijventerrein Everdenberg een nieuwe brug over het Wilhelminakanaal met een aantakking op de aansluiting Oosterhout (A27)
B3. Zuidelijke kanaalvariant - A27 Oosterhout-Zuid	In het verlengde van de Steenstraat een nieuw tracé aan de zuidzijde van en gebundeld met het Wilhelminakanaal met een aantakking op de aansluiting Oosterhout-Zuid (A27)
B4. Zuidelijke kanaalvariant - 'Baanbrekers'	Een nieuw tracé ten zuiden van het Wilhelminakanaal, in het verlengde van de Steenstraat, deels gebundeld met de kanaaldijk en deels flankerend aan het bosgebied en het industriegebied Vijfeiken, met een nieuwe aansluiting op de A27. De aansluiting Oosterhout-Zuid kan vervallen.
<i>Dubbele aansluitingsalternatief</i>	<i>Via Steenstraat - gebundeld met kanaal - aansluitend bij Oosterhout en een tweede aansluiting op de A27 (één aansluiting noordelijk en één aansluiting zuidelijk van Kanaal)</i>
C1. Dubbele aansluitingsvariant A27: Oosterhout en Oosterhout-Zuid	In het verlengde van de Steenstraat een nieuw tracé aan de zuidzijde van en

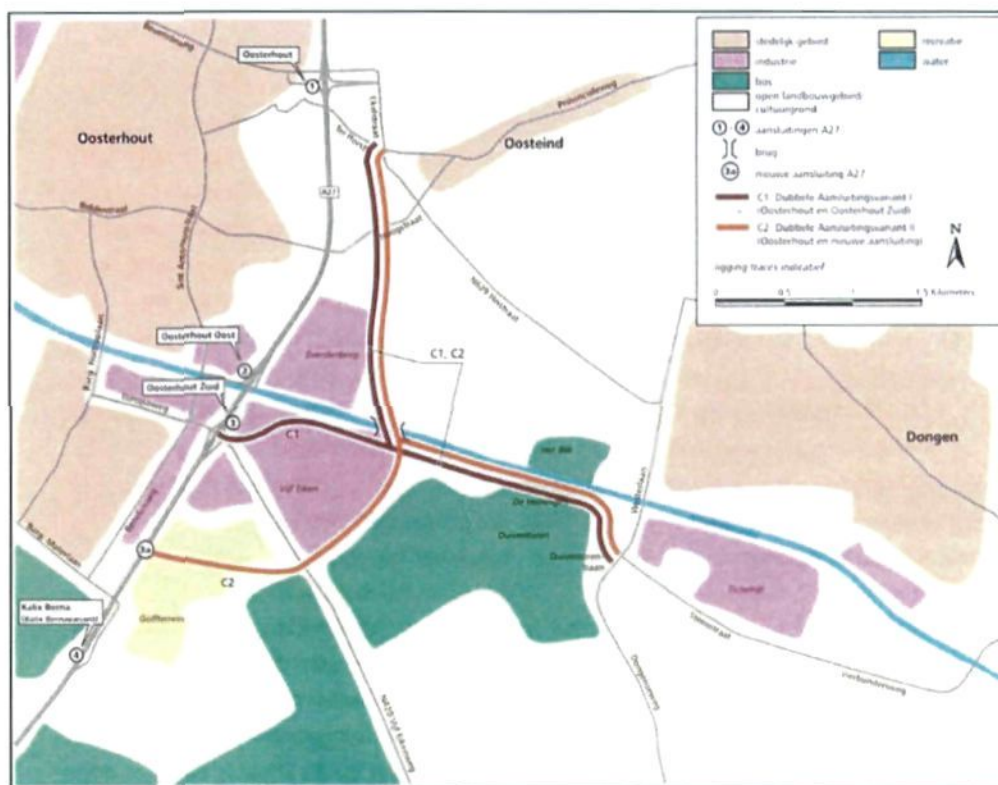
	gebundeld met het Wilhelminakanaal met een aantakking op de aansluiting Oosterhout-Zuid (A27), met ten oosten van het bedrijventerrein Everdenberg een nieuwe brug over het Wilhelminakanaal met een aantakking op de aansluiting Oosterhout (A27) (Combinatie van de Zuidelijke Kanaalvariant en de Everdenbergvariant)
C2. Dubbele aansluitings variant A27: Oosterhout en nieuwe aansluiting	In het verlengde van de Steenstraat een nieuw tracé aan de zuidzijde van en gebundeld met het Wilhelminakanaal met een aantakking op de A27 ter hoogte van Kalix Berna, met ten oosten van het bedrijventerrein Everdenberg een nieuwe brug over het Wilhelminakanaal met een aantakking op de Ekelstraat
<i>Zuidelijk alternatief</i>	<i>Steenstraat - afbuigend naar het zuiden - aansluitend op de A27 (Oosterhout-Zuid / Kalix Berna)</i>
D1. Boswachterijvariant A27: Oosterhout-Zuid	Een nieuw tracé tussen de Steenstraat (ter hoogte van de Textielstraat) en de Vijf Eikenweg, met een aantakking op de aansluiting Oosterhout-Zuid
D2. Boswachterijvariant A27: nieuwe aansluiting	Een nieuw tracé tussen de Vierbundersweg en de Vijf Eikenweg, gebruik van een deel van de Vijf Eikenweg, een nieuw tracé tussen Vijf Eikenweg en een nieuwe te maken aansluiting op de A27. Aansluiting Oosterhout-Zuid kan vervallen.
D3. Kalix Bernavariant	Een nieuw tracé tussen de Steenstraat (ter hoogte van de Textielstraat) en een nieuwe aansluiting Kalix Berna op de A27



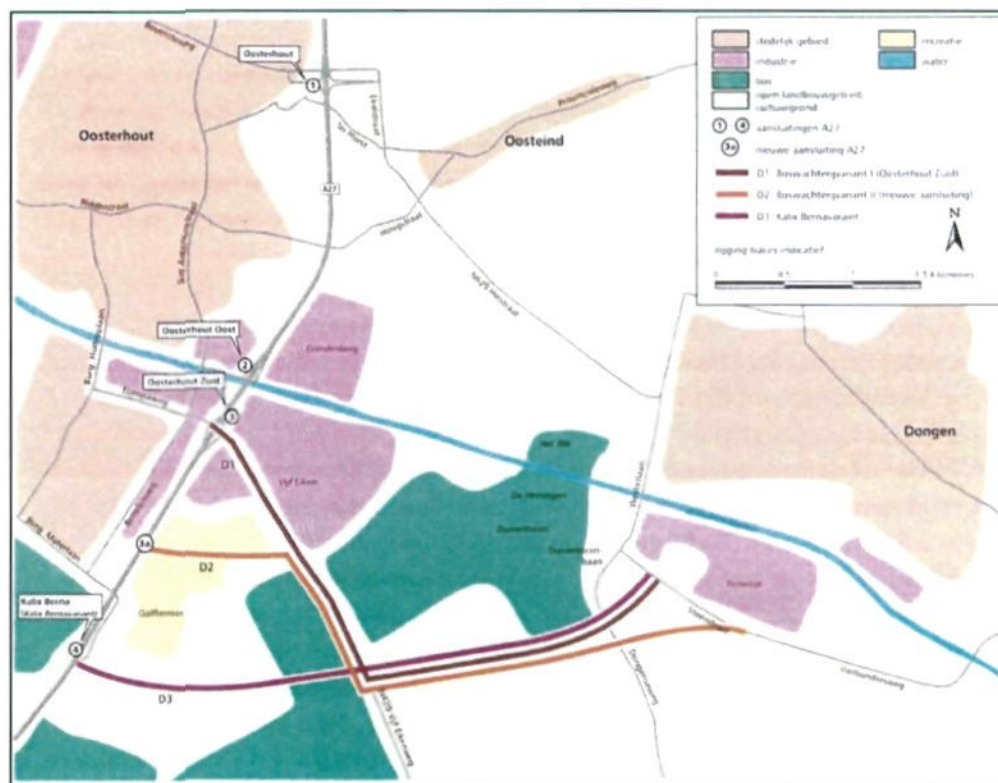
Figuur 1 Huidig tracé alternatief (variant A1, A2)



Figuur 2 Kanaalalternatief (B1 t/m B4)



Figuur 3 Dubbele aansluitingsalternatief (variant C1, C2)



Figuur 4 Zuidelijk alternatief (variant D1 t/m D3)

De referentiesituatie waarmee de verschillende alternatieven vergeleken zijn is gericht op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. In de

referentiesituatie worden ook de reeds vastgestelde besluiten en projecten tot 2015, welke invloed hebben op de toekomstige situatie, meegenomen. De varianten A1, A2, B1, B3 en D3 zijn beoordeeld op basis van een doorrekening van hun effecten met behulp van een model. De overige varianten zijn kwalitatief beschreven.

Conclusie

In de BORDT-verkenning zijn alle varianten vergeleken met de referentiesituatie zoals verwacht in 2015. Conclusies over de kansrijkheid van de elf varianten zijn gebaseerd op de resultaten op de volgende punten:

- Verkeersafwikkeling: de verwachte veranderingen in de verkeersintensiteiten door aanpassingen in de routekeuze van automobilisten als gevolg van nieuwe of verbeterde weginfrastructuur.
- Verkeersintensiteit: verkeersintensiteit in het maatgevend avondspitsuur op een doorsnede,
- Ruimtelijke consequenties: Aantal kilometers nieuwe weginfrastructuur; natuurgebieden die worden doorsneden door nieuwe infrastructuur; aandachtspunten voor verdere planvorming.
- Kansen openbaar vervoer: de mogelijkheden die de oplossingen biedt voor een verbeterde doorstroming van het openbaar vervoer op de provinciale wegen N629 en N632
- Veiligheid: de verwachte relatieve verandering in het aantal verkeersslachtoffers in het studiegebied
- Leefbaarheid: de mogelijke gevolgen voor luchtmissies en geluidbelasting van de nieuwe of verbeterde weginfrastructuur.
- Kosten: indicatieve kosten door middel van een opsomming van de benodigdheden

In de onderstaande tabel zijn de conclusies van de vergelijking met de referentiesituatie (2015) van de elf varianten opgenomen. De alternatieven zijn niet onderling vergeleken. Samenvattend is in de BORDT-verkenning geconcludeerd dat alle varianten, behalve die van het zuidelijk alternatief (variant D1 t/m D3), nader onderzoek behoeven.

