

Gemeente Bergen op Zoom

**Randweg Zuidwest
Bergen op Zoom**

startnotitie m.e.r.

Witteveen+Bos
van Twickelostraat 2
postbus 233
7400 AE Deventer
telefoon 0570 69 79 11
telefax 0570 69 73 44



**Randweg Zuidwest
Bergen op Zoom**

startnotitie m.e.r.

referentie BOZ257-1/eekc/027	projectcode BOZ257-1	status definitief 03
projectleider drs.ing. P.T.W. Mulder	projectdirecteur drs. D.J.F. Bel	datum 10 september 2008

autorisatie goedgekeurd	naam drs.ing. P.T.W. Mulder	paraaf 
-----------------------------------	---------------------------------------	--

INHOUDSOPGAVE

blz.

1. INLEIDING	1
1.1. Aanleiding	1
1.2. Doel en inhoud startnotitie	2
1.3. Procedure in kort bestek	2
1.4. Ligging plan- en studiegebied	3
1.5. Leeswijzer	4
2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING EN BELEIDSKADER	5
2.1. Probleemanalyse	5
2.2. Doelstelling project Randweg Zuidwest	7
2.3. Beleidskader	8
2.3.1. Nationaal beleid	8
2.3.2. Provinciaal beleid	9
2.3.2. Regionaal beleid	9
2.3.3. Gemeentelijk beleid	10
2.4. Conclusie	10
3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	11
3.1. Inleiding	11
3.2. Voorgenomen activiteit	11
3.3. Eisen en uitgangspunten	11
3.4. Alternatieven voor de Randweg Zuidwest	14
3.4.1. De referentiesituatie	14
3.4.2. Alternatief 1: doortrekken Randweg naar afrit 29	17
3.4.3. Alternatief 2: aansluiting Heimolen met verkeersmaatregelen ter plaatse van Heimolen	19
3.4.4. Alternatief 3: aansluiting Heimolen en doortrekken Randweg naar Huijbergsebaan	21
3.4.5. Alternatief 4: aansluiting Heimolen en directe aansluiting Huijbergsebaan op afrit 28	23
3.5. Conclusie	25
4. TE ONDERZOEKEN ASPECTEN	26
4.1. Verkeer en vervoer	26
4.2. Natuur	27
4.3. Landschap, cultuurhistorie en archeologie	29
4.4. Bodem en water	30
4.5. Geluid en trillingen	31
4.6. Luchtkwaliteit	31
4.7. Externe veiligheid	32
5. PROCEDURE EN TIJDSPLANNING	34
COLOFON	36
laatste bladzijde	36
bijlagen	aantal bladzijden
I Wettelijke en vrijwillige adviseurs	1

1.2. Doel en inhoud startnotitie

waarom een milieueffectrapportage?

Om de Randweg Zuidwest te kunnen voltooiën, is voor het ontbrekende, nog niet bestemde tracédeel, een nieuw bestemmingsplan dan wel een wijziging van de huidige bestemmingsplannen Buitengebied Woensdrecht-Noord en Bestemmingsplan Buitengebied-Oost noodzakelijk. De gemeente wil een m.e.r.-procedure¹ volgen om tot een zorgvuldig besluit over de aanleg van de Randweg Zuidwest te komen.

doel startnotitie

Deze startnotitie is de eerste stap in de procedure van (project)milieueffectrapportage (m.e.r.) voor de Randweg Zuidwest. De startnotitie vormt de basis voor de inspraak en advisering over de vast te stellen richtlijnen. Het doel van een m.e.r. is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk nadelige gevolgen voor het milieu. In dit geval wordt de m.e.r.-procedure gevolgd in het kader van de besluitvorming over een op te stellen bestemmingsplan dan wel een wijziging van de huidige bestemmingsplannen.

1.3. Procedure in kort bestek

De m.e.r.-procedure is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm). Eerst moet door de initiatiefnemer een startnotitie worden opgesteld en door het bevoegd gezag in procedure worden gebracht. Initiatiefnemer is het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Bergen op Zoom, het bevoegd gezag is de gemeenteraad van de gemeente Bergen op Zoom.

Het aanleggen van de randweg Zuidwest is geen m.e.r.-plichtige, dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit. De redenen om wel een m.e.r.-procedure te doorlopen om tot het besluit tot aanleg van de Randweg Zuidwest te komen zijn:

- de belangen die beïnvloed worden door aanleg van de Randweg Zuidwest zijn divers en dikwijls tegenstrijdig;
- teneinde het draagvlak te vergroten voor het uiteindelijke alternatief is gekozen om de procedure, die moet leiden tot een alternatiefkeuze, met een zo groot mogelijke zorgvuldigheid te omkleden. Door te kiezen voor een m.e.r. geeft de Commissie voor de m.e.r. (Cmer) als onafhankelijke partij een advies voor de richtlijnen en een toets op de kwaliteit, juistheid en de volledigheid van het MER-rapport.

Deze startnotitie wordt zes weken ter inzage gelegd. In deze periode is het mogelijk een reactie op de startnotitie te geven. De inspraak is met name bedoeld om een reactie te kunnen geven op de alternatieven die worden onderzocht en op de aspecten die in het MER aan de orde zullen komen. Tijdens de inspraakperiode wordt een informatieavond gehouden, waarbij de startnotitie en de mogelijkheid tot inspraak worden toegelicht.

Schriftelijke reacties op deze startnotitie kunnen, onder vermelding van 'Inspraakreactie startnotitie Randweg Zuidwest' worden gericht aan:

Gemeente Bergen op Zoom
t.a.v. mevrouw C. Bos
Stadskantoor
Postbus 35
4600 AA Bergen op zoom

Reacties kunnen tevens ingediend worden via: C.Bos@bergenopzoom.nl.

¹ Met de afkorting MER wordt het milieueffectrapport bedoeld; m.e.r. is de afkorting van milieueffectrapportage als **procedure**.

ligging studiegebied

Het studiegebied betreft het gebied waar effecten als gevolg van de aanleg van de Randweg Zuidwest optreden. Het gebied is daarmee groter dan het plangebied.

Het studiegebied zal per te onderzoeken milieuthema verschillen. Zo zullen bepaalde thema's zich beperken tot de directe zone rondom de weg (bijvoorbeeld natuur en bodem en water), terwijl voor andere thema's geldt dat het invloedsgebied groter is; afhankelijk van waar relevante verkeersverschuivingen optreden ten gevolge van de alternatieven (bijvoorbeeld lucht en geluid).

1.5. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden in hoofdlijnen de problemen geanalyseerd. Vervolgens worden de doelstellingen, die uit de probleemanalyse volgen, bepaald. Voorts wordt het relevante vigerend beleid, dat van invloed kan zijn op het plan, uiteengezet.

In hoofdstuk 3 komt de voorgenomen activiteit, het aanleggen van de Randweg Zuidwest, aan bod. De gestelde eisen en uitgangspunten alsmede ruimtelijke belemmeringen worden beschreven, waarna de mogelijke tracéalternatieven en eventuele varianten beschreven worden.

De gevolgen van de Randweg Zuidwest voor (onder meer) diverse milieu-aspecten moeten in het MER worden onderzocht. In hoofdstuk 4 is per thema uitgewerkt om welke aspecten het handelt.

De startnotitie wordt besloten met een beschrijving van de verdere procedure en tijdsplanning in hoofdstuk 5.

2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING EN BELEIDSKADER

De aanleg van de Randweg Zuidwest moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in Bergen op Zoom.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de bestaande problematiek en de achtergronden van het project (paragraaf 2.1). Hieruit vloeit de doelstelling van de aanleg van de Randweg Zuidwest voort (paragraaf 2.2). Voorts wordt ingegaan op het relevante beleidskader, dat randvoorwaarden stelt aan de realisatie van de Randweg Zuidwest (paragraaf 2.3).

2.1. Probleemanalyse

Aan de problemen die de aanleg van de randweg noodzakelijk maken, liggen meerdere oorzaken ten grondslag. In hoofdlijn betreffen het bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Onderstaand worden de problemen, die deels elkaars afgeleide zijn, uiteengezet. Tabel 2.1 geeft een overzicht van de verkeersintensiteiten op een aantal belangrijke met de ontwikkeling samenhangende wegvakken.

tabel 2.1. Overzicht verkeersintensiteiten (motorvoertuig/etmaal voor de werkdag)

weg	van	naar	2005	2020 autonoom	toe/afname 2005-2020
Markiezaatsweg	Laan van Reimerswaal	Markgravenlaan	12.313	18.893	53 %
Markiezaatsweg	Markgravenlaan	Antwerpsestraatweg	9.554	8.374	-12 %
Olympialaan	Antwerpsestraatweg	Huijbergsebaan	10.351	10.525	2 %
Huijbergsebaan	Olympialaan	Rijksweg A58/A4	11.918	12.952	9 %
Huijbergsebaan	Rijksweg A58/A4	Grootmolenbeek	2.853	4.156	46 %
Markgravenlaan	Randweg Zuidwest	Markiezaatsweg	1.005	10.693	964 %
Antwerpsestraatweg	Markiezaatsweg	Achillesstraat	11.386	5.286	-54 %
Antwerpsestraatweg	Albert Cuijpsstraat	Heimolen	9.216	3.198	-65 %
Heimolen	Antwerpsestraatweg	Rijksweg A58/A4	438	1.408	221 %
Heimolen	Rijksweg A58/A4	Huijbergsebaan	318	1.341	322 %

De kolom '2020 autonoom' geeft de verkeerscijfers in 2020 indien geen van de alternatieven uitgevoerd zou worden. Met andere woorden, de situatie waarin de Randweg Zuidwest niet aangelegd zou worden. In de autonome ontwikkeling zijn wel die ontwikkelingen inbegrepen waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden. Het gaat hierbij onder meer om de realisatie van wegen en woonwijken (bijvoorbeeld de aanleg van de Markiezaatsweg en de woningbouwontwikkelingen in de Bergse Haven en de Augustapolder). Deze besluiten en de gevolgen van deze vaststaande ontwikkelingen voor de verkeerscijfers, maken onderdeel uit van de autonome ontwikkeling.

ringstructuur Bergen op Zoom

De huidige ringstructuur van Bergen op Zoom bestaat uit Rijksweg A58/A4 (ook wel Randweg-Oost geheten), Randweg-Noord, Randweg-West, Van Konijnenburgweg en Markiezaatsweg. Het laatste (zuidelijke) deel van deze ringstructuur ontbreekt. Het verkeer wordt hier afgewikkeld via de Olympialaan en de Huijbergsebaan (sluit aan op de Rijksweg A58/A4). Deze wegen zijn vanwege de aanliggende (woon)functies en het beschikbare wegprofiel onvoldoende toegesneden op de functie van stadsringweg. De doorstroming wordt bovendien belemmerd door de aanwezigheid van een gelijkvloerse kruising met de spoorlijn Bergen op Zoom-Vlissingen.

verdringing verkeer naar buitenranden Bergen op Zoom

De gemeente Bergen op Zoom hanteert reeds jaren het beleid om de wegen in de binnenstad binnen het 30 km/h-regime te plaatsen (30 km/h zones).

Het gevolg hiervan is dat steeds meer (doorgaand) verkeer naar de hoofdwegen aan de randen van de stad (zoals de Markiezaatsweg en Olympialaan) wordt verdrongen. De verkeers- en leefbaarheidsdruk langs deze hoofdwegen neemt als gevolg daarvan steeds meer toe en dat leidt tot ongewenste situaties.

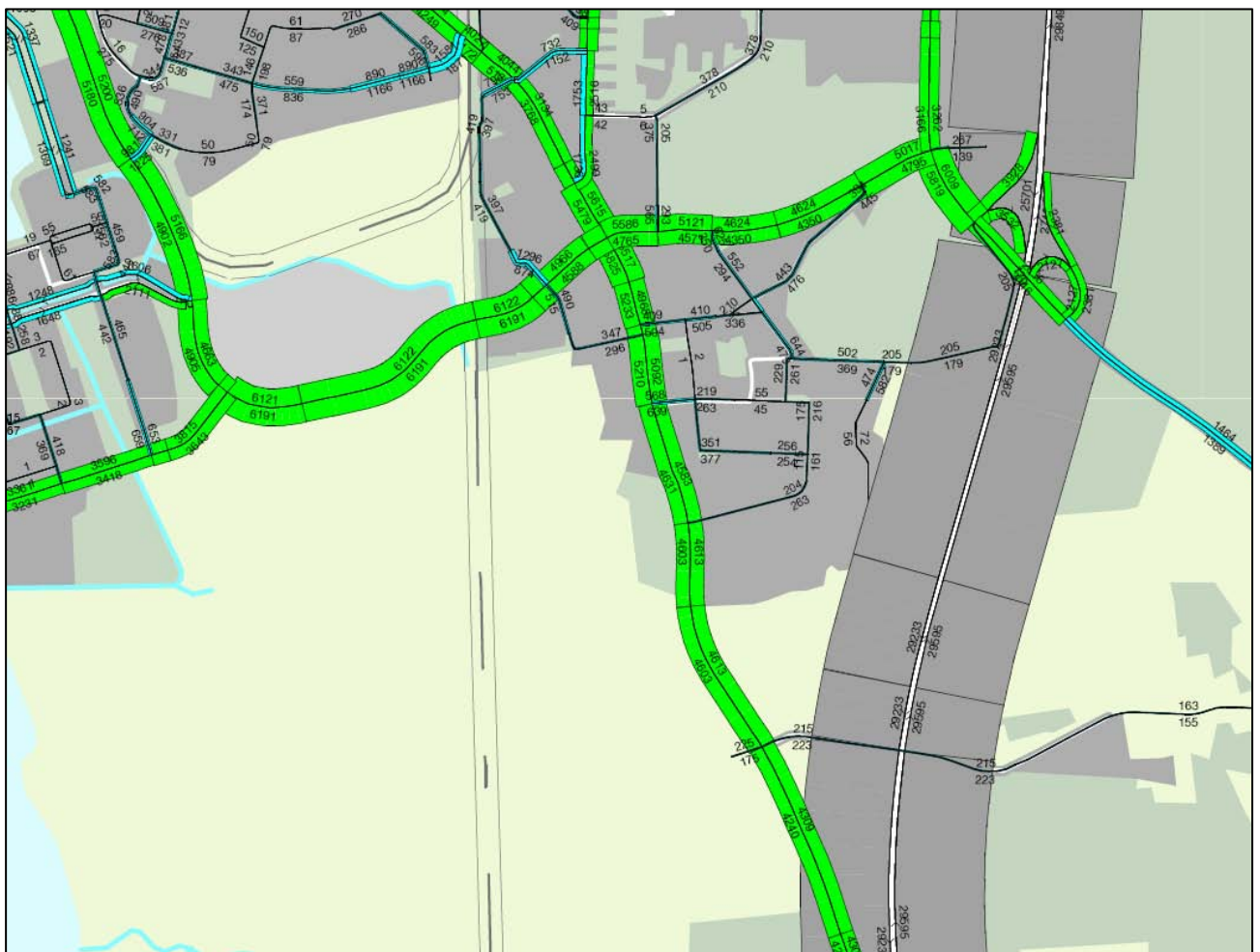
beperkte kruisingscapaciteit en vrachtverkeer leidt tot leefbaarheidsproblematiek

De huidige ontsluiting van het zuidwesten van Bergen op Zoom naar de Rijksweg A58/A4 vindt, zoals hierboven beschreven, plaats via de binnenstedelijke wegen Olympialaan en de Huijbergsebaan.

Het kruispunt Olympialaan / Antwerpsestraatweg en de rotonde Olympialaan / Huijbergsebaan kunnen het verkeersaanbod niet goed verwerken. Door de realisatie van nieuwe woonwijken in Bergen op Zoom-Zuid, worden deze problemen vergroot.

Voorts wordt de Olympialaan, vanuit het zuiden van Bergen op Zoom, door vrachtverkeer gebruikt als sluiproute naar de Rijksweg A58/A4. Dit zorgt, tezamen met de beperkte kruisingscapaciteit, voor druk op de leefbaarheid op de aan de ontsluitingsroute grenzende woongebieden.

afbeelding 2.1. Huidige verkeersintensiteiten (motorvoertuig/etmaal voor de werkdag in 2005)



autonome (woningbouw)ontwikkelingen; onvoldoende ontsluiting

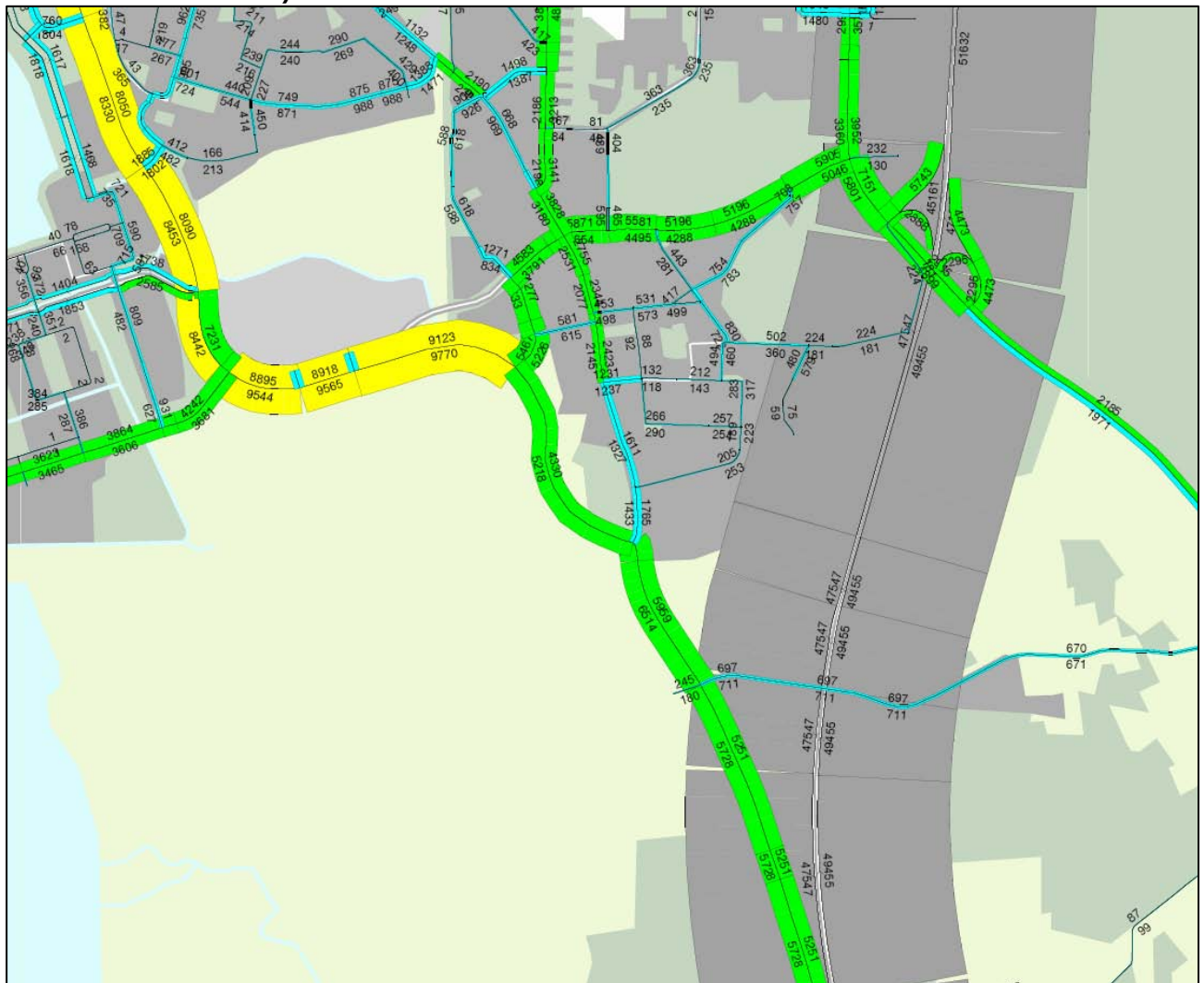
In het (zuid)westen van Bergen op Zoom zijn autonome ontwikkelingen voorzien die uitdrukkelijk uitgaan van de aanleg van de Randweg. Concreet gaat het om de woningbouwontwikkelingen in de Bergse Haven en de Augustapolder (respectievelijk circa 2.700 en 1.600 woningen). De capaciteit van de huidige route over het zuidoostelijke gedeelte van de Markiezaatsweg, de Olympialaan en de Huijberg-

sebaan is onvoldoende om de toekomstige verkeersgenererende werking van deze ontwikkelingen adequaat te kunnen ontsluiten (zie ook afbeelding 2.2).

autonome (woningbouw)ontwikkelingen; druk op de leefbaarheid

De autonome woningbouwontwikkelingen hebben tot gevolg dat de intensiteit op de bestaande ontsluitingswegen toeneemt. Deze ontsluitingswegen liggen in woongebieden. Het gevolg van de verkeers-toename is dat de leefbaarheidsdruk (bijvoorbeeld geluidsbelasting en verslechtering luchtkwaliteit) in de woongebieden rondom de ontsluitingswegen verder toeneemt.

afbeelding 2.2. Autonome verkeersintensiteiten (motorvoertuig/etmaal voor de werkdag in 2020)



In het MER wordt de hier geschetste problematiek nader geconcretiseerd en gekwantificeerd.

2.2. Doelstelling project Randweg Zuidwest

De belangrijkste doelstellingen die met de aanleg van de Randweg Zuidwest beoogd worden, betreffen:

- creëren van een volwaardige ontsluitingsroute met voldoende capaciteit;
- vergroten van de leefbaarheid in woongebieden rondom de Markgravenlaan, Olympialaan en de Huijbergsebaan;
- zo mogelijk bijdragen aan een betere doorstroming op de Rijksweg A58/A4 door het vergroten van de afstand tussen de aansluitingen 28 (Bergen op Zoom) en 29 (Bergen op Zoom Zuid).

De aanleg van de Randweg Zuidwest sluit aan bij de visie van de gemeente Bergen op Zoom om ontsluitende wegen daar te situeren waar de overlast, die een weg met zich mee brengt, beperkt wordt tot het minimum. Dat wil zeggen waarbij het aantal gehinderden, mede in relatie tot de mate van hinder zo beperkt mogelijk is.

In het MER worden de doelstellingen nader geconcretiseerd.

2.3. Beleidskader

Onderstaand wordt kort het voor dit project relevante vigerende beleidskader op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau uiteengezet.

2.3.1. Nationaal beleid

Het nationale beleid wordt, op infrastructureel gebied, gevormd door de Nota Ruimte (in werking getreden 27 februari 2006) en de Nota Mobiliteit (in werking getreden op 21 februari 2006).

Nota Ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen voor de komende decennia.

Een van de hoofddoelstellingen in de Nota Ruimte is de 'versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland'. Een goed functionerende verkeers- en vervoersinfrastructuur en een betrouwbare bereikbaarheid is hierbij een belangrijke randvoorwaarde voor groeibevordering.

Het rijk bemoeit zich intensief met de Nationaal Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS). Onderdeel van deze RHS betreffen onderdelen van de verkeersinfrastructuur. Het gaat hierbij om de zogenoemde hoofdverbindingssassen. Bereikbaarheids- en congestieproblemen op de hoofdverbindingssassen moeten worden opgelost en krijgen voorrang.

Rijksweg A4 wordt aanmerkt als een hoofdverbindingssas. De hoofdverbindingssas A4 verbindt de Noord- en de Zuidvleugel van de Randstad met de Vlaamse Ruit en Parijs. Aanleg van de ontbrekende schakels in de Rijksweg A4-Zuid² worden in de Nota Ruimte voorzien. De verkeerskundige uitwerking hiervan, vindt plaats in de Nota Mobiliteit (zie onderstaande alinea's). De Randweg Zuid-West wordt niet specifiek in de NoMo genoemd.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit (NoMo) is een nationaal verkeers- en vervoerplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de NoMo wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het nationale verkeers- en vervoersbeleid beschreven.

Volgens de NoMo is een betrouwbare bereikbaarheid essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. De hoofdverbindingssas A4 geldt hierbij als een belangrijke doorstroomroute. Aanleg van de ontbrekende schakels van de Rijksweg A4-Zuid, waaronder Dinteloord-Bergen op Zoom, zijn in de NoMo voorzien. De NoMo bevat geen specifieke beleidsrandvoorwaarden voor de Randweg Zuid-West.

² Delft-Schiedam, Hoogvliet-Klaaswaal en Dinteloord-Bergen op Zoom. Van het laatste deel is Halsteren-Bergen op Zoom reeds gerealiseerd; Dinteloord-Halsteren is nog niet gerealiseerd.

2.3.2. Provinciaal beleid

Het provinciale beleid op infrastructureel gebied wordt gevormd door het Streekplan 'Brabant in Balans' uit 2002 (herzien in 2004 en partieel herzien in 2006), het Uitwerkingsplan Regio Brabantse Buitensteden en Woensdrecht (GS Noord-Brabant 21 december 2004) en het 'Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant' (november 2006).

streekplan Brabant in Balans

De hoofdlijnen voor het provinciaal ruimtelijk beleid zijn vastgelegd in het streekplan. Het streekplan behandelt het ruimtelijk provinciale beleid op hoofdlijnen. In de uitwerkingsplannen wordt per deelgebied nader en concreter ingegaan op het voorgestane ruimtelijke beleid. Het streekplan bevat geen concrete tekstpassages die ingaan op de Randweg Zuidwest. Wel is de aanleg van de ontbrekende onderdelen van de Rijksweg A4-Zuid in het streekplan opgenomen.

uitwerkingsplan Regio Brabantse Buitensteden en Woensdrecht

Het uitwerkingsplan betreft een nadere detaillering van het streekplan op het regionale schaalniveau voor de regio Brabantse Buitensteden en Woensdrecht. In het plan is onder meer opgenomen waar ontwikkelingen op het gebied van hoofdinfrastructuur gewenst zijn.

De Randweg Zuidwest is als stedelijke hoofdweg heel concreet in het uitwerkingsplan opgenomen en op de plankaart weergegeven. De volgende aspecten worden voorzien:

- het verleggen van de zuidelijke randweg in Bergen op Zoom, waardoor de stedelijk ringweg wordt gecombineerd en de verkeersstromen die de ontwikkeling van de Zuidelijke Stadsrand en de Bergse Haven zullen genereren, verwerkt kunnen worden;
- het opheffen van de afslag 29 Bergen op Zoom-Zuid ter plaatse van de Huijbergsebaan en het deels ombouwen daarvan naar een ecoduct;
- het realiseren van een nieuwe afslag 29 Bergen op Zoom-Zuid ter plaatse van het viaduct naar Heimolen.

provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant (PVVP)

Het PVVP formuleert de visie en ambities van de provincie Noord-Brabant met betrekking tot het functioneren van het verkeers- en vervoerssysteem en dient om taken, rollen en verantwoordelijkheden van betrokken partijen helder te krijgen.

In dit PVVP sluit de provincie aan op het landelijke beleid en kiest men onder meer voor een juiste balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. In dit kader wordt gekozen voor 'goed functionerende infrastructuurnetwerken die ook nog eens goed met elkaar zijn verknoot'.

In het PVVP wordt de realisatie van de ontbrekende schakels van de Rijksweg A4-Zuid expliciet genoemd. De Randweg Zuidwest wordt niet specifiek in het PVVP genoemd.

2.3.2. Regionaal beleid

Het regionale beleid op infrastructureel gebied is opgenomen in de StructuurvisiePlus Bergen op Zoom-Roosendaal (Vastgesteld op 25 januari 2001).

structuurvisiePlus Bergen op Zoom-Roosendaal

De structuurvisie beschrijft voor de gemeenten Bergen op Zoom en Roosendaal welke ontwikkelingen tot 2030 op het gebied van (onder meer) verkeer gepland zijn.

Als een van de aandachtspunten wordt 'een nieuwe ontsluiting Bergen op Zoom-Zuid voor met name de Bergse Plaat en de Augustapolder' genoemd. Opgaven die hieruit voortvloeien zijn 'het uitvoeren van een studie naar de aanleg van de Zuidelijke Randweg te Bergen op Zoom' en het inpassen van de aansluiting van de (aan te leggen) Randweg Zuidwest op de Rijksweg A58/A4 en het opheffen van de huidige aansluiting van de Huijbergsebaan op de Rijksweg A58/A4.

2.3.3. Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid met betrekking tot de Randweg Zuidwest is verwoord in het verkeersstructuurplan 'De hoofdverkeersstructuur tot 2015' (vastgesteld door de gemeenteraad van Bergen op Zoom op 26 mei 2005).

verkeersstructuurplan 'De hoofdverkeersstructuur tot 2015

Het Verkeersstructuurplan (VSP) geeft richting aan het verkeers- en mobiliteitsbeleid voor de periode 2005 tot 2015. Het hoofdelement wordt gevormd door het vastleggen van de toekomstige verkeersstructuur in plankaarten.

In het VSP worden drie min of meer vaststaande uitgangspunten genoemd. Eén daarvan betreft de doortrekking van de Rijksweg A4-Zuid. Een tweede uitgangspunt betreft de aanleg van de Randweg Zuidwest met een nieuwe aansluiting op de Rijksweg A58/A4 ter hoogte van Heimolen. De bestaande aansluiting op de Rijksweg A58/A4 ter plaatse van de Huijbergsebaan verval. De Randweg Zuidwest is, inclusief aansluiting op de Rijksweg A58/A4, dan ook opgenomen in de categorisering van het wegennet (gebiedsontsluitingsweg met één rijstrook per rijrichting binnen de bebouwde kom).

2.4. Conclusie

Gezien de aanwezige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in Bergen op Zoom is de aanleg van de Randweg Zuidwest nodig. Het voornemen voor de aanleg van de Randweg Zuidwest is op zowel provinciaal, regionaal als gemeentelijk niveau in beleidsdocumenten vastgelegd.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1. Inleiding

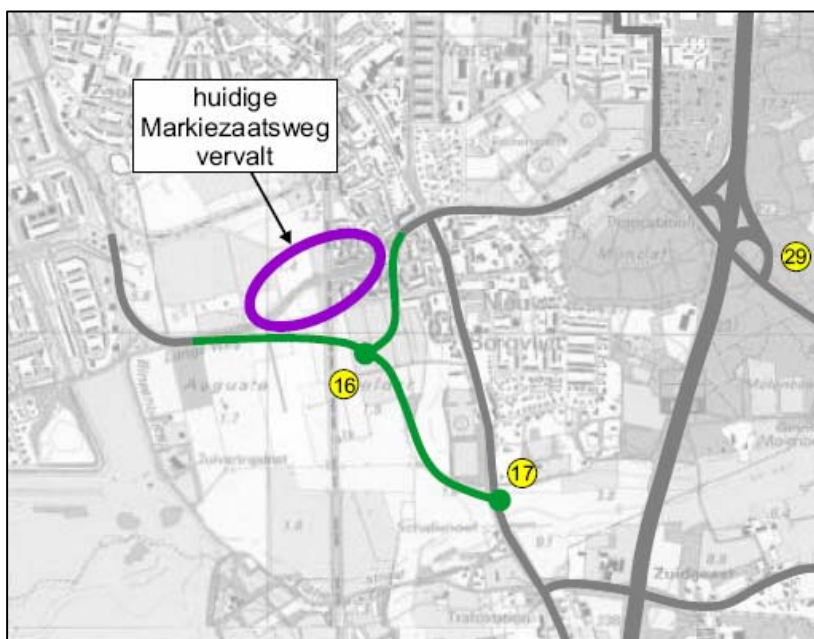
Voor de ligging van de Randweg Zuidwest zijn verschillende alternatieven mogelijk. Omdat de Randweg Zuidwest mogelijk (belangrijk) nadelige milieugevolgen kan hebben, is het belangrijk na te gaan of er reële alternatieven voorhanden zijn die beperktere milieugevolgen hebben.

Paragraaf 3.2 beschrijft wat de voorgenomen activiteit behelst. De eisen en de uitgangspunten, waaronder (fysieke) belemmeringen, worden in paragraaf 3.3 uiteengezet. De in het MER te onderzoeken alternatieven en varianten worden beschreven in paragraaf 3.4. Tevens wordt in deze paragraaf uiteengezet waarom sommige varianten afgefallen zijn. Het hoofdstuk wordt besloten met een conclusie waarin de in het MER te onderzoeken varianten opgesomd worden.

3.2. Voorgenomen activiteit

Het project 'Randweg Zuidwest Bergen op Zoom' richt zich op het realiseren van een nieuwe verbinding tussen het reeds bestemde, maar nog aan te leggen deel van de Randweg Zuidwest en de Rijksweg A58/A4. Het reeds bestemde deel van de Randweg Zuidwest betreft het deel dat gelegen is tussen de kruising Markiezaatsweg en de Laan van Reimerswaal en de kruising van de Randweg Zuidwest met de Antwerpsestraatweg (zie het groen gekleurde wegtracé in afbeelding 3.1).

afbeelding 3.1. Geplande deel Randweg Zuidwest



3.3. Eisen en uitgangspunten

Voor de aanleg van de Randweg Zuidwest gelden de volgende eisen en uitgangspunten:

- de Randweg Zuidwest moet aansluiten op de Rijksweg A58/A4;
- indien een nieuwe aansluiting op de Rijksweg A58/A4 gerealiseerd wordt, vervalt de huidige aansluiting 29, Bergen op Zoom-Zuid (eis van Rijkswaterstaat);
- gebieden die vanuit wetgeving een strikt beschermingsregime kennen (zoals Vogelrichtlijngebieden), moeten zoveel mogelijk worden ontzien;
- het gebied wordt doorkruist door een buisleidingenstraat. Het tracé van de buisleidingenstraat dient open te blijven. Ter plaatse van de buisleidingenstraat is geen beplanting en bebouwing toegestaan;

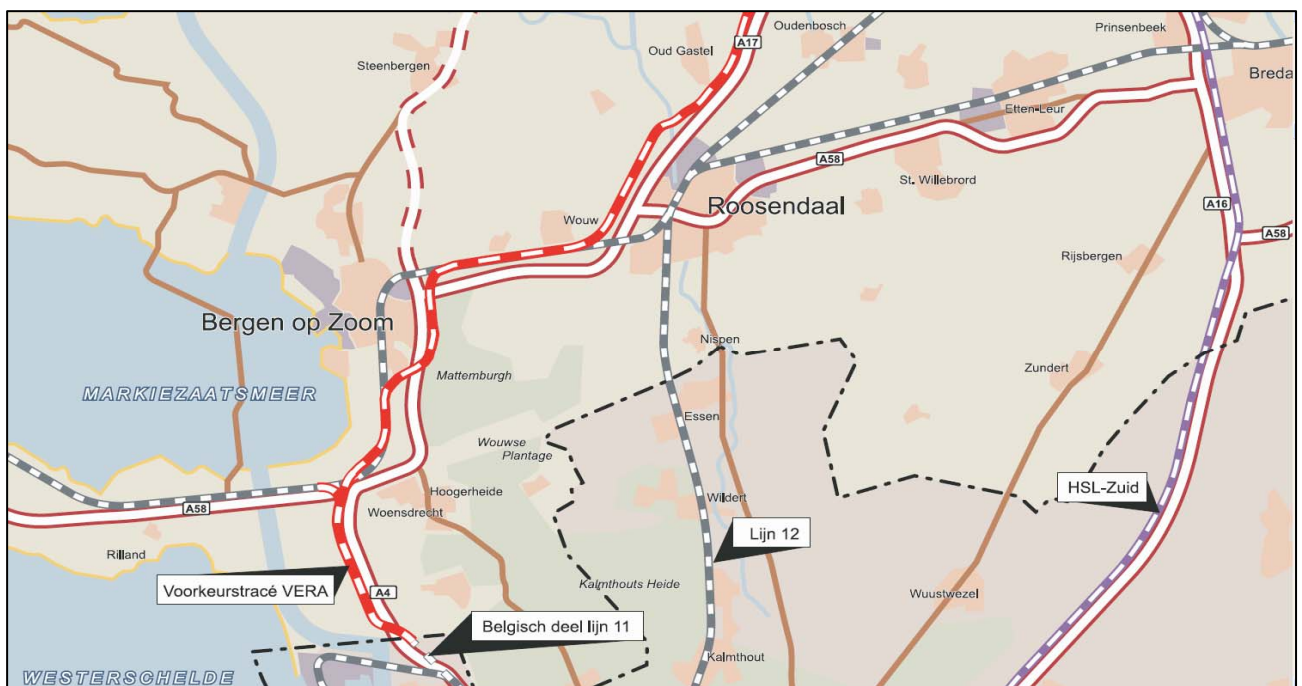
- de Randweg Zuidwest wordt uitgevoerd als een gebiedsontsluitingsweg, met een wegprofiel van 1x2 rijstroken. Binnen de bebouwde wordt een ontwerpsnelheid van 50 km/uur gehanteerd, en buiten de bebouwde kom (tracédeel 4) een ontwerpsnelheid van 60 km/uur.

ruimtelijke belemmeringen

In het gebied zijn enkele (potentieel) belangrijke ruimtelijke functies aanwezig die belemmeringen voor het planvoornemen opleveren (afbeelding 3.3). Het betreffen onder meer de navolgend genoemde aspecten:

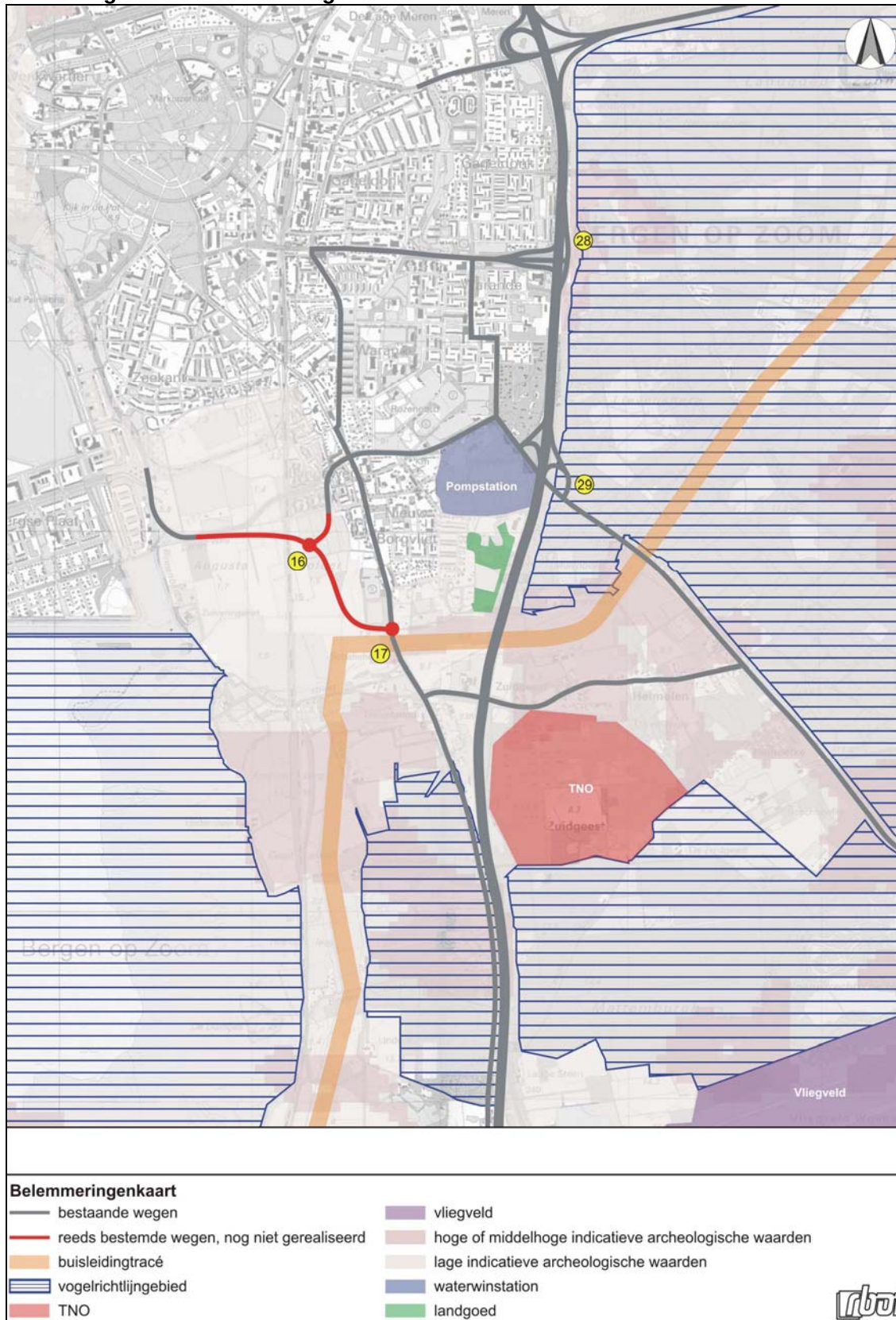
- het plangebied wordt voor een groot deel omsloten door de Natura 2000-gebieden 'Brabantse Wal' en 'Markiezaat'. De Brabantse Wal betreft zowel een Vogel- als Habitatrichtlijngebied; Markiezaat is aangewezen als een Vogelrichtlijngebied. Natura 2000-gebieden kennen een streng beschermingsregime;
- een buisleidingenstraat die de industriële complexen in Rotterdam, Moerdijk, Vlissingen en Antwerpen met elkaar verbindt;
- waterwinstation voor de winning van drinkwater (Drinkwaterproductiebedrijf Bergen op Zoom, Brabant Water);
- landgoed Groot-Molenbeek, waarvan zich ook ten westen van de Rijksweg A4 nog grondgebied bevindt;
- TNO Heimolen-terrein. Op dit terrein is de productie, verwerking en opslag van explosieve stoffen toegestaan;
- toekomstige Robel-spoorlijn/VERA/spoorlijn 11 met een tracé langs de Rijksweg A58/A4 (zie afbeelding 3.2). De gemeenteraad van Bergen op Zoom heeft zich uitgesproken voor een tracé ten oosten van de Rijksweg A58/A4 in verband met de externe veiligheidsproblematiek van deze goederenspoorlijn tussen Rotterdam en België (Antwerpen). De status van de verbinding is thans onzeker.

afbeelding 3.2. Voorkeurstracé Robel-spoorlijn³



³ Bron: Rapport 'Goederenvervoer per spoor in de corridor Rotterdam - België, Eindbeeldonderzoek en maatregelen tot 2020'; Den Haag, juni 2003 opgesteld door Directoraat-Generaal Goederenvervoer van het ministerie van Verkeer & Waterstaat in samenwerking met ProRail en Rijkswaterstaat, regionale directies Zuid-Holland en Brabant.

afbeelding 3.3. Belemmeringenkaart



3.4. Alternatieven voor de Randweg Zuidwest

In het kader van deze startnotitie zijn de volgende alternatieven ontwikkeld:

- referentiesituatie; het nulalternatief;
- alternatief 1: doortrekken Randweg naar afrit 29;
- alternatief 2: aansluiting Heimolen met verkeersmaatregelen ter plaatse van Heimolen;
- alternatief 3: aansluiting Heimolen en doortrekken Randweg naar Huijbergsebaan;
- alternatief 4: aansluiting Heimolen en rechtstreekse aansluiting Huijbergsebaan op afrit 28.

alternatieven en varianten

Binnen dit onderzoek worden verschillende alternatieven en varianten onderzocht. alternatieven en varianten laten zich als volgt definiëren:

- alternatief: een samenhangend pakket van maatregelen dat als geheel een mogelijke oplossing vormt;
- variant: een 'variatie op een onderdeel binnen een alternatief'.

Om het onderzoek te structureren is in deze studie er voor gekozen om alle oplossingen met eenzelfde (verkeers)netwerkstructuur als een alternatief te beschouwen. Binnen een alternatief (netwerkstructuur) zijn varianten in ligging, vormgeving en uitvoering mogelijk. Er is dus sprake van een ander alternatief wanneer er sprake is van een andere netwerkstructuur.

Onderstaand worden de verschillende tracéalternatieven en eventueel bijbehorende varianten uiteengezet/uiteengeschreven.

3.4.1. De referentiesituatie

In de referentiesituatie (of ook wel het zogenaamde nulalternatief) wordt beschreven wat er in het studiegebied zal gebeuren als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd en geen aanpassingen in het bestaande wegennet worden aangebracht. Het nulalternatief, waarbij de voorgenomen activiteit niet wordt gerealiseerd, is echter geen middel om het gestelde doel te bereiken. In m.e.r.-termen betekent dit dat het geen 'reëel in beschouwing te nemen' alternatief is. De beschrijvingen van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen zullen in het MER echter de functie van het referentiekader vervullen, waartegen de effecten die samenhangen met de andere alternatieven en varianten worden afgezet.

ruimtelijke ontwikkelingen in de referentiesituatie

Voor de huidige situatie wordt het peiljaar 2008 aangehouden; voor de autonome ontwikkeling is als peiljaar 2020 aangehouden. De autonome ontwikkeling tot 2020 vormt dus de referentiesituatie voor het bepalen van de effecten. De belangrijkste autonome ontwikkelingen, dat wil zeggen in 2020 gerealiseerde ontwikkelingen, betreffen:

- realisatie van het reeds bestemde, maar nog niet gerealiseerde, deel van de Randweg Zuidwest⁴. Het betreffende tracedeel is gelegen tussen de Markiezaatsweg (ten oosten van de kruising Markiezaatsweg/Laan van Reimerswaal) en de Antwerpsestraatweg (ter plaatse van de huidige kruising Antwerpsestraatweg en de weg Klein Molenbeek). Onderdeel van dit traject betreft een nieuw te realiseren tunnel ter plaatse van de kruising met de spoorverbinding Bergen op Zoom-Vlissingen. Het genoemde wegtracé zal eind 2009 gerealiseerd zijn;
- realisatie van een verbindingsweg tussen de Randweg en de Markiezaatsweg (Verlengde Markgravenlaan⁵ geheten). Het genoemde wegtracé zal medio 2010 gerealiseerd zijn;
- realisatie van woningen in de Bergse Haven (circa 2.700 woningen);
- realisatie van woningen in de Augustapolder (1.600 woningen);

⁴ Bestemmingsplan Zuidelijke Stadsrand, vastgesteld op 29 september 2004 en gedeeltelijk goedgekeurd op 3 mei 2005.

⁵ De benaming 'Verlengde Markgravenlaan' is een zogenoemde werktitel. Het is mogelijk dat de weg in een later stadium een andere naam krijgt.

- ontwikkeling locatie 'De Zeeland'. Dit is een oud fabrieksterrein waar ('leisure'-achtige) ontwikkelingen voorzien worden;
- realisatie van de noordoostelijke Randweg Woensdrecht/Hoogerheide (aanleg in 2008 en 2009);
- vliegbasis Woensdrecht/Maintenance Valley: ontwikkeling van activiteiten op het gebied van vliegtuigonderhoud, -reparatie en -revisie. De planvorming hierover bevindt zich nog in een beginstadium;
- doorstromingsmaatregelen Rijksweg A58/A4. Thans vindt er door Rijkswaterstaat een verkenning plaats waarbij ingegaan wordt op de doorstromingsproblemen op de Rijksweg A58/A4. Voorts worden mogelijke maatregelen om de doorstroming te verbeteren verkend.

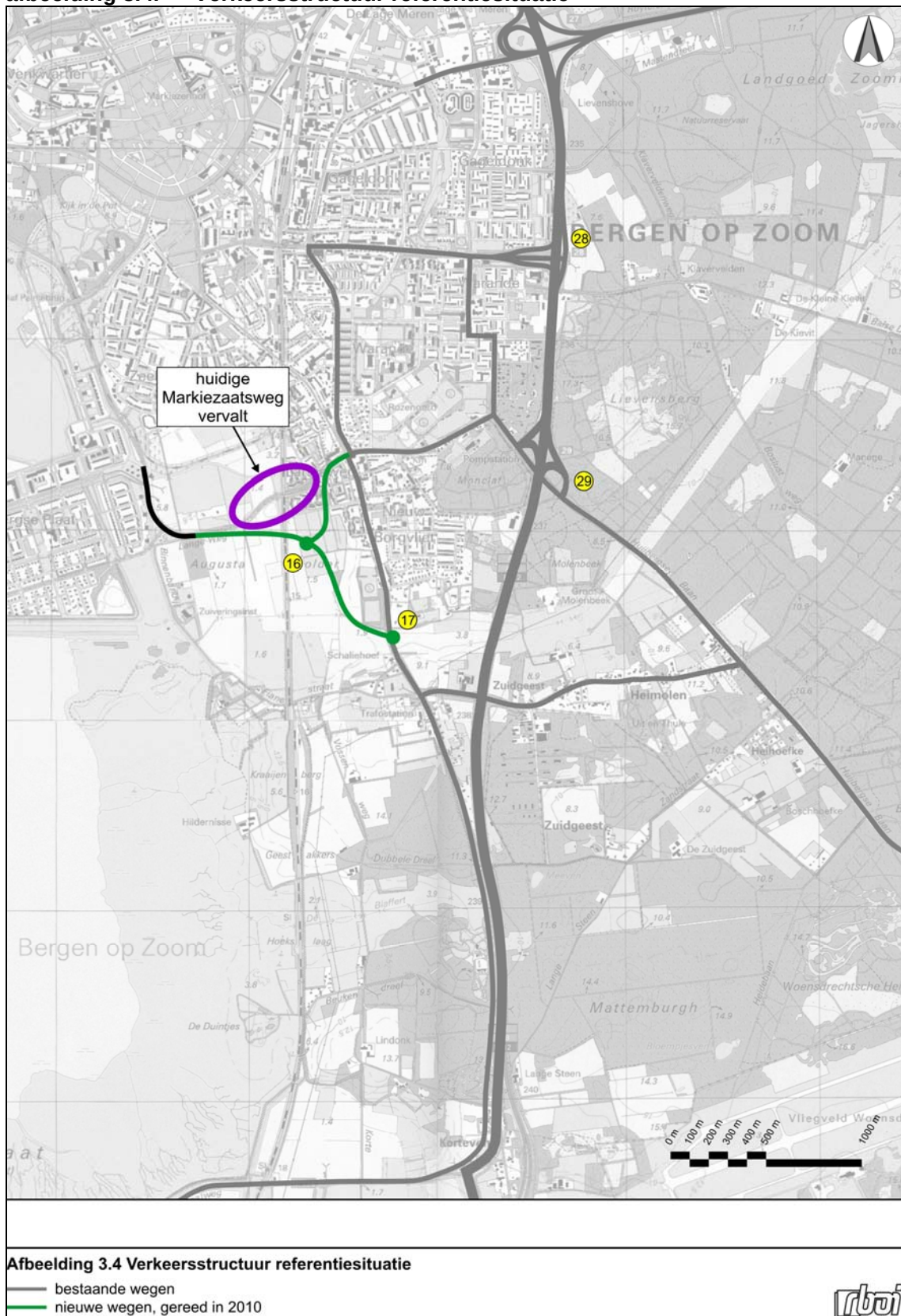
verkeersstructuur in de referentiesituatie

Het verkeer zal over het bestaande wegennet ontsloten worden op afrit 28 of 29 van de Rijksweg A58/A4 (respectievelijk Bergen op Zoom/Rooseveltlaan en Bergen op Zoom-Zuid/Huijbergsebaan). In afbeelding 3.4 zijn de te realiseren verbindingen in groen weergegeven.

Vanaf knooppunt 16 of 17 wordt het verkeer via het bestaande wegennet naar afrit 28 (Bergen op Zoom, 29 (Bergen op Zoom-Zuid) en 30 (Hoogerheide) van de Rijksweg A58/A4 afgewikkeld. Dat kan op de volgende wijzen geschieden:

- naar afrit 28 (Bergen op Zoom/Rooseveltlaan):
 - via Antwerpsestraatweg, Markgravenlaan, Markiezaatsweg, en dan via de route Guido Gezellelaan, Pastoor Jutenlaan en Rooseveltlaan of via de route Olympialaan, Dokter de Ramlaan, Sterrelaan en Rooseveltlaan;
 - via Antwerpsestraatweg en dan via dezelfde twee alternatieve routes;
- naar afrit 29 (Bergen op Zoom-Zuid/Huijbergsebaan):
 - via Markgravenlaan, Markiezaatsweg, en dan via Olympialaan en Huijbergsebaan;
 - via Antwerpsestraatweg en dan via dezelfde route;
- naar afrit 30 (Hoogerheide) via Antwerpsestraatweg en Scheldeweg.

afbeelding 3.4. Verkeersstructuur referentiesituatie



3.4.2. Alternatief 1: doortrekken Randweg naar afrit 29

Alternatief 1 (zie afbeelding 3.5) voorziet in een verlenging van de randweg (vanaf knooppunt 17) in oostelijke richting tot juist ten westen van de Rijksweg A58/A4. Op dit punt buigt het tracé in noordelijke richting af. De weg wordt aan de westelijke zijde gebundeld met de Rijksweg A58/A4 en wordt vervolgens aangesloten op de bestaande afrit 29 van de Rijksweg A58/A4 (Bergen op Zoom-Zuid/Huijbergsebaan).

Er is ook een variant denkbaar waarbij de bundeling ten oosten van de Rijksweg A58/A4 plaatsvindt. Echter, deze is afgefallen omdat het ten opzichte van de westelijke bundeling qua probleemoplossend vermogen geen meerwaarde kent en tevens enkele aanzienlijk nadelen kent ten opzichte van de westelijke bundeling. De nadelen betreffen vooral de doorkruising en vernietiging van een Natura 2000-gebied en de extra kosten die deze variant met zich meebrengt in verband met de noodzaak tot realisatie van een extra ongelijkvloerse kruising met de Rijksweg A58/A4. Van ondergeschikt belang is verder dat een eventueel tracé van de Robelspoorlijn ten oosten van de Rijksweg A58/A4 is gepland.

afbeelding 3.5. Ligging alternatief 1 (doortrekken Randweg naar afrit 29)



Afbeelding 3.5 Ligging alternatief 1 (doortrekken Randweg naar afrit 29)

— bestaande wegen
— nieuwe wegen
— busleidingstracé

rbai

3.4.3. Alternatief 2: aansluiting Heimolen met verkeersmaatregelen ter plaatse van Heimolen

Bij dit alternatief (zie afbeelding 3.6) wordt de reeds bestemde Randweg via de Antwerpsestraatweg van knooppunt 17 naar knooppunt 18 doorgetrokken. Ter hoogte van knooppunt 18 volgt dit alternatief de weg Heimolen tot aan het viaduct Heimolen, waarbij een nieuwe aansluiting (afrit 29, Heimolen) op de Rijksweg A58/A4 wordt gerealiseerd, gebruikmakend van het bestaande viaduct. Hierbij vervalt de huidige aansluiting afrit 29 Bergen op Zoom/Huijbergsebaan (randvoorwaarde RWS).

Het verkeer tussen de Rijksweg A58/A4 en Vliegveld Woensdrecht en Huijbergen maakt in de huidige situatie gebruik van de bestaande afrit 29 Bergen op Zoom/Huijbergsebaan. Als deze aansluiting wordt verplaatst naar het viaduct Heimolen blijkt op basis van het verkeersmodel dat dit verkeer gebruik zal maken van drie alternatieve routes, te weten:

- via Dokter de Ramlaan, Sterrelaan, Rooseveltlaan naar afrit 28 (Bergen op Zoom/Rooseveltlaan);
- via de Heimolen naar de nieuwe afrit 29;
- via Hoogerheide naar afrit 30.

Om sluipverkeer door Heimolen te voorkomen, wordt ten westen van het buurtschap Heimolen en ten oosten van de aansluiting van TNO Heimolen op Heimolen een 'knip' (selectieve of dynamische afsluiting) voor doorgaand autoverkeer gerealiseerd, zodanig dat TNO Heimolen en de bewoners van Heimolen verbinding met nieuwe aansluiting 29 behouden.

Voor dit alternatief zijn tevens een noordelijke en zuidelijke aansluitingsvariant (nieuwe afrit 29) op de Rijksweg A58/A4 denkbaar, waarbij de aansluiting respectievelijk ten noorden en ten zuiden met een nieuw viaduct en een nieuwe verbindingsweg tussen dit viaduct en de Antwerpsestraatweg wordt gerealiseerd. Beide worden buiten beschouwing gelaten, omdat deze varianten niet wezenlijk verschillen of wezenlijke voordelen met zich meebrengen ten opzichte van de aansluiting ter plaatse van Heimolen. In beide gevallen dient bijvoorbeeld eveneens te worden voorzien in de beschreven 'knip' in de weg Heimolen om sluipverkeer door het buurtschap te voorkomen. Bovendien kennen de noordelijke en zuidelijke varianten een belangrijk nadeel. Beide varianten vergen aanvullende investeringen in verband met de benodigde realisatie van een ongelijkvloerse kruising met de Rijksweg A58/A4. Daarnaast geldt dat de beide varianten overigens ook tot gevolg hebben dat de bewoners van Heimolen alsmede TNO Heimolen een minder optimale ontsluiting hebben op de Rijksweg A58/A4.



Afbeelding 3.6 Ligging alternatief 2 (aansluiting Heimolen met verkeersmaatregelen ter plaatse van Heimolen)

— bestaande wegen ✕ knip
 — nieuwe wegen



3.4.4. Alternatief 3: aansluiting Heimolen en doortrekken Randweg naar Huijbergsebaan

Bij dit alternatief (zie afbeelding 3.7) wordt de reeds bestemde Randweg via de Antwerpsestraatweg en via een nieuwe aansluiting (afrit 29) verbonden met de Rijksweg A58/A4. Hierbij vervalt de huidige aansluiting afrit 29 Bergen op Zoom/Huijbergsebaan (randvoorwaarde RWS).

Bij dit alternatief is, ten behoeve van de afwikkeling van het verkeer tussen de Rijksweg A58/A4 en Vliegbasis Woensdrecht en Huijbergen, een verbinding tussen de Rijksweg A58/A4 en de Huijbergsebaan voorzien. Voor de wijze waarop deze verbinding tot stand kan worden gebracht, zijn vier varianten mogelijk (zie afbeelding 3.7).

variant 3a - langs buisleidingentracé

Variant 3a voorziet in een aansluiting op de Rijksweg A58/A4 ter plaatse van het bestaande viaduct Heimolen. Tevens wordt een nieuwe verbindingsweg (gebiedsontsluitingsweg) gecreëerd tussen de aansluiting op Rijksweg A58/A4 en de Huijbergsebaan. Deze is ten noorden van het buurtschap Heimolen gesitueerd en is parallel ten zuiden van het buisleidingentracé Rotterdam-Antwerpen gelegen.

variant 3b - via Heimolen

Variant 3b voorziet eveneens in een aansluiting op de Rijksweg A58/A4 ter plaatse van het bestaande viaduct Heimolen. Bij dit alternatief wordt de verbindingsweg (gebiedsontsluitingsweg) tussen de aansluiting op de Rijksweg A58/A4 en de Huijbergsebaan gerealiseerd door de huidige weg Heimolen, die door het buurtschap Heimolen voert, te reconstrueren tot een gebiedsontsluitende weg.

variant 3c - via Zuidgeest

Ook bij variant 3c wordt voorzien in een aansluiting op de Rijksweg A58/A4 ter plaatse van het bestaande viaduct Heimolen. De verbindingsweg (gebiedsontsluitingsweg) tussen de nieuwe aansluiting op de Rijksweg A58/A4 en de Huijbergsebaan wordt in deze variant ten zuiden van Heimolen gecreëerd. De verbindingsweg volgt het bestaande wegtracé van de erftoegangswegen Postbaan en Zuidgeest. Deze wegen omsluiten het TNO Heimolen terrein aan respectievelijk de west- en de zuidzijde. De Postbaan en de Zuidgeest worden bij deze variant gereconstrueerd en opgewaardeerd. Ter plaatse van het viaduct Heimolen wordt een directe aansluiting gecreëerd tussen de Postbaan en de weg Heimolen.

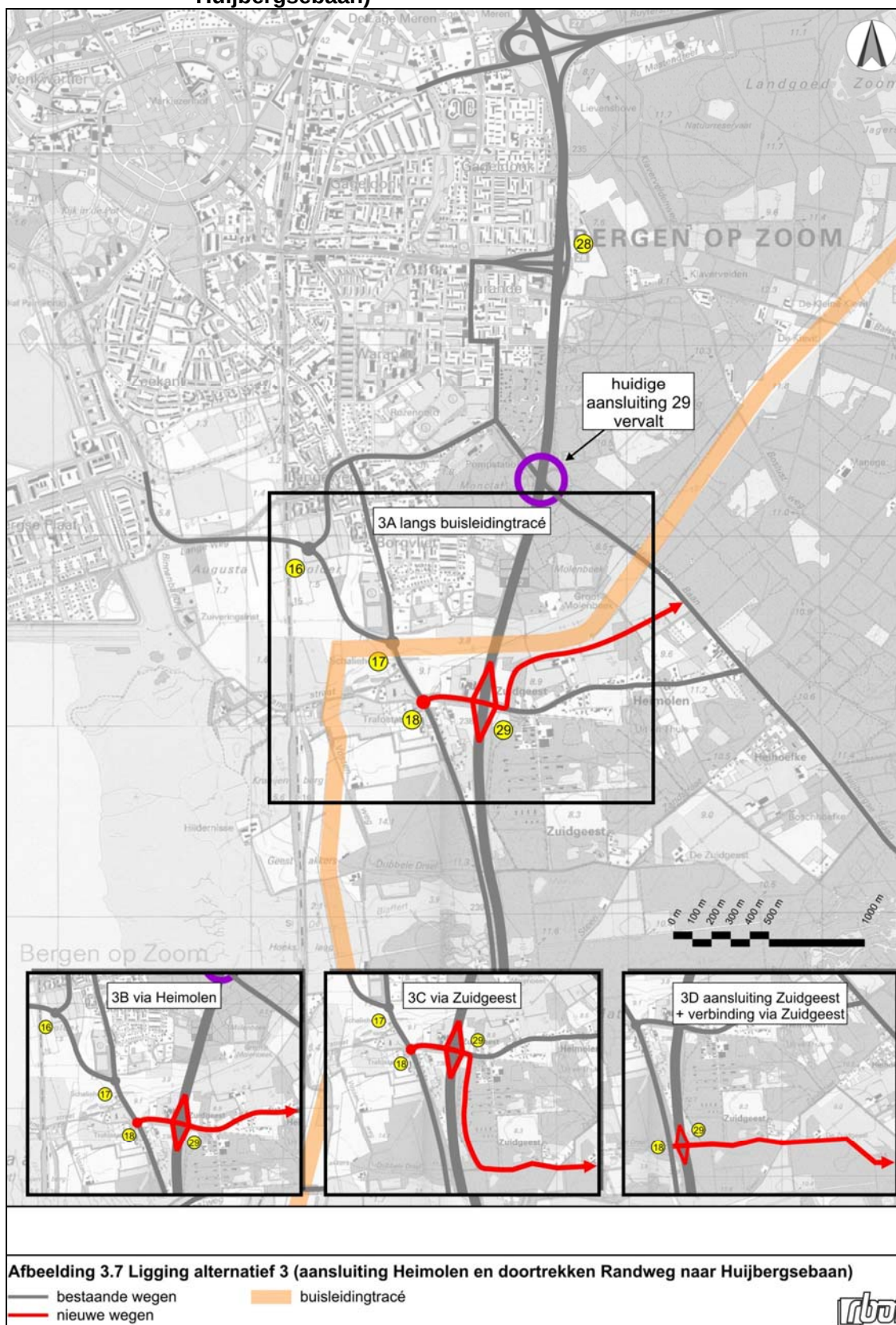
variant 3d - nieuwe aansluiting Zuidgeest

Bij variant 3d wordt een nieuwe aansluiting op de Rijksweg A58/A4 ter plaatse van de bestaande ongelijkvloerse kruising (viaduct) van de weg Zuidgeest met de Rijksweg A58/A4 gecreëerd. De aansluiting is daarmee ongeveer een kilometer zuidelijker gelegen dan het viaduct Heimolen, alwaar bij de bovengenoemde varianten de aansluiting gerealiseerd wordt. Ten opzichte van de voorgaande drie varianten, wordt bij deze variant een groter deel van de Antwerpsestraatweg onderdeel van de Randweg.

In de huidige situatie verbindt de weg Zuidgeest de Antwerpsestraatweg met de Huijbergsebaan. De Zuidgeest, thans een erftoegangsweg, wordt hierbij gereconstrueerd en opgewaardeerd tot een gebiedsontsluitingsweg.

Van belang is op te merken dat deze variant zich bevindt op het grondgebied van de gemeente Woensdrecht.

afbeelding 3.7. Ligging alternatief 3 (aansluiting Heimolen en doortrekken Randweg naar Huijbergsebaan)



3.4.5. Alternatief 4: aansluiting Heimolen en directe aansluiting Huijbergsebaan op afrit 28

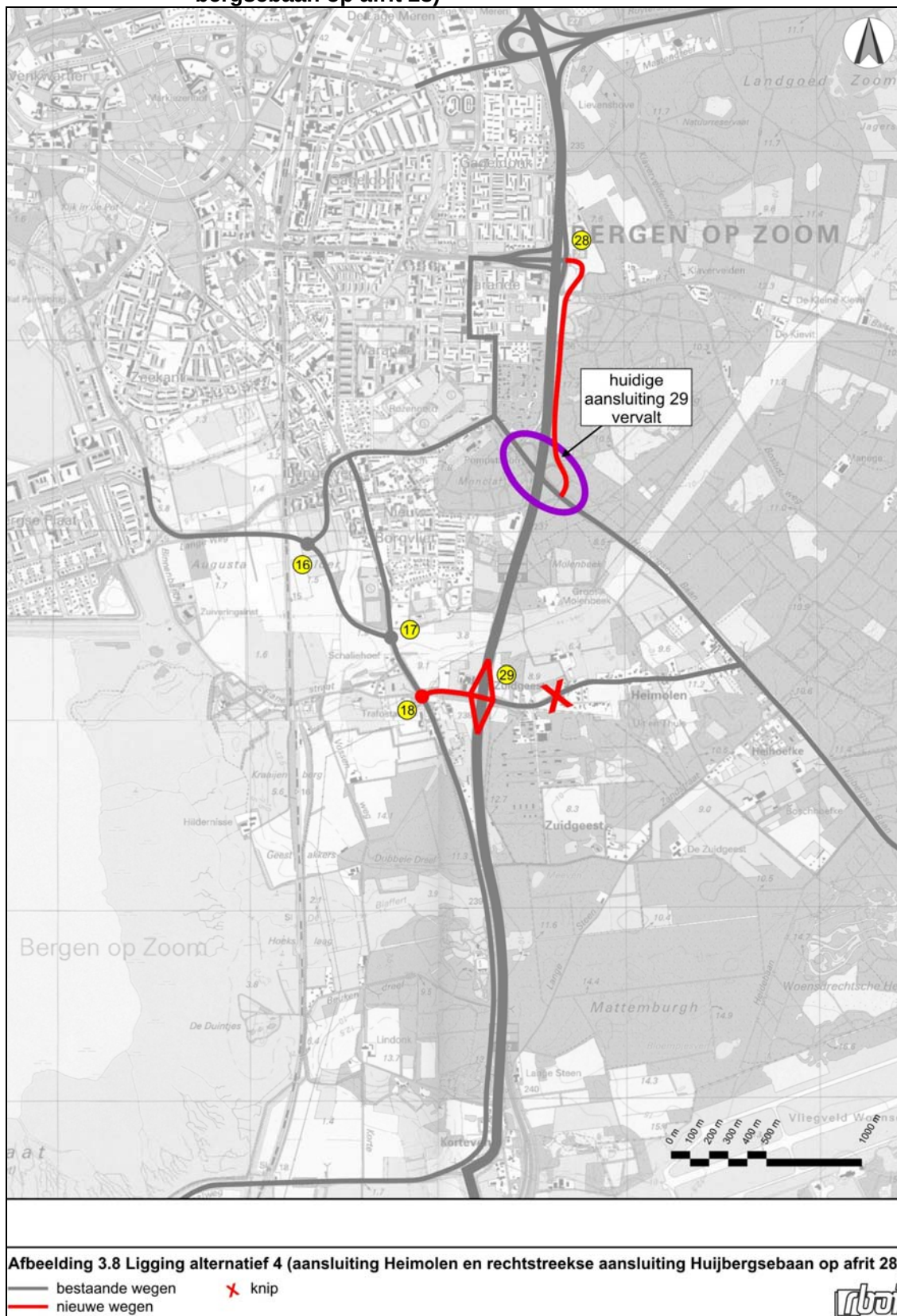
Bij dit alternatief (zie afbeelding 3.8) wordt (evenals bij alternatief 2) de reeds bestemde Randweg via de Antwerpsestraatweg en de weg Heimolen doorgetrokken tot aan het viaduct Heimolen. Ter plaatse van dit viaduct wordt een nieuwe aansluiting (afrit 29, Heimolen) op de Rijksweg A58/A4 gerealiseerd. Hierbij vervalt de huidige aansluiting afrit 29 Bergen op Zoom/Huijbergsebaan (randvoorwaarde RWS).

Om sluiptverkeer tussen de Rijksweg A58/A4 en Vliegveld Woensdrecht en Huijbergen door Heimolen te voorkomen, wordt ter hoogte van Heimolen een 'knip' (selectieve of dynamische afsluiting) voor doorgaand autoverkeer gerealiseerd, zodanig dat TNO Heimolen en de bewoners van Heimolen verbinding met nieuwe aansluiting 29 behouden.

Tot dusver is dit alternatief identiek aan alternatief 2. Wat alternatief 4 van alternatief 2 onderscheidt, is dat bij alternatief 4 er een rechtstreekse verbindingsweg wordt gerealiseerd tussen de bestaande, maar op te heffen, aansluiting Bergen op Zoom-Zuid/Huijbergsebaan (afrit 29) en de noordelijker gelegen aansluiting Bergen op Zoom/Rooseveltlaan (afrit 28). Deze verbindingsweg wordt ten oosten en parallel aan de Rijksweg A58/A4 gesitueerd en dient voor de afwikkeling van het verkeer tussen de Rijksweg A58/A4 en het Vliegveld Woensdrecht en Huijbergen.

Evenals bij alternatief 2, is een noordelijke en zuidelijke aansluitingsvariant op de Rijksweg A58/A4 denkbaar. Beiden worden, om dezelfde reden als bij alternatief 2, buiten beschouwing gelaten. De geopperde varianten bieden namelijk geen wezenlijke voordelen ten opzichte van het hierboven beschreven alternatief. Bovendien vergen de varianten aanvullende investeringskosten omdat voor een noordelijke of een zuidelijke variant een nieuw viaduct met de Rijksweg A58/A4 vereist is. Tot slot hebben beide varianten tot gevolg dat de bewoners van Heimolen en TNO Heimolen een minder optimale ontsluiting hebben op de Rijksweg A58/A4.

afbeelding 3.8. Ligging alternatief 4 (aansluiting Heimolen en rechtstreekse aansluiting Huijbergsebaan op afrit 28)



3.5. Conclusie

Na trechtering en op basis van de alternatiefontwikkeling blijven de volgende volwaardig in het MER te beschouwen alternatieven over:

- referentiesituatie; het nulalternatief;
- alternatief 1; doortrekken Randweg naar afrit 29;
- alternatief 2; aansluiting Heimolen met verkeersmaatregelen ter plaatse van Heimolen;
- alternatief 3; aansluiting Heimolen en doortrekken Randweg naar Huijbergsebaan:
 - variant 3a - langs buisleidingentracé;
 - variant 3b - via Heimolen;
 - variant 3c - via Zuidgeest;
 - variant 3d - nieuwe aansluiting Zuidgeest;
- alternatief 4; aansluiting Heimolen en rechtstreekse aansluiting Huijbergsebaan op afrit 28.

In een MER wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gepresenteerd. Het MMA is een realistisch alternatief die de verkeersproblemen aanpakt met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving en kosteneffectief is. De milieumaatregelen in het MMA worden in het MER nader bepaald.

4. TE ONDERZOEKEN ASPECTEN

Om te kunnen beoordelen en onderling te vergelijken welke (milieu)gevolgen de verschillende alternatieven hebben, moet onderzoek uitgevoerd worden naar de effecten die de alternatieven hebben op de verschillende (milieu)thema's. Op deze manier kan het bevoegd gezag - de gemeente Bergen op Zoom - gemotiveerd een besluit nemen over welk alternatief de voorkeur geniet.

In dit hoofdstuk wordt onderbouwd en toegelicht op welke onderzoeksaspecten het MER-onderzoek in moet gaan. Daartoe is in dit hoofdstuk per aspect het voorgestelde beoordelingskader nader omschreven. Dit beoordelingskader is afhankelijk van:

- wettelijke normen (bijvoorbeeld geluid) of beleid (bijvoorbeeld bodem, verkeer);
- de lokale situatie.

Onderstaand wordt per thema uiteengezet waaruit het beoordelingskader bestaat en wordt per thema aangegeven hoe concreet getoetst wordt.

4.1. Verkeer en vervoer

beoordelingskader

Het verkeer- en vervoerbeleid is in diverse beleidsnota's uiteengezet (zie ook paragraaf 2.4):

- nationaal niveau: Nota Ruimte en Nota Mobiliteit;
- provinciaal niveau: Streekplan Brabant in Balans, Uitwerkingsplan Regio Brabantse Buitensteden en Woensdrecht en Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant;
- regionaal niveau: Regionaal Projectplan Verkeer en Vervoer westelijk Noord-Brabant en StructuurvisiePlus Bergen op Zoom-Roosendaal;
- gemeentelijk niveau: Verkeersstructuurplan 'De hoofdverkeersstructuur tot 2015'.

Veelvuldig wordt in de nota's het belang van bereikbaarheid, een vlotte doorstroming en een goede verkeersveiligheid aangestipt.

Voor verkeer en vervoer worden de alternatieven beoordeeld op bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid. In onderstaande tabel (tabel 4.1) wordt het beoordelingskader uiteengezet.

tabel 4.1. Beoordelingskader Verkeer en Vervoer

criterium	indicator	te hanteren methodiek
bereikbaarheid autoverkeer	directheid routes	kwalitatieve beoordeling
	omrijafstand	berekening afstanden voor belangrijkste relaties
bereikbaarheid openbaar vervoer	kans op sluipverkeer	kwalitatief
	directheid routes	kwalitatieve beoordeling
bereikbaarheid langzaam verkeer	directheid routes	kwalitatieve beoordeling
	barrièrewerking/oversteekbaarheid	kwalitatief en kwantitatief
doorstroming	intensiteit/capaciteitsverhoudingen	weg- modelberekening
	vakken	
	vormgeving kruispunten (in relatie tot capaciteit)	kwalitatieve beoordeling
verkeersveiligheid	mate van scheiding verkeerssoorten	kwalitatieve beoordeling
	aantal conflicten	hoeveelheid conflictpunten

huidige situatie

De Randweg Zuidwest moet zorg dragen voor een goede ontsluiting en bereikbaarheid van het Zuidwesten van Bergen op Zoom. Aanleg van de Randweg kan daarnaast tevens zorgen voor een verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid ter plaatse van de huidige ontsluitingswegen en (mogelijk) de Rijksweg A58/A4.

Met de realisatie van de Randweg Zuidwest wordt een nieuwe aansluiting op de Rijksweg A58/A4 gerealiseerd en vervalt de huidige aansluiting afrit 29 Bergen op Zoom/Huijbergsebaan (randvoorwaarde RWS). Het creëren van een nieuwe verbindingsweg, een nieuwe aansluiting op de Rijksweg en het opheffen van een aansluiting op de Rijksweg heeft gevolgen voor de verkeersstromen in het studiegebied. De gevolgen van de verschillende alternatieven op bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid worden in het MER onderzocht.

4.2. Natuur

beoordelingskader

Natuurbescherming is in Nederland via twee sporen geregeld:

1. gebiedsbescherming;
2. soortenbescherming.

gebiedsbescherming

Natuurbeschermingswet 1998. Deze wet:

- verankert de Europese gebiedsbescherming van Natura 2000, bestaande uit Speciale Beschermingszones (sbz's) op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, in de Nederlandse wetgeving; daarnaast vallen de reeds bestaande (Staats)natuurmonumenten onder deze wet;
- vormt de wettelijke basis voor de aanwijzingsbesluiten met instandhoudingsdoelstellingen;
- legt de rol van bevoegd gezag voor verlening van Nb-wetvergunningen bij de provincies (in dit geval Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant).

Het is verboden zonder vergunning van Gedeputeerde Staten projecten te realiseren of andere handelingen te verrichten, die - gelet op de instandhoudingsdoelstelling - de kwaliteit van het Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een verstorend effect kunnen hebben. Bij mogelijk significant negatieve effecten dient voor vergunningverlening een passende beoordeling opgesteld te worden door de initiatiefnemer. Indien uit deze passende beoordeling blijkt dat significant negatieve effecten niet te voorkomen zijn, dient vervolgens de ADC-toets⁶ te worden doorlopen. Daarvoor dient aangetoond te worden dat er geen alternatieven zijn voor de ingreep, dat de ingreep een dwingende redenen van openbaar belang dient (veiligheid, volksgezondheid, sterke verbetering van de milieukwaliteit) en dient tevens alle schade vooraf gecompenseerd te worden. De Natuurbeschermingswet heeft bovendien een externe werking, hetgeen betekent dat ook ingrepen buiten het beschermde gebied vergunningplichtig zijn indien deze een negatieve invloed kunnen hebben binnen het natuurgebied.

ecologische hoofdstructuur

Naast de Natura 2000-gebieden, zijn waardevolle natuurgebieden in Nederland ook beschermd door opname in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is op provinciaal niveau uitgewerkt en vastgelegd in het Streekplan Noord-Brabant (2002).

⁶ ADC staat voor: Alternatieven, Dwingende redenen van groot openbaar belang, Compenserende maatregelen. Met een ADC-toets wordt achtereenvolgens getoetst of:

- er reële alternatieven voorhanden zijn;
- zo nee, of er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang;
- zo ja of de nodige compenserende maatregelen getroffen worden.

soortenbescherming

Flora- en faunawet. Wat de soortenbescherming betreft is de Flora- en faunawet van belang. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen 'licht' en 'zwaar' beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Landbouw, Natuur- en Voedselkwaliteit. Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling);
- er geen alternatief is;
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

De Flora- en faunawet is in zoverre voor de onderhavige ontwikkeling van belang, dat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de ontwikkeling niet in de weg staat.

Daarnaast zijn er nog de rode lijsten van bedreigde soorten in Nederland. Dergelijke lijsten zijn opgesteld voor onder meer planten, broedvogels, vissen, amfibieën, vlinders, libellen, reptielen en zoogdieren. De Flora- en faunawet kent geen verband met deze rode lijsten; veel bedreigde soorten zijn niet wettelijk beschermd. Rode lijstsoorten zijn echter vaak veel indicatiever voor de ecologische kwaliteit van een gebied dan beschermde soorten. Om die reden dient bij de ecologische toetsing ook aandacht besteed te worden aan de gevolgen voor rode lijstsoorten.

beoordelingscriteria

In het MER wordt in beeld gebracht wat de gevolgen van de verschillende alternatieven zijn op beschermde gebieden en bijzondere soorten. In onderstaande tabel (tabel 4.2) wordt het beoordelingskader uiteengezet.

Effecten worden (met uitzondering van vernietiging) kwalitatief beschreven ten opzichte van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen. Per effect wordt bepaald of sprake is van tijdelijke of blijvende effecten, (on-)omkeerbaarheid, indirecte effecten en cumulatie van effecten. Tevens wordt aangegeven voor welke soorten een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet of een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet vereist is en welke mitigerende en compenserende maatregelen moeten worden getroffen in het kader van wetgeving en beleid.

tabel 4.2. Beoordelingskader natuur

criterium	indicator	te hanteren methodiek
areaalverandering	toe- of afname ecologische waardevol areaal	kwantitatief, per natuurdoeltype
versnippering	verandering ecologische samenhangen	kwalitatief
verstoring	toe- of afname verstoord areaal	kwalitatief
verdroging	toe- of afname verdroogd areaal	kwalitatief
vermesting/verzuring/verspreiding	toe- of afname verontreinigd areaal	kwalitatief
gevolgen voor beschermde gebieden (Natura 2000, EHS)	aantasting areaal en/of kwaliteit	kwalitatief
gevolgen voor bijzondere soorten (zwaar beschermde en/of rode lijst soorten)	aantasting omvang en/of kwaliteit leefgebieden	kwalitatief

huidige situatie

In het onderzoeksgebied zijn twee Natura 2000-gebieden aanwezig, namelijk de 'Brabantse Wal' en 'Markiezaat' (zie de horizontaal gearceerde delen in afbeelding 4.1). Voorts is een belangrijk deel van het omringende gebied begrensd als onderdeel van de EHS.

In het gehele onderzoeksgebied komen bovendien zwaar beschermde soorten voor waaronder vleermuizen, eekhoorns (vooral ten oosten van de Rijksweg A58/A4) en mogelijk ook bijzondere soorten amfibieën, vissen en planten. Daarnaast zijn verschillende broedvogels van de rode lijst aanwezig. In het voorjaar en de zomer van 2008 zal veldonderzoek worden verricht naar planten, vleermuizen, broedvogels, amfibieën, vissen en eekhoorns door Adviesbureau Mertens BV.

afbeelding 4.1. Natura 2000-gebieden Brabantse Wal en Markiezaat



4.3. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

beoordelingskader

Het beleid ten aanzien van landschap is voornamelijk opgenomen in het Streekplan Brabant in Balans.

Het wettelijk kader en het vastgestelde beleid ten aanzien van cultuurhistorie is vastgelegd op verschillende overheidsniveaus:

- nationaal. Monumentenwet (regelt de bescherming van monumenten en beschermde stads- en dorpsgezichten) en Nota Belvédère (hierin zijn belangrijke cultuurhistorische landschappen en stadskernen benoemd);
- provinciaal: Streekplan Brabant in Balans en cultuurhistorische waardenkaart van Noord-Brabant;
- gemeentelijk. Gemeentelijke monumentenlijst (lijst van aanwezige rijks- en gemeentelijke monumenten).

Archeologische waarden zijn beschermd via het Europese Verdrag van Malta (1992) en de gewijzigde Monumentenwet uit 2007. Voorts maakt een deel van het plangebied deel uit van het Belvédèregebied Brabantse Wal (onder meer Landgoed Groot-Molenbeek). Belvédèregebieden zijn gebieden met een hoge concentratie aan cultuurhistorische waarden. Mogelijk zijn er ook archeologische waarden aanwezig.

beoordelingscriteria

Voor het thema landschap, cultuurhistorie en archeologie worden de alternatieven onderzocht op effecten op de landschapsstructuur en landschapspatronen en op aantasting van landschappelijke en cultuurhistorische patronen en elementen en archeologische waarden. In onderstaande tabel (tabel 4.3) is het beoordelingskader uiteengezet.

tabel 4.3. Beoordelingscriteria Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie

criterium	indicator	te hanteren methodiek
landschap	aantasting landschapsstructuur en landschapspatronen	kwalitatief. Mate van aantasting van landschapsstructuur en landschapspatronen
	aantasting landschapselementen	kwalitatief. Mate van aantasting van landschapselementen
cultuurhistorie	aantasting cultuurhistorische elementen	kwalitatief. Mate van aantasting cultuurhistorische waarden
archeologie	aantasting archeologische waarden	kwalitatief. Kans dat archeologische waarden worden aangetast

huidige situatie

Het onderzoeksgebied ligt op de overgang van de Brabantse Wal naar de laaggelegen delta. De Brabantse Wal manifesteert zich als een beboste, hoge zandwal in een open, vlak agrarisch landschap. Vooral het grote hoogteverschil is voor Zuidwest-Nederland bijzonder. In het gebied zijn verschillende historische wegen- en kavelpatronen aanwezig alsmede historische groenstructuren van hoge waarde. Tevens is op de hogere terreindelen sprake van een hoge archeologische verwachtingswaarde.

4.4. Bodem en water

beoordelingskader

Wetgeving ten aanzien van bodem en water is veelal vervlochten. De bodem is onder meer beschermd in de Wet milieubeheer, de Wet bodembescherming en het Besluit bodemkwaliteit. Het (grond- en oppervlakte) water is onder meer beschermd via de Europese Kaderrichtlijn Water en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo) en de Wet bodembescherming.

Voor de thema's bodem en water wordt kwalitatief bepaald wat de effecten zijn op de bodemkwaliteit, het grondwater en het oppervlaktewater. In onderstaande tabel (tabel 4.4) is het beoordelingskader uiteengezet.

tabel 4.4. Beoordelingskader

criterium	indicator	te hanteren methodiek
bodem	aantasting bodemkwaliteit	kwalitatieve beschrijving/beoordeling
grondwater	effecten op grondwatersysteem	kwalitatieve beoordeling effecten op grondwater (grondwaterstanden en grondwaterstroming)
oppervlaktewater	effect op waterberging	kwantitatief (toetsing aan m2 wateropgave)
	versnippering watersysteem	kwantitatief (aantal doorsnijdingen bestaande watergangen)
	kwaliteit afstromend hemelwater	kwalitatief
	verwaaiing verontreinigingen	kwalitatief

huidige situatie

In de huidige situatie is sprake van (overwegend) onverhard gebied met landelijk grondgebruik en een landelijk watersysteem. Het hemelwater stroomt hierbij de grond in. De aanleg van een nieuwe weg kan gevolgen hebben voor de bodemkwaliteit. Ook kunnen er effecten optreden op het grondwater door effecten op de grondwaterstanden en de grondwaterstroming. Verder kunnen er effecten optreden op het oppervlaktewatersysteem. Het betreft hierbij het effect op de waterberging in het oppervlaktewatersysteem door een 'piekafvoer' van afstromend hemelwater bij buien, een eventuele versnippering van bestaande watergangen, afstroming van verontreinigd hemelwater en verwaaiing van verontreinigingen naar watergangen.

De Brabantse Wal doorkruist het plangebied. De Brabantse Wal scheidt het hoger gelegen zandgebied in het oosten van het lager gelegen kleigebied in het westen. Op de hoge zandgronden is sprake van een infiltratie situatie en verdrogingsgevoelige gronden. Bij de lage kleigronden kan (lokaal) sprake zijn van uittredend grondwater. Bij de beoordeling van de grondwatersituatie zal daarom ook de invloed op het uittredend grondwater worden meegenomen.

4.5. Geluid en trillingen

beoordelingskader

Het wettelijk kader ten aanzien van geluid is voor een belangrijk deel opgenomen in de Wet geluidhinder. Deze wet bevat grenswaarden voor onder meer wegverkeerslawaaï, industrielawaai, railverkeerslawaaï en cumulatie van voorgaande geluidshinder soorten. Een ander belangrijk deel van geluidhinder betreft de geluidhinder als gevolg van inrichtingen. Dit is geregeld in de Wet milieubeheer (milieuvergunning of in het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer).

Ten aanzien van trillingshinder bestaat er in Nederland geen specifieke wetgeving. Wel zijn in 1993 door de Stichting Bouwresearch (SBR) richtlijnen opgesteld voor trillingshinder of schade (tweede uitgave in 2002 uitgegeven door SBR). Voor hinder voor personen worden geen harde grenswaarden genoemd maar streefwaarden. Inmiddels is het algemeen gebruikelijk om deze SBR-richtlijnen te gebruiken als beoordelingskader.

Voor het thema geluid wordt het aantal geluidsbelaste woningen en andere geluidsgevoelige objecten berekend. Tevens wordt het geluidsbelast oppervlak bepaald. Voor wat betreft trillingen wordt volstaan met het op kwalitatieve wijze bepalen van de trillingshinder. In onderstaande tabel (tabel 4.5) is het beoordelingskader uiteengezet.

tabel 4.5. Beoordelingskader

criterium	indicator	te hanteren methodiek
geluid	geluidsbelaste woningen en andere geluidsgevoelige objecten	kwantitatief. Aantal woningen bepalen/berekenen
	geluidsbelast oppervlak	kwantitatief. Oppervlak bepalen/berekenen (hectare)
trillingen	trillingshinder	kwalitatief. Bepalen trillingshinder

huidige situatie

het aanleggen van een nieuwe verbinding leidt tot verschuivingen in de verkeersstromen. Een gedeelte van deze verkeersstromen zal een verschuiving betreffen van binnenstedelijke wegen in Bergen op Zoom naar de rand. Dit leidt tot een andere situatie ten aanzien van geluid en trillingen.

4.6. Luchtkwaliteit

beoordelingskader

Op 15 november 2007 is de nieuwe 'Wet Luchtkwaliteit' in werking getreden (vastgelegd in titel 5.2 van de Wet milieubeheer).

Deze wet bevat grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes (ook wel fijn stof; PM10). Voorts bevat de wet grenswaarden voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ en etmaalgemiddelde concentratie PM10.

Voor het thema luchtkwaliteit worden de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM10 berekend, alsmede de uurgemiddelde concentratie NO₂ en etmaalgemiddelde concentratie PM10. In onderstaande tabel (tabel 4.6) is het beoordelingskader uiteengezet.

tabel 4.6. Beoordelingskader Luchtkwaliteit

criterium	indicator	te hanteren methodiek
luchtkwaliteit; fijn stof (PM10)	jaargemiddelde concentratie PM10	berekening overschrijding cq toename jaargemiddelde concentratie PM10
	etmaalgemiddelde concentratie PM10	berekening overschrijding cq toename etmaalgemiddelde concentratie PM10
luchtkwaliteit; stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie NO ₂	berekening overschrijding cq toename jaargemiddelde concentratie NO ₂
	uurgemiddelde concentratie NO ₂	berekening overschrijding cq toename uurgemiddelde concentratie NO ₂

huidige situatie

Het aanleggen van een nieuwe verbinding leidt tot verschuivingen in de verkeersstromen. Een gedeelte van deze verkeersstromen zal een verschuiving betreffen van binnenstedelijke wegen in Bergen op Zoom naar de rand. Dit leidt tot een andere situatie ten aanzien van luchtkwaliteit.

4.7. Externe veiligheid

beoordelingskader

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving van de weg. De wet- en regelgeving die hieromtrent geldt maakt onderscheid in twee groepen risicobronnen:

1. transportassen, vastgelegd in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen:
Het vervoer van gevaarlijke stoffen kent verschillende modaliteiten: vervoer over de weg, het spoor, over het water (zee en binnenwater) en door buisleidingen. Langs transportassen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, bestaat een grotere kans dat een ongeluk met gevaarlijke stoffen plaatsvindt dan elders. Het beleid ten aanzien van transportassen is opgenomen in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Circulaire RNVGS). Deze circulaire is van toepassing op alle transportassen met uitzondering van buisleidingen. Voor de aardgastransportleiding geldt een afzonderlijke circulaire (Circulaire Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen);
2. inrichtingen, vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen:
In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) zijn de risiconormen voor externe veiligheid rond inrichtingen, waarin productie, gebruik of opslag van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, vastgelegd. In het Bevi (en het daarbij horende Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi)) zijn normen opgenomen.

Het Nederlandse externe veiligheidsbeleid is gericht op de bescherming van individuen die zich bevinden in beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten, oftewel de risico-ontvangers. Dit is opgedeeld in twee aspecten, te weten:

- het plaatsgebonden risico (PR). Dit is de jaarlijkse kans dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien deze persoon zich permanent en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt;
- het groepsrisico (GR). Dit is de jaarlijkse kans dat in één keer een groep van een bepaalde grootte dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Voor zowel transportassen als inrichtingen zijn waarden voor het PR en GR opgesteld. Voor het thema externe veiligheid wordt voor zowel de inrichting als de transportassen het plaatsgebonden risico als het groepsrisico berekend. In onderstaande tabel (tabel 4.7) is het beoordelingskader uiteengezet.

tabel 4.7. Beoordelingskader Externe Veiligheid

criterium	indicator	te hanteren methodiek
externe veiligheid transportassen	plaatsgebonden risico (PR)	berekenen 10^{-6} -contour (grenswaarde)
	groepsrisico (GR)	berekenen (oriënterende waarde): 10 doden: kans/jaar is 10^{-4} -contour, 100 doden kans/jaar 10^{-6} -contour
externe veiligheid inrichtingen	plaatsgebonden risico (PR)	berekenen 10^{-6} -contour (grenswaarde)
	groepsrisico (GR)	berekenen (oriënterende waarde): 10 doden: kans/jaar is 10^{-5} -contour, 100 doden kans/jaar 10^{-7} -contour

huidige situatie

Het plangebied wordt doorkruist door de Buisleidingenstraat van Rotterdam naar Antwerpen. Hierin is onder meer een hogedruk aardgastransportleiding van de Gasunie gelegen. Voorts wordt het plangebied doorkruist door een hoogspanningsleiding en de Rijksweg A58/A4 en is in het studiegebied TNO Heimolen gevestigd, dat onder meer bevoegd is tot het opslaan en het testen van explosieven.

5. PROCEDURE EN TIJDSPLANNING

Het MER dient ter onderbouwing van een herziening van het bestemmingsplan. In de m.e.r.-procedure worden de volgende fasen onderscheiden.

startnotitie en richtlijnen

De startnotitie wordt door de gemeenteraad voor inspraak ter inzage gelegd. Insprekers kunnen aangeven welke onderwerpen naar hun mening in het MER aan de orde moeten komen. Voor de inspraak wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd.

Tegelijkertijd wordt de startnotitie toegezonden aan de verschillende adviseurs. Hierbij is onderscheid te maken tussen wettelijke voorgeschreven adviseurs en aanvullend hierop een groep adviseurs die actief worden benaderd. Een overzicht van de wettelijke adviseurs en vrijwillig te benaderen adviseurs is opgenomen in bijlage I 'Wettelijke en vrijwillige adviseurs'.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer), één van de wettelijke adviseurs, adviseert het Bevoegd Gezag over de vast te stellen richtlijnen waaraan het MER moet voldoen. Vervolgens stelt de gemeenteraad aan de hand van de inspraakreacties en adviezen de richtlijnen vast. De startnotitie en richtlijnen geven aan welke onderwerpen in het MER behandeld moeten worden en zijn als het ware 'het spoorboekje' voor het MER.

opstellen MER en voorontwerp bestemmingsplan

Aan de hand van de startnotitie en de richtlijnen stelt de initiatiefnemer het MER op. Tegelijkertijd zal het voorontwerp bestemmingsplan opgesteld worden.

aanvaarding en inspraak

De gemeente zal vervolgens in haar rol als bevoegd gezag beoordelen of het MER voldoet aan hetgeen is aangegeven in de Startnotitie en de vastgestelde richtlijnen. Dit mondt uit in de zogenaamde aanvaarding door de gemeenteraad. Nadat de gemeenteraad het MER heeft aanvaard, wordt het MER voor dit project gepubliceerd en aan inspraak onderworpen. De wettelijke adviseurs worden om advies gevraagd over het MER. Tegelijk met de bekendmaking van het MER geeft het College van Burge-meester en Wethouders het Voorontwerp bestemmingsplan vrij voor inspraak.

toetsingsadvies Commissie voor de milieueffectrapportage

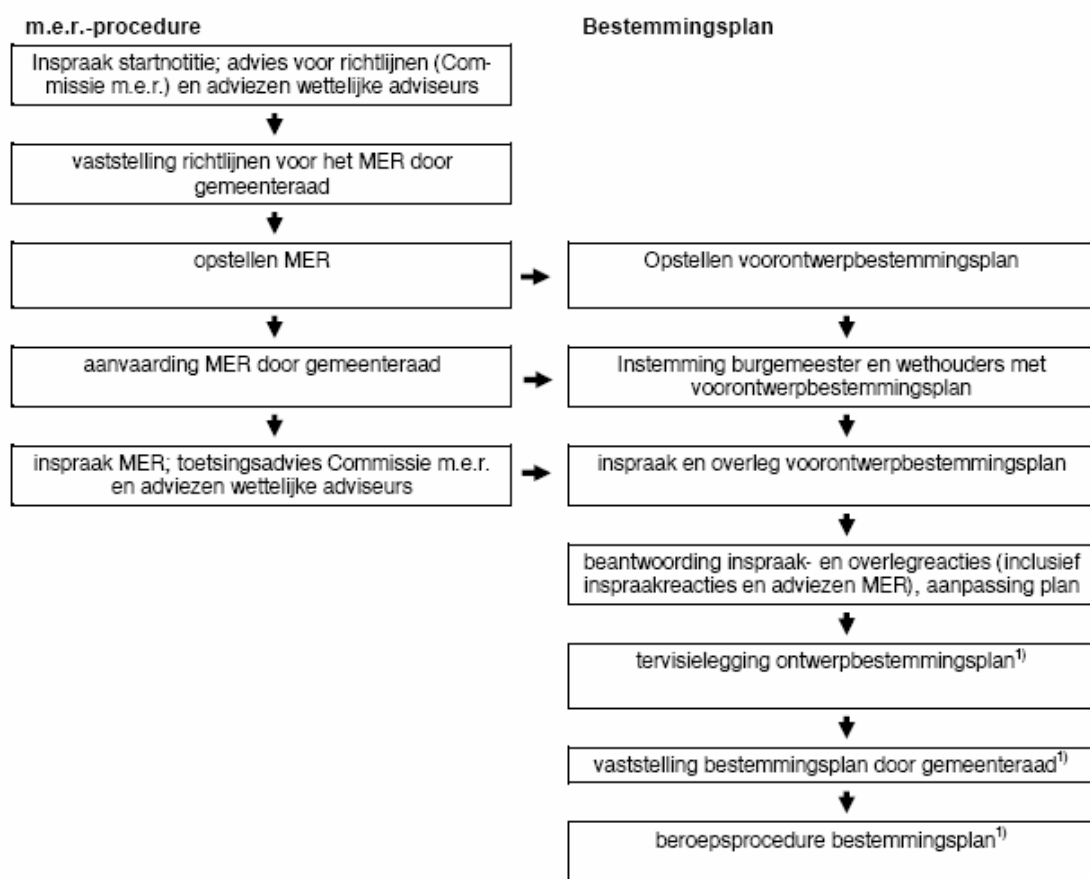
De Cmer zal het MER tenslotte als onafhankelijke en deskundige partij toetsen, waarbij adviezen, de richtlijnen en de inspraakreacties worden betrokken. De Commissie zal toetsen of het MER alle essentiële informatie bevat voor een besluit over de Randweg Zuidwest Bergen op Zoom.

verdere procedure

Op grond van de resultaten van de inspraak en adviezen wordt besloten of en op welke wijze het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Hiertoe wordt het voorontwerp bestemmingsplan bijgesteld tot een ontwerp-bestemmingsplan. Het ontwerp-bestemmingsplan wordt vervolgens ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen dan hun zienswijzen over het ontwerp-bestemmingsplan indienen. Vervolgens wordt het bestemmingsplan, al dan niet gewijzigd naar aanleiding van de zienswijzen, vastgesteld door de gemeenteraad. Tegen deze vaststelling kan vervolgens gedurende zes weken beroep aangetekend worden bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In afbeelding 5.1 zijn de verschillende procedurestappen opgenomen die nodig zijn bij het opstellen van het MER en het bestemmingsplan.

afbeelding 5.1. Overzicht procedures m.e.r. en bestemmingsplan in onderlinge samenhang



¹⁾ In deze stappen vormt het MER een bijlage bij het bestemmingsplan.

COLOFON

De onderstaande organisaties hebben meegewerkt aan de totstandkoming van de startnotitie Randweg Zuidwest Bergen op Zoom.

Gemeente Bergen op Zoom
Jacob Obrechtlaan 4
Postbus 35
4500 AA Bergen op Zoom
telefoonnummer 0164 27 70 00
faxnummer 0164 24 53 56
e-mail stadskantoor@bergenopzoom.nl
website www.bergenopzoom.nl

Witteveen+Bos
Leeuwenbrug 8
Postbus 233
7400 AE Deventer
telefoonnummer 0570 69 75 11
faxnummer 0570 69 71 23
e-mail info@witteveenbos.nl
website www.witteveenbos.nl

RBOI
Delftsestraat 17a
Postbus 150
3000 AD Rotterdam
telefoonnummer 010 413 06 20
faxnummer 010 412 10 39
e-mail info@rboi.nl
website www.rboi.nl

BIJLAGE I Wettelijke en vrijwillige adviseurs

De startnotitie wordt door de gemeenteraad voor inspraak ter inzage gelegd. Insprekers kunnen aangeven welke onderwerpen naar hun mening in het MER aan de orde moeten komen. Voor de inspraak wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd. Tegelijkertijd wordt de startnotitie toegezonden aan de verschillende adviseurs. Hierbij is onderscheid te maken tussen wettelijke voorgeschreven adviseurs en aanvullend hierop een groep adviseurs die actief worden benaderd.

De volgende wettelijke adviseurs worden uitgenodigd om over de Startnotitie MER een advies uit te brengen:

1. commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer);
2. provincie Noord-Brabant/Provinciale Planologische Commissie (PPC);
3. ministerie van LNV;
4. ministerie van VROM/Inspectie VROM;
5. ministerie van VenW/Rijkswaterstaat dienst Noord-Brabant;
6. Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB);
7. waterschap Brabantse Delta;
8. gemeente Woensdrecht.

De volgende adviseurs worden actief benaderd om over de Startnotitie MER een advies uit te brengen:

- a. bewonerscomité Heimolen;
- b. wijkcommissie Borgvliet;
- c. wijkcommissie Oost;
- d. Brabantse Milieufederatie;
- e. Benegora Leefmilieu (Belgisch Nederlands GrensOverleg Regio Antwerpen);
- f. Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie (I.V.N.);
- g. Brabants Landschap;
- h. stichting Buisleidingenstraat;
- i. N.V. Nederlandse Gasunie;
- j. TNO-Heimolen;
- k. vliegbasis Woensdrecht;
- l. Brabant Water.