

Behandeld in de raadsvergadering	
van 18 mei 2006	
☒ Akkoord	☐ t.a.
☐ VKA	☐

1759-50

Aan de gemeenteraad

Volgnummer 58
Dienst/afdeling S/RO

Onderwerp:

Oss, 21 maart 2006

Startnotitie m.e.r. Reconstructie van de N329 Oss

Hierbij bieden wij u de Startnotitie m.e.r. voor de reconstructie van de N329 Oss aan. Deze notitie is de eerste stap in de milieueffectrapportage (m.e.r.¹) procedure ten behoeve van het voornemen van de provincie en de gemeente om tot een reconstructie van de N329 te komen. Het MER² N329 is een gezamenlijk initiatief van de provincie Noord-Brabant en de gemeente Oss. Afgesproken is, dat de gemeenteraad van Oss daarbij als bevoegd gezag op grond van de Wet Milieubeheer zal optreden.

MER toets en SMB plicht

Voorafgaand aan het besluit om voor de reconstructie van de N329 een MER op te stellen, hebben wij advies ingewonnen over de noodzaak en/of wenselijkheid van een MER en het eventueel van toepassing zijn van de zogenaamde SMB plicht (de Strategische Milieu Beoordeling) voor deze activiteit. Het daarover uitgebrachte advies van 20 mei 2005 hebben wij destijds ter kennis gebracht van de raadscommissie Ruimte en Bedrijvigheid.

De conclusies van dat advies luiden als volgt:

Ten aanzien van de m.e.r.-plicht

- De verbreding van deeltraject I van de N329 (dit is het gedeelte van de A50 tot en met de kruising met de Julianasingel) moet worden aangemerkt als een m.e.r.-plichtige activiteit. De reconstructie van deeltrajecten II, III en IV (dit is het gedeelte van Julianasingel tot aan de Maas) is op zich zelf niet m.e.r.-plichtig, maar bij de uitvoering van de m.e.r. voor deeltraject I moet wel rekening worden gehouden met de onderlinge relaties.
- In de vigerende bestemmingsplannen is al rekening gehouden met de verbreding en reconstructie van deeltraject I. Noodzakelijke herziening van één of meerdere bestemmingsplannen kan echter op voorhand niet worden uitgesloten (dit is mede afhankelijk van de variant die uiteindelijk gekozen wordt). Bij de voorbereiding van deze herziening moet de m.e.r.-procedure worden doorlopen.

¹ De m.e.r.: hieronder wordt verstaan de milieueffectrapportage als procedure.

² Het MER: dit is het milieueffectrapport zelf.

Het vermijden van een m.e.r.-plicht door de reconstructie uit te voeren op basis van de vigerende bestemmingsplannen is een risicovolle aanpak. De verbreding van deeltraject I is immers een activiteit met mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen en dus een activiteit waarvoor m.e.r. volgens de Europese en landelijke regelgeving juist is bedoeld.

Ten aanzien van de m.e.r.-beoordelingsplicht

- De reconstructie van het totale traject (deeltrajecten I, II, III en IV) is een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit.
- In de vigerende bestemmingsplannen is in principe nog geen rekening gehouden met de reconstructie van de deeltrajecten II, III en IV. Naar verwachting is herziening van één of meerdere bestemmingsplannen nodig. Bij de voorbereiding van deze herziening moet de m.e.r.-beoordelingsprocedure worden doorlopen.

Het vermijden van een m.e.r.-beoordelingsplicht door de reconstructie uit te voeren op basis van de vigerende bestemmingsplannen is een risicovolle aanpak.

- Op voorhand is niet uit te sluiten dat de m.e.r.-beoordeling uiteindelijk leidt tot een m.e.r.-plicht voor het gehele te reconstrueren traject van de N329. Door de aanwezigheid van gevoelige gebieden (EHS, bevolkingsconcentraties) is namelijk mogelijk sprake van bijzondere omstandigheden die kunnen leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen en dus m.e.r.-plicht.

Ten aanzien van de SMB-plicht

- Er van uitgaande dat het (op te stellen) bestemmingsplan geen afzonderlijke uitwerkingsplannen kent, is dit niet SMB-plichtig.

Op basis van bovenstaande conclusies hebben wij in overleg met de provincie besloten om voor de reconstructie van het hele wegtracé N329 (tot aan de Dorpenweg) de m.e.r. procedure te doorlopen, gekoppeld aan (de procedure van) één nieuw bestemmingsplan voor het hele wegtracé. Het weggedeelte vanaf de Dorpenweg tot aan de Maas blijft daarbij buiten beschouwing, omdat zich op dit wegvak geen knelpunten voordoen die een reconstructie noodzakelijk maken.

De m.e.r. is weliswaar een redelijk tijdrovende procedure (naar schatting 1,5 jaar), maar deze leidt wel tot een zorgvuldige besluitvorming rond de voorgenomen reconstructie van de weg. Bovendien wordt daarmee voor het hele tracé één heldere en consequente procedure gevolgd en worden (procedure) risico's tot een minimum beperkt.

De opdracht voor het opstellen van de MER en het bestemmingsplan is aanbesteed volgens de geldende aanbestedingsregelingen van provincie en gemeente. De aanbesteding heeft geleid tot gunning van de opdracht aan het bureau Oranjewoud, dat voor het verkeerskundig onderdeel bureau Goudappel Coffeng heeft ingeschakeld.

Startnotitie m.e.r. Reconstructie N329 Oss

Doel

De startnotitie heeft als primair doel te omschrijven wat in het MER onderzocht gaat worden. In het geval van de N329 gaat het daarbij vooral om de oplossingsrichtingen en varianten die binnen deze oplossingsrichtingen mogelijk en reëel zijn. Tot nu toe hebben de discussie, de advisering en de besluitvorming zich geconcentreerd rond de mogelijke oplossingen voor het kruispunt Julianasingel/N329/Hartog Hartogsingel. In de startnotitie is per trajectdeel en kruispunt voor de hele N329 (tot aan de Dorpenweg) aangegeven, welke varianten binnen het MER zullen worden onderzocht. Daarmee sluiten wij ook aan bij de eerder geuite wens van de raadscommissie Ruimte en Bedrijvigheid en het Osse bedrijfsleven om de meest reële inrichtingsvarianten in het m.e.r. te betrekken.

Voor wat betreft de verkeerskundige (her)beoordeling van de mogelijke oplossingen zal gebruik worden gemaakt van het verkeersmodel dat momenteel wordt ontwikkeld in het kader van de gebiedsgerichte (verkeers)aanpak (GGA) regio 's-Hertogenbosch. Hiermee worden de verkeersprognoses die in de eerdere Verkenningsstudie N329 van 2003 zijn gehanteerd, geactualiseerd.

Voor de inhoud van de startnotitie verwijzen wij u naar het betreffende document zelf, dat u als bijlage bij dit voorstel aantreft.

Totstandkoming

De startnotitie is tot stand gekomen binnen een zorgvuldig proces van in- en extern overleg. Binnen het interne proces zijn alle betrokken vakdisciplines van provincie en gemeente in twee instanties geconsulteerd. Dat geldt ook voor het overleg met de betrokken externe partijen, zijnde het bedrijfsleven (OIK, TIBO en VBML), de betrokken wijk- en dorpsraden (Wijkraad Oss-Zuid, Wijkraad Schadewijk, Dorpsraad Berghem en Dorpsraad Megen) en de maatschappelijke organisaties (Milieusteunpunt, IVN en 3VO). Het eerste overleg heeft de input opgeleverd voor de uitgangspunten en de mogelijke inrichtingsvarianten voor kruispunten en wegvakken. De resultaten hiervan zijn vertaald in een concept startnotitie die in- en extern is besproken. Deze werkwijze heeft geleid tot de definitieve startnotitie die breed wordt gedragen en die wij u hierbij aanbieden.

Hierna gaan wij kort in op de rol en betrokkenheid van uw raad in de m.e.r. en geven wij u een doorkijk in de te zetten stappen van startnotitie tot uitvoering.

Rol en betrokkenheid van de gemeenteraad

De Wet milieubeheer maakt bij een m.e.r. procedure onderscheid tussen de initiatiefnemer en het bevoegde gezag. In overleg met de provincie Noord-Brabant is in deze afgesproken dat het

college van Gedeputeerde Staten en ons college zullen optreden als initiatiefnemers en uw raad als het bevoegde gezag.

Vanuit uw rol als bevoegd gezag zult u op minstens vier momenten in de hele procedure van m.e.r. en bestemmingsplan worden betrokken, namelijk: 1^e het in ontvangst nemen van de startnotitie ten behoeve van de bekendmaking voor inspraak en advies (dit voorstel), 2^e het vaststellen van de richtlijnen (op basis van adviezen van de Commissie MER en adviseurs) voor de inhoud van het eigenlijke MER, 3^e het toetsen van het MER aan de richtlijnen en het vrijgeven van het MER voor inspraak en advies en 4^e het vaststellen van het bestemmingsplan, zijnde het ruimtelijke besluit, waarvoor het MER is opgesteld.

Voor het vaststellen van de richtlijnen, waarover de Commissie MER en de adviseurs adviseren, geldt op grond van de Wet Milieubeheer een wettelijke termijn van 13 weken na het bekendmaken van de startnotitie. Deze termijn kan met maximaal 8 weken worden verlengd. Wij houden er rekening mee dat, in verband met het tijdstip waarop de adviezen over de richtlijnen beschikbaar zijn (zomer 2006) en de vergaderfrequentie van uw raad, van deze wettelijke verlengingsmogelijkheid gebruik zal moeten worden gemaakt. Wanneer een verlenging van deze termijn noodzakelijk blijkt, zullen wij uw raad een afzonderlijk voorstel terzake doen.