Tabel 1.2 Overzicht van de conclusies van de BORDT-verkenning (bron: BORDT-verkenning, 2002)

Huidig tracéalternatief	Mate van kansrijkheid	Advies
De benutting of verbreding van de huidige N629 scoort in de BORDT-verkenning hoog op bijna alle punten. Vooral als het gaat om ruimtelijke consequenties, verkeersafwikkeling en kosten is dit de aantrekkelijkste variant.		
A1. Benuttingsvariant	Hoog	Nader onderzoek
A2. Verbredingsvariant	Hoog	Nader onderzoek
Kanaalalternatief		
B1. Noordelijke kanaalvariant	Middel	Nader onderzoek
B2. Everdenbergvariant	Middel	Nader onderzoek
B3. zuidelijke kanaalvariant - A27: Oosterhout-Zuid	Middel	Nader onderzoek

B4. Zuidelijke kanaalvariant - baanbrekers	Middel	Nader onderzoek
---	--------	-----------------

Dubbele aansluitingsalternatief

C1. Dubbele aansluitingsvariant A27: Oosterhout en Oosterhout-Zuid	Middel	Nader onderzoek
---	--------	-----------------

C2. Dubbele aansluitingsvariant A27: Oosterhout en nieuwe aansluiting	Middel	Nader onderzoek
--	--------	-----------------

Zuidelijk alternatief

D1. Boswachterijvariant A27: Oosterhout-Zuid	Laag	Geen nader onderzoek
---	------	----------------------

D2. Boswachterijvariant A27: nieuwe aansluiting	Laag	Geen nader onderzoek
--	------	----------------------

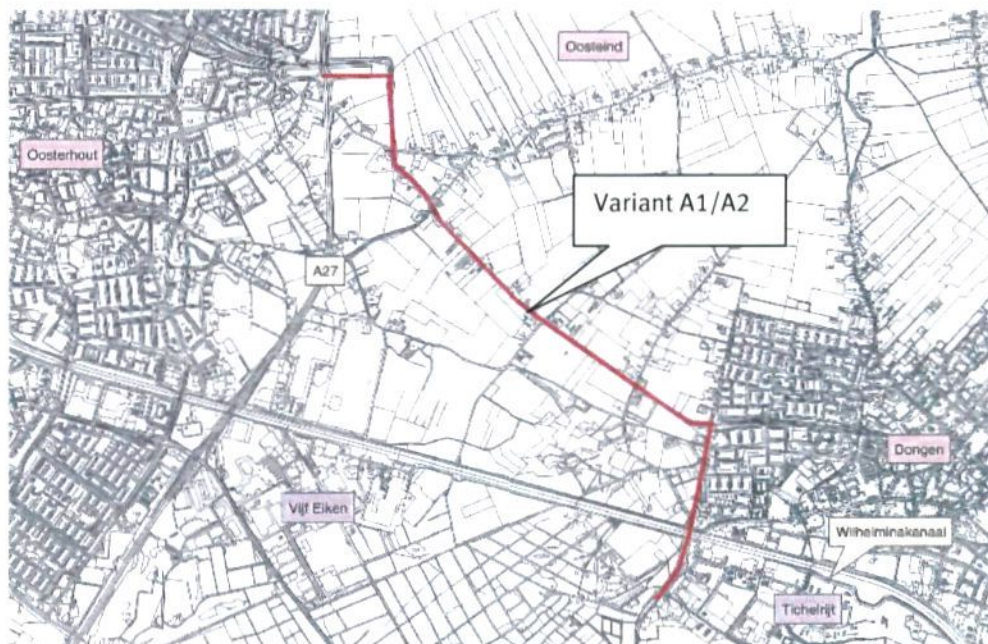
D3. Kalix Bernavariant	Laag	Geen nader onderzoek
------------------------	------	----------------------

Effectenstudie provinciale weg Dongen - Oosterhout (2005)

De vergelijking van varianten in de BORDT-verkenning is globaal en heeft een duidelijke insteek op het gebied van verkeer. Gezien het grote aantal varianten in de BORDT-verkenning waarbij nader onderzoek aanbevolen werd, heeft de stuurgroep BORDT besloten om een tussenstap in de vorm van een integrale effectenstudie te nemen. In de Effectenstudie Dongen - Oosterhout worden de elf alternatieven van de BORDT-verkenning verder geanalyseerd met als doel een maximum van vier kansrijke alternatieven te selecteren. Het verschil met de BORDT-verkenning ligt met name op het gebied van de effecten van de varianten op het milieu.

Op verzoek van de gemeente Dongen zijn de zogenaamde Zuidelijke varianten meegenomen in deze effectenstudie. De alternatieven in de BORDT-verkenning zijn feitelijk potloodschetsen om een indicatie te geven van de mogelijke tracés. In de effectenstudie is gekeken in hoeverre de elf potloodschetsen reële tracés vormen. Hierbij is rekening gehouden met bijvoorbeeld doorsnijding van bestaande bebouwing en onderdelen van de groene hoofdstructuur. Op een aantal punten zijn de BORDT-verkenning tracés dan ook aangepast. Hieronder is aangegeven wat de veranderingen inhouden.

Alternatieven en varianten



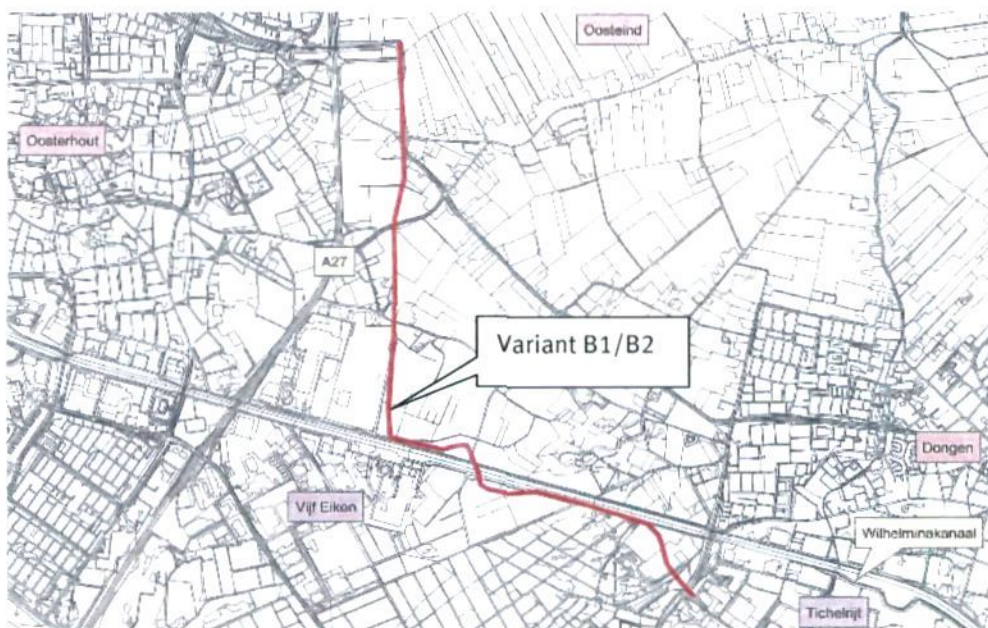
Figuur 5 Huidig tracé alternatief

Benuttingsvariant (A1)

Als extra benuttingsmaatregel is een wisselstrook (tidal flow) op de Westerlaan ingebracht

Verbreidingsvariant (A2)

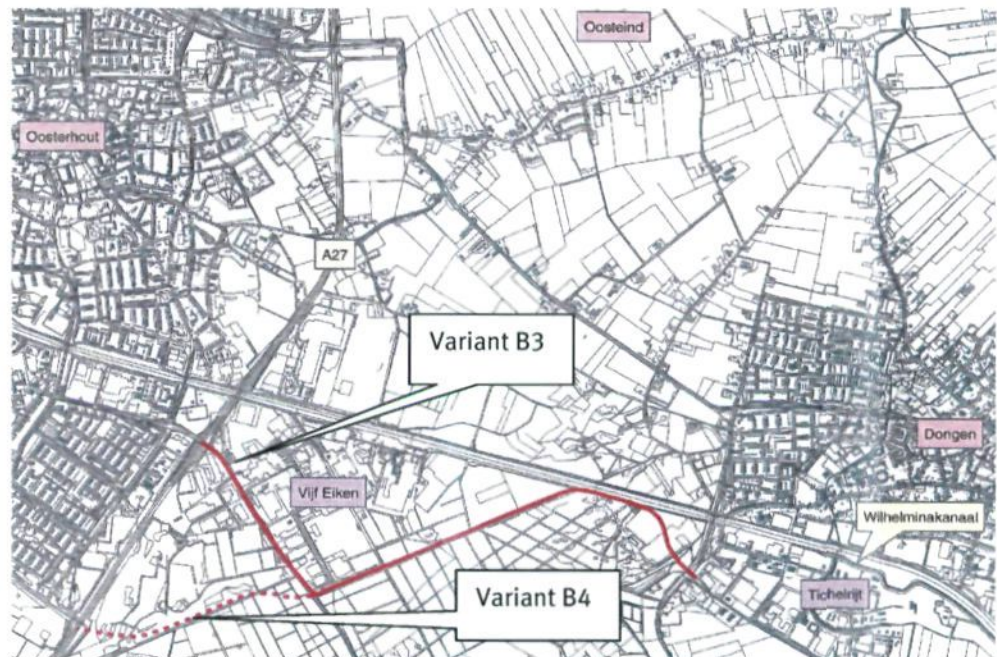
Niet veranderd ten opzichte van de BORDT-vekenning



Figuur 6 Noordelijke kanaalalternatief (B1/B2)

Noordelijke kanaalalternatief (B1/B2)

De varianten B1 en B2 uit de BORDT-vekenning zijn in dit rapport samengevoegd. Hierbinnen is variatie mogelijk ten aanzien van de plaats waar het Wilhelminakanaal wordt gekruist. Voor de exacte locatie van de kanaalkruising is een zoekgebied geplaatst.



