



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Randweg Zuidwest Bergen op Zoom

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

26 maart 2009 / rapportnummer 2209-34



1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

De Gemeente Bergen op Zoom heeft het voornemen om een randweg te realiseren voor de ontsluiting van de (zuid)westelijke stadsdelen van Bergen op Zoom. Het westelijke deel van de randweg is bestemd en wordt aangelegd. Het tracé van het meest oostelijk deel van de randweg, dat met de A58/A4 verbonden moet worden, is nog niet vastgelegd en bestemd.

Ten behoeve van de besluitvorming over het te bestemmen deel van de randweg wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeenteraad van de gemeente Bergen op Zoom is bevoegd gezag in deze procedure.

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat het MER voldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie in ieder geval aanwezig is:

- een analyse die de verkeersproblemen kwantificeert en inzichtelijk maakt;
- een vergelijking van alternatieven op haalbaarheid waarbij onder andere de milieueffecten van een “ontvlechtingsalternatief” met een parallelweg langs de A58/A4 onderzocht wordt;
- een beschrijving van de effecten van de alternatieven op verkeer, de woon- en leefomgeving en natuur;
- een zelfstandig leesbare samenvatting, die duidelijk is voor burgers en geschikt is voor bestuurlijke besluitvorming.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

2. ACHTERGROND, PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BELEID

2.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

Achtergrond

In de startnotitie is aangegeven dat de huidige verkeersafwikkelings-, leefbaarheids- en barrièreproblemen de aanleiding zijn voor de randweg Zuidwest. Beschrijf in het MER hoe de problemen, met betrekking tot de verkeersafwikkeling, leefbaarheid op de huidige route Olympialaan - Huijbergsebaan - A58, gekoppeld zijn aan en zich verhouden tot de problematiek in andere deelgebieden van Bergen op Zoom en de verkeersafwikkeling op de A58 tussen afrit 27 en 30.

Probleemstelling

In de startnotitie staat dat de problemen op de huidige route naar de A58 via de Olympialaan als ook op de Heimolen en Huijbergsebaan met betrekking tot de verkeersintensiteiten, verkeersafwikkeling en kruispuntbelasting in het MER beschreven worden. Beschrijf in het MER daarnaast ook:

- de huidige en toekomstige reistijden op relevante deeltrajecten;

- de omvang van congestie op verschillende wegvakken; druk de zwaarte daarvan uit in voertuigverliesuren;
- bestaande ongevalsgegevens van de laatste 6 jaar op het relevante deel van het wegennet;
- het huidige en toekomstig goederenvervoer waaronder goederenvervoer van en naar Vliegveld Woensdrecht en grootschalige container overslag op de Westerschelde.

Maak in het MER de omvang en de locatie van knelpunten en hun onderlinge samenhang duidelijk door ze op een overzichtskaart te presenteren.

Maak in het MER een kwantitatieve beschrijving van de leefbaarheidsproblemen met betrekking tot de luchtkwaliteit, geluidbelasting, externe veiligheid, verkeersveiligheid en barrièrewerking. Geef aan of er in de huidige situatie en toekomstige situatie, waarin de randweg niet zou worden gerealiseerd, normen (luchtkwaliteit en geluid) overschreden worden.

Doelstelling

De in de startnotitie beschreven doelstelling kan verder worden geconcretiseerd door de problemen in het MER kwantitatief te beschrijven en per probleem aan te geven in welke mate deze problemen in de toekomst moeten worden gereduceerd.

2.2 Beleidskader

Beschrijf in het MER de relevante beleidskaders en geef aan welke randvoorwaarden en criteria hieruit naar voren komen voor de ontwikkeling van alternatieven en de inpassing van infrastructuur. Ga daarbij, naast de in de startnotitie beschreven beleidskader, in op het beleid voor Volksgezondheid^{1 2} zoals verwoord in:

- het MNP4;
- het Actieprogramma Gezondheid en Milieu (2002-2006);³
- de Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid (2008-2012).

Geef in het MER de relatie aan tussen de randweg en eventuele toekomstige ambities van Rijkswaterstaat ten aanzien de doorstroming op het traject van de A58 dat ook als gemeentelijke ontsluitingsweg fungeert. Geef aan hoe deze ambities zich verhouden tot de voorgenomen randweg en zij op elkaar afgestemd kunnen worden.

Beschrijf in het MER hoe de Verkeersstructuurplan gemeente Bergen op Zoom zich verhoudt tot de te onderzoeken alternatieven. In hoeverre is het verkeersstructuurplan kaderstellend voor de te onderzoeken alternatieven.⁴

¹ Op basis van de Wet collectieve preventie volksgezondheid (Wcpv). Het doel van de Wcpv is gezondheidswinst: het verlengen van gezonde levensverwachting, het voorkomen van vermijdbare sterfte en het verhogen van de kwaliteit van het leven. De Wcpv stelt dat gemeenten dit kunnen bewerkstelligen door gezondheidsaspecten in bestuurlijke beslissingen mee te laten wegen. De Wcpv verplicht de gemeenten elke vier jaar een nota gemeentelijk gezondheidsbeleid vast te stellen.

² Op basis van de EU-richtlijn 2001/42/EG voor m.e.r. op strategisch niveau is gezondheid expliciet benoemd als milieueffect in de Nederlandse regelgeving voor plan-MER.

³ Hierin worden m.e.r. en SMB (plan-m.e.r.) expliciet als belangrijke instrumenten genoemd om de integratie van gezondheid en milieu in lokaal beleid te bevorderen.

⁴ De wijkcommissie Nieuw Borgvliet zet vraagtekens bij de eis van Rijkswaterstaat dat de bestaande aansluiting 29, Bergen op Zoom Zuid bij een nieuwe aansluiting zou komen te vervallen, zie zienswijze 6, bijlage 2.

Besteed aandacht aan de regels in het de Provinciale Milieuverordening (PMV) om risico's op verontreiniging van het water te voorkomen.⁵

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Referentie

Het is van belang de autonome groei van het verkeersaanbod goed in kaart te brengen. Geef hiertoe een overzicht van de ruimtelijke plannen en projecten en verkeersmaatregelen, die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd en geef aan welke invloed deze hebben op de verkeersintensiteit op de route Olympialaan – Huijbergsebaan - A58.

Neem in het MER als referentiesituatie de autonome ontwikkeling (AO) op, waarin ontwikkelingen worden meegenomen waarover reeds afgeronde besluitvorming heeft plaatsgevonden of die met redelijke zekerheid plaats zullen vinden. Maak, voor zover de omvang van ontwikkelingen nog niet vaststaat, gebruik van scenario's. Besteed daarbij aandacht aan:

- de verwachte toename van goederenvervoer op de A58/A4 waaronder goederenvervoer als gevolg van de aanleg van grootschalige container overslagfaciliteiten zoals de Westerschelde Container Terminal (WCT);
- de realisering van de in de startnotitie genoemde Robel-spoorlijn/VERA/spoorlijn 11 met een tracé langs de Rijksweg A58/A4;⁶
- het project Maintenance Valley;⁷
- het op termijn in te voeren nationale prijsbeleid.

3.2 Alternatieven

Geef in het MER een korte beschrijving van de wijze waarop de in de startnotitie beschreven alternatieven zijn bepaald en welke alternatieven in het voortraject overwogen zijn. Onderbouw in het MER waarom een nulplusalternatief⁸ onvoldoende de doelen met betrekking tot de verkeersafwikkeling op de route Olympialaan – Huijbergsebaan – A58/A4 en de leefbaarheid in woongebieden rondom Markgraven, Olympialaan en de Huijbergsebaan kan bereiken.⁹

Ontwikkel naast de in de startnotitie genoemde alternatieven ook een zogenaamd “ontvlechtingsalternatief” waarbij doorgaand en lokaal bestemmingsverkeer op de Rijksweg A58/A4 zoveel mogelijk gescheiden wordt en waarmee

⁵ Brabant Water dat de voorgenomen randweg de waterwingebieden Mondaf en lievensberg niet mag doorsnijden en het waterwingebied Mondaf middels een wijzigingsprocedure van de PMV moet verdwijnen en elders worden gerealiseerd. Brabant Water vraagt om grondwaterkwaliteit specifiek op te nemen in de effectbeschrijving in het MER. Zie zienswijze 11, bijlage 2..

⁶ IVN Groene Zoom, Brabantse Milieufederatie en milieuvereniging Benegora merken in hun zienswijze op dat het in de startnotitie gepresenteerde tracé slechts berust op een verkennende studie en geen enkele status heeft. Zij zijn daarom van mening dat het Robel-spoorlijn tracé geen invloed mag hebben op selectie van het voorkeursalternatief, zie zienswijze 4, bijlage 2.

⁷ Het Ministerie van Defensie vraagt in haar zienswijze om bij de uitwerking van alternatieven rekening te houden met het project Maintance Valley, zie zienswijze 1, bijlage 2.

⁸ Met relatief kleine aanpassingen op bestaande wegen.

⁹ IVN Groene Zoom, Brabantse Milieufederatie, milieuvereniging Benegora en de heer Lambrechts stellen voor om een nulplus alternatief alsnog in het MER te onderzoeken. Daarbij kan rekening gehouden worden met de herinrichting van het sportpark Rozenoord, zie zienswijzen 4 en 10, bijlage 2.

het aantal op/afritten op het snelwegennet terug gebracht kan worden. Dit wordt bereikt door de aanleg van een parallelrijbaan voor lokaal bestemmingsverkeer langs het traject van de A58/A4. Feitelijk fungeert deze regionale stroomweg de functie van oostelijke randweg. Maak in het MER inzichtelijk wat de gevolgen zijn van een eventuele gefaseerde realisatie van het ontvlechtingsalternatief.

Te onderzoeken alternatieven

De inpasbaarheid van enkele van de in de startnotitie beschreven alternatieven is beperkt waardoor de haalbaarheid van deze alternatieven onzeker is.¹⁰

¹¹ De Commissie adviseert daarom om de alternatieven in twee fases te ontwikkelen.

- *Fase 1*

In de eerste fase worden op basis van een globale analyse van de verkeerskundige effecten (doelbereik), de effecten op de Natura 2000-gebieden en effecten op woon- en leefomgeving de in de startnotitie genoemde alternatieven en eventuele nieuwe alternatieven vergeleken op haalbaarheid en inpasbaarheid. Daarbij moeten de alternatieven tenminste op de volgende criteria vergeleken worden:

- o Doelbereik: bereikbaarheid (verkeersintensiteiten, I/C verhouding) en verkeersveiligheid (aantallen black spots/ongevallen in bepaalde tijdsperiode).
- o Natura-2000 gebieden: een voortoets waarin wordt beoordeeld of significante effecten op de instandhoudingsdoelen waarschijnlijk zijn, en of het alternatief dan wel stand kan houden in de ADC-toets (zie ook paragraaf 4.4 Natuur).
- o Leefbaarheid: het aantal woningen met geluidbelasting hoger dan streefwaarde van 48 dB en aantal woningen waar grenswaarden voor luchtkwaliteit overschreden wordt.

- *Fase 2*

Vervolgens kunnen de meest kansrijke alternatieven in een tweede fase meer gedetailleerd worden onderzocht. Uit deze alternatieven kan het voorkeursalternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief ontwikkeld worden. Hoofdstuk 4 geeft in detail weer welke informatie in de beschrijving van de milieueffecten van de referentiesituatie, de in fase 2 geselecteerde alternatieven opgenomen moet worden.

Besteed bij de ontwikkeling van alternatieven aandacht aan de in paragraaf 3.1 genoemde scenario's.

3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Als basis voor het meest milieuvriendelijk alternatief (mma) kan worden gezocht naar een optimale inpassing en technische uitvoering waarbij zowel landschappelijke- en natuurwaarden als de leefbaarheid, volksgezondheid en

¹⁰ Alternatief 2: aansluiting Heimolen met verkeersmaatregelen ter plaatse van Heimolen zal als gevolg hebben dat het verkeer tussen de Rijksweg A58 en Vliegveld Woensdrecht gedeeltelijk via Dokter de Ramlaan, Sterrelaan, Rooseveltlaan naar afrit 28 (Bergen op Zoom/Rooseveltlaan) zal gaan rijden. Dit zal leiden tot een toename van verkeers- en leefbaarheidsproblemen op deze route. Alternatieven 3c en 3d: aansluiting Heimolen en doortrekken naar de Huijbergsebaan via Zuidgeest en de nieuwe aansluiting Zuidgeest zullen het Natura 2000 gebied Brabantse Wal doorsnijden.

¹¹ IVN Groene Zoom, Brabantse Milieufederatie en milieuvereniging Benegora vragen zich af of het zinvol is om alternatieven die Natura 2000 gebieden doorkruisen mee te nemen in het onderzoek, zie zienswijze 4, bijlage 2.

verkeersveiligheid zo min mogelijk aangetast worden. Besteed bij de ontwikkeling van het mma aandacht aan maatregelen die:

- de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen minimaliseren;¹²
- de blootstelling van omwonenden aan deze schadelijke componenten minimaliseren;¹³
- de geluidbelasting van zo veel mogelijk woningen, recreatiegebieden en natuur minimaliseren, waarbij verder moet worden gekeken dan de wettelijke (voorkeurs-) grenswaarden, maar ook naar een minimum aan hinder;
- de hinder door verlichting minimaliseren;
- ruimtebeslag in en verstoring van beschermde (natuur)gebieden zoveel mogelijk beperken;
- doorsnijding en barrièrewerking voor mens en natuur zo veel mogelijk beperken;
- de verkeersveiligheid verbeteren (immers minder doorgaand verkeer en meer verkeer op daarvoor geschikte wegen van een zo hoog mogelijke hiërarchie).

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

4. BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN MILIEUGEVOLGEN

4.1 Algemeen

Beschrijf de milieueffecten van de referentiesituatie, de in fase 2 geselecteerde alternatieven, het mma, het voorkeursalternatief, varianten en de te treffen mitigerende maatregelen zoveel mogelijk kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen en op kaart. Maak tevens onderscheid tussen effecten tijdens de aanleg- en gebruiksfase. De bestaande milieutoestand, autonome ontwikkelingen en milieueffecten van de alternatieven dienen in het MER gelijkwaardig beschreven te worden.

Geef in het MER op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd.

4.2 Verkeer

Model

Voor de beschrijving van het aspect verkeer speelt het verkeersmodel een belangrijke rol. Geef in de MER een toelichting op het verkeersmodel en de aannames die hierin zijn gebruikt. Geef aan:

- welk basisjaar en prognosejaar worden gehanteerd;
- welke autonome ruimtelijke ontwikkelingen en eventueel ruimtelijke ontwikkelingsscenario's op dit vlak voor het prognosejaar zijn meegenomen;
- welke overige prognose-uitgangspunten in het model worden gehanteerd, zoals het beleidsscenario t.a.v. mobiliteit en het scenario voor economische groei;
- hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (personenverkeer (auto, OV, fiets) en vrachtverkeer);
- wat de bandbreedte, scenario's en onzekerheidsmarges zijn.

¹² Denk daarbij bijvoorbeeld aan maatregelen die de doorstroming bevorderen zoals een "groene golf".

¹³ Zoals bijvoorbeeld het vergroten van de afstand tussen woningen en de randweg.

Analyse

Beschrijf:

- de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen in het studiegebied onderscheiden naar intern (lokaal), extern (inkomen en uitgaand) en doorgaand verkeer. Ga daarbij ook in op het aandeel vrachtverkeer op de relevante wegen binnen de kom van Bergen op Zoom;
- de verkeersafwikkeling op de relevante wegen in het studiegebied. Bereken daarvoor de piekintensiteiten (spitsuur) en de werkdagetaalintensiteiten¹⁴. Geef aan hoe de I/C-verhoudingen op de wegvakken en de capaciteiten van de belangrijke kruispunten in het studiegebied zijn. Ga in op de effecten van het afkoppelen van snelweg toe- en afritten (bv in relatie tot het toekomstige WCT-verkeer). Geef ook een kwalitatieve beoordeling van de doorstroming, nu en in de toekomst;
- de verkeersveiligheid (nu en in de toekomst), waarbij zowel aandacht wordt besteed aan de te verwachten aantallen ongevallen (kwantitatief m.b.v. ongevals cijfers en kentallensystematiek);
- de barrièrewerking voor verkeer.

4.3 Woon- en leefmilieu en volksgezondheid

4.3.1 Geluid

Beschrijf de huidige geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de randweg en de aan te passen wegen voor het bepalende jaar (tien jaar na aanpassing van de weg). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen (bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Geef de resultaten weer zonder toepassing van de forfaitaire aftrek in-gevolge artikel 110 g van de Wgh.¹⁵

Betrek bij de beoordeling op het aspect geluid alle wegen binnen het studiegebied waar sprake is van een afname van de verkeersintensiteit van 20% of meer en van alle wegen waar sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten van 30% of meer of waar door een hoger aandeel zwaar verkeer een toename met meer dan 1 dB te verwachten is.¹⁶

Breng voor elk van de alternatieven zowel het relevante geluidbelaste oppervlak voor de (woon en natuur) omgeving, als het aantal geluidgehinderden in het studiegebied in beeld. Gebruik hierbij de dosis-effect relatie die in de Europese geluidrichtlijn (EU/2002/49) gegeven worden.

Besteed ook aandacht aan de mogelijke tijdelijke extra hinder gedurende de uitvoering van de werkzaamheden zowel direct door materiaal aan- en afvoer als indirect door verhoogde verkeersintensiteiten op omleidingroutes.¹⁷

¹⁴ Voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling zijn m.n. de spitsintensiteiten relevant. Voor geluid de weekdagintensiteiten.

¹⁵ Artikel 110 g geeft de minister de mogelijkheid om anticiperend op toekomstig stiller worden van voertuigen bij regionale en rijkswegen 2 dB en bij stedelijke wegen 5 dB van de berekende geluidbelasting af te trekken. Uit onderzoek is komen vast te staan dat deze waarden een te positief verwachting geven. Voor een juiste bepaling van de geluideffecten is deze aftrek niet aan de orde. Bij toetsing aan de grens- en streefwaarden in de Wgh wordt art 110 g wel toegepast.

¹⁶ Bij deze toe- cq. afname is sprake van een significant effect voor de beleving van geluid door een populatie.

¹⁷ De bewoners van d'ouwe tol vragen aandacht voor een tijdelijke oplossing voor de hinder in de periode wanneer de nieuwe aansluiting op de A4/A58 nog niet gerealiseerd is, zie zienswijze 2, bijlage 2.

Geef aan:

- welke geluidreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidsschermen of geluidreducerende wegdekken) moeten worden getroffen in het kader van de wettelijke eisen bij geluidgevoelige bestemmingen en ook in het kader van maximale hinderbeperking;
- wat de geluidbelaste natuurgebieden zijn en welke aanvullende geluidsreducerende maatregelen getroffen worden.

4.3.2 Lucht

Beschrijf de gevolgen van de verschillende alternatieven/varianten voor de luchtkwaliteit langs het wegennet in het studiegebied en geef aan waar er sprake is van overschrijding van grenswaarden. Volg hierbij de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm) en in aanvulling daarop ook de concentratie van PM_{2,5}. Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Houd daarbij rekening met de gevolgen van eventuele congestie.

Geef in het MER voor fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}¹⁸) en NO₂ inzicht in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden, zowel voor de autonome ontwikkelingen als voor de verschillende alternatieven op de volgende wijze:

- de trajecten waarlangs op de voorgeschreven beoordelingsafstand de grenswaarden overschreden worden en waar de toename niet aan het criterium “in niet betekenende mate”¹⁹ voldoet.
- contouren van de concentratieniveaus op kaarten en de ligging van woningen en andere gevoelige bestemmingen daarbinnen;

Geef aan welke maatregelen noodzakelijk zijn om de overschrijdingen van de grens- en streefwaarden te mitigeren.

Besteed ook aandacht aan de mogelijk tijdelijke overschrijding van de normen van luchtkwaliteit gedurende de uitvoering van de werkzaamheden zowel direct door materiaal aan- en afvoer als indirect door verhoogde verkeersintensiteiten op omleidingroutes.

Het is niet te verwachten dat de grenswaarden²⁰ en richtwaarden²¹ voor de overige stoffen uit de Wm zullen worden overschreden. Gezien de jurisprudentie beveelt de Commissie toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

¹⁸ Het Europese Parlement heeft op 11 december 2007 streef- en grenswaarden voor PM_{2,5} vastgesteld. Voor PM_{2,5} geldt een grenswaarde (jaarnorm 25 µg/m³ per 2015), streefwaarden (20 µg/m³ per 2020) en een reductiedoelstelling voor de ‘gemiddelde-blootstellingsindex’ (GBI) tot 20% voor de periode 2010-2020. De GBI is de gemiddelde blootstelling van de bevolking van een lidstaat die voor het referentiejaar (2010) wordt vastgesteld met het doel de schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid te verminderen. Deze moet waar mogelijk binnen een bepaalde termijn worden bereikt. De nieuwe EU-richtlijn in de toekomst worden geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. In beginsel kunnen de bepalingen van een richtlijn geen rechtstreekse werking hebben voordat de implementatietermijn is verstreken. Lidstaten dienen zich gedurende deze termijn wel te onthouden van maatregelen die het bereiken van het doel van de richtlijn in gevaar zouden brengen.

¹⁹ Niet in betekenende mate houdt vooralsnog in een toename van 1% of minder.

²⁰ Grenswaarden voor SO₂, CO, Pb, en benzeen.

²¹ Richtwaarden voor nikkel, arseen, cadmium, ozon en benzo(a)pyreen.

4.3.3 Gezondheid

Voor gezondheid is het van belang dat in het MER de veranderingen in gezondheid determinanten zoals luchtkwaliteit, geluid en verkeersveiligheid voor de verschillende alternatieven in beeld wordt gebracht. Laat zien of, en zo ja, waar zich gevoelige objecten of personen²² in het studiegebied bevinden (aantallen van nu en toekomstige aantallen).

4.4 Natuur

Gebiedsbescherming

Geef op kaart de begrenzing van de Natura 2000 gebieden “Markiezaat” en “Brabantse Wal” en de onderdelen van Ecologische hoofdstructuur (EHS) aan, inclusief de ecologische verbindingzones binnen de EHS. Vermeld op grond van criteria natuurwaarden deze gebieden zijn aangewezen. Behandel voor de Natura 2000-gebieden de instandhoudingsdoelen en voor de EHS de wezenlijke kenmerken en waarden.

Beschrijf de effecten van de alternatieven op beschermde natuurgebieden. Maak daarbij onderscheid tussen Natura 2000 en EHS, en ga hierbij in op:

- de oppervlakte en de kwaliteit van Natura 2000-gebied en EHS die verloren gaat door aanleg van de randweg;
- effecten van depositie van stikstofverbindingen op habitats binnen Natura 2000 gebieden die gevoelig zijn voor verzurende deposities;²³
- versnippering, barrièrewerking; onderbouw (zoveel mogelijk kwantitatief) wat de gevolgen zijn van de verschillende alternatieven voor de instandhoudingsdoelen voor Natura 2000 en het functioneren van de EHS;
- effecten van toename van geluid voor fauna;²⁴
- effecten van verlichting. Indien meer verlichting wordt aangelegd dan in de huidige situatie, beschrijf dan in het MER de invloed hiervan op de doelsoorten;
- effecten op de ecohydrologie van beschermde gebieden gelegen op het grensvlak van de Brabantse Wal met de laaggelegen delta (o.a. dal van de Molenbeek).

Wanneer op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat één of meerdere alternatieven in fase 2, afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kunnen hebben voor Brabantse Wal en/of Markiezaat, moet een passende beoordeling opgesteld worden. Hierin wordt onderzocht of, en in welke mate de alternatieven kunnen leiden tot aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-

²² Gevoelige groepen zijn kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten; objecten bijvoorbeeld scholen, kinderdagverblijven, verpleeghuizen en woningen.

²³ Verkeer heeft een aanzienlijke bijdrage aan de stikstofdepositie op natuurgebieden, zie bijvoorbeeld de publicatie ‘Haalbaarheid nationale emissieplafonds in 2010; Basisgegevens betreffende emissieramingen, aanvullende opties en effecten’ (P. Hammingh e.a., 2006). De kritische depositiewaarden voor Natura 2000 habitattypen zijn opgenomen in H.F. van Dobben en A. van Hinsberg, (2008) Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Alterra-rapport 1654. De Commissie wijst erop dat in Natura 2000-gebieden waar de kritische depositie voor stikstof al wordt overschreden, bij iedere verder toename significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten. Zie verder de handreiking beoordeling activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken op Natura 2000-gebieden van het ministerie van LNV, 2008.

²⁴ Houd er bij geluid rekening mee dat ten aanzien van biotoopverlies en rustverstoring vanuit onderzoek 42 dB-grenzen voor bosvogels en 47 dB-grenzen voor weidevogels zijn. Reijnen M.J.S.M. & R.P.B. Foppen. 1991. Effect van wegen met autoverkeer op de dichtheden van broedvogels (hoofdrapport). IBN-rapport 91/1.DLO-Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek, Leersum.

gebieden, en of deze effecten te vermijden zijn door aanvullende maatregelen.
²⁵ Neem deze passende beoordeling in het MER op.

Geef aan in hoeverre de voor de EHS, en ecologische verbindingzones geldende 'wezenlijke kenmerken en waarden' worden aangetast en of het voornemen past binnen het toetsingskader²⁶ voor deze gebieden.

Soortbescherming

Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten voorkomen in het plangebied en geef aan tot welke beschermingscategorie deze soorten behoren. Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen op de standplaats (planten) of het leefgebied (dieren) van deze soorten en bepaal in hoeverre verbodsbepalingen mogelijk overtreden worden. Beschrijf mitigerende maatregelen die de aantasting kunnen beperken of voorkomen.

4.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Geef in het MER een overzicht en waardering van aardkundige waarden en landschapstypen en -elementen in het studiegebied²⁷, aan de hand van de (regionale) kenmerkendheid, de zeldzaamheid, de gaafheid en de vervangbaarheid. Geef vervolgens een beschrijving van de effecten van de activiteit op de verschillende landschapstypen, de elementen en de samenhang hiertussen.

Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorische (waaronder archeologische) waarden langs het tracé en de effecten van de varianten daarop. Wanneer uit bureauonderzoek blijkt dat er mogelijk archeologische vindplaatsen aanwezig zijn op de plaatsen waar bodemingrepen voorzien worden dan dient door veldonderzoek te worden vastgesteld of dit inderdaad zo is. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze behoudenswaardig zijn.²⁸

²⁵ Onderzoek, indien van toepassing, in de passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast. Uit de wetgeving volgt dat een project alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets met succes wordt doorlopen.

²⁶ Het toetsingskader zoals beschreven in de Nota Ruimte, Spelregels EHS en/of provinciale uitwerkingen daarvan.

²⁷ IVN Groene Zoom, Brabantse Milieufederatie en milieuvereniging Benegora zijn van mening dat deze waarden en elementen zo veel mogelijk moeten worden ontzien, zie zienswijze 4, bijlage 2.

²⁸ Hiertoe dienen voor het MER de onderzoeksstappen 'bureauonderzoek', 'inventariserend veldonderzoek karterende fase' en 'inventariserend veldonderzoek waarderende fase' te worden doorlopen, voor zover de resultaten van de voorafgaande onderzoeksstap hier aanleiding toe geven.

4.6 Overige milieuaspecten

Volg voor de milieueffecten van overige onderdelen (Bodem, water en Externe veiligheid) de in de startnotitie genoemde werkwijze.

5. **OVERIGE ASPECTEN**

Voor de onderdelen ‘vergelijking van alternatieven’, ‘leemten in milieu-informatie’ en ‘samenvatting van het MER’ heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: college van burgemeester en wethouders gemeente Bergen op Zoom

Bevoegd gezag: gemeenteraad gemeente Bergen op Zoom

Besluit: opname van de randweg in het bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C00.2 Vrijwillige m.e.r.

Activiteit: aanleg van een randweg ten zuidwesten van Bergen op Zoom

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Startnotitie m.e.r. Randweg Zuidwest Bergen op Zoom (Gemeente Bergen op Zoom en Witteveen+Bos, 2008)
- Verslag van de informatieavond Startnotitie m.e.r. Randweg Zuidwest Gemeente Bergen op Zoom (Gemeente Bergen op Zoom en Witteveen+Bos, 2009)

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in De Staatscourant: 16 januari 2009

advies aanvraag: 19 januari 2009

ter inzage legging: 19 januari 2009 tot en met 2 maart 2009

richtlijnenadvies: 26 maart 2009

Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies/advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

dr. G.J. van Blokland

drs. R.J.M. Kleijberg

ir. I. Spapé

M.A.J. van der Tas (voorzitter)

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. Ministerie van Defensie Directie Zuid, Tilburg
2. P.H. Crusio, P. Lambregts, R. Mol, T. Tange en L. Veraart, Bergen op Zoom
3. N.V. Nederlandse Gasunie, Groningen
4. IVN Groene Zoom mede namens Brabantse Milieufederatie en Milieuvereniging Benegora, Bergen op Zoom
5. Wijkcommissie Nieuw Borgvliet-Langeweg, Bergen op Zoom
6. Gemeente Woensdrecht, Woensdrecht
7. F. Lambrechts, Bergen op Zoom
8. Fam. G. Josten, Bergen op Zoom
9. TNO Heimolen B.V., Bergen op Zoom
10. Gemeente Woensdrecht, Hoogerheide
11. Brabant Water N.V., Den Bosch
12. Waterschap Brabantse Delta, Breda

Verslag informatieavond 28 januari 2009

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Randweg Zuidwest Bergen op Zoom

De gemeente Bergen op Zoom heeft het voornemen om een randweg te realiseren voor de ontsluiting van de (zuid)westelijke stadsdelen van Bergen op Zoom. Ten behoeve van de besluitvorming over de randweg wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeenteraad van de gemeente Bergen op Zoom is bevoegd gezag in deze procedure.

ISBN: 978-90-421-2631-2



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

