

**Startnotitie milieueffectrapportage  
N629 Dongen-Oosterhout  
SAMENVATTING**

documentnr. 165465-R-48  
versie 2.0  
januari 2007

**Opdrachtgever**

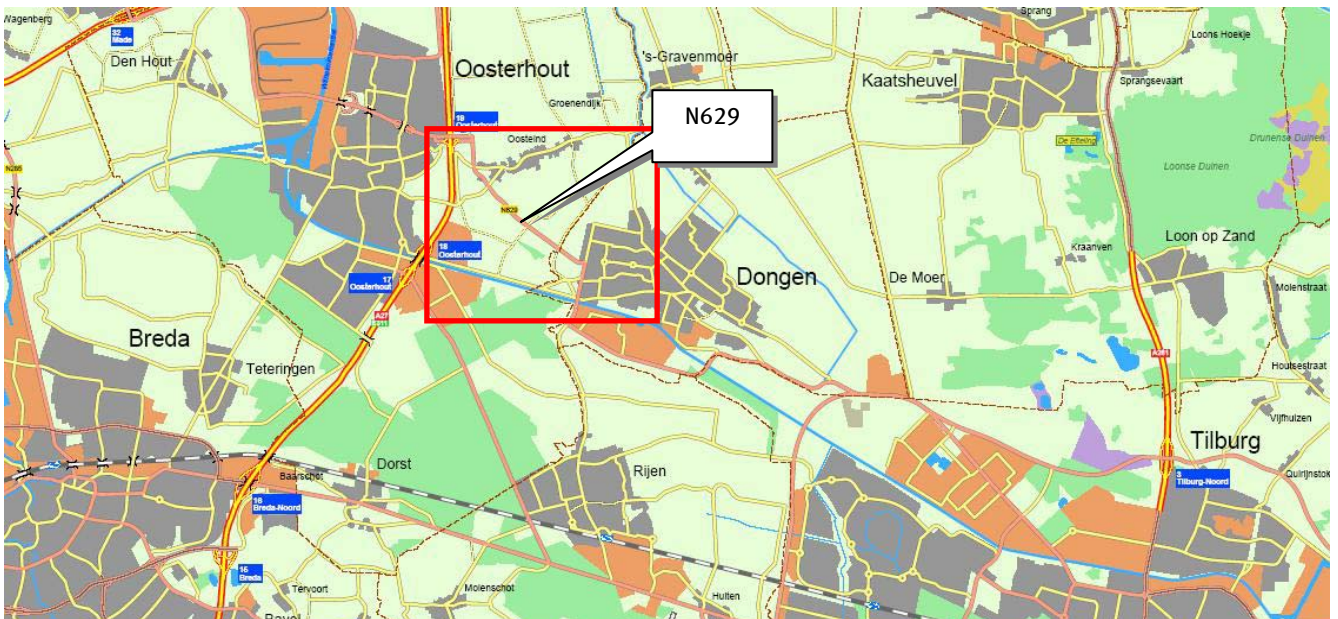
Provincie Noord-Brabant  
Directie Economie en mobiliteit  
Postbus 90151  
5200 MC 's-Hertogenbosch

datum vrijgave	beschrijving versie 2.0	goedkeuring	vrijgave
januari 2007	definitief	dr. ir. L.T. Runia	Ing. B. Mesuere

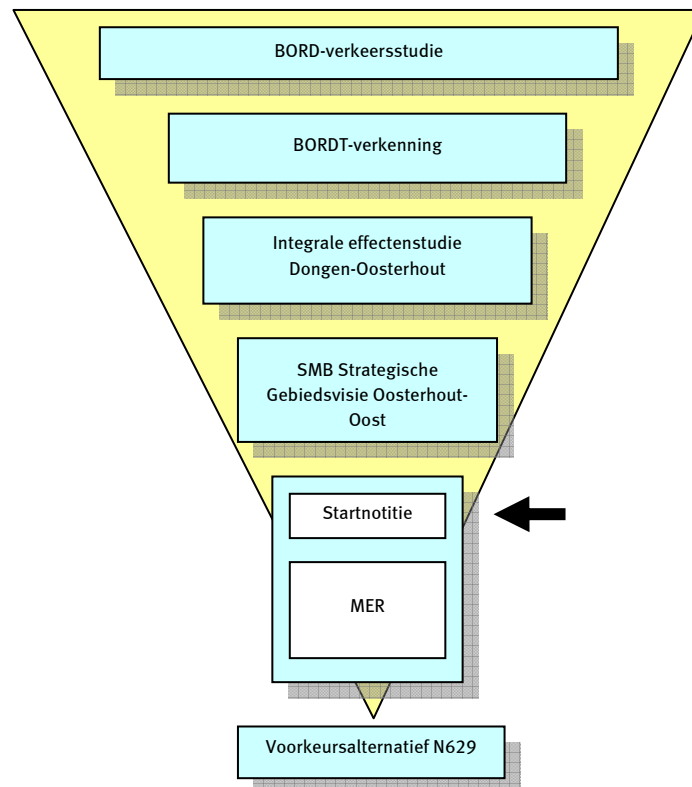


	<b>Inhoud</b>	<b>Blz.</b>
<b>1</b>	<b>Waarom een startnotitie m.e.r.?</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Probleem en doel</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Kader</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Voorgeschiedenis</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Alternatieven en varianten</b>	<b>8</b>
5.1	Overzicht alternatieven	8
5.2	Referentiesituatie en nulplus-alternatief	10
5.3	Parallelalternatief	10
5.4	Omleidingsalternatief	12
5.5	Meest-milieuvriendelijk alternatief	13
<b>6</b>	<b>Verkeersbelasting</b>	<b>14</b>
<b>7</b>	<b>Effecten</b>	<b>14</b>

Dit is de samenvatting van de startnotitie m.e.r. N629 Dongen - Oosterhout. De complete startnotitie is beschikbaar op de website van de provincie Noord-Brabant: [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl).