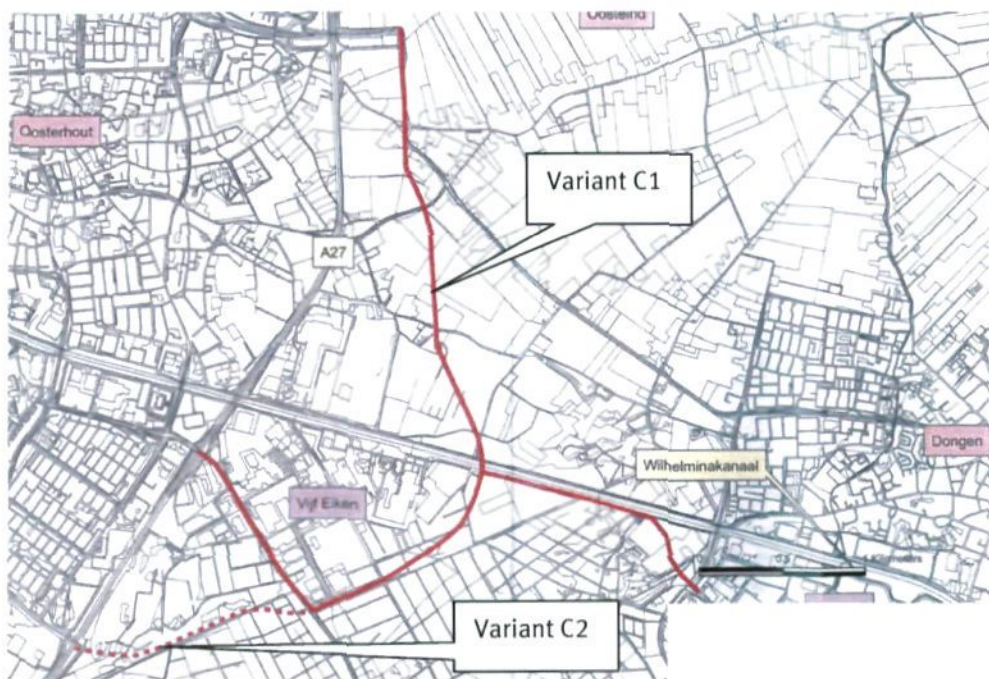
Figuur 7 Zuidelijke kanaalvarianten B3 en B4

Zuidelijke kanaalvariant - A27: Oosterhout-Zuid (B3)

Zoals getekend in de BORDT-vekenning lijkt dit alternatief niet realiseerbaar vanwege de doorsnijding van het bedrijventerrein Vijf Eiken. Daarom is er voor gekozen deze variant in zuidelijke richting 'om te klappen', om Vijf Eiken heen en vervolgens via de Vijf Eikenweg naar de aansluiting Oosterhout-Zuid

Zuidelijke kanaalvariant - baanbrekers (B4)

De voorgestelde nieuwe aansluiting op de A27 lijkt niet wenselijk, want deze sluit zowel ruimtelijk als verkeerskundig niet aan op de bestaande structuur bij Oosterhout. In de effectenstudie is besloten om de nieuwe aansluiting in deze variant te verleggen naar een locatie ter hoogte van de Burgemeester Materlaan. De Vijf Eikenweg wordt gekruist, het nieuwe tracé loopt deels over het golfterrein en sluit vervolgens aan op de nieuwe aansluiting. Rijkswaterstaat heeft in het verleden aangegeven dat in dat geval in ieder geval een andere aansluiting zal komen te vervallen. Er is in de effectenstudie gekozen om de aansluiting Oosterhout-Zuid te laten vervallen.



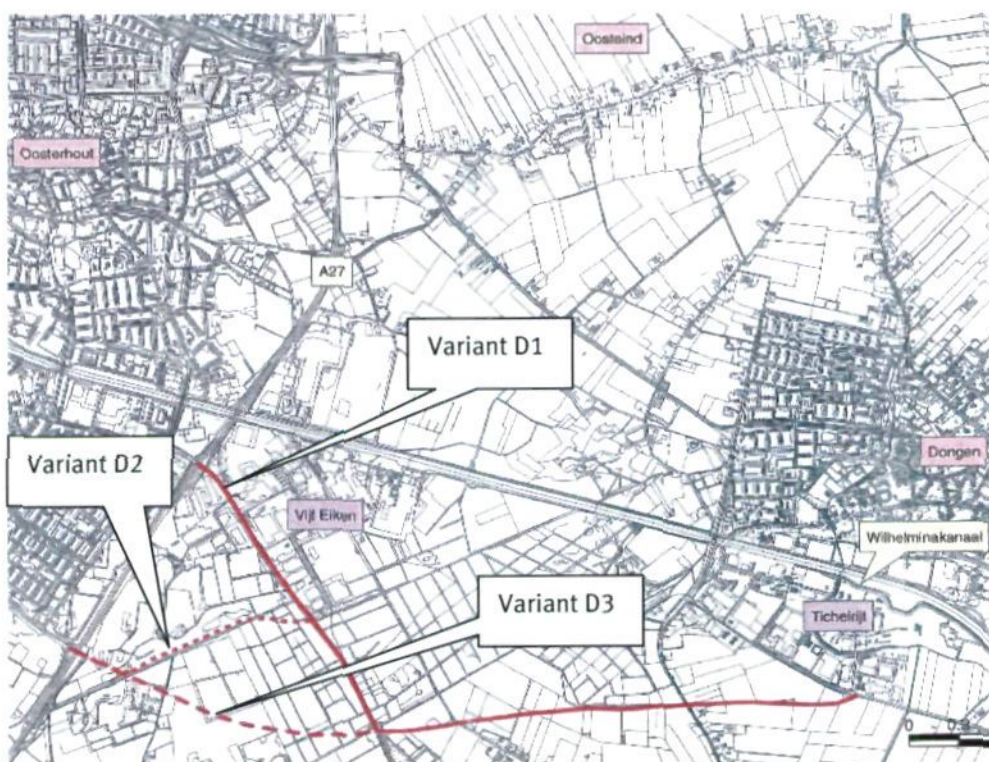
Figuur 8 Dubbele aansluitings alternatief (C1 en C2)

Dubbele aansluitingsvariant A27: twee aansluitingen 1 (C1)

Vanwege de doorsnijding van bedrijventerrein Vijf Eiken is besloten om deze variant 'om te klappen', conform alternatief B3.

Dubbele aansluitingsvariant A27: twee aansluitingen 2 (C2)

Vanwege de doorsnijding van bedrijventerrein Vijf Eiken is besloten om deze variant 'om te klappen', conform alternatief B3. Hierbij komt de nieuwe aansluiting ter hoogte van de Burgemeester Materlaan.



Figuur 9 Zuidelijke kanaal varianten (D1 t/m D3)

Boswachterijvariant 1 (D1)

Niet veranderd ten opzichte van de BORDT-verkenning.

Boswachterijvariant 2 (D2)

Net als boswachterijvariant 1 is er in deze variant sprake van een verbinding aan de zuidkant van het Wilhelminakanaal tussen de Steenstraat en de A27, echter nu naar een nieuwe aansluiting ter hoogte van de Burgemeester Materlaan. Voor een deel loopt deze verbinding via de Vijf Eikenweg.

Boswachterijvariant 3 (D3)

Deze variant is gelijk aan de boswachterijvariant 2 met het verschil dat de Vijf eikenweg nu wordt gekruist, waarna het nieuwe tracé aansluit op de A27 ter hoogte van de Burgemeester Materlaan.

Effectbeoordeling methodiek

De alternatieven worden zowel ten aanzien van het verkeerskundig functioneren als op het niveau van groen en grijs milieu, ruimte, realiseringstijd en kosten met elkaar vergeleken. Als referentie- en prognosejaar is 2015 genomen. Daarbij zijn ontwikkelingen in het studiegebied waarbij op dit moment positief is besloten, in de berekeningen meegenomen.

Met behulp van een verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten en knelpunten voor elke variant in kaart gebracht en geïndexeerd ten opzichte van de referentiesituatie. Verder is een globale kostenindicatie opgemaakt en de realiseringstijd ingeschat per variant. Daarnaast is met behulp van een maatgevende kansenkaart een inschatting gemaakt van de knelpunten en kansen op het gebied van ruimte, groen, water, cultuurhistorie en archeologie.

Nadat de effecten in kaart gebracht zijn is de volgende stap in de effectenstudie een effectwaardering en trechtering. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een multicriteria-analyse (MCA). MCA is een hulpmiddel dat in complexe vergelijkingen een vorm van gecontroleerde subjectiviteit garandeert om tot een transparante manier tot een eindoordeel te kunnen komen. Kenmerkend voor een MCA is dat wordt uitgegaan van verschillende beoordelingscriteria aan de hand waarvan de alternatieven en/of varianten worden vergeleken. Deze criteria kunnen onderling sterk uiteenlopen en de scores kunnen in verschillende eenheden worden gemeten, zowel kwantitatief als kwalitatief. Na standaardisatie kunnen de verschillende criteria met elkaar worden vergeleken. Omdat sommige criteria zwaarder wegen dan andere in de vergelijking tussen varianten, kan een gewicht worden toegekend die het belang van deze criteria in de vergelijking weergeven.

Beoordeling resultaten effectwaardering per alternatief

Huidig tracé alternatief (A1 en A2)

Benutting van het bestaande tracé is ruimtelijk weinig ingrijpend maar qua oplossend vermogen niet erg aantrekkelijk vergeleken met de andere alternatieven. Verbreding van de N629 leidt tot een betere doorstroming maar geeft problemen op andere terreinen. Zo moeten een aantal panden dicht langs de huidige weg wijken indien deze variant uit wordt gevoerd. Verder zal de huidige brug over het Wilhelminakanaal een knelpunt worden aangezien deze niet verbreed kan worden. Tevens heeft het gebied een hoge

archeologische verwachtingswaarde. Voor beide varianten geldt dat de 'houdbaarheidsdatum' voor na 2015 beperkt is.

Kanaalalternatieven (B1 t/m B4)

Vergeleken met de het huidige tracé alternatief is het oplossend vermogen van de noordelijke en zuidelijke kanaal varianten een stuk hoger. Voor de noordelijke variant (B1/B2) liggen er kansen om de aanleg te combineren met de toekomstige uitbreiding van het bedrijventerrein Vijf Eiken. De vraag rest op welke plaats het kanaal moet worden overgestoken. De zuidelijke varianten (B3 en B4) zijn voor het overgrote deel gelegen in de Groene Hoofdstructuur (GHS). Doorsnijding van dit gebied is compensatieplichtig. Voor wat betreft variant B4 (Baanbrekers) geldt daarnaast dat de golfbaan moet worden doorsneden en dat er een nieuwe aansluiting op de A27 gerealiseerd moet worden

Dubbele aansluitingsalternatief (C1 en C2)

Verkeerskundig gezien het meest kansrijk zijn de varianten met twee aansluitingen op de A27. De verkeersdruk wordt verdeeld over de aansluitingen aan de noord- en zuidzijde van het Wilhelminakanaal. De verkeersdruk wordt verdeeld over de aansluitingen aan de noord- en de zuidzijde van het Wilhelminakanaal. Bovendien zijn deze varianten gunstig voor de aansluiting van de toekomstige uitbreiding Oosterhout-Oost met de A27 en de bestaande wegenstructuur van Oosterhout. Daar tegenover staat dat de varianten aanzienlijk langer en ingrijpender zijn dan de overige alternatieven.

Zuidelijk alternatief

De boswachterijvarianten lossen de problemen op de N629 in iets mindere mate op en leiden tot extra druk op de Westerlaan. De huidige aansluiting van de Vijf Eikenweg op de A27 (Oosterhout-Zuid) is nu al overbelast en kan niet veel verkeer meer verwerken. Ook leidt de aansluiting van nieuwe, zuidelijke tracés op de A27 tot problemen. Een nieuwe aansluiting ter hoogte van de Burgemeester Materlaan, in combinatie met de afsluiting van de aansluiting Oosterhout-Zuid, kent ook problemen. De nieuwe aansluiting ligt ten opzichte van Oosterhout eigenlijk te zuidelijk, hierdoor blijft veel verkeer via de Vijf Eikenweg rijden. Bovendien krijgen de Burgemeester Materlaan en de Beneluxweg veel meer verkeer te verwerken, waardoor opstoppen kunnen ontstaan. Verder hebben alle drie de boswachterijvarianten een grote doorsnijding van GHS en ecologische verbindingzones tot gevolg. Daarnaast veroorzaken ze een doorsnijding van agrarische percelen ten zuiden van de golfbaan.

Eindafweging

Bepalend voor de eindafweging in de effectenstudie was het belang dat wordt gehecht aan het oplossend vermogen en aan de verschillende milieugerelateerde aspecten, alsmede aan de kosten en de realiseringstijd. Als meest kansrijke alternatieven worden in de effectenstudie aangemerkt:

- **Noordelijk Kanaalvariant (B1/B2).** Dit alternatief heeft een vrij groot probleemoplossend vermogen. Met name Oosteind is gebaat bij een nieuw tracé dat aansluit op de Ekelstraat. De Provinciale weg wordt hierdoor aanzienlijk ontlast. De milieugerelateerde effecten zijn vrij beperkt. De ligging in de dichte nabijheid van het bedrijventerrein Vijf Eiken biedt kansen voor een gecombineerde aanpak met de toekomstige uitbreiding van dit terrein. Ook ten aanzien van de plannen voor East of Oosterhout biedt dit tracé goede mogelijkheden.
- **Dubbele aansluitingsvariant A27: twee aansluitingen 1 (C1).** Verkeerskundig gezien heeft dit alternatief de beste papieren. De verkeersdruk wordt verdeeld over twee aansluitingen. De huidige N629 kan worden omgevormd tot een rustige weg.

Daarnaast creëert de randweg mogelijkheden voor East of Oosterhout. De ruimtelijk en milieu gerelateerde consequenties zijn echter vrij fors. Dit alternatief biedt goede faseringsmogelijkheden.

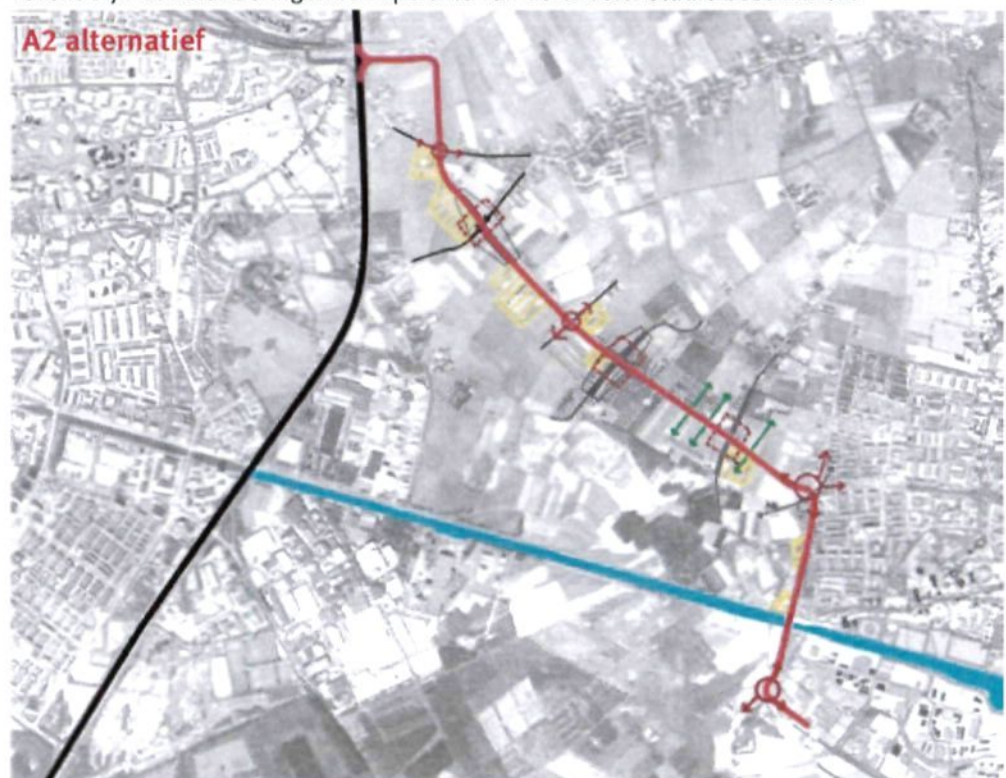
- **Nulalternatief.** In de planstudie/MER zal bekeken moeten of een combinatie van verbreding en benutting tot goede resultaten leidt.
- **Meest Milieu Vriendelijk Alternatief (MMA).** Een verplicht onderdeel van een planstudie/MER. Dit alternatief krijgt gaandeweg de planstudie vorm.

Strategische Gebiedsvisie Oosterhout Oost (2006)

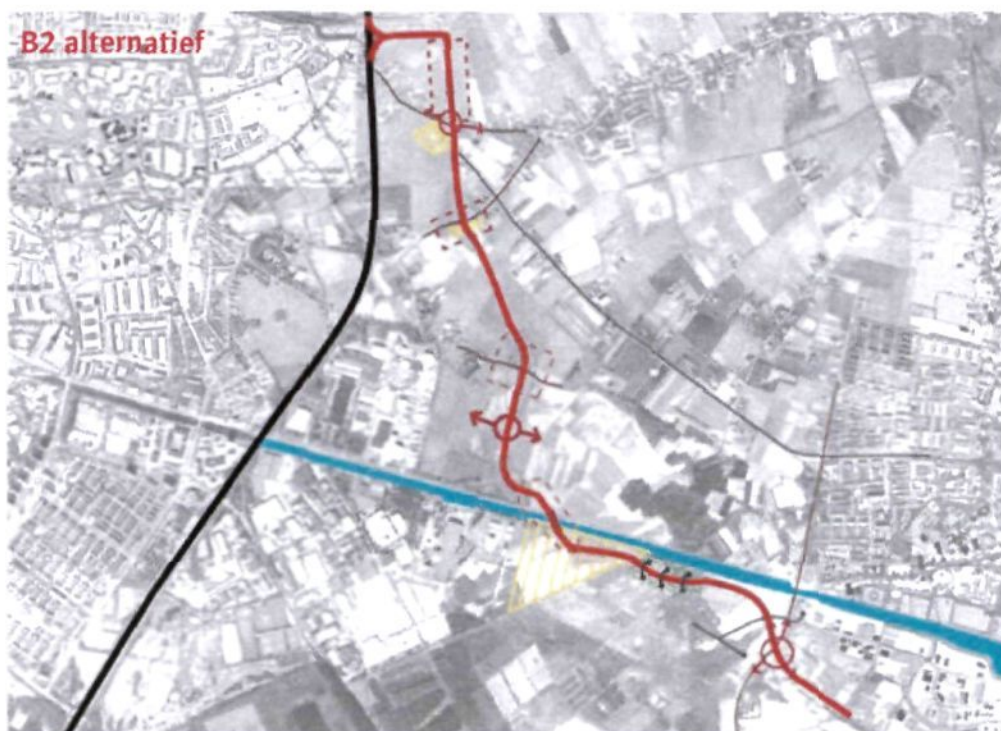
In de Strategische Gebiedsvisie Oosterhout-Oost (SGV) heeft de Gemeente Oosterhout hun visie beschreven aangaande de ontwikkeling van het gebied ten oosten van de A27. Hierin wordt beoogd het gebied te transformeren van het huidige overwegend agrarisch landgebruik naar een landelijk woongebied. Onderdeel van deze transformatie is een goede ontsluiting. Daarom is in de SGV ook de verkeersproblematiek rondom de N629 meegenomen. De resultaten uit de Effectenstudie Dongen - Oosterhout hebben als bouwstenen gediend voor deze ontsluiting. Ten behoeve van de SGV is een Strategische Milieu Beoordeling (SMB) opgesteld welke in gaat op de effecten van de verschillende alternatieve wegverbinding mogelijkheden.

Alternatieven

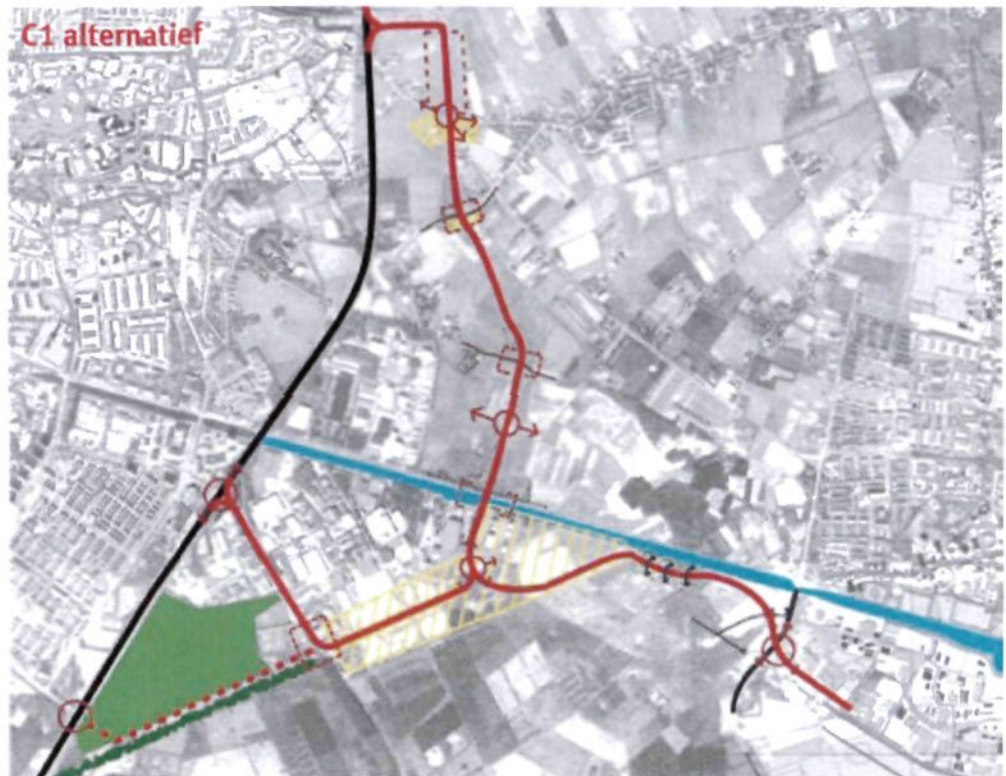
In het onderstaande worden de alternatieven en varianten die zijn onderzocht in het SMB. Tevens zijn de veranderingen ten opzichte van de effectenstudie beschreven.



1. **Nulplusalternatief.** Hierbij wordt de Heistraat verbreed tot 2x2 rijstroken en een voorziening voor langzaam- en bestemmingsverkeer aan de noordzijde. Tevens wordt een gedeelte van de Brede Heistraat ontwikkeld als ontsluitingsweg naar het nieuwe bedrijventerrein Everdenberg. In aansluiting op de Effectenstudie Dongen-Oosterhout wordt dit alternatief hier verder A2 genoemd.



2. Een alternatief waarbij vanaf Tichelrijt een nieuwe weg ongeveer anderhalve kilometer nabij en parallel aan het Wilhelminakanaal loopt, vervolgens naar het noorden afbuigt en bij Oosteind op de Ekelstraat uitkomt. In aansluiting op de effectenstudie wordt dit alternatief hier verder B1/2 genoemd. Dit alternatief kent twee varianten: B1: overwegend ten noorden van het Wilhelminakanaal; B2: over ongeveer anderhalve kilometer ten zuiden van het Wilhelminakanaal.



3. Een alternatief waarbij een verbinding als bij alternatief B2 wordt aangevuld met een verbinding die vanaf de plek waar de weg naar het noorden afbuigt, langs de zuidoost-rand van het bedrijventerrein Vijf Eiken loopt en vervolgens via de Vijf Eikenweg aansluiting geeft op de A27. In aansluiting op de Effectenstudie wordt dit alternatief hier verder C1 genoemd.

Voorkeursalternatief

Als gevolg van voortschrijdende inzichten gedurende het opstellen van de SGV is een voorkeursalternatief opgesteld. Leidend hierbij was het feit dat naast doorgaand verkeer, een aanzienlijk deel van het verkeer op de huidige N629 (Heistraat) haar herkomst of bestemming heeft in de kern Dongen. Kortom: de Heistraat is 'de' directe verbinding voor Dongen met Oosterhout en de A27. Juist door die directheid blijft deze route aantrekkelijk, ook wanneer een alternatieve route wordt aangeboden.



Het voorkeursalternatief in de SGV borduurt voort op de positieve effecten van de variant B1/B2, waarbij gekozen is voor het tracé ten noorden van het kanaal (B2) om zoveel mogelijk verkeer, met name vanuit Dongen, te stimuleren van de nieuwe weg gebruik te maken en daarmee de Heistraat zoveel mogelijk te ontlasten. Op de nieuwe route Westerlaan-Nieuwe weg-Ekelstraat wordt al het verkeer geconcentreerd. In deze variant is de Hoogstraat afgesloten voor autoverkeer t.h.v. de overgang van de A27. Naast de bestaande brug over het kanaal bij Dongen is een nieuwe brug voorzien. In de modelberekeningen is de Heistraat aan de uiteinden afgekoppeld van de bestaande route en gedegradeerd tot een 'ondergeschikte' route (met een modelsnelheid van 60 km/h t.o.v. een modelsnelheid van 80 km/h voor de nieuwe weg).

Afweging tracering nieuwe regionale wegverbinding

In de SMB voor de SGV wordt vanuit het perspectief van het milieu en breder, de omgevingskwaliteit, het beeld volgende beeld geschetst:

- de tracés langs het kanaal (B1, B2, C1/2) beïnvloeden de Groene Hoofdstructuur van Brabant (dit is deels EHS): ze leiden tot verstoring in het gebied en beïnvloeden de oversteek van fauna over het kanaal;
- ook blijft bij deze varianten de Heistraat een ontsluiting op bovenlokaal niveau van Dongen: dit betekent een blijvende last voor de bewoners en bedrijven langs de Heistraat;
- het tracé langs en door Vijf Eiken (C1/2) verstoort over een grotere lengte de EHS / Boswachterij;
- de tracés ter plaatse van (verbreding: A2) en ten zuiden van de Heistraat (voorkeursvariant) leiden tot de minste overlast. Daar staat tegenover dat de Oude Dongense Baan verstoord wordt, ook in het oude beloop.

Ruimtelijk gezien is de vraag in hoeverre de verschillende varianten inpasbaar zijn, schade aan eigendommen veroorzaken en op welke wijze het gebied om de weg kan functioneren (kruisingen met fietsers en voetgangers, bijvoorbeeld).

- In alle tracés moeten ter hoogte van de Ekelstraat eigendommen worden verworven;

- In de twee tracés parallel aan de Heistraat is inpassing van de meeste kruisingen mogelijk: aandacht is nodig voor de kruising met de nieuwe landschapsontwikkelingszone (met potentie voor een ecologische verbinding);
- Het verlegde Heistraat tracé vraagt om maatregelen rond de Brede Heistraat / Heikantsestraat / Berkenlaan;
- De verbrede Heistraat (A2) vraagt om veel maatregelen (aankoop van kassen en woningen) aan de zuidzijde van de Heistraat, bij Heikant;
- In de kanaaltracés is een grotere ruimte nodig voor het kruisen van de ecologische verbinding, vanwege de in-/uitstapplaats in de kanaaloever.
- Het noordelijk kanaaltracé heeft een zeer lastige inpassing. Hiermee wordt de recreatieve en landschappelijke kwaliteit van de kanaaloever verminderd.
- De tracés van de varianten B1 en C1/2 vragen om forse ingrepen in het bestaande bedrijventerrein Vijf Eiken, en dit al in de eerste fase van de aanleg.
- De tracés aan het kanaal genereren een grote mate van verstoring omdat ten bate van de benodigde brug veel 'snijverlies' en versnippering optreedt om de weg op de juiste hoogte te krijgen voor de oversteek met het kanaal (grote lussen en taluds)

In de SGV wordt geconcludeerd dat een nieuwe provinciale weg ten zuiden van de Heistraat en ten noorden van het Wilhelminakanaal in een 2x2 uitvoering de beste variant is. Deze variant komt in het kader van de omgevingskwaliteit goed uit, maar ook wat betreft de ruimtelijke inpassing past deze variant goed, zeker wat betreft de kruisingen met langzaam verkeer. Minder goed, maar oplosbaar evenwel, voldoet dit alternatief wat betreft de inpassing van de Oude Dongense Baan. Daarnaast is verkeerskundig dit alternatief goed te noemen, overigens wel met een nieuwe of verlegde rotonde aan het einde van de Middellaan.

Bijlage 3: Verkeersgegevens

Modelberekeningen

Ten behoeve van deze startnotitie m.e.r. zijn voorlopige berekeningen uitgevoerd met het regionale verkeersmodel. In deze bijlage is de output van het verkeersmodel opgenomen en is een toelichting gegeven op de gebruikte modelinput en de begrippen. De nu gepresenteerde berekeningen hebben nog een voorlopig karakter. Indien nodig zullen ten behoeve van het MER nog aanvullende berekeningen worden uitgevoerd. Op een aantal punten zullen details worden uitgewerkt in het MER zoals de aantakking van de Hoogstraat op het nieuwe tracé en de invloed van de voertuigverdeling (personenauto's en vrachtverkeer) op de verkeersintensiteiten. Ook zal, indien nodig, inzicht worden gegeven in de gevoeligheden van de verkeersgegevens als gevolg van snelheden en capaciteiten.

Hoofdpijnen gebruikt verkeersmodel

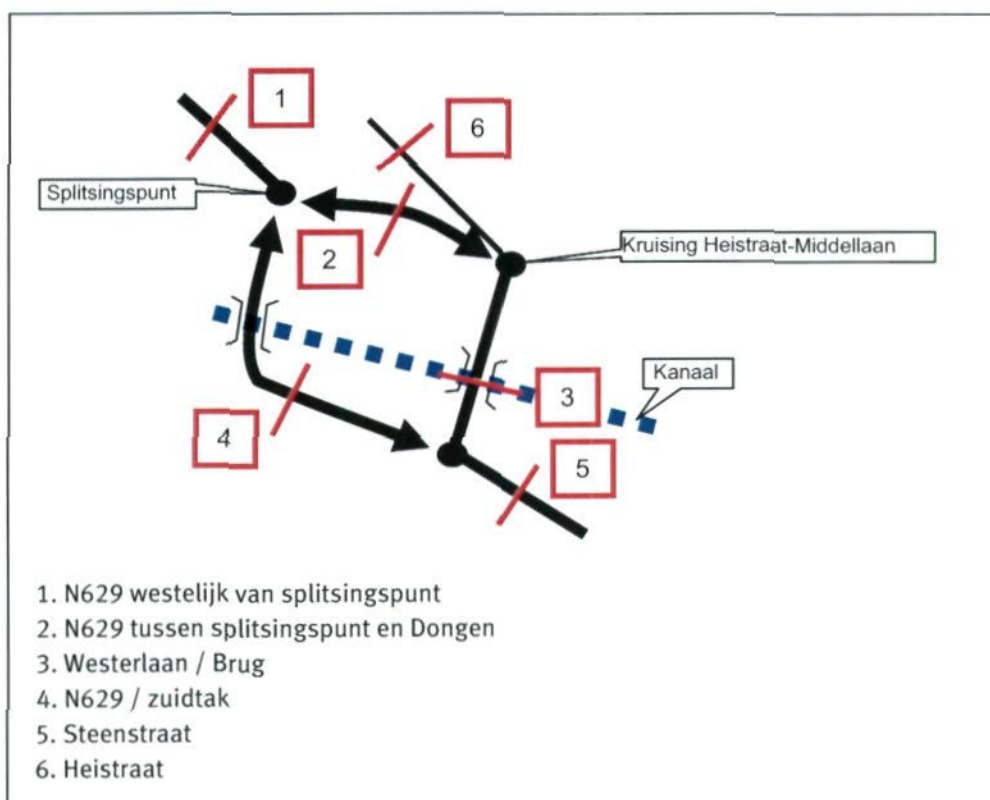
Het gebruikte regionale model kent de volgende basiskenmerken:

- Huidige situatie planjaar 2004 (gekalibreerd op telcijfers 2004);
- Toekomstige situatie prognosejaar 2020
- Avondspits-, ochtendspits en etmaalperiode;
- Multimodaal (autoverkeer, langzaam verkeer, openbaar vervoer);
- Omgeving NRM Noord-Brabant versie 3.1 (waaronder ombouw Noordwesttangent Tilburg (2x2) met aansluiting A58, N261 als autoweg met ongelijkvloerse aansluitingen incl. ombouw A59/N261, ombouw Hooipolder);
- Scoop voor detaillering: gemeente Tilburg, Dongen, Gilze-Rijen, Goirle, Hilvarenbeek, Oisterwijk, Loon op Zand, Kaatsheuvel en Waalwijk.
- Ontwikkelingen Oosterhout-Oost (1.000 woningen in oosterhout-oost en 40 ha. bedrijvigheid)
- Ontwikkelingen Dongen (200 woningen in centrum, 850 woningen in plan Beljaart en 31 woningen in de rest van Dongen)

Het recente regionale verkeersmodel Midden-Brabant geeft aanzienlijk lagere verkeersprognoses voor de regio, dan de (tot nu toe gehanteerde) lokale verkeersmodellen, zoals verkeersmodel Oosterhout.

Output van het model

Het verkeersmodel genereert een groot aantal gegevens. Deze gegevens komen beschikbaar als kaarten voor de hoeveelheid verkeer per etmaal en de hoeveelheid verkeer in de avondspits van (in dit geval) 2 uur. Omdat de plots lastig te lezen en te vergelijken zijn is voor een aantal maatgevende wegvakken de informatie verzameld in enkele figuren. Daarbij is gekeken naar de wegvakken zoals opgenomen in onderstaande figuur. Voor het Omleidingsalternatief zijn twee varianten doorgerekend (O1 en O2), respectievelijk representatief voor de varianten Stroomlijn 1 en 2 en Bundeling Zuid en (O2) variant Bundeling noord.



Figuur B3.1 De nummering van de geanalyseerde wegvakken

Modelinput

De input van het model is mede bepalend voor de output. De keuze voor de capaciteit (2x2 of 2x1) van de nieuwe wegvakken is mede bepalend voor de verkeersintensiteit op deze (en andere) wegvakken. Er is daarom gekozen voor het uitvoeren van berekeningen met verschillende capaciteiten van de wegvakken, met name voor de wegvakken 1 en 2.

De gebruikte invoergegevens, in de vorm van de wegcapaciteit (in motorvoertuigen (mvt) voor de 2-uurs avondspits) en de rijnsnelheid zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel B1.1 De modelinput

wegvak	snelheid (km/h)				2x2 rijstroken bij wegvak 1 en 2				2x1 rijstroken bij wegvak 1 en 2			
	referentie	P-akt	O-akt (1)	O-akt (2)	referentie	P-akt	O-akt (1)	O-akt (2)	referentie	P-akt	O-akt (1)	O-akt (2)
6 Heistraat	-	80	60	60	3000	2400	2400	2400	3500	2400	2400	2400
1 N629 westelijk van splitsingspunt	-	80	80	80	-	6400	6400	6400	-	3500	3500	3500
2 N629 tussen splitsingspunt en Dongen	-	70	70	70	-	6400	3500	3500	-	3500	3500	3500
3 Westerlaan / brug	70	70	70	70	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000
4 N629 / zuidtak	-	-	80	80	-	-	3000	3000	-	-	3500	3500
5 Steenstraat	60	60	60	60	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000

Aanvullend is een modelrun gedaan waarin voor de Westerlaan een snelheid van 50 km/h is opgenomen.

Begrippen

2 -uurs avondspits periode - de drukste periode op een wegvak, maatgevend voor de capaciteit van een wegvak, genomen over 2 uur tijdsbestek.

Intensiteit - De hoeveelheid motorvoertuigen op het wegvak, in dit geval voor de tijdsperiode van een 2-uurs avondspits

Capaciteit - De maximale intensiteit dat het betreffende wegvak aankan, in dit geval voor de 2 uurs tijdperiode van de avondspits

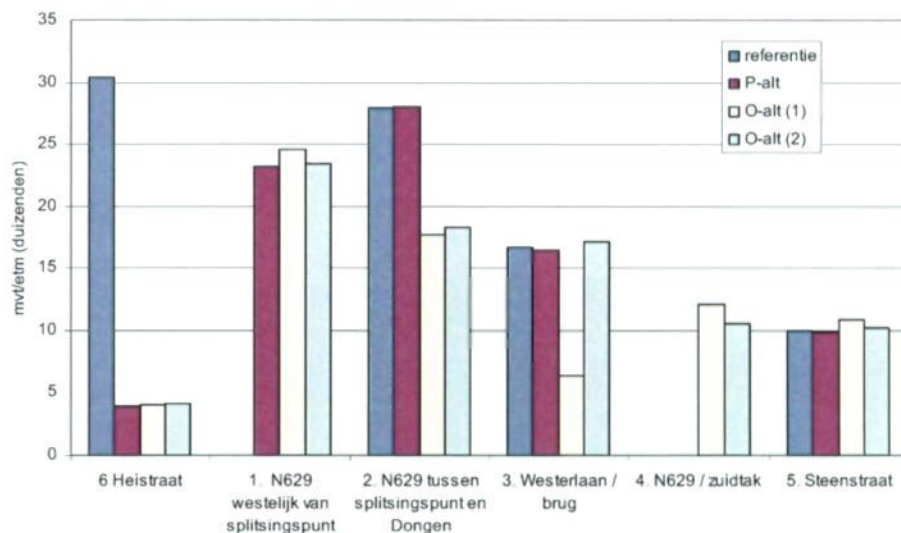
I/C-verhouding - De verhouding tussen de intensiteit en capaciteit van het wegvak. Hoe hoger de I/C-verhouding hoe slechter de doorstroming op dat gedeelte van de weg. Een I/C-verhouding van boven de 0,8 - 0,9 is niet wenselijk, omdat bij een dergelijke of hogere waarde de kans op vertraging groot is en de verkeersafwikkeling slecht. Naast de I/C-verhoudingen van de wegvakken is ook de capaciteit van de aansluitingen (rotondes en kruisingen) van belang voor de beoordeling. In dit stadium van het onderzoek is daar nog geen aandacht aan besteed.

Modelresultaten: totale verkeersbelasting

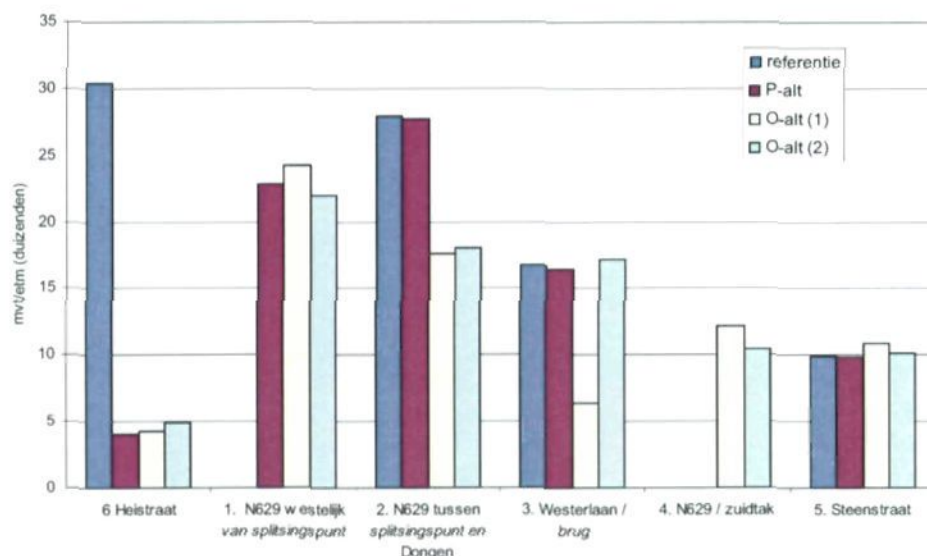
In onderstaande figuren is voor de maatgevende wegvakken zichtbaar gemaakt hoeveel verkeer per dag (mvt/etm) van de betreffende wegvakken gebruik maakt. Dit is gedaan voor de twee varianten voor de capaciteit van de wegvakken 1 en 2 (2x2 resp. 2x1 rijstroken).

Uit de figuren blijkt dat de capaciteit van de N629 zeer weinig invloed heeft op de verkeersbelasting.

Uit de aanvullende modelrun met een lagere snelheid op de Westerlaan blijkt een klein effect op de verkeersbelasting: bij 50 km/h op de Westerlaan is de verkeersbelasting (in mvt/etm) ongeveer 7% lager dan bij 70 km/h.



Figuur B3.2 Motorvoertuigen per etmaal op een aantal wegvakken voor de verschillende alternatieven in het geval dat de nieuwe wegvakken 2x2 rijstroken krijgen.



Figuur B1.3 Motorvoertuigen per etmaal op een aantal wegvakken voor de verschillende alternatieven in het geval dat de nieuwe wegvakken 2x1 rijstroken krijgen.

Modelresultaten: intensiteiten in de avondspits

In onderstaande tabel zijn voor een aantal maatgevende wegvakken de verkeersintensiteiten weergegeven voor de huidige situatie, de referentiesituatie en de beide oplossingsrichtingen in het geval dat alle wegvakken 2x1 rijstroken hebben.

Tabel B3.2 Spitsintensiteiten van een aantal wegvakken. Het gaat om het aantal motorvoertuigen per 2 uur in de avondspits in de maatgevende richting waarbij alle wegvakken 2x1 rijstroken hebben.

wegvak	huidig (2004)	Referentie 2020	P-alternatief	O-alt (1)	O-alt (2)
1.N629 westelijk van splitsingspunt	nvt	nvt	1460	1660	1050
2. N629 tussen splitsingspunt en Dongen	nvt	nvt	2070	1380	1380
3.Westerlaan / Brug	1350	2130	2190	930	2220
4.N629 / zuidtak	nvt	nvt	nvt	1710	1360
5. Steenstraat	850	1210	1250	1450	1280
6. Heistraat	2110	2330	730	750	860

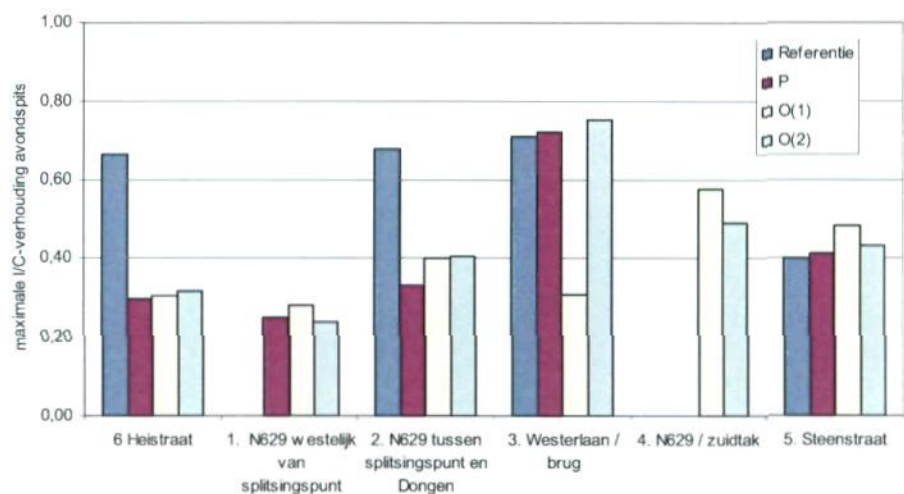
Ook voor de intensiteiten in de avondspits blijkt uit de modelberekeningen dat de capaciteit van de nieuwe N629 weinig invloed heeft op de intensiteit. De aanvullende modelrun met 50km/h op de Westerlaan laat iets lagere spitsintensiteiten op de Westerlaan zien (circa 5% lager dan bij 70 km/h).

Modelresultaten: I/C-verhoudingen

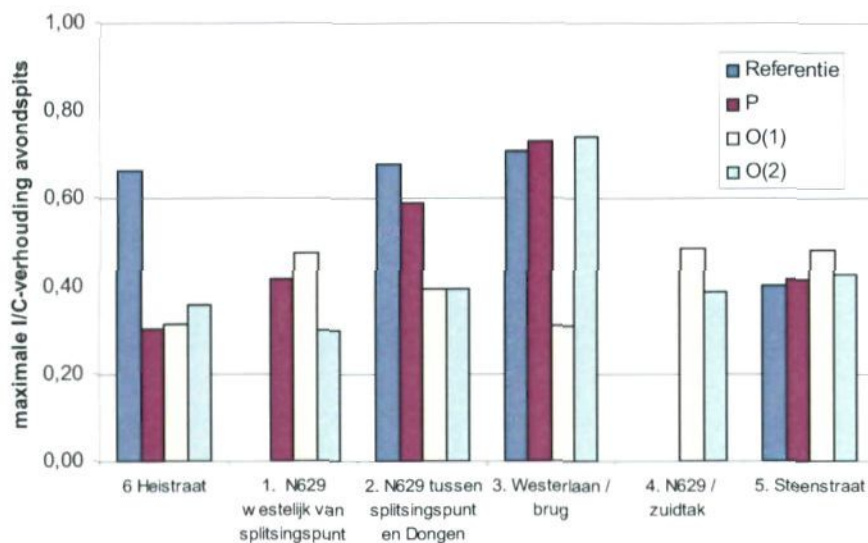
In de afbeelding achter in deze bijlagen zijn plots opgenomen van de door het model berekende resultaten. In de plots is per wegvak, per rijrichting, in cijfers de verkeersbelasting in de 2-uurs avondspits weergegeven. De door het model berekende I/C-verhouding is per wegvak en per rijrichting weergegeven in de kleur van de strook langs de wegvakken.

In onderstaande tabellen is voor de maatgevende wegvakken de berekende I/C-verhouding weergegeven voor de situatie met 2x2 resp. 2x1-rijstroken op de wegvakken 1 en 2. Deze figuren laten zien dat voor alle wegvakken (uitgaande van de 2-uurs avondspits) in beide situaties de maximale I/C-waarden onder de kritische waarde van 0,8-0,9 liggen. Voor het drukste uur in de avondspits ligt de waarde mogelijk iets hoger. De bestaande Heistraat heeft een relatief lage I/C-verhouding. De geconstateerde knelpunten in de doorstroming in de spitsperiode lijken dan ook te worden veroorzaakt door de aansluitingen. Ook is de I voor deze weg -met ook een functie als erftoegangsweg- wellicht lager dan nu in het model is aangenomen.

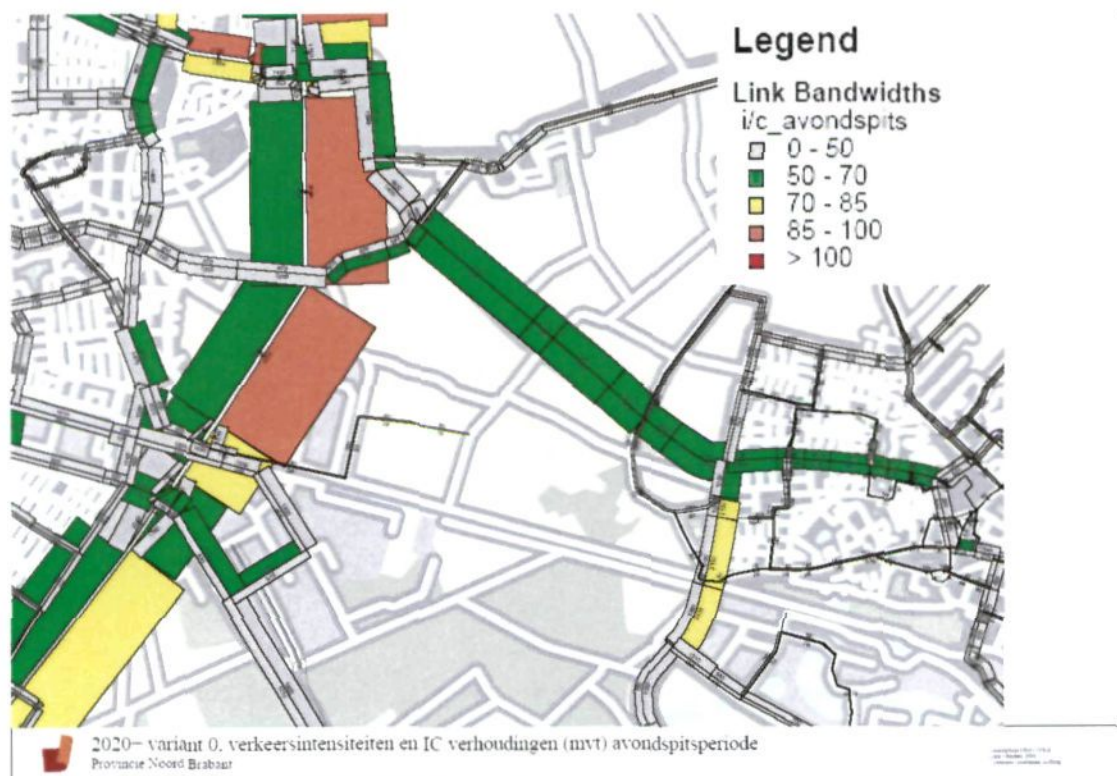
Voor de situatie met 50 km/h op de Westerlaan blijkt uit de aanvullende modelrun een iets lagere I/C-verhouding op de Westerlaan dan bij 70 km/h.



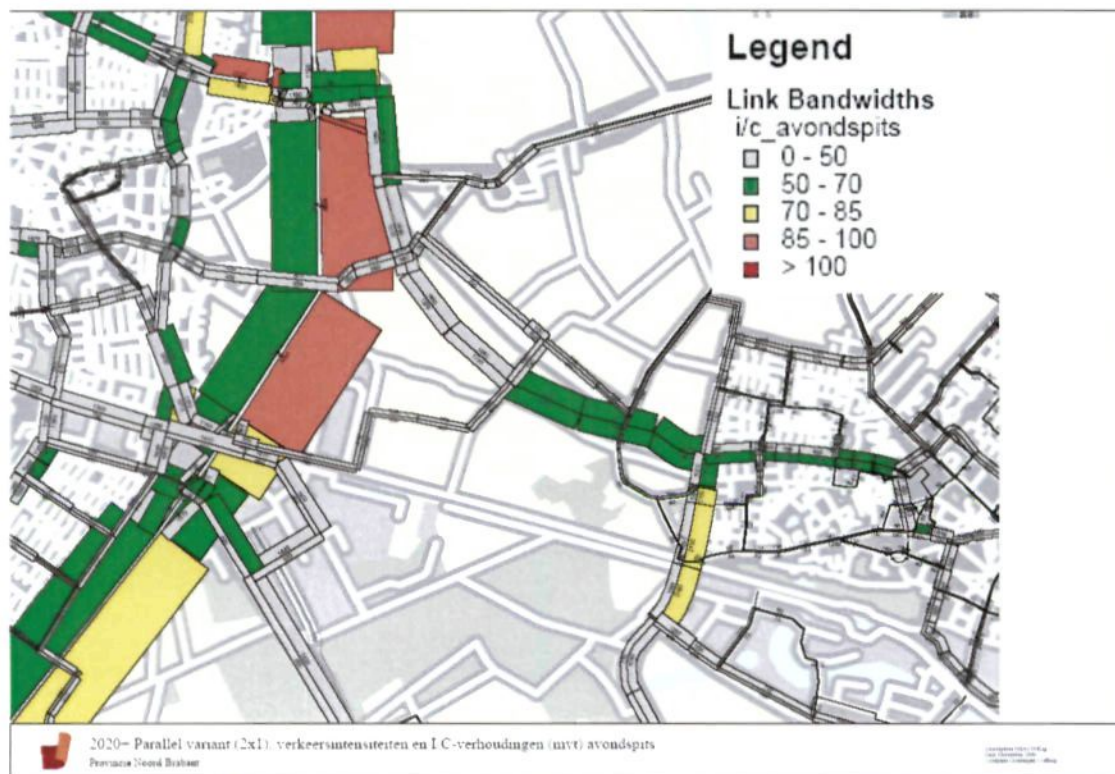
Figuur B3.4 *IC verhoudingen van het aantal motorvoertuigen per 2-uurs avondspits op een aantal wegvakken voor de verschillende alternatieven in het geval dat de nieuwe wegvakken 2x2 rijstroken krijgen.*



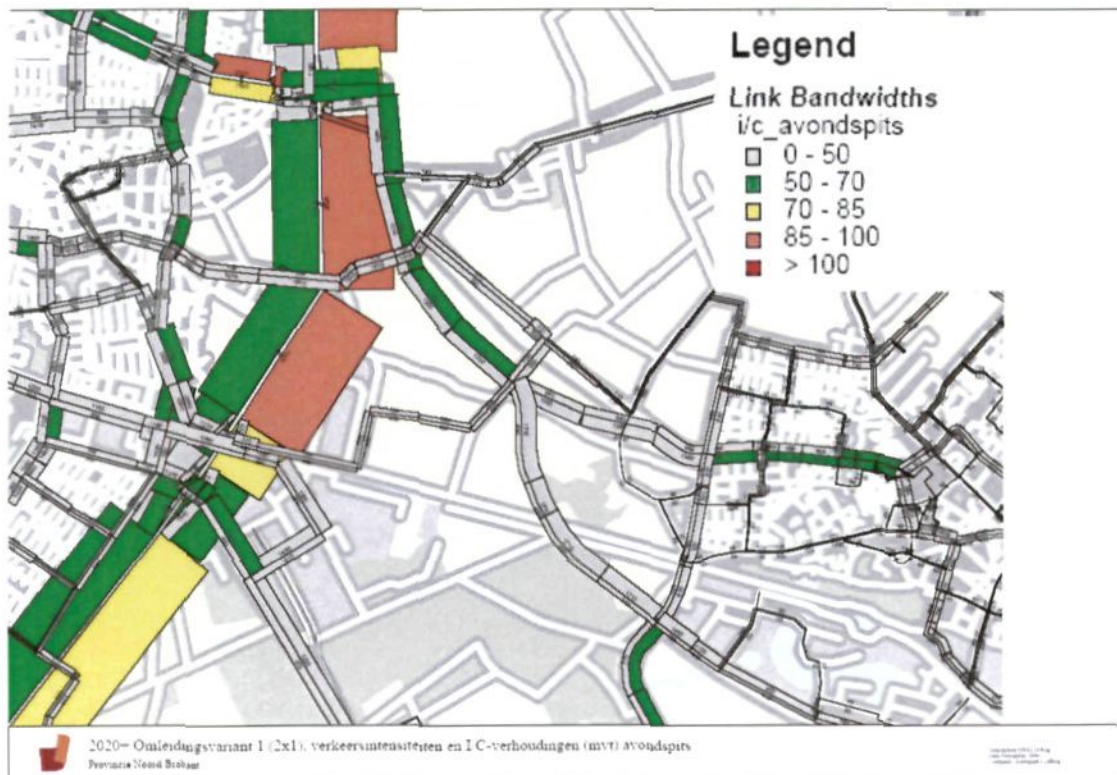
Figuur B3.5 IC verhoudingen van het aantal motorvoertuigen per 2-uurs avondspits op een aantal wegvakken voor de verschillende alternatieven in het geval dat de nieuwe wegvakken 2x1 rijstroken krijgen.



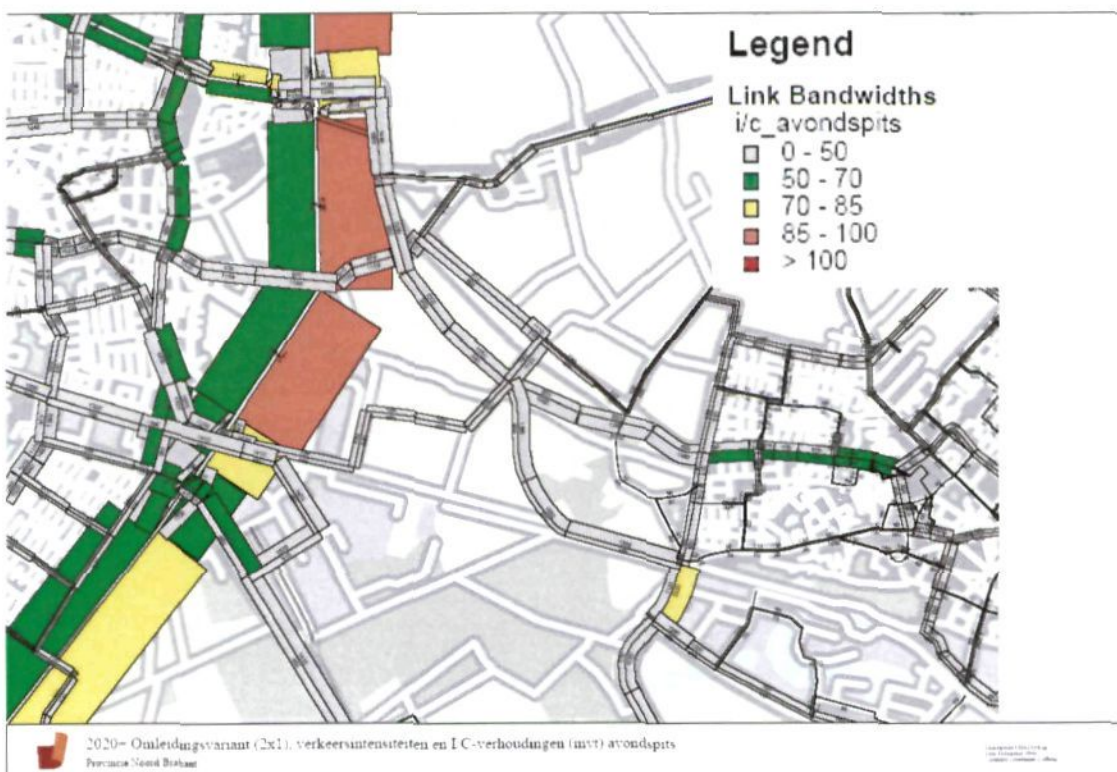
Figuur B3.6 Afbeelding met de IC-verhoudingen van de avondspitsintensiteiten voor de autonome situatie in 2020.



Figuur B3.7 Afbeelding met de IC-verhoudingen van de avondspitsintensiteiten voor de parallelvarianten in 2020. De nieuwe gedeeltes van de N629 en de Ekelstraat hebben in deze berekening 2x1 rijstroken.



Figuur B3.8 Afbeelding met de IC-verhoudingen van de avondspitsintensiteiten voor de omleidingsvarianten met een nieuwe brug in 2020. De nieuwe gedeeltes van de N629 en de Ekelstraat hebben in deze berekening 2x1 rijstroken.



Figuur B3.9 Afbeelding met de IC-verhoudingen van de avondspitsintensiteiten voor de omleidingsvarianten met de bestaande brug in 2020. De nieuwe gedeeltes van de N629 en de Ekelstraat hebben in deze berekening 2x1 rijstroken.

Bijlage 4: Begrippen en afkortingen

Alternatief	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
autonome ontwikkeling	1. Ruimtelijk-planologische ontwikkeling van het studiegebied op basis van bestaand en voorgenomen beleid, zonder de voorgenomen activiteit 2. Ontwikkeling van het studiegebied zonder de voorgenomen activiteit
beoordelingskader	geheel van aspecten en criteria, op basis waarvan de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving worden bepaald
bevoegd gezag	1. de overheidsinstantie die bevoegd is tot het nemen van het besluit op grond waarvoor de m.e.r.-verplichting bestaat 2. de overheid die bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer
Commissie voor de milieu-effectrapportage	een landelijke commissie van ca. 180 onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieu-effectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het rapport. Per m.e.r. wordt een werkgroep samengesteld.
duurzaam veilig (DuVe)	wegontwerpprincipe voor een veiligere inrichting van wegen, met als uitgangspunten: voorkomen van onbedoeld gebruik van de weg, voorkomen van ontmoetingen met een verschil in richting en/of snelheid, voorkomen van onzeker gedrag
effect	verandering ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling door / na realisering van de voorgenomen activiteit
huidige situatie	momentele toestand van een gebied of aspect
initiatiefnemer	degene, die de voorgenomen activiteit wil ondernemen
inspraak	mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld over een activiteit waarover (door de overheid) een besluit zal worden genomen
langzaam verkeer	fietzers en wandelaars
m.e.r.	milieueffectrapportage, procedure zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer
MER	milieueffectrapport, rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden

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

Bijlage 5: Literatuur

Gemeente Dongen (2001). *Structuurvisie-Plus*

Gemeente Dongen (2000). *Verkeersbeleidsplan Dongen*

Gemeente Oosterhout (2001). *Stadsvisie-Plus 2000-2015*

Gemeente Oosterhout (2000). *Milieubeleidsplan 2001-2005*

Gemeente Oosterhout (2006). *Strategische Gebiedsvisie Oosterhout-Oost*

Gemeente Oosterhout (2005). *Atlas Strategische Gebiedsvisie Oosterhout-Oost*

Gemeente Oosterhout (2006). *Ontwerp structuurplan Oosterhout-Oost*

Provincie Noord-Brabant (2002). *Brabant in Balans. Streekplan Noord-Brabant 2002*

Provincie Noord-Brabant (2005(1)). *Gebiedsplan Wijde Biesbosch*

Provincie Noord-Brabant (2005(2)). *Reconstructieplan Meijerij*

Provincie Noord-Brabant (2004). *Uitwerkingsplan Stedelijke Regio Breda-Tilburg*

Provincie Noord-Brabant (2006). *Provinciaal verkeers- en vervoersplan +*

Provincie Noord-Brabant, Gemeenten Breda, Oosterhout, Gilze en Rijen en Dongen (1999). *Verkeersstudie BORD*

Provincie Noord-Brabant, Gemeenten Breda, Oosterhout, Gilze en Rijen, Dongen en Tilburg (2002). *BORDT-verkenning*

Provincie Noord-Brabant (2005). *Integrale effectenstudie Dongen - Oosterhout*

Verkeer en waterstaat (2005). *Nota mobiliteit*

VROM (2006). *Besluit m.e.r. 1994, gewijzigd 2006*

VROM (2006(1)). *Nota Ruimte*