Van planinitiatief naar uitvoering reconstructie

Hieronder wordt in 7 stappen een doorkijk (met globale planning) gegeven van planinitiatief tot en met planuitvoering van de reconstructie van de N329. Kenmerkend hierbij is, dat de planontwikkeling voor het hele tracé (van A50 tot aan de Dorpenweg) plaatsvindt en de planrealisatie naar verwachting zal (moeten) worden gefaseerd.

Stap 1 Startnotitie en richtlijnen

De eerste stap is het opstellen van de Startnotitie m.e.r. In de startnotitie is aangegeven welke (reële) inrichtingsvarianten voor kruispunten en wegvakken in het MER zullen worden onderzocht. De startnotitie wordt u hierbij aangeboden ten behoeve van de bekendmaking voor inspraak en advies. De resultaten daarvan worden meegezonden naar de Commissie MER, die deze vervolgens betreft bij haar advies over de richtlijnen voor de MER. De uiteindelijke richtlijnen dienen door uw raad te worden vastgesteld. Vaststelling van deze richtlijnen is voorzien in het 3^e kwartaal 2006.

Stap 2 MER en voorontwerp-bestemmingsplan

Hiervoor zijn ongeveer 9 maanden nodig. Aangezien daarmee al kan worden begonnen tijdens de procedure van de startnotitie en richtlijnen, zullen deze naar verwachting in het 4^e kwartaal 2006 beschikbaar zijn. In het MER vindt een beoordeling en (milieu)-afweging plaats van de verschillende inrichtingsvarianten voor de kruispunten en wegvakken. Dit proces leidt

uiteindelijk tot het voorkeursalternatief (VKA) en het (verplichte) meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) voor de reconstructie. Verwacht wordt dat begin 2007 uw raad kan beoordelen of het MER wordt aanvaard en bekend kan worden gemaakt voor inspraak en advies. Parallel aan het MER wordt in dezelfde periode het voorontwerp bestemmingsplan opgesteld. De resultaten van inspraak en advies op het MER en het voorontwerp bestemmingsplan vormen mede de basis voor de volgende stappen.

Stap 3 Functioneel planontwerp

Deze stap omvat het uitwerken van het voorkeursalternatief tot een technisch planontwerp voor de reconstructie. Dat planontwerp moet aan een aantal technische eisen en voorwaarden voldoen en leidt uiteindelijk tot een detailniveau, waarop alle onderdelen van de reconstructie gedetailleerd "zichtbaar" worden. Het definitieve technisch planontwerp is de basis voor het in een latere fase op te stellen bestek.

Stap 4 Ontwerp bestemmingsplan

Het opstellen van het ontwerp bestemmingsplan voor de reconstructie volgens het voorkeursalternatief volgt op stap 2 en verloopt parallel aan stap 3. De resultaten van inspraak en advies op het MER en het voorontwerp bestemmingsplan worden daarbij betrokken. Gestreefd wordt het ontwerp bestemmingsplan in het 3^e kwartaal 2007 ter visie te kunnen leggen en vast te stellen. Op dat moment zijn het technisch plan en het juridische plan voor de reconstructie gereed en inzichtelijk.

Stap 5 Goedkeuring bestemmingsplan

De goedkeuring van het bestemmingsplan na vaststelling door uw raad zal ongeveer nog een half jaar in beslag nemen. Wanneer zich in de planontwikkeling en -procedures geen onvoorziene omstandigheden voordoen, kan medio 2008 over een goedgekeurd bestemmingsplan voor de reconstructie van de N329 worden beschikt.

Stap 6 Voorbereiding uitvoering

Deze laatste stap in de planontwikkeling omvat, uitgaande van een traditionele aanbesteding, het opstellen van het bestek op basis van het eerder opgestelde definitieve technische planontwerp en het voorbereiden van de aanbesteding in de 1^e helft van 2008. Deze stap begint met het faseren van het plan. Wij houden er rekening mee dat vanwege de hoogte van de investeringen het plan in fasen zal worden uitgevoerd. Waar de begrenzing van de fasering wordt gelegd, is afhankelijk van de beschikbare investeringsmiddelen in relatie tot de kosten van het uiteindelijke planontwerp.

Stap 7 Uitvoering

De start van de realisatie van de reconstructie vanaf medio 2008 moet er toe leiden, dat in 2010 een geheel of gedeeltelijk gereconstrueerde N329 kan worden opgeleverd.

Kosten en budget

De kosten van het MER en het bestemmingsplan zijn geraamd op € 117.050,=, exclusief btw en worden fifty-fifty tussen provincie en gemeente gedeeld. Hierdoor bedraagt het netto aandeel voor de gemeente circa € 60.000,=, exclusief btw. Dit kostenaandeel wordt ten laste gebracht van de eerder gevormde voorziening voor de planvoorbereiding van de reconstructie N329 die daarvoor toereikend is.

De in de Programmabegroting 2006-2009 opgenomen offerte voor de uitvoering van de reconstructie van de N329 (€ 9.900.000,= voor 2008 en € 9.900.000,= voor 2009) heeft uw raad in 2005 weliswaar gehonoreerd, maar vastgesteld op € 0,= in plaats van de hierboven genoemde bedragen. Een goede raming van de uitvoeringskosten is eerst te maken op basis van het technisch planontwerp (stap 3). Echter, om in 2008 met de uitvoering te kunnen starten, zullen de (eerste) investeringen uiterlijk in dat jaar ook in de begroting moeten worden voorzien. Het spreekt voor zich, dat op dat moment ook de subsidie- en bijdragenmogelijkheden van de provincie en eventuele derden voor de uitvoering van de reconstructie zijn onderzocht en bekend zijn.

Voorstel

Wij stellen u voor:

1. te besluiten tot het opstellen van een milieueffectenrapportage voor de reconstructie van de N329, voor het gedeelte van het knooppunt Paalgraven bij de A50 tot aan de kruising met de Dorpenweg;
2. in uw hoedanigheid van bevoegd gezag kennis te nemen van de Startnotitie m.e.r. Reconstructie N329 Oss van maart 2006 ten behoeve van de bekendmaking voor inspraak en advies.

Burgemeester en wethouders van Oss,

De secretaris, De burgemeester,

drs. H.J.G. Engels, wnd. H.W.M. Klitsie.

Coll:

Onderwerp:
Startnotitie m.e.r. voor de reconstructie van de
N329

Volgnummer 58
Dienst/afdeling S/RO

De raad van de gemeente Oss;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 21 maart 2006;

gelet op het advies van de raadscommissie Ruimte en Bedrijvigheid van 26 april 2006;

besluit:

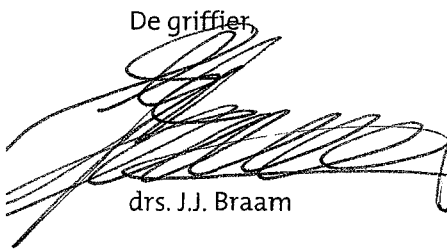
1. tot het opstellen van een milieueffectenrapportage voor de reconstructie van de N329, voor het gedeelte van het knooppunt Paalgraven bij de A50 tot aan de kruising met de Dorpenweg;
2. in de hoedanigheid van bevoegd gezag kennis te nemen van de Startnotitie m.e.r. Reconstructie N329 Oss van maart 2006 ten behoeve van de bekendmaking voor inspraak en advies.

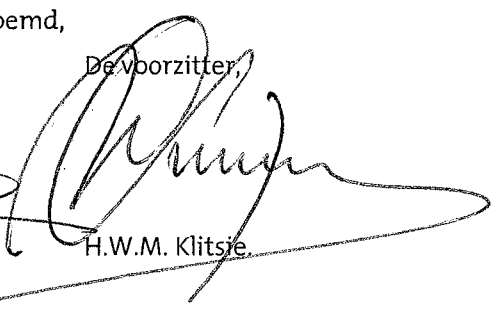
Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 18 mei 2006.

De gemeenteraad voornoemd,

De griffier,

De voorzitter,


drs. J.J. Braam


H.W.M. Klitsje

Coll:

Startnotitie m.e.r.

Reconstructie N329 Oss

projectnr. 159457-R-55
revisie 02
21 maart 2006

Opdrachtgever

Gemeente Oss	Provincie Noord-Brabant
Dienst Stadsbeleid	Postbus 90151
Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling	5200 MC 's-HERTOGENBOSCH
Postbus 5	
5340 BA OSS	

datum vrijgave	beschrijving revisie 03	goedkeuring	vrijgave
21 maart 2006	definitief	drs. A.L. de Jong	drs. R.A.M. v. Dongen

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	2
1.1	Leeswijzer	6
2	Probleem- en doelstelling	7
2.1	De N329	7
2.1.1	<i>Probleemstelling</i>	7
2.1.2	<i>Doelstelling</i>	9
2.2	Milieudoelstellingen	9
2.3	Samengevatte probleem- en doelstelling	9
3	Beleidskader en besluitvorming	10
3.1	Beleidskader	10
3.1.1	<i>Ruimtelijke ordening</i>	10
3.1.2	<i>Verkeer en vervoer</i>	12
3.1.3	<i>Milieu</i>	12
3.2	Te nemen besluiten	15
4	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	16
5	Het plan: de reconstructie van de N329	17
5.1	Verkeersmodellering	17
5.2	Te onderzoeken oplossingsrichtingen	17
6	De milieueffecten	21
6.1	Verkeer en Vervoer	21
6.2	Luchtkwaliteit / klimaat	21
6.3	Geluid	22
6.4	Externe veiligheid	22
6.5	Water	22
6.6	Bodem	22
6.7	Natuur en ecologie	23
6.8	Landschap en cultuurhistorie	23
6.9	Archeologie	23
6.10	Barrièrewerking	23
6.11	Lichthinder	23
7	Leemten in informatie	24
8	Evaluatie	25
	Bronnen	26
	Bijlagen	
	1. Oplossingsrichtingen Reconstructie N329	

1 Inleiding

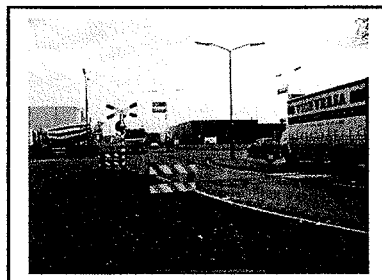
Voor u ligt de startnotitie 'Milieueffectrapportage N329 te Oss'. Deze notitie geeft het begin aan van de milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure¹ die ten behoeve van de reconstructie van de N329 wordt doorlopen. Het gaat daarbij om het deel van de N329 dat tussen de aansluiting op de rijksweg A50 en de kruising met de Dorpenweg ligt. De reconstructie is een gezamenlijk initiatief van de gemeente Oss en de provincie Noord-Brabant. Op de volgende pagina, figuur 1.1 is het plangebied weergegeven.

Het instrument m.e.r.

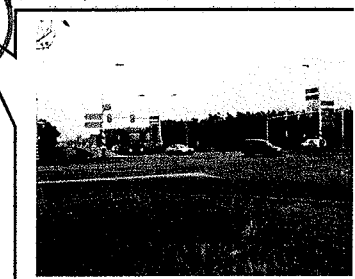
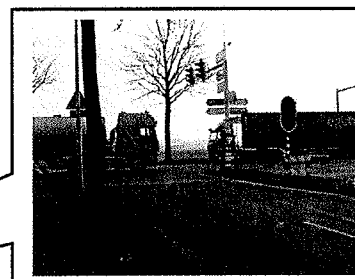
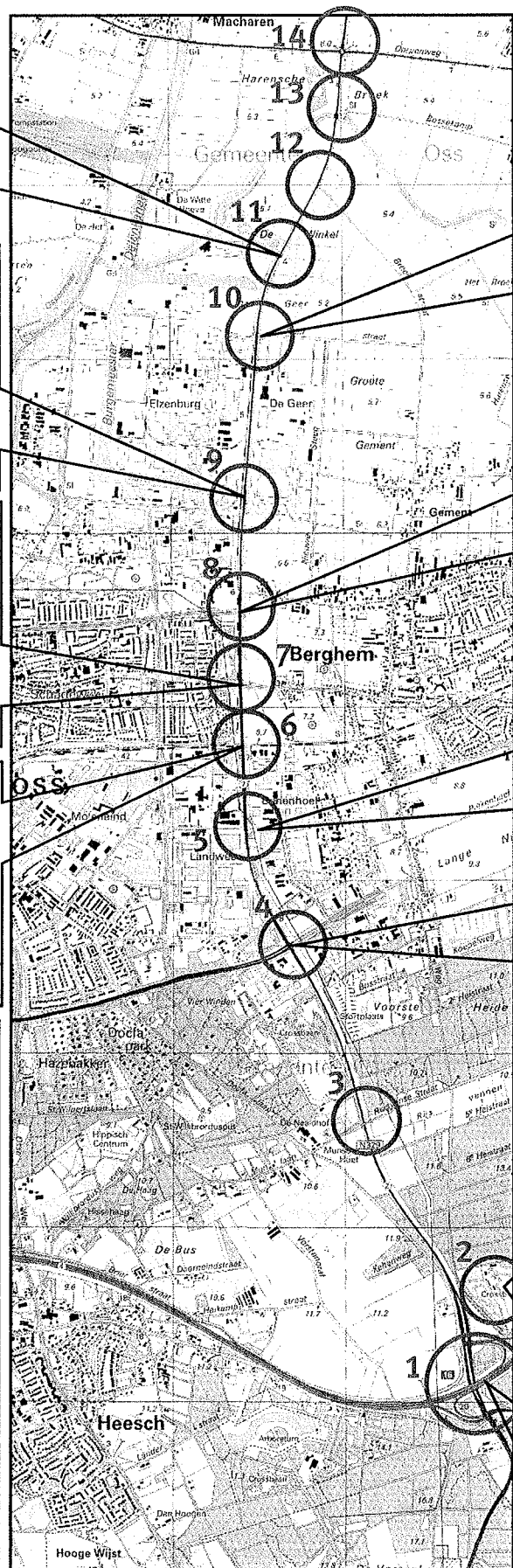
Het instrument m.e.r. is ontwikkeld om het milieubelang een gelijkwaardige plaats in besluitvormingsprocessen te geven. De *m.e.r.-plicht* is van kracht sinds 1 september 1987. Concreet betekent dit dat vanaf die datum voor bepaalde activiteiten het verplicht is om een milieueffectrapport (MER) op te stellen. Het gaat daarbij met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben. In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-plicht bestaat (art. 7.2 en 7.4 Wet Milieubeheer). Daarnaast is in het Besluit m.e.r. sinds 1 juni 1999 een lijst opgenomen van activiteiten die *m.e.r.-beoordelingsplichtig* zijn. Bij een dergelijke beoordeling speelt het al of niet aanwezig zijn van bijzondere omstandigheden, die aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu hebben, een belangrijke rol. Zijn deze aanwezig dan kan worden besloten de m.e.r.-procedure te doorlopen. Van een bijzondere omstandigheid is bijvoorbeeld sprake als het gebied waarin een voorgenomen activiteit is gepland, aangewezen is als beschermd natuurgebied of kan worden aangemerkt als een gevoelig gebied. Verder is sinds 21 juli 2004 de Europese richtlijn voor *strategische milieubeoordeling* (SMB) van kracht. De implementatie hiervan in de Nederlandse wetgeving loopt nog. De SMB-richtlijn is van toepassing op wettelijke of bestuursrechtelijk voorgeschreven plannen die het kader vormen voor een later m.e.r.-plichtig besluit en / of tevens een passende beoordeling moeten ondergaan op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

In opdracht van de gemeente Oss heeft Arcadis in mei 2005 onderzocht of de voorgenomen reconstructie van de N329 valt onder de m.e.r.-procedure, de m.e.r.-beoordelingsprocedure dan wel of er een SMB moet worden uitgevoerd. Uit dat onderzoek blijkt dat in elk geval het zuidelijke deel (tussen de rijksweg A50 en het kruispunt met de Julianasingel) van de reconstructie van de N329 een m.e.r.-plichtige activiteit is, omdat het gaat om 'de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg, niet zijnde een hoofdweg' (Besluit m.e.r., onderdeel C onder categorie 1.5). Verbreding van het zuidelijke deel van 2x1 naar 2x2 rijstroken is namelijk onderdeel van het reconstructieplan. De overige delen van de te reconstrueren N329 zijn m.e.r.-beoordelingsplichtig. Verder geldt er geen SMB-plicht. Met het oog op een zorgvuldige besluitvorming is besloten om voor de gehele reconstructie de m.e.r.-procedure te doorlopen.

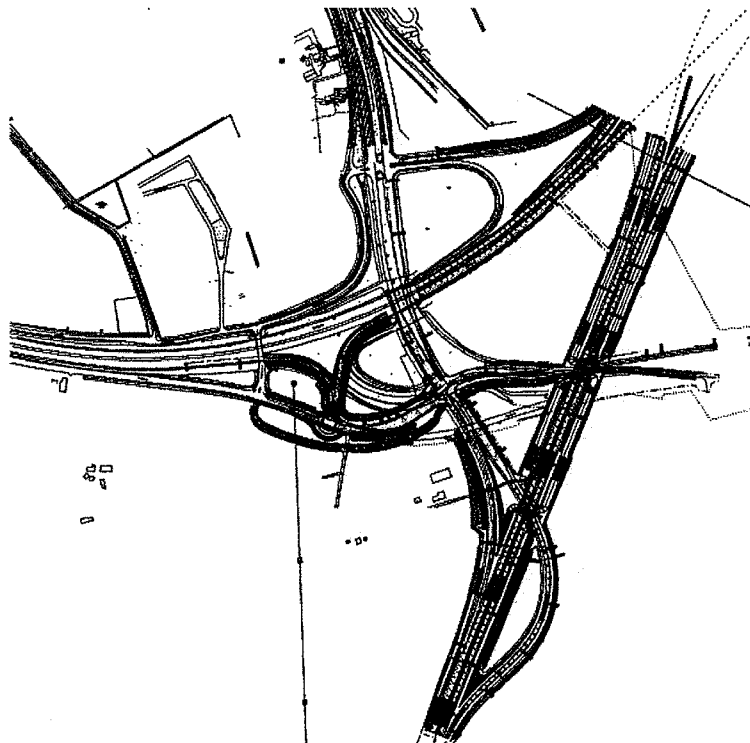
-
1. In deze startnotitie komen twee afkortingen regelmatig voor:
 - De m.e.r.: hieronder wordt de milieueffectrapportage als procedure verstaan, ofwel het traject dat doorlopen moet worden om milieueffecten in beeld te brengen. Dit traject bestaat uit de startnotitie, het vaststellen van de richtlijnen en het opstellen van het milieueffectrapport.
 - Het MER: dit is het milieueffectrapport zelf.



1. Aansluiting N329 - Paalgraven - Vorstengrafdonk
2. Motorcrossterrein / 2^e ontsluiting Vorstengrafdonk
3. Passage Rijsvense Straat
4. Kruispunt Julianasingel - Hartog Hartogsingel
5. Kruispunt Gasstraat Oost
6. Passage spoor
7. Kruispunt Berghemsweg - Osseweg
8. Kruispunt Singel 1940-1945
9. Kruispunt Kanaalstraat - Veluwemeer
10. Kruispunt Merwedestraat - Geerstraat
11. Kruispunt Nieuwe Waterweg
12. Kruispunt Broekstraat
13. Passage Hertogswetering en kruispunt Bossekampstraat
14. Kruispunt Dorpenweg - Beatrixweg



Figuur 1.1: Kruispunten en passages N329



Figuur 1.2: Nieuwe vormgeving knooppunt Paalgraven

Initiatiefnemers en bevoegd gezag

De Wet milieubeheer maakt bij een m.e.r.-procedure onderscheid tussen de initiatiefnemer en het bevoegde gezag. De initiatiefnemers in deze m.e.r.-procedure zijn de gemeente Oss en de provincie Noord-Brabant. De gemeenteraad van Oss is bevoegd gezag in de bestemmingsplanprocedure die nodig is om de reconstructie van de N329 juridisch planologisch te realiseren.

Procedure

Om tot een afgewogen besluit te komen waarin de inspraak op verschillende momenten is gewaarborgd, wordt een besluitvormingsprocedure doorlopen, die is opgebouwd uit een aantal instrumenten:

- de wettelijke regeling voor de milieueffectrapportage (Wet milieubeheer);
- de wettelijke *bestemmingsplanprocedure* (Wet op de ruimtelijke ordening).

In deze paragraaf wordt de m.e.r.-procedure toegelicht zodat duidelijk wordt welke stappen na het uitbrengen van de startnotitie genomen gaan worden. Eerst wordt kort ingegaan op de initiatiefnemer en het bevoegde gezag, vervolgens komt de procedure aan de orde.

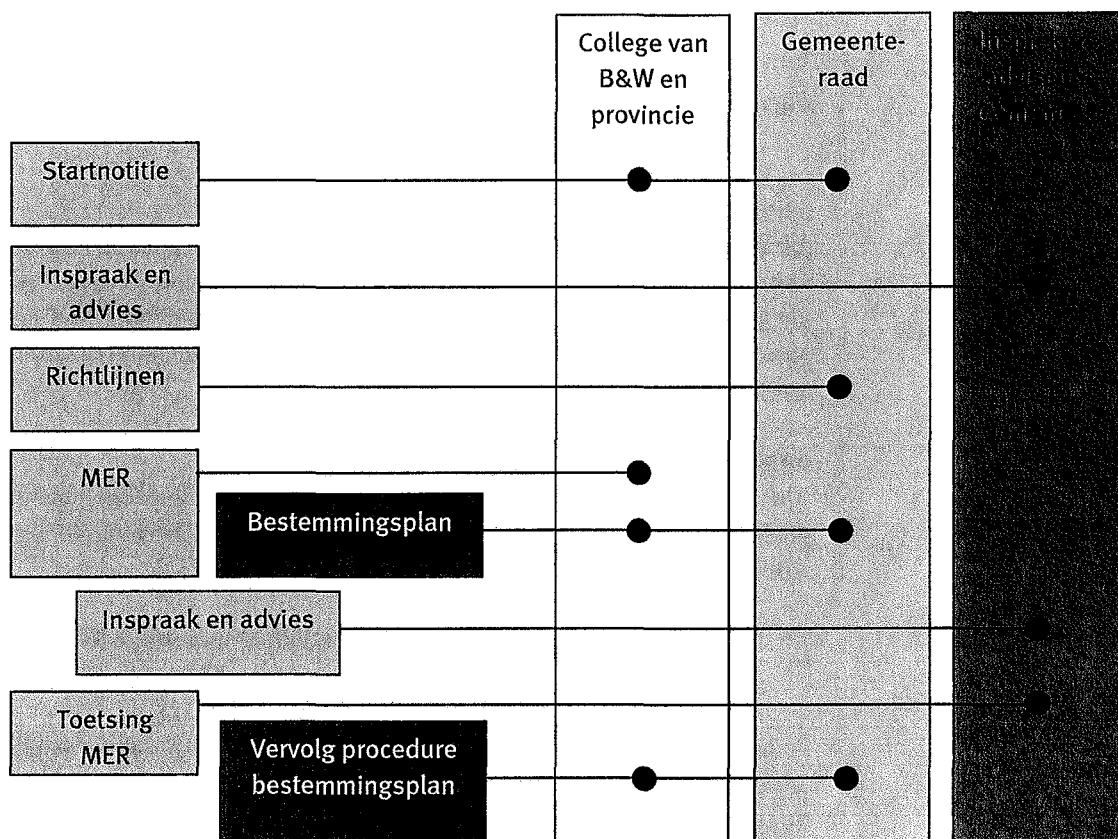
Initiatiefnemer en bevoegd gezag

In deze m.e.r. zijn de gemeente Oss en de provincie Noord-Brabant de initiatiefnemers (verder te noemen 'de initiatiefnemer') en verantwoordelijk voor het opstellen van de startnotitie en het MER. De gemeenteraad van Oss vervult in deze procedure de rol van bevoegd gezag.

Het postadres van het bevoegde gezag is:

Gemeenteraad Oss
P/a Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
T.a.v. de heer A. de Hoon
Postbus 5
5340 BA Oss

Onderstaand is de m.e.r.-procedure geschematiseerd weergegeven. Per stap is aangegeven welke instantie leidend is. Daarnaast is de relatie met het bestemmingsplan weergegeven.



Figuur 1.3: Schema m.e.r.-procedure

Inspraak en advies

Nu de startnotitie bekend is gemaakt, heeft iedereen in het kader van de inspraak de mogelijkheid om aan te geven welke onderwerpen naar zijn/haar mening in het milieueffectrapport aan de orde moeten komen. De inspraaktermijn die hiervoor staat is zes weken. Tijdens deze periode wordt een informatie- en inspraakavond georganiseerd. Ook vraagt het bevoegde gezag aan de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs advies over de inhoud van het op te stellen MER.

Richtlijnen

Op basis van de startnotitie, het advies van de Commissie voor de m.e.r. en van de overige adviseurs en de inspraakreacties stelt het bevoegde gezag de richtlijnen vast waar het MER aan moet voldoen. Deze richtlijnen geven dus aan welke vragen in het MER moeten worden beantwoord.

Opstelling van het MER

De initiatiefnemer verzorgt in deze fase de opstelling van het MER conform de richtlijnen. In het MER zal worden ingegaan op de (beleids)achtergronden van het initiatief, beschouwde alternatieven voor de uitwerking van het initiatief en de te verwachten milieueffecten in vergelijking met de “normale” ontwikkeling van het gebied.

Aanvaarding van het MER

Nadat de initiatiefnemer het MER heeft aangeboden aan het bevoegde gezag, toetst het bevoegde gezag of het MER voldoet aan de richtlijnen: bevat het MER voldoende antwoord op alle vragen? Als het bevoegde gezag positief oordeelt, aanvaardt het het MER als basis voor verdere besluitvorming.

Inspraak op het MER

Na de aanvaarding brengt het bevoegde gezag het MER in de inspraak door het ter visie te leggen en een inspraakavond te organiseren. Tevens vraagt het bevoegde gezag advies over het MER aan de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs.

1.1 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de probleem- en doelstelling. Hoofdstuk 3 behandelt het beleidskader en de procedure. Hoofdstuk 4 gaat in op de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Hoofdstuk 5 geeft een beschrijving van het plan: de reconstructie van de N329. In hoofdstuk 6 worden de milieueffecten behandeld. Hoofdstuk 7 gaat in op de leemten in kennis en hoofdstuk 8 op de evaluatie van het project.

