

Randweg Zundert

Startnotitie m.e.r.

projectnr. 196747-R-91
versie definitief
03 juni 2009

Opdrachtgever

Gemeente Zundert / Provincie Noord-Brabant
Postbus 10.001
4880 GA Zundert

datum vrijgave

3 juni 2009

beschrijving versie

definitief

goedkeuring

drs. B. van Dijck

vrijgave

drs. H.A.M. van de Wetering

| | Inhoud | Blz. |
|------|--------------------------------------|------|
| | Leeswijzer | |
| | Samenvatting | |
| 1 | Inleiding | 9 |
| 1.1 | Kader | 9 |
| 1.2 | R.o.-procedure | 11 |
| 1.3 | M.e.r.-procedure | 12 |
| 2 | Probleem en Doelstelling | 15 |
| 2.1 | Doel van de Randweg | 15 |
| 2.2 | Doel van de m.e.r.-procedure | 18 |
| 2.3 | Doel van de startnotitie m.e.r. | 18 |
| 3 | Voorgenomen activiteit | 19 |
| 3.1 | Voorgenomen activiteit: Randweg | 19 |
| 3.2 | Alternatieven en varianten | 20 |
| 3.3 | Meest Milieuvriendelijke Alternatief | 22 |
| 4 | Beleids- en besluitvormingskader | 23 |
| 4.1 | Beleidskader | 23 |
| 4.2 | Ruimtelijk beleid | 23 |
| 4.3 | Verkeersbeleid | 28 |
| 4.4 | Te nemen besluiten | 29 |
| 5 | Referentiesituatie | 31 |
| 5.1 | Inleiding | 31 |
| 5.2 | Ruimtelijke structuur | 32 |
| 5.3 | Ruimtegebruik | 34 |
| 5.4 | Bodem | 35 |
| 5.5 | Water | 35 |
| 5.6 | Natuur | 37 |
| 5.7 | Archeologie | 37 |
| 5.8 | Cultuurhistorie | 37 |
| 5.9 | Verkeer | 39 |
| 5.10 | Geluid | 44 |
| 5.11 | Luchtkwaliteit | 45 |
| 5.12 | Trillingen | 45 |
| 5.13 | Geur | 45 |
| 5.14 | Kabels en leidingen | 45 |
| 5.15 | Externe veiligheid | 46 |
| 5.16 | Sociale aspecten | 46 |
| 5.17 | Conclusie: kansen / knelpunten | 47 |
| 6 | Verwachte milieueffecten | 49 |
| 6.1 | Inleiding | 49 |
| 6.2 | Ruimtelijke structuur | 49 |
| 6.3 | Ruimtegebruik | 49 |
| 6.4 | Bodem | 50 |
| 6.5 | Water | 50 |
| 6.6 | Natuur | 50 |

| | | |
|------|---------------------|----|
| 6.7 | Archeologie | 50 |
| 6.8 | Cultuurhistorie | 50 |
| 6.9 | Verkeer | 51 |
| 6.10 | Geluid | 52 |
| 6.11 | Luchtkwaliteit | 52 |
| 6.12 | Trillingen | 52 |
| 6.13 | Geur | 52 |
| 6.14 | Kabels en leidingen | 52 |
| 6.15 | Externe veiligheid | 53 |
| 6.16 | Sociale aspecten | 53 |