**Figuur 1:** Overzichtskaat van de regio Breda-Tilburg en ligging van de N629 Oosterhout-Dongen



**Figuur 2:** Het trechterings-proces voor de oplossing van de verkeersproblematiek in de regio Dongen-Oosterhout. De pijl geeft de huidige plaats aan in het proces.

# 1 Waaron een startnotitie m.e.r.?

## Startnotitie en milieueffectrapportage

Dit is de samenvatting van de startnotitie voor de milieueffectrapportage N629 Dongen-Oosterhout. Met de startnotitie is de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) officieel gestart. De m.e.r.-procedure wordt doorlopen om het mogelijk te maken een oplossing voor de verkeersproblemen van de N629 te kiezen. De keuze wordt gemaakt door de provincie, in overleg met de gemeenten Oosterhout en Dongen. In het milieueffectrapport (MER) worden de voor- en nadelen van mogelijke oplossingen beschreven. Het MER wordt in de komende maanden opgesteld. De startnotitie geeft aan wat in het MER zal worden beschreven. Het gaat daarbij om de mogelijke oplossingen en om de effecten. Het feitelijke onderzoek moet dus nog plaatsvinden. De startnotitie is bedoeld om de vragen, die in het MER moeten worden beantwoord, scherp te krijgen. Verwacht wordt dat de oplossing bestaat uit een nieuwe N629 tussen Dongen en de A27. Hiervoor wordt een bestemmingsplan worden gemaakt.

De N629 tussen Dongen en Oosterhout (figuur 1) kent al geruime tijd problemen. De doorstroming van het verkeer is slecht, er gebeuren te veel ongelukken en er is hinder door geluid en luchtverontreiniging. De Provincie Noord-Brabant heeft besloten de problemen van de N629 aan te pakken. Sinds 1999 zijn in diverse studies uitgevoerd (figuur 2). De planstudie/m.e.r. die nu van start gaat leidt tot een concreet besluit over de aanpak van het probleem.

## M.e.r. ten behoeve van bestemmingsplan

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure. Hoewel de weg in twee gemeenten (Oosterhout en Dongen) ligt, is het de bedoeling om één MER en één bestemmingsplan op te stellen. Beide gemeenten zullen dit voor hun eigen gedeelte van de N629 in procedure brengen.

## Betrokken partijen

In de procedure treedt als initiatiefnemer op:

**Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant**

Het bevoegd gezag in de procedure is in dit geval:

**Gemeenteraad gemeente Dongen**

**Gemeenteraad gemeente Oosterhout**

De Commissie voor de milieueffectrapportage en andere overheidsinstanties zijn ook bij de procedure betrokken. Deze instanties adviseren over de inhoud van het MER. De Commissie m.e.r. is een onafhankelijke commissie, die verplicht moet worden geraadpleegd over de inhoud van het MER.

## Inspraak

U kunt reageren op deze startnotitie: **inspraak is mogelijk tot uiterlijk zes weken** na de publicatie. De inspraak is bedoeld om te bepalen **wat** in het MER moet worden onderzocht en **hoe** het onderzoek moet plaatsvinden. Tijdens de inspraakperiode wordt een informatieavond gehouden.

De gemeente Oosterhout coördineert de praktische gang van zaken. Dit houdt in dat Oosterhout de inspraakreacties ontvangt en doorstuurt aan Dongen en de provincie. Alle inspraakreacties worden ook aan de Commissie voor de milieueffectrapportage overhandigd.

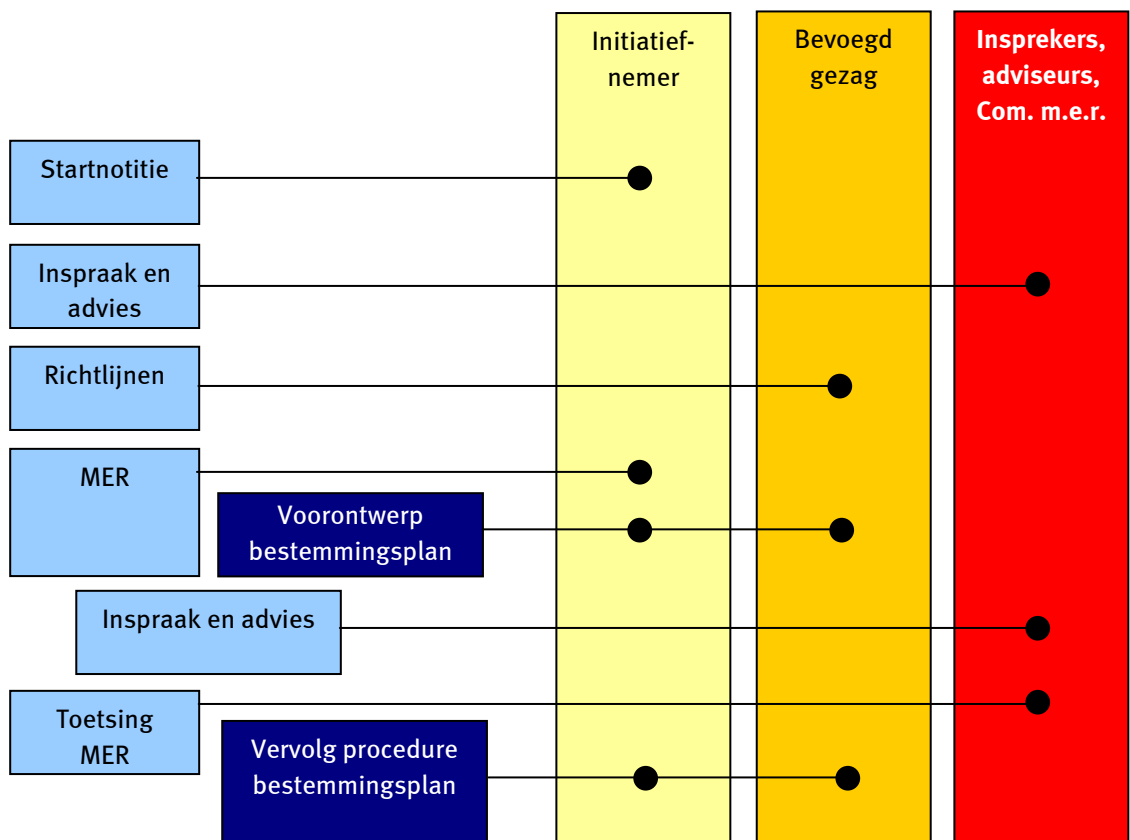
Startnotitie, inspraakreacties en adviezen zijn de basis voor de **richtlijnen** voor het MER. In de richtlijnen komt te staan wat in het MER moet worden onderzocht. De richtlijnen worden vastgesteld door de raden van de gemeenten Dongen en Oosterhout.

### Procedure

De procedure voor de milieueffectrapportage en het bestemmingsplan bestaat uit de volgende stappen (figuur 3):

- het opstellen en de openbare bekendmaking van de startnotitie;
- een periode voor inspraak (6 weken) en advies;
- het opstellen en vaststellen van richtlijnen voor het MER; dit gebeurt door de raden van de twee gemeenten, op basis van een advies van de Commissie m.e.r.;
- het opstellen van het milieueffectrapport (MER): onderzoek naar de milieueffecten van de weg en van mogelijke maatregelen om de milieugevolgen te beperken. In de richtlijnen wordt het 'wat en hoe' van het onderzoek beschreven;
- parallel aan het opstellen van het MER wordt een voorontwerp-bestemmingsplan opgesteld door de gemeenten;
- aanvaarding van het MER door de raden in de beide gemeenten;
- een periode voor inspraak (6 weken) en advies over het MER en het voorontwerp-bestemmingsplan;
- toetsing van het MER door de Commissie m.e.r.: een kwaliteitsborging door onafhankelijke specialisten. De Commissie m.e.r. toets of het MER voldoet aan de richtlijnen
- het vervolg van de bestemmingsplanprocedure.

Het is de bedoeling dat de inspraak op het MER en het voorontwerp-bestemmingsplan eind 2007 of begin 2008 zal plaatsvinden.



Figuur 3: De stappen in de m.e.r.-procedure. Per stap is aangegeven welke partijen betrokken zijn.

**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)**

## 2 Probleem en doel

### Probleem

De provinciale weg N629 Dongen-Oosterhout (Heistraat) voldoet niet meer aan de eisen. Er staan in de spitsperiodes dagelijks lange files, de weg is onveilig en er zijn leefbaarheidsproblemen (geluid, luchtkwaliteit). De problematiek zal in de toekomst verder toenemen. In Dongen worden de effecten van de huidige Westerlaan op de leefbaarheid als negatief ervaren.

Het gaat om de volgende bereikbaarheidsproblemen:

- 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 wordt gebruikt door zowel doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer voor de aanliggende woningen en (agrarische) bedrijven. Ook landbouwverkeer maakt gebruik van de weg.

### Doelstelling

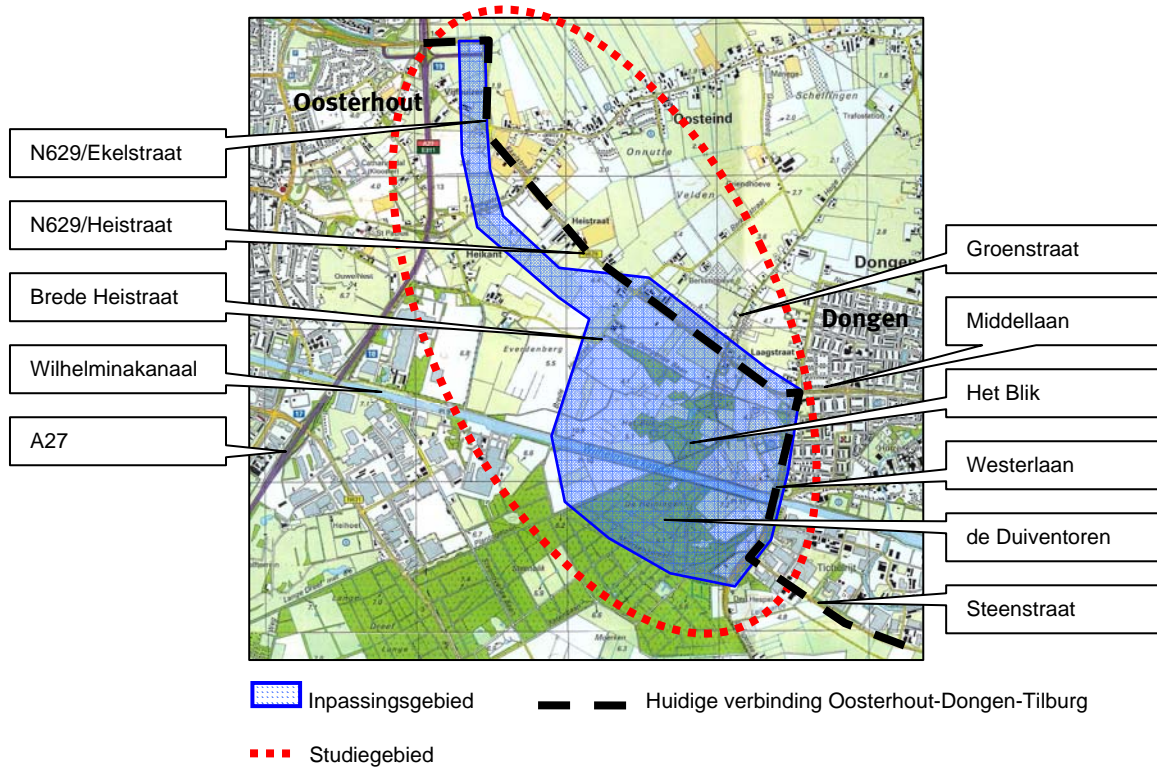
Het doel van een nieuwe of verbeterde N629 is het realiseren van een toekomstvaste oplossing voor de verkeersgerelateerde problematiek op en langs de bestaande wegverbinding Dongen - Oosterhout (A27). Deze oplossing zorgt ook op lange termijn (na 2015) voor een goede verkeersafwikkeling en vergroot tevens de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Daarbij wordt rekening gehouden met de geplande ontwikkeling van Oosterhout-Oost.



**Figuur 4** Beeld van de dagelijkse file op de Heistraat (N629) bij Dongen

### Studiegebied en inpassingsgebied

Het onderzoek richt zich op het gebied tussen Oosterhout en Dongen (figuur 5). Dit gebied wordt het studiegebied genoemd. Binnen het studiegebied ligt het inpassingsgebied. In dit gebied wordt gekeken naar mogelijke tracés voor de N629.



**Figuur 5** De bestaande N629 (referentiesituatie) en het inpassingsgebied voor nieuwe tracés. De rode stippellijn geeft een indicatie van het studiegebied (bron ondergrond: Topografische dienst NL).

## 3 Kader

### Beleidskader

Voor de plannen voor de N629 is het nationaal en regionaal beleid van belang. Het gaat daarbij om het ruimtelijke beleid, beleid ten aanzien van verkeer en vervoer en het natuur- en milieubeleid. In het MER wordt dit beleid beschreven. Ook het beleidskader van de beide gemeenten komt in het MER aan de orde. Van belang zijn de onder andere de plannen voor Oosterhout-Oost, zoals beschreven in het Ontwerp-structuurplan, het structuurplan van Dongen en het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid in beide gemeenten. Met dit beleid wordt bij de uitwerking van tracévarianten rekening gehouden.

### Te nemen besluit

De planstudie/m.e.r. wordt uitgevoerd ten behoeve van het vastleggen in een bestemmingsplan van een tracé voor de N629 tussen Dongen en Oosterhout. Omdat het plangebied in de gemeenten Dongen en Oosterhout ligt wordt het bestemmingsplan in beide gemeenten vastgesteld.

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



## 4 Voorgeschiedenis

In een aantal rapporten is al gekeken naar de mogelijkheden om de problemen van de N629 op te lossen (zie figuur 2 en tabel 1).

In 1999 hebben Breda, Oosterhout, Gilze en Rijen, Dongen en de provincie de verkeerssituatie rondom de A27 (tussen Breda-Noord en Hooipolder) onderzocht. Deze BORD-studie heeft geresulteerd in een regionale visie op de verkeersstructuur. In een vervolgonderzoek (BORDT genoemd omdat ook Tilburg is betrokken) zijn elf tracévarianten onderzocht. Volgens dit onderzoek kunnen tracévarianten ten zuiden van het Wilhelminakanaal geen oplossing bieden voor de verkeersproblematiek tussen Dongen en Oosterhout. In de Integrale Effectenstudie Dongen-Oosterhout (2005) zijn de elf varianten nogmaals onderzocht op verkeerseffecten, milieugevolgen en kosten. Deze studie concludeert dat een nieuw tracé ten noorden van het kanaal en de varianten met twee aansluitingen op de A27 het meest kansrijk zijn. Ook benutting van het huidige tracé verdient nog aandacht.

De volgende stap is gezet in de Strategische Milieubeoordeling (SMB) die Oosterhout heeft uitgevoerd ten behoeve van de Strategische Gebiedsvisie Oosterhout-Oost (SGV) en het Structuurplan Oosterhout-oost. In de SMB zijn de meest kansrijke varianten van de Integrale Effectenstudie onderzocht. Daarnaast is er een Meest Milieuvriendelijk Alternatief ontwikkeld: een nieuw tracé parallel aan de huidige N629, dat aansluit op de Westerlaan. Dit alternatief is door Oosterhout gekozen als voorkeursalternatief voor de ontwikkelingen ten Oosten van Oosterhout. Het probleemoplossend vermogen in combinatie met de beperkte gevolgen voor de groene omgeving hebben hierbij de doorslag gegeven.

Vanwege de bedenkingen van Dongen tegen het voorkeursalternatief van Oosterhout is ter voorbereiding op deze startnotitie een zogenaamde gebiedsscan uitgevoerd door Noord-Brabant in samenspraak met Dongen en Oosterhout. De resultaten van de gebiedsscan (tracéalternatieven en -varianten) zijn gebruikt bij het opstellen van de startnotitie m.e.r. De gebiedsscan heeft zich gericht op het gebied ten westen van de bebouwde kom van Dongen. Dit gebied is waardevol vanwege onder andere natuur en landschap.

## 5 Alternatieven en varianten

### 5.1 Overzicht alternatieven

Op basis van de resultaten van de voorafgaande onderzoeken en de gebiedsscan zijn uitgangspunten geformuleerd (zie kader) en drie mogelijke oplossingsrichtingen gekozen om verder te onderzoeken. Deze oplossingsrichtingen worden aangeduid als alternatieven (tabel 2). Twee daarvan, het Parallelalternatief en het Omleidingsalternatief, gaan uit van het aanleggen van een nieuwe weg. Het nulplus-alternatief gaat uit van het verbeteren van de bestaande N629 door het aanpakken van de knelpunten. In het MER wordt verder het meest-milieuvriendelijke alternatief beschreven. De zogenaamde referentiesituatie komt in het MER aan de orde als vergelijkingsbasis voor de effecten.

**Tabel 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	Trechteren 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 oplossing van de verkeersproblematiek.	3 kansrijke varianten van de effectenstudie zijn 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

**Tabel 2: Overzicht alternatieven en varianten**

alternatief	variant
nulplus-alternatief	-
Parallelalternatief	zuid noord
Omléidingsalternatief	stroomlijn 1 stroomlijn 2 bundeling noord bundeling zuid

#### **Uitgangspunten voor de alternatieven**

- 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 eventueel uit te breiden tot 2x2 rijstroken. Dit 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 de zogenaamde gebiedsscan (op basis van bestuurlijke);
- een nieuw tracé zal aansluiten op de Steenstraat.

## **5.2 Referentiesituatie en nulplus-alternatief**

### **Referentiesituatie**

De effecten van de nieuwe of verbeterde N629 worden vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie *plus* de verwachte autonome ontwikkelingen tot 2020. De autonome ontwikkelingen omvatten vastgesteld beleid en bekende ontwikkelingen waarvoor reeds een besluit is genomen. De referentiesituatie wordt gebaseerd op:

- 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 zal ook aandacht worden besteed aan andere ontwikkelingen, zoals het mobiliteitsplan waaraan de gemeente Oosterhout momenteel werkt.

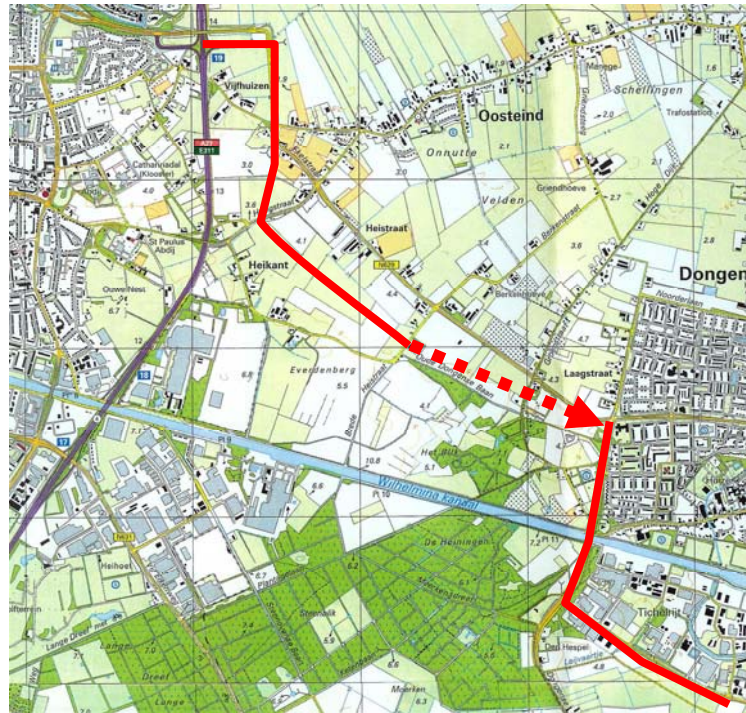
### **Nulplus-alternatief**

Doordat de problematiek van de N629 samenhangt met het gebruik en de vorm van de huidige Heistraat en de kruisingen, wordt in het MER een zogenaamd nulplus-alternatief onderzocht. Onder het nulplus-alternatief wordt verstaan dat er geen nieuwe N629 komt, maar dat met (verkeerskundige) maatregelen (zoals bijvoorbeeld aanpassing van de kruisingen) de problematiek van verkeer en leefbaarheid wordt aangepakt. Het nulplus-alternatief wordt in het MER gelijkwaardig onderzocht en vergeleken met de andere alternatieven.

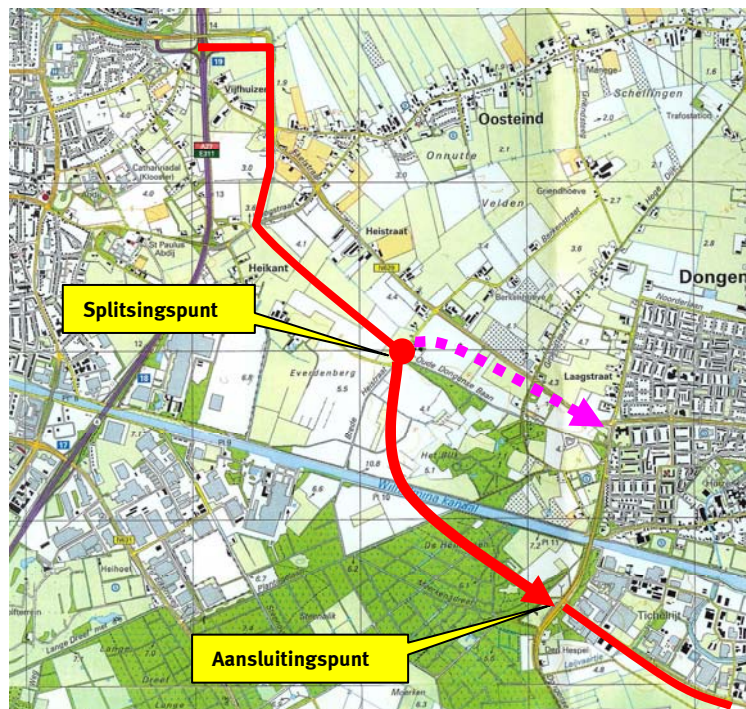
## **5.3 Parallelalternatief**

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 figuur 6 is een indicatief tracé van het parallelalternatief opgenomen. Voor het gedeelte tussen de Brede Heistraat en de Westerlaan zijn twee varianten mogelijk (figuur 8):

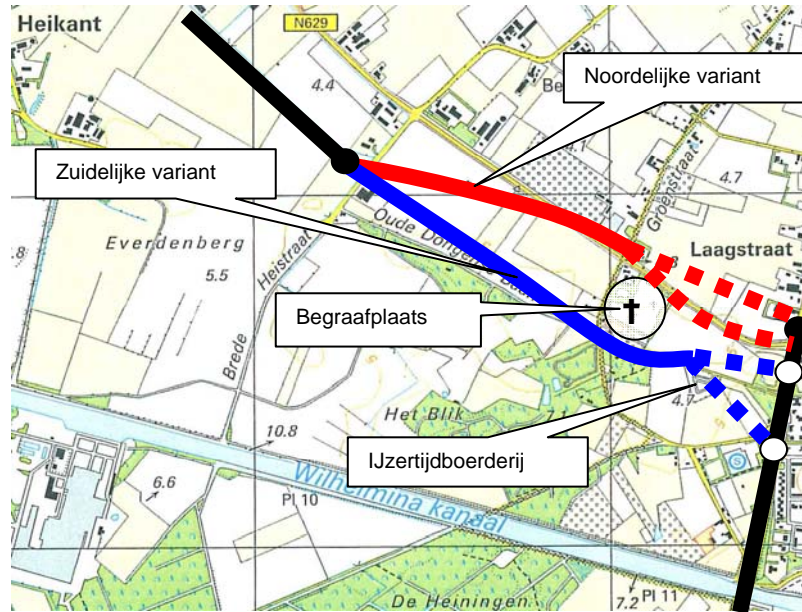
1. variant noord: N629 ten noorden van de begraafplaats, grotendeels over de bestaande Heistraat;
2. variant zuid: N629 ten zuiden van de begraafplaats.



**Figuur 6:**            **Indicatief tracé van de het Parallelalternatief (bron ondergrond: Topografische dienst NL)**



**Figuur 7:**            **Indicatief tracé van het Omleidingsalternatief. (bron ondergrond: Topografische dienst NL)**



**Figuur 8** Een indicatie van de twee varianten van het Parallelalternatief (bron ondergrond: Topografische Dienst NL)

## 5.4 Omleidingsalternatief

Figuur 7 laat een indicatief tracé van het Omleidingsalternatief zien. Het Omleidingsalternatief bestaat uit een tracé dat gedeeltelijk parallel loopt aan de huidige N629 en dan ter hoogte van de Brede Heistraat splitst 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) is op basis van de gebiedsscan geconcludeerd dat meerdere varianten mogelijk zijn. De noordelijk tak volgt de bestaande Heistraat en is bedoeld voor verkeer met de bestemming van en naar Dongen. In dit alternatief vervalt de functie van de Westerlaan voor doorgaand verkeer.

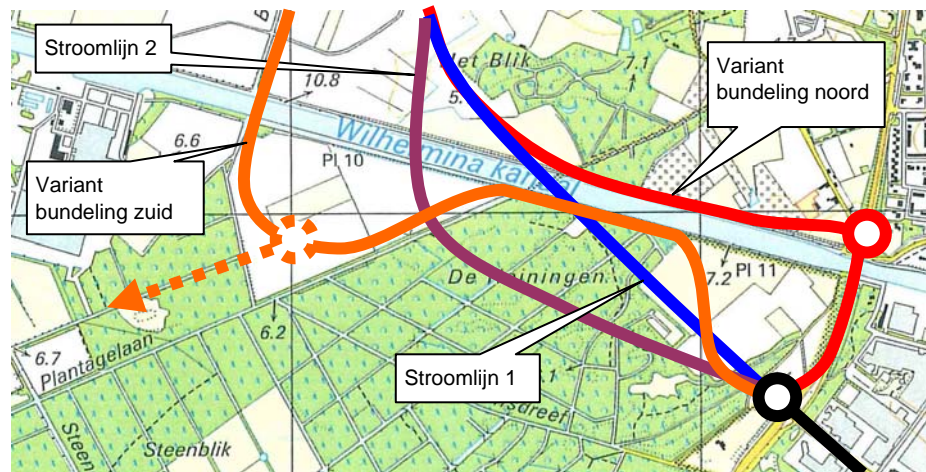
### De eigenlijke N629

Voor het tracé van het Omleidingsalternatief vanaf het splitsingspunt worden vier varianten onderzocht, met elk een ander accent ten aanzien van de verschillende waarden in het onderzoeksgebied (figuur 9):

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 varianten doorsnijden de waardevolle gebieden Het Blik en/of de Duiventoren op een andere manier. Hun uitwerking op versnippering van het landschap, barrièrewerking voor natuur en leefbaarheid zijn dus verschillend.



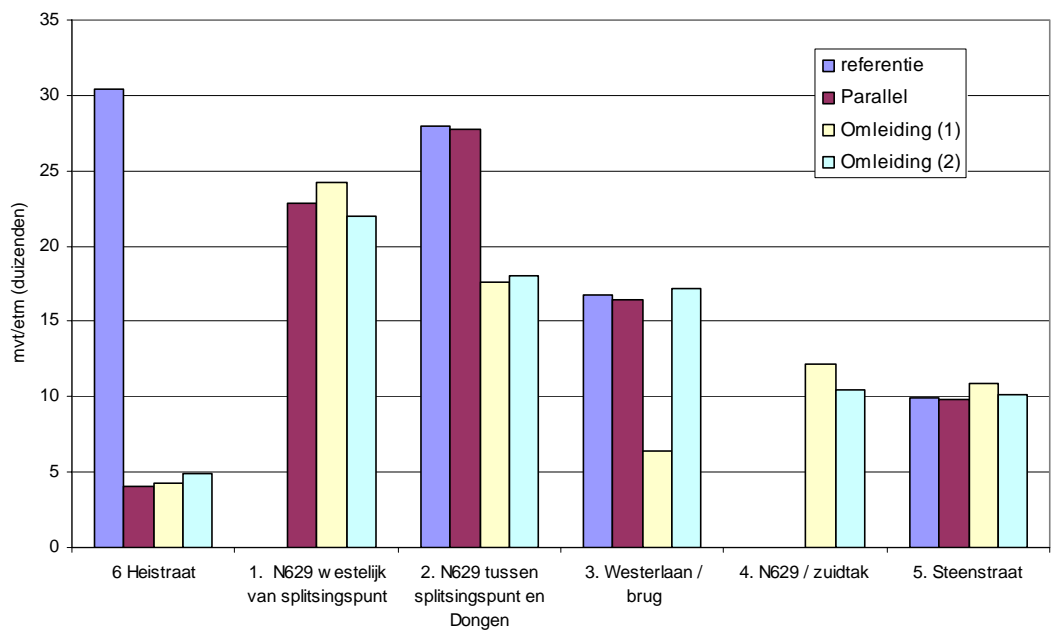


**Figuur 9:** Indicatieve routes van de vier varianten van de zuidelijke tak van het Omleidingsalternatief.

## 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 milieueffecten zo klein mogelijk zijn.

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



**Figuur 10:** Verkeersbelasting (motorvoertuigen per etmaal) in 2020 voor de referentiesituatie en de alternatieven. Omleiding (1) = varianten stroomlijn 1 en 2 en variant bundeling zuid; Omleiding (2) = variant bundeling noord

## 6 Verkeersbelasting

Vanwege de verkeerskundige aard van de problematiek rondom de N629 en omdat veel effecten (zoals geluid en lucht) afhangen van de verkeersbelasting op de weg zijn gegevens over de hoeveelheid verkeer, de 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 het verkeersmodel Midden-Brabant uitgevoerd. Dit model bevat actuele gegevens over infrastructuur en woon- en werkgebieden in Brabant. Het model levert een prognose voor de verkeersbelasting in 2020.

In figuur 10 is voor de alternatieven, voor een aantal wegvakken van in het studiegebied de verkeersbelasting weergegeven. Het gaat om de hoeveelheid verkeer (aantal voertuigen) 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 leiden vooralsnog tot de conclusie dat de nieuwe weg kan worden aangelegd met 2x1 rijstroken. Voor de Westerlaan (en met name de brug over het kanaal) zal in het MER nader worden ingegaan op de eventuele noodzaak voor uitbreiding van de capaciteit. Dit speelt vooral bij het Parallelalternatief. De nu beschikbare gegevens laten zien dat bij alle alternatieven tot 2020 de bestaande brug waarschijnlijk niet hoeft te worden aangepast.

## 7 Effecten

In het MER worden de effecten van de alternatieven in beeld gebracht. Het gaat daarbij zowel om milieueffecten als de effecten op het verkeer (verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en dergelijke). Om dat mogelijk te kunnen maken worden de alternatieven van de globale tracéaanduidingen, zoals beschreven in hoofdstuk 6, verder uitgewerkt tot een globaal wegontwerp. Daarbij wordt rekening gehouden met verkeerstechnische vereisten. Van elk alternatief wordt tevens een globale kostenraming gemaakt. Bij de wegontwerpen wordt tevens, waar nodig, rekening gehouden met maatregelen om de effecten te beperken, zoals geluidschermen of faunapassages.

De milieueffecten worden in het MER beschreven voor de milieuthema's en aspecten zoals opgenomen in tabel 3.

**Tabel 3 Beoordelingskader voor het effectenonderzoek in het MER**

<b>Thema</b>	<b>Aspect</b>
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



## **Oranjewoud: buiten gewoon!**

### **Missie**

Oranjewoud wil toonaangevend partner zijn bij het ontwikkelen en toepassen van duurzame en integrale oplossingen voor alle facetten van onze leefomgeving, waarin we wonen, werken, recreëren en reizen.

### **Profiel**

Oranjewoud heeft ambities als het gaat om de vormgeving van de wereld om ons heen. Als toonaangevend advies- en ingenieursbureau streven wij ernaar knelpunten daadwerkelijk op te lossen, ware leefbaarheid te scheppen, de toekomst veilig te stellen, alle kansen te benutten, vorm te geven aan perspectieven en grensverleggend bezig te zijn. Door creatief en constructief in te spelen op mogelijkheden en rekening te houden met maatschappelijke belangen, financiële speelruimte, technologische ontwikkelingen en het milieu. Kortom: wij bieden visie met een duidelijk oog voor realiteit

### **Partnership**

Innovatieve voorstellen en creatieve oplossingen voor complexe vraagstukken vormen de kern van ons handelen. Interactie is daarbij het sleutelwoord. Door het multidisciplinaire karakter van veel projecten, zijn wij gewend om over de grenzen van het eigen vakgebied heen te kijken. Voorop staat het combineren van onze eigen kennis en kunde met de behoeften en mogelijkheden van onze opdrachtgevers. Uitwisseling van inzichten en ervaringen leidt tot innovatie; partnership is altijd het uitgangspunt.

### **Flexibel**

Ruimtelijkheid in denken en doen biedt voor alle partijen perspectieven bij het creëren van een duurzame leefomgeving. Wij verzorgen het hele traject van planontwikkeling, advies, ontwerp en directievoering tot realisatie, beheer en exploitatie. De wens van de opdrachtgever bepaalt of wij het hele traject of delen ervan op ons nemen. De combinatie van advies- en ingenieurswerk én betrokkenheid bij de daadwerkelijke realisatie staat garant voor haalbare plannen en een hoogwaardige uitvoering. Een vertrouwd gevoel voor onze opdrachtgevers.

### **Dynamisch**

Elke opdracht die we uitvoeren is uniek en verdient een specifieke aanpak. Dit vraagt een dynamische instelling, die zich vertaalt naar het inspelen op veranderingen in de markt en het oppakken van ontwikkelingen binnen onze vakgebieden. Met vestigingen verspreid over heel Nederland combineren we inzicht in landelijke ontwikkelingen met een diepgaande kennis van lokale omstandigheden. Een waardevolle voedingsbodem voor ons bedrijf, dat in alle opzichten grensverleggend bezig wil zijn. Doordat Oranjewoud in letterlijke zin dicht bij de opdrachtgevers staat, komen bovendien openheid en toegankelijkheid volop tot hun recht.

### **Eigentijds**

Onze organisatie en werkwijze bieden alle ruimte en perspectief aan zowel de belangen van onze klanten als die van onze medewerkers. Marktgerichte business units geven richting aan de contacten met de klanten en zorgen, samen met de kennisdragers in onze organisatie, voor het correct en adequaat oplossen van vraagstukken en problemen. Mensgerichte managers en ambitieuze medewerkers werken voortdurend aan het verder uitbouwen van onze expertise en ieders persoonlijke ontwikkelingsperspectief.

### **Onafhankelijk en deskundig**

We zien het als onze verantwoordelijkheid de samenleving en onze opdrachtgevers kwalitatief hoogwaardige en duurzame oplossingen te bieden op een manier die maatschappelijk en economisch verantwoord is. Oranjewoud wil een betrouwbaar lid zijn van de samenleving: onafhankelijk en deskundig. Om dit te kunnen garanderen, is een bedrijfscode opgesteld waarin op individueel en collectief niveau heldere afspraken zijn geformuleerd.

## **Oranjewoud Nederland**

### **Heerenveen**

Tolhuisweg 57  
Postbus 24 8440 AA Heerenveen  
Telefoon (0513) 63 45 67  
Telefax (0513) 63 33 53

Kantoor Assen  
Blijdensteinstraat 4  
9403 AW Assen  
Telefoon (0592) 39 28 00  
Telefax (0592) 39 28 01

*Tevens kantoor in Schoonebeek*

### **Deventer**

Zutphenseweg 31D  
Postbus 321 7400 AH Deventer  
Telefoon (0570) 67 94 44  
Telefax (0570) 63 72 27

### **Almere**

Monitorweg 29  
Postbus 10044 1301 AA Almere-Stad  
Telefoon (036) 530 80 00  
Telefax (036) 533 81 89

### **Capelle aan den IJssel**

Rivium Westlaan 72  
2909 LD Capelle aan den IJssel  
Postbus 8590 3009 AN Rotterdam  
Telefoon (010) 235 17 45  
Telefax (010) 235 17 47

### **Kantoor Goes**

Albert Plesmanweg 4A  
Postbus 42 4460 AA Goes  
Telefoon (0113) 23 77 00  
Telefax (0113) 23 77 01

### **Oosterhout**

Beneluxweg 7  
Postbus 40 4900 AA Oosterhout  
Telefoon (0162) 48 70 00  
Telefax (0162) 45 11 41

### **Kantoor Geleen**

Mijnweg 3  
Postbus 17 6160 AA Geleen  
Telefoon (046) 478 92 22  
Telefax (046) 478 92 00

### **HMVT B.V.**

Maxwellstraat 31  
Postbus 174 6710 BD Ede  
Telefoon (0318) 62 46 24  
Telefax (0318) 62 49 13

[www.oranjewoud.nl](http://www.oranjewoud.nl)