2 Probleem- en doelstelling

2.1 De N329

2.1.1 Probleemstelling

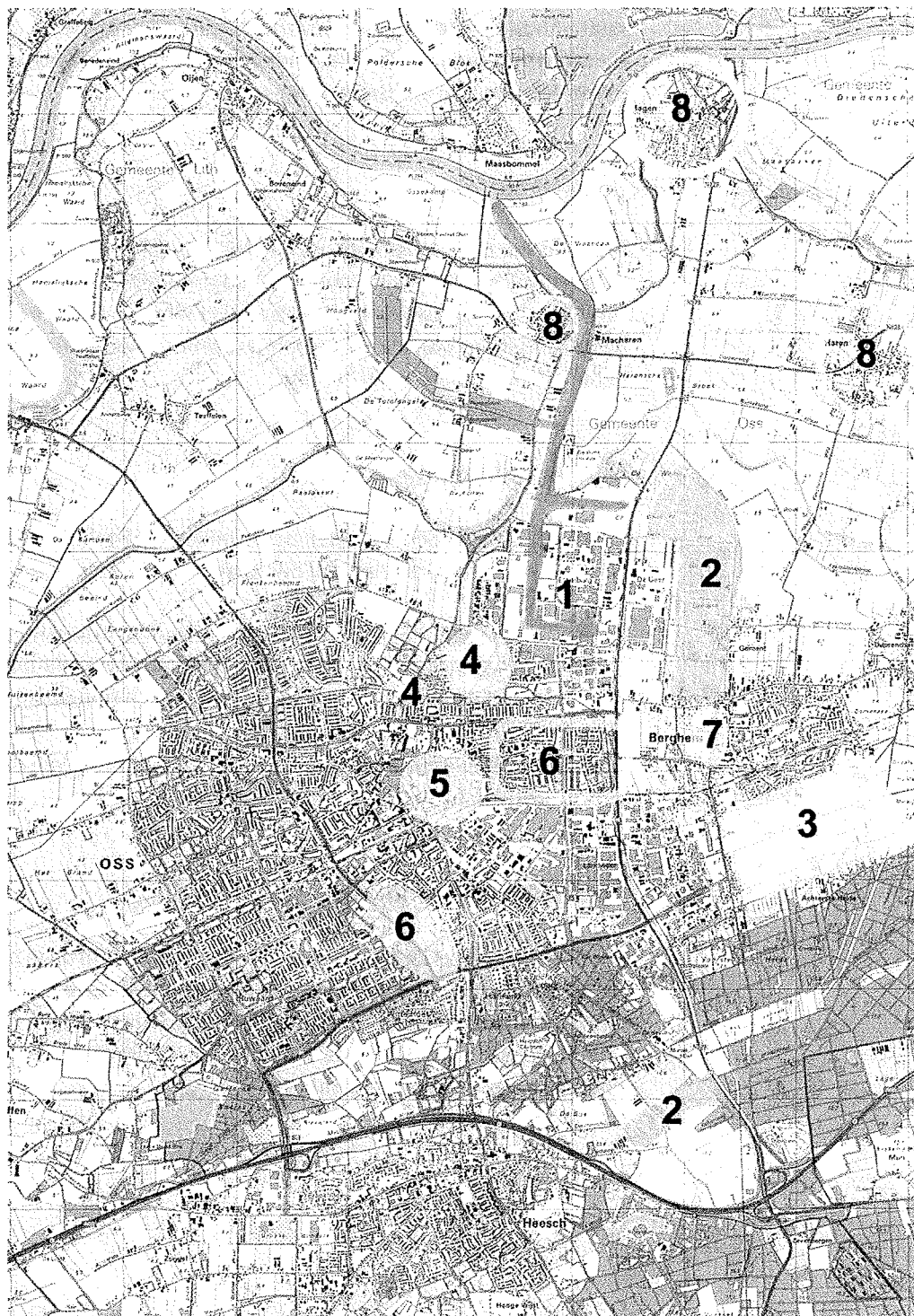
Bereikbaarheid

De N329 loopt vanaf de rijksweg A50 tot aan de Maas en vormt een belangrijke verbinding in het lokale hoofdwegenet. Voor de gemeente Oss is deze weg één van de belangrijkste toegangswegen tot de stad. Verder is de N329 van groot belang voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen aan de oost- en westzijde van de N329. Tot slot heeft de weg een belangrijke regionale multimodale functie als verbinding tussen de haven van Oss en het achterland. In de 'Optimaliseringsstudie N329', in september 2003 uitgebracht door Goudappel Coffeng, wordt ingegaan op deze verschillende functies. Uit de studie blijkt dat er een zeker spanningsveld bestaat tussen de beoogde kwaliteit van de N329 voor een goede bereikbaarheid van de noordelijke bedrijventerreinen enerzijds en die van de zuidelijke bedrijventerreinen anderzijds. Hoe hoger de kwaliteit voor de noordelijke terreinen (met relatief weinig aansluitingen / kruispunten op het zuidelijke deel van de weg), des te lager uiteraard de kwaliteit voor de zuidelijke terreinen.

Door een aantal ontwikkelingen zullen deze problemen in de toekomst worden vergroot. Allereerst is er de autonome ontwikkeling van het verkeer. De prognoses voor de N329 geven aan dat het verkeer op de N329 tot 2020 sterk zal toenemen. Naast de reguliere autonome groei, die gekoppeld is aan bijvoorbeeld een toenemende welvaart, spelen ook andere factoren, zoals weergegeven in figuur 2.1, een rol:

1. Het Burgemeester Delenkanaal is aangewezen als hoofdvaarweg, waardoor zowel de haven van Oss als het kanaal zelf hoog op de prioriteitenlijst staan van te herstructureren (infrastructurele) voorzieningen, met inbegrip van de aan- en afvoerwegen over land. Ten gevolge hiervan zal er een toename ontstaan van het gecombineerde weg-waterverkeer en daardoor van het vrachtverkeer op de N329;
2. Het beleid van de gemeente is erop gericht de bedrijventerreinen aan de N329 te intensiveren (Elzenburg, Moleneind, Landweer en Danenhoef) en uit te breiden (Vorstengrafdonk noord en de Geer noord en oost). Hierdoor zal de hoeveelheid verkeer op de N329 toenemen;
3. De ontwikkeling van woonwijk De Piekenhoef, gelegen aan de rand van Oss, Berghem en Herperduin, waar ongeveer 1100 woningen de komende jaren zullen worden gerealiseerd;
4. De ontwikkeling van de woonwijken Horzak Noord en Mettegeupel-Oost, gelegen in het noorden van Oss, waar ongeveer 425 respectievelijk 180 woningen worden gerealiseerd;
5. De ontwikkeling en herstructurering van woongebieden in het centrum van Oss (inclusief het Bergoss-terrein), waar ongeveer 500 woningen worden gerealiseerd;
6. De ontwikkeling en herstructurering van woonwijken rond het centrum van Oss, zoals Schadewijk, ongeveer 200 woningen en Brabantstraat, ongeveer 135 woningen;

7. De ontwikkeling van de woonwijk 't Reut ten westen van Berghem, waar ongeveer 270 woningen worden gerealiseerd;
8. De realisatie van woningen in de plaatsen Megen, Haren en Macharen (ongeveer 150) en Berghem (ongeveer 125).



Figuur 2.1: Overzicht autonome ontwikkelingen in Oss tot 2020

Verkeersveiligheid

Het wegprofiel van de N329 bestaat uit één rijbaan met twee rijstroken (één rijstrook per rijrichting). Op het deel van de weg langs de kern van Oss bevinden zich veel door verkeerslichten geregelde kruispunten. Ook kruist de weg op dat deel de spoorweg die door Oss loopt. Samen met het grote verkeersaanbod op bepaalde uren van de dag en het relatief hoge percentage vrachtverkeer leidt dit in toenemende mate tot een afname van de verkeersveiligheid. Dit speelt niet alleen voor het gemotoriseerde verkeer maar met name ook voor het langzame verkeer.

2.1.2 Doelstelling

Het doel van de reconstructie van de N329 is het creëren van een toekomstvast, verkeersveilige, oplossing voor de huidige en toekomstige bereikbaarheidsproblemen op de N329. De vormgeving van de weg zal moeten voorzien in een optimale duurzaam veilige inrichting van de weg, waarbij rekening moet worden gehouden met de verschillende functies van de weg.

2.2 Milieudoelstellingen

In het MER zal worden ingegaan op de milieudoelstellingen, die in het kader van N329 een rol spelen. Het gaat daarbij onder andere om het volgende:

- Het in acht nemen van de in het Besluit luchtkwaliteit gestelde grenswaarden;
- Het voldoen aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder;
- Het, indien nodig, compenseren van de natuurwaarden die mogelijk verloren gaan door de reconstructie van de N329;
- Het benutten van kansen om de versnippering van de natuur ter hoogte van het zuidelijke deel van het tracé op te lossen.

2.3 Samengevatte probleem- en doelstelling

De samengevatte probleem- / doelstelling waar het in deze m.e.r.-procedure om gaat, is het binnen de randvoorwaarden van het milieubeleid realiseren van de reconstructie van de N329, die nodig is om de huidige functies van de weg te versterken en zo de bereikbaarheid van Oss en de verschillende bedrijventerreinen ook in de toekomst op een duurzaam veilige wijze te garanderen.

3 Beleidskader en besluitvorming

3.1 Beleidskader

3.1.1 *Ruimtelijke ordening*

Provinciaal

Streekplan

Ten oosten van het zuidelijk deel van het traject van de N329 is het gebied op de streekplankaart aangeduid als Groene hoofdstructuur (GHS) Natuur. Een deel ervan is aangewezen als natuurparel en een deel als overig bos- en natuurgebied. Een klein deel is leefgebied voor dassen. Voor de natuurparel geldt het 'nee-principe'. Uitbreiding van stedelijk ruimtebeslag is hier uitgesloten, afgezien van de aanleg en de (fysieke) aanpassing van niet-recreatieve infrastructuur, waarvoor het 'nee, tenzij-principe' geldt. Voor de overige onderdelen van 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 dergelijke onontkoombaarheid moet verzekerd zijn dat de aantasting van de natuurwaarden en de daarmee samenhangende landschapswaarden tot het minimum worden beperkt en wordt gecompenseerd. De compensatie van natuur- en landschapswaarden, die bij aantasting van de GHS of de AHS-landschap verloren gaan, moet voldoen aan een aantal vereisten. Deze zijn in het streekplan opgenomen. De compenserende maatregelen moeten worden zeker gesteld voorafgaand aan de instemming van de provincie met de ingreep, zowel op het punt van de planologische regeling als op het punt van de feitelijke uitvoering. [provincie Noord-Brabant, februari 2002]

Reconstructieplan Maas & Meierij

In het reconstructieplan heeft de provincie Noord-Brabant haar beleid uit het streekplan verder uitgewerkt. Het zuidelijk deel van het tracé is hierin aangeduid als 'ontsnipperingspunt' voor natuur. In het reconstructieplan geeft de provincie hierbij aan dat ze bij het realiseren van nieuwe infrastructurele projecten nadrukkelijk aandacht vraagt voor het voorkomen van verdere versnippering van natuurgebieden met behulp van bijvoorbeeld een ecoduct of wildtunnel.

Het gebied rondom de Hertogswetering die de N329 op het noordelijk tracé kruist is aangegeven als voorlopig reserveringsgebied 2050 in het kader van regionale waterberging.

[provincie Noord-Brabant, april 2005]

Uitwerkingsplan Waalbosch

Oss maakt onderdeel uit van de stedelijke regio Waalbosch. Hierin is de N329 aangeduid als te ontwikkelen / in studie zijnde infrastructuur. [provincie Noord-Brabant, februari 2005]

Gemeentelijk

Structuurvisie Oss

In de Structuurvisie Oss is aangegeven dat de gemeente Oss kiest voor een opwaardering van de N329:

'Er wordt gekozen voor een opwaardering van de N329, in relatie tot de ontwikkeling van de bedrijvigheid langs deze as, en voor de opwaardering van de Heihoeksingel in relatie tot de beoogde woningbouw. Met de keuze voor investeringen in de bestaande kamstructuur en de aanpalende ontwikkelingen wordt voorlopig afgezien van het completeren van de randweg aan de noordzijde van Oss (en de daarmee verbonden noordwaartse groei van Oss). Deze weg en de groei worden voor de langere termijn niet onmogelijk gemaakt. Er wordt voor de noordzijde van de stad Oss primair ingezet op het verbeteren van de bestaande wegen.' [gemeente Oss, 2005]

Natuur- en Landschapvisie Oss

In de Natuur- en Landschapvisie Oss wordt ingegaan op de ontsluiting van het huidige motorcrossterrein dat juist ten noordoosten van de aansluiting van de N329 op de A50 ligt:

'Bij de toekomstige herinrichting van de N329 is het van belang om de ontsluiting van het crossterrein via de Zevenbergseweg daarin te bezien. Deze gaat op dit moment door het Herperduin en de Rijsvennen. Dit is vanuit de (toekomstige) natuurfunctie en het recreatieve medegebruik ongewenst' [

Verder heeft de gemeente Oss haar natuurbeleid verwoord in een aantal concrete speerpunten. In haar visie dient een landschapzone Witte Ruijsheuvel te worden gerealiseerd die de te ontwikkelen geleidingszone ten zuiden van Oss verbindt met het verder te ontwikkelen natuurgebied Herperduin. [Gemeente Oss, januari 2005]

Vigerend(e) bestemmingsplan(nen)

Momenteel is voor de N329 een groot aantal bestemmingsplannen vigerend. Onderstaand volgt een opsomming van deze plannen:

- Uitbouw A50, 2002
- Bedrijventerrein Vorstengrafdonk, 2001
- Buitengebied (integrale herziening), 2002
- Bosgebieden / Bosgebieden herziening I (Berghem), 1993
- Buitengebied Zuid, 5^e partiële herziening, 1993
- Danenhoef, 1978 en 5^e partiële herziening, 1989
- Schadewijk Oost, 1974
- Doortrekking S-30, 1988
- Elzenburg Zuid II, 1989
- De Geer Oost en Zuid, 2000
- De Geer, 1993
- Elzenburg Noord, 1997

3.1.2 Verkeer en vervoer

Provinciaal

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan+

De Provincie werkt op dit moment aan de vernieuwing (PVVP+) van het eerste Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan. Daarmee 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. [provincie Noord-Brabant, november 2005]

Gemeentelijk

GVVP

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) Oss is het toekomstig wegennet voor Oss gecategoriseerd. De N329 heeft hierin de volgende functies:

- stroomfunctie voor het zuidelijk deel (tot aan Julianasingel);
- hoogste categorie gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom voor het middengedeelte (tussen Julianasingel en Nieuwe Waterweg);
- laagste categorie gebiedsontsluitingsweg buiten.

Om uiteindelijk tot een duurzaam veilig wegsysteem te komen, zijn naast het definiëren van deze wegfuncties, ook bijbehorende inrichtingskenmerken per functie en daaruit voortvloeiende maatregelen in het GVVP beschreven. [Gemeente Oss, 2002]

Fietsnota Oss

De gemeente Oss wil het fietsgebruik stimuleren en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verbeteren. Ze wil dit doen door:

- Het realiseren van directe en samenhangende routes;
- Verhogen van verkeersveiligheid voor fietsers;
- Realiseren van comfortabele en aantrekkelijke routes.

[Gemeente Oss, oktober 2005]

3.1.3 Milieu

Landelijk

NMP4: duurzame ontwikkeling

Het milieubeleid is op nationaal niveau vastgelegd in het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4). Voortbouwend op de voorgaande NMP's streeft het NMP4 'naar een duurzaam functionerende samenleving'.

Wet Bodembescherming

In het algemeen geldt dat verontreiniging van de bodem (grond en grondwater) moet worden voorkomen. Uitgangspunt is, dat waar de bodem schoon is, dat zo moet blijven (zorgplicht). Voor vervuilde bodems geldt dat deze functiegericht en kostenefficiënt gesaneerd moeten worden. Voorwaarde hierbij is dat er geen verspreiding van en ontoelaatbare blootstelling aan verontreiniging optreedt.

Watertoets

De watertoets is een procesinstrument dat als doel heeft te komen tot een goede inbreng van wateraspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets wordt toegepast op ruimtelijke plannen en besluiten, waarin waterhuishoudkundige aspecten aan de orde zijn. Deze aspecten omvatten onder meer veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging.

Kaderrichtlijn water (KRW)

In 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water vastgesteld. Deze richtlijn introduceert het denken in stroomgebieden. Dat gaat uit van het simpele feit dat water zich niet houdt aan lands- en bestuurlijke grenzen, maar z'n natuurlijke loop heeft binnen stroomgebieden. Om aan de voorwaarden van de KRW te kunnen voldoen, moeten waterbeheerders binnen een stroomgebied afspraken maken en samenwerken. Het doel is uiteindelijk dat er in het stroomgebied sprake is van schoon water, waarin een gevarieerd natuurlijk leven voorkomt. De KRW stelt namelijk eisen aan de chemische (geen verontreinigende stoffen) en ecologische kwaliteit van het oppervlaktewater.

Flora- en Faunawet / Rode lijsten

De flora en faunawet verplicht in algemene zin iedereen om zorgvuldig om te gaan met de natuur en deze niet onnodig schade toe te brengen. Een groot aantal met naam genoemde planten en dieren worden daarnaast beschermd op grond van ministeriële besluiten. Aan deze bescherming zijn expliciete verbodsbepalingen verbonden. De op grond van de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn beschermde soorten die in ons land voorkomen vallen automatisch onder de Flora- en Faunawet. Daarnaast zijn er landelijke en provinciale Rode Lijsten die aangeven welke soorten extra aandacht nodig hebben. De nationale lijst van beschermde soorten is dus een juridisch instrument terwijl de Rode Lijsten fungeren als beleidsinstrumenten. Het verschil in status (juridisch, beleidsmatig) is relevant bij de aanvraag van ontheffingen, bij de behandeling van bezwaarprocedures of bij de keuze van compenserende maatregelen.

Wet geluidhinder

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.

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 geïnventariseerd, 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.

Monumentenwet 1988, Verdrag van Valetta, Nota Belvedere

De nota Belvedere geeft een visie op de wijze waarop met de cultuurhistorische kwaliteiten van het fysieke leefmilieu in de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland kan worden omgegaan, en geeft aan welke maatregelen daartoe moeten worden getroffen. Cultuurhistorie wordt daarbij beschouwd als van vitale betekenis voor

de samenleving en de individuele burger. Het behoud en het benutten van het culturele erfgoed voegt kwaliteit toe aan de culturele dimensie van de ruimtelijke inrichting. Een ontwikkelingsgerichte benadering staat daarbij centraal. Die invalshoek dient in het ruimtelijk beleid te worden bevorderd.

Het beleid ten aanzien van archeologie is in Nederland vastgelegd in de Monumentenwet 1988. In de toekomst zal nieuwe wetgeving, gebaseerd op het Verdrag van Valletta (Malta), van kracht worden. De wet Monumentenzorg 1988 maakt het mogelijk onroerende monumenten aan te wijzen als beschermd monument.

De bodem bevat aanwijzingen over het leven en werken van mensen. Deze archeologische informatie vraagt om een zorgvuldige benadering gezien het kwetsbare karakter van dit zogenaamde bodemarchief. Deze informatiebron bezit geen regeneratievermogen; wat eenmaal vernietigd of verwijderd is, is definitief verdwenen. Het archeologische beleid in Nederland, zowel volgens de Monumentenwet 1988 als ook onder de toekomstige wetgeving, is gericht op het behoud van informatie in situ. Er wordt pas opgegraven als er door ingrepen in de bodem een dreiging van verlies van deze informatie ontstaat.

Provinciaal

Provinciale Milieuverordening

Het noordelijk deel van het tracé grenst aan een beschermingszone voor zeer kwetsbare grondwaterwinning. Binnen dit waterwingebied dient iedere vorm van verontreiniging te worden voorkomen. Stiltegebieden zijn niet in de buurt van de N329 gelegen. [Provincie Noord-Brabant, juni 2004]

Gemeentelijk

Milieubeleidsplan Oss

Het milieubeleid van de gemeente Oss is vastgelegd in een Milieubeleidsplan voor de periode 2003-2006. Duurzaamheid is de rode lijn die door dit plan loopt. Centraal staat de slag van milieu naar duurzaamheid, waarbij onder duurzaamheid het naar de toekomst garanderen van leefkwaliteit wordt verstaan. Het vastgelegde milieubeleid moet bijdragen aan de zorg voor een goede kwaliteit van de omgeving waarin de burgers van Oss *wonen, ondernemen, recreëren en leven*. [Gemeente Oss, april 2003]

Beleidsnota toerisme en recreatie

De gemeente wil de stadsrandzone verder ontwikkelen. Ze zet daarom in op de verbetering van de verbinding van de Geledingszone met de Geffense Bosjes en Herperduin via recreatieve routes. [Gemeente Oss & gemeente Lith, januari 2005]

Convenant Duurzaam Bouwen Regio Noordoost-Brabant, februari 2006

De gemeenten in de regio Noordoost Brabant, de woningcorporaties en bouwbedrijven hebben het Convenant Duurzaam Bouwen afgesloten. Met het afsluiten van dit convenant willen de partijen realiseren dat duurzaam bouwen gemeengoed wordt en een steeds nadrukkelijker en helderder rol krijgt binnen bestaande procedures en werkzaamheden. Het convenant is gebaseerd op de volgende vijf uitgangspunten:

- Actualiteit
- Praktische uitvoerbaarheid
- Flexibiliteit
- Blijvende betrokkenheid
- Uniformiteit

3.2 Te nemen besluiten

Het MER wordt opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan N329.

4 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

In de huidige situatie heeft het plangebied al de functie infrastructuur, zie figuur 1.1. Het zuidelijke deel van de weg wordt aan de oostkant begrensd door een gebied dat deel uit maakt van de Groene Hoofdstructuur. Aan de westkant ligt het nog (verder) te ontwikkelen bedrijventerrein Vorstengrafdonk. Meer naar het noorden liggen zowel aan de west- als aan de oostkant bedrijventerreinen (Moleneind, Landweer en Danenhoef). Nog meer noordelijk ligt aan de westzijde de bebouwde kom van Oss en aan de oostzijde een relatief open gebied. Het noordelijke deel wordt aan weerszijden begrensd door bedrijventerreinen (Elzenburg en de Geer). Het laatste, meest noordelijke, deel van de N329 is gelegen in open gebied.

In het MER zal de huidige situatie van het milieu en de autonome ontwikkeling ervan worden beschreven. De autonome ontwikkeling wordt in het MER gebruikt als referentiesituatie.

CO

5 Het plan: de reconstructie van de N329

5.1 Verkeersmodellering

De verkeerskundige verkenning van de N329 uit 2002/2003 zal worden geactualiseerd. Daarbij zal het met name gaan om het actualiseren van te verwachten toekomstige lokale en regionale ruimtelijke ontwikkelingen, die naast autonome mobiliteitsontwikkelingen (zoals bijvoorbeeld autobezit) de voornaamste basis zijn voor mobiliteitsgroei. De actualisering zal worden uitgevoerd met behulp van het regionale model voor de GGA-regio 's-Hertogenbosch², waar Oss onderdeel van uitmaakt.

5.2 Te onderzoeken oplossingsrichtingen

In het kader van het opstellen van deze startnotitie is tijdens een tweetal expertmeetings geïnterviewd welke oplossingsrichtingen voor de reconstructie van de N329 in het MER moeten worden onderzocht. Dit is gedaan door provincie, gemeente, bedrijfsleven, inwoners van Oss en maatschappelijke belangenorganisaties eerst te vragen naar hun uitgangspunten die bij de reconstructie een rol spelen. Op hoofdlijnen zijn die uitgangspunten als volgt:

- Goede bereikbaarheid van Oss, goede ontsluiting van de bedrijventerreinen;
- Een optimale verkeersveiligheid;
- Goede fietsverbindingen in oost-west richting;
- Concentratie van verkeer op de N329;
- Provincie: accent op doorstroming en duurzaamheid (veiligheid en bereikbaarheid) van het verkeer;
- Gemeente: accent op optimum doorstroming en optimale ontsluiting van de omgeving van de N329.

Vervolgens is gevraagd op welke wijze de reconstructie van de N329 vorm moet worden gegeven. De initiatiefnemers hebben op grond daarvan twee oplossingsrichtingen vastgesteld die in het MER worden onderzocht. Op grond daarvan wordt in het MER een voorkeursalternatief gepresenteerd, waarbij niet persé voor de ene of de andere oplossingsrichting hoeft te worden gekozen. Ook een voorkeursalternatief dat is samengesteld uit elementen van beide oplossingsrichtingen is mogelijk.

-
2. De Provincie werkt samen met gemeenten, Rijkswaterstaat en andere (overheids)organisaties volgens een GebiedsGerichte Aanpak (GGA). Op regionaal niveau werken de partners samen om bestaande verkeers- en vervoersproblemen op te lossen. Zo worden de problemen integraal bekeken.

De vorm van de kruispunten speelt een belangrijke rol bij de reconstructie van de N329. In het MER worden verschillende varianten onderzocht. Mogelijke vormen van kruispunten zijn bijvoorbeeld

- gelijkvloers met VRI;
- gelijkvloers met rotonde;
- ongelijkvloers met uitwisseling van verkeer;
- ongelijkvloers zonder uitwisseling van verkeer;
- opheffing van een kruispunt;
- toevoeging van een kruispunt e.d.

Ook de wegconfiguratie wordt onderzocht. Mogelijk zijn 2x1, 2x2 en 1x2.

Het traject is in vier wegvakken onderverdeeld. De kruispuntnummers verwijzen naar figuur 1.1:

Trajectdeel I

Dit deel bestaat uit het meest zuidelijke deel en loopt van de aansluiting op de A50 (kruispunt 1) tot aan het kruispunt Julianasingel / Hartog Hartogsingel (kruispunt 4). Dit traject heeft nu voor het grootste deel de configuratie 1x2 en wordt in de toekomst verbreed tot 2x2. Voor dit deel ligt de aansluiting Paalgraven op de A50 vast en wordt niet aangepast. Voor de ontsluiting motorcrossterrein / 2^e ontsluiting Vorstengrafdonk (kruispunt 2) zijn de opties:

- geen aansluiting,
- een ongelijkvloerse aansluiting.

De bestaande aansluiting Vorstengrafdonk blijft gelijkvloers met VRI.

Trajectdeel II

Dit deel bestaat uit het wegdeel dat loopt vanaf kruispunt Julianasingel / Hartog Hartogsingel (kruispunt 4) tot Singel '40-'45 (kruispunt 8). Voor dit traject wordt zowel de configuratie 2x2 als 2x1 onderzocht. Voor de kruispunten worden de volgende oplossingsrichtingen onderzocht:

Oplossingsrichting 1

- In dit scenario blijven de vijf kruispunten (Julianasingel / Hartog Hartogsingel, Gasstraat Oost (kruispunt 5), het spoor (kruispunt 6), Berghemseweg / Osseweg (kruispunt 7) en Singel 40-45) VRI geregeld gelijkvloers of uitgevoerd als rotonde, eventueel met richtingbeperking.

Oplossingsrichting 2

- Kruising met de Julianasingel / Hartog Hartogsingel: ongelijkvloers met uitwisseling voor alle verkeer. Dit scenario houdt in dat het tracé vanaf de zuidkant van de Julianasingel / Hartog Hartogsingel tot aan de zuidkant van de kruising met de Singel 40-45 (half) verdiept wordt aangelegd;
- Kruising met de Gasstraat Oost: ongelijkvloers zonder uitwisseling van het verkeer;
- Kruising met het spoor: ongelijkvloers;
- Kruising met de Berghemseweg / Osseweg: afsluiting van het kruispunt voor alle verkeer met uitzondering van het langzame verkeer; vanaf de Berghemseweg wordt een verbinding gemaakt (bijvoorbeeld parallel aan de N329 in noordelijke richting naar het kruispunt Singel 40-45);
- Kruising met de Singel 40-45: geregeld gelijkvloers.

Voor de kruising met het spoor zal in het MER worden nagegaan hoe rekening kan worden gehouden met de mogelijke aanleg van een hoogwaardige regionale fietsverbinding langs het spoor [Gemeente Oss, 2005].

Trajectdeel III

Dit deel loopt vanaf het kruispunt Singel '40-'45 (kruispunt 8) tot aan de Nieuwe Waterweg (kruispunt 11).

Oplossingsrichting 1

De weg wordt uitgevoerd als 2x1 (dus met middenberm). Verder wordt in het MER onderzocht welke vorm de kruispunten moeten krijgen: een rotonde of een geregelde gelijkvloerse kruising. Uitgangspunt is de voorkeursvariant uit de 'Optimaliseringsstudie N329' van Goudappel Coffeng. Deze houdt in dat er een rotonde komt op de kruising Merwedestraat / Geerstraat en (kruispunt 10) een VRI op de kruising Kanaalstraat / Veluwemeer (kruispunt 9). In het MER wordt nagegaan of deze oplossing nog steeds de voorkeur verdient.

Oplossingsrichting 2

De weg wordt uitgevoerd als 2x2 vanaf Singel '40-'45 tot aan Kanaalstraat / Veluwestraat.

Trajectdeel IV

Dit deel loopt van de kruising Nieuwe Waterweg (11) tot en met de Dorpenweg (kruispunt 14). In dit wegvak zitten nog twee kruispunten: de Bossekampstraat (kruispunt 13) en de Broekstraat (kruispunt 12). Dit gehele wegvak blijft zoals het in de huidige situatie is: Configuratie 1x2, 2 ongeregelde gelijkvloerse kruisingen (Bossekampstraat en Broekstraat) en 1 rotonde (Dorpenweg).

In bijlage 1 zijn de 2 oplossingrichtingen op kaart weergegeven. In onderstaande tabel zijn de varianten geschematiseerd weergegeven:

Kruispunt	Oplossingsrichting 1	Oplossingsrichting 2
<i>Trajectdeel I</i>		
Paalgraven		O ³
Configuratie		2x2 ⁴
Vorstengrafdonk		VRI ⁵
Configuratie		2x2
Motorcrossterrein / 2: ontsluiting Vorstengrafdonk		X ⁶ / O
Configuratie		2x2
<i>Trajectdeel II</i>		
Julianasingel / Hartog Hartogsingel	VRI / Rot ⁷	O
Configuratie	2x1 ⁸	2x2
Gasstraat Oost	VRI ⁹ / Rot	O z uitw ¹⁰
Configuratie	2x1	2x2
Spoor	VRI	O

3. O: ongelijkvloerse kruising.
4. 2x2: 2 rijbanen met elk 2 rijstroken, gescheiden door een middenberm.
5. VRI: geregelde gelijkvloerse kruising.
6. Geen aansluiting.
7. Rot: rotonde.
8. 2x1: 2 rijbanen met elk 1 rijstrook, gescheiden door een middenberm.
9. Eventueel met richtingbeperking.
10. Ongelijkvloerse kruising voor alle verkeer zonder uitwisseling.

Kruispunt	Oplossingsrichting 1	Oplossingsrichting 2
Configuratie	2x1	2x2
Berghemsweg / Osseweg	VRI ¹¹ / Rot	O pf ¹²
Configuratie	2x1	2x2
Singel 40-45	VRI ¹³ / Rot	VRI
Trajectdeel III		
Configuratie	2x1	2x2
Kanaalstraat / Veluwemeer	VRI / Rot	
Configuratie	2x1	
Merwedestraat / Geerstraat	VRI / Rot	
Configuratie	2x1	
Nieuwe Waterweg	VRI / Rot	
Trajectdeel IV		
Configuratie	1x2	
Broekstraat	G ¹⁴	
Configuratie	1x2	
Bossekampstraat	G ¹⁵	
Configuratie	1x2	
Dorpenweg	Rot	

De twee oplossingsrichtingen verschillen dus alleen in trajectdeel II: (half) verdiept met ongelijkvloerse kruisingen of gelijkvloers met VRI of rotonde en gedeeltelijk trajectdeel III: configuratie 2x1 of 2x2.

Het zuidelijke deel van de N329 doorsnijdt een ecologisch waardevol gebied. In het MER zal los van de twee te onderzoeken oplossingsrichtingen worden nagegaan welke mogelijkheden er zijn om de barrièrewerking van de N329 te mitigeren. Mocht er compensatieplicht bestaan vanuit een extra ruimtebeslag op de GHS dan zal deze compensatie worden gezien in samenhang met de mogelijke mitigerende maatregelen om de versnippering tegen te gaan.

-
11. Eventueel met richtingbeperking.
 12. O pf: ongelijkvloerse kruising met alleen fietsverkeer in oost-west richting. Mogelijk verbinding van Osseweg met Singel '40-'45 via te realiseren weg parallel aan N329.
 13. Eventueel met richtingbeperking.
 14. G: ongeregelde gelijkvloerse kruising.
 15. alleen bereikbaar voor landbouwverkeer

6 De milieueffecten

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de milieuaspecten die in het kader van deze m.e.r.-procedure relevant worden geacht. Ingeschat is dat de volgende milieuaspecten in elk geval in het MER aan de orde moeten komen:

- Verkeer en vervoer
- Luchtkwaliteit / klimaat
- Geluid
- Externe veiligheid
- Water
- Bodem
- Natuur + Ecologie
- Landschap en cultuurhistorie
- Archeologie
- Barrièrewerking
- Lichthinder

In onderstaande paragrafen zijn deze aspecten kort toegelicht.

6.1 Verkeer en Vervoer

Voor de te onderzoeken situaties (huidige situatie, autonome ontwikkeling en oplossingsrichtingen) worden de verkeerskundige effecten in beeld gebracht. Hierbij gaat het met name om de te verwachten verkeersomvang, uitgesplitst naar personen- en vrachtverkeer, en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Voor het langzame verkeer gaat het om de kwaliteit in de zin van oversteekbaarheid en verkeersveiligheid.

Een belangrijk aandachtspunt bij het verkeersonderzoek is de directe relatie tussen de reconstructie en het effect daarvan op de af te wikkelen hoeveelheid verkeer. Zuiver vanuit de m.e.r.-systematiek moeten de effecten van de reconstructie op zich in beeld worden gebracht. De weg wordt echter gereconstrueerd vanwege de te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving. In het MER zal dan ook inzicht in de ontwikkeling van het verkeer ten opzichte van de huidige situatie worden gegeven. De referentie in het MER zal echter, conform de m.e.r.-systematiek, bestaan uit de situatie 2020, waarin de N329 niet zal zijn gereconstrueerd en de ruimtelijke autonome ontwikkelingen wel hebben plaatsgevonden.

De effecten van de verschillende kruispuntoplossingen worden in het MER globaal gekwantificeerd.

6.2 Luchtkwaliteit / klimaat

De luchtkwaliteit wordt onderzocht op grond van de verwachte verkeersprognoses en de omgevingskenmerken. De bijdrage van het wegverkeer aan de totale luchtverontreiniging zal modelmatig worden vastgesteld. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het CARII-model.

6.3 Geluid

In het MER wordt de geluidbelasting berekend van het verkeer op het zoek- en studiegebied. De geluidbelasting wordt bepaald met de zogenaamde rekenmethode 2, vastgelegd in de Wet geluidhinder. In het MER wordt het verschil in geluidhinder en de geluidgehinderden in beeld gebracht tussen de autonome situatie en de varianten. Verder zal aandacht worden besteed aan de cumulatie van geluid.

6.4 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Beiden hebben een geheel eigen impact op het indirect ruimtegebruik. Voor het groepsrisico geldt tevens een verantwoordingsplicht. Dit houdt in dat naast de rekenkundige hoogte van het GR ook andere relevante aspecten moeten worden meegewogen, zoals zelfredzaamheid van bewoners en bestrijdbaarheid van een ongeval.

Transport

Over de N329 worden gevaarlijk stoffen getransporteerd. Deze stoffen veroorzaken een extern veiligheidsrisico naar de omgeving. In het kader van het MER wordt externe veiligheid kwalitatief beschouwd. In de analyse wordt de Omgevingsvisie Externe Veiligheid betrokken, welke thans door de gemeente Oss wordt opgesteld.

6.5 Water

In het MER wordt het effect van de reconstructie van de N329 op de waterhuishouding beschreven. Bij de beschrijving van de waterhuishouding besteden wij extra aandacht aan de definiëring van de verschillende watersystemen. Bij de effectbeschrijving wordt aandacht besteed aan de gevolgen van realisatie van de plannen voor de waterbalans en de eventueel aanwezige beïnvloeding van waterpeilen en grondwaterstromen in de directe omgeving.

6.6 Bodem

In het MER wordt globaal naar de gevolgen van de reconstructie van de N329 op de bodemopbouw en -kwaliteit gekeken. In het kader hiervan zal een vooronderzoek volgens NVN 5725 uitgevoerd worden. Tevens worden de effecten op de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit in beeld gebracht. De kwaliteit van de bodem en het grond- en oppervlaktewater mag niet verslechteren als gevolg van de reconstructie van de N329. Verder wordt aandacht besteed aan de breukranden in het zuidelijke deel van het traject.

6.7 Natuur en ecologie

Het tracé van de N329 grenst aan de GHS en doorsnijdt een ecologische verbindingszone. In het MER zullen de effecten van de reconstructie worden beschreven. Hierbij zal worden ingegaan op de mogelijke aantasting van de GHS. Indien er sprake is van aantasting, zal worden ingegaan op het zwaarwegend maatschappelijk belang, de mogelijke alternatieven en ten slotte de mitigerende en compenserende maatregelen die hierbij nodig zijn. De mogelijke aantasting wordt zowel kwantitatief (in oppervlakte) als kwalitatief (verstoring, versnippering) vastgesteld.

6.8 Landschap en cultuurhistorie

In het MER wordt een beschrijving van de invloed van de reconstructie op het landschap opgenomen. Indien de reconstructie invloed heeft op cultuurhistorische waarden dan zal dat in het MER in beeld worden gebracht.

6.9 Archeologie

Naar verwachting vinden door de reconstructie van de N329 geen nieuwe bodemversturende activiteiten plaats. Voor de aanleg van de huidige N329 is een aangrenzende strook parallel aan de N329 toentertijd al verstoord. Aangezien in gemeente Oss wel veel archeologische vondsten aanwezig zijn, wordt een bureaustudie uitgevoerd. In het MER worden de effecten van de reconstructie van de N329 op mogelijk aanwezige archeologische waarden in beeld gebracht.

6.10 Barrièrewerking

In het MER wordt een beschrijving gegeven van nieuwe of opgeheven barrières, voor bijvoorbeeld de passage van de N329 door langzaam verkeer, als gevolg van de reconstructie van de N329.

6.11 Lichthinder

In het MER wordt kwalitatief het effect van uitstraling van licht op de omgeving als gevolg van de reconstructie van de N329 in beeld gebracht.

7 Leemten in informatie

In het MER wordt, indien relevant, een opsomming opgenomen van leemten in informatie.

8 Evaluatie

In het MER wordt een voorstel gedaan voor een evaluatieprogramma.

Bronnen

Arcadis, mei 2005

Reconstructie N329, Toets MER- en SMB-plicht Ruimtelijke ordening

Gemeente Oss, 2002

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)

Gemeente Oss, april 2003

Milieubeleidsplan Oss

Gemeente Oss, 2005

Structuurvisie Oss 2020

Gemeente Oss, januari 2005

Natuur- en Landschapvisie Oss, over bossen, beesten en boerenland

Gemeente Oss & gemeente Lith, januari 2005

Verbonden aan de Maas, Beleidsnota toerisme en recreatie gemeenten Oss en Lith

Gemeente Oss, oktober 2005

Fietsnota Oss 2005

Goudappel Coffeng, september 2003

Optimaliseringsstudie N329

Holland Railconsult, mei 2005

Oss; ongelijkvloerse kruising N329, studie

Megaborn Traffic Development, januari 2005

Advies kruispunt N329 / Juliansingel te Oss

Ministerie van VROM, 2001

Nationaal Milieubeleidsplan 4

Ministerie van LNV, 1998

Flora- en faunawet, AMvB, februari 2005

Ministerie van VROM, 1982

Wet geluidhinder

Ministerie van VROM, 2001

Besluit luchtkwaliteit

Ministerie van LNV, 2003

Structuurschema Groene Ruimte

Ministerie van VROM, 1987

Wet Bodembescherming

Provincie Noord-Brabant, februari 2002
Streekplan Noord-Brabant

Provincie Noord-Brabant, juni 2004
Provinciale Milieuverordening

Provincie Noord-Brabant, februari 2005
Uitwerkingsplannen Midden-West en Noordoost-Brabant

Provincie Noord-Brabant, april 2005
Reconstructieplan/milieueffectrapport Maas en Meierij

Provincie Noord-Brabant, november 2005
Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, Verplaatsen in Brabant, Kaders en Ambities 2005-2020

www.oss.nl

www.brabant.nl

Bijlagen

Bijlage 1: Oplossingsrichtingen Reconstructie N329

Ongelijkvloers en uitwisseling



Ongelijkvloerse passage alle verkeer



Ongelijkvloerse passage fietsers



Gelijkvloers ongeregeld



Verkeersregelininstallatie



Rotonde



Spoorwegovergang gelijkvloers