Referenties

Afkortingen en begrippen

Bijlage 1 M.e.r.-procedure

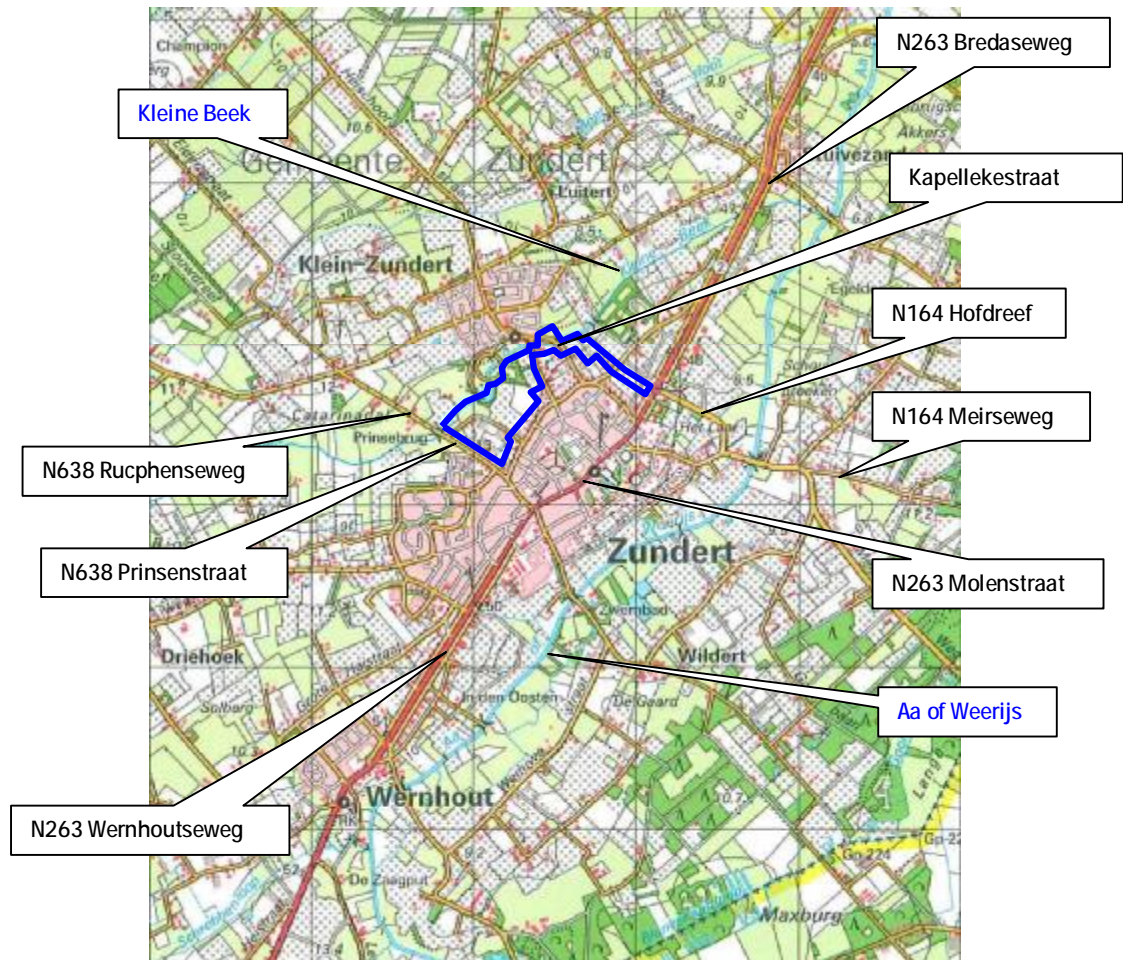
Bijlage 2 Maatregelen in de kern onvoldoende probleemoplossend

Bijlage 3 Afweging zoekgebied Randweg

Samenvatting / Leeswijzer

Voornemen: Randweg Zundert

De gemeente Zundert en de provincie Noord-Brabant zijn voornemens de Randweg Zundert aan te leggen. De Randweg is voorzien ten noordwesten van Zundert tussen de Bredaseweg en Rucphenseweg in het zoekgebied tussen de kernen van Zundert en Klein-Zundert (zie figuur 1.1 en paragraaf 1.1).



Bron ondergrond: Topografische Dienst Emmen

Figuur 1.1 Zoekgebied Randweg Zundert en omgeving

De Randweg heeft primair tot doel de huidige verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in de kern van Zundert op te lossen. Er rijden teveel auto's en vrachtauto's door de kern van Zundert. De huidige Molenstraat heeft een (te) smal profiel voor dit verkeer. Dit leidt tot een verslechterde bereikbaarheid en tot leefbaarheidsproblemen als geluidoverlast, luchtverontreiniging, trillingshinder, verkeersonveiligheid en een slechte overstekbaarheid (zie verder hoofdstuk 2).

De gemeente Zundert heeft de wens het centrum van de kern Zundert te verbeteren. Eén van de belangrijkste randvoorwaarden voor verbetering van het centrum is verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid. Daarom is voorgesteld éénrichtingsverkeer op de Molenstraat in te stellen. Om niet de omliggende wegvakken extra te belasten is omleiden van (een deel van het) verkeer om de kern via een Randweg nodig.

Naast het verbeteren van de bereikbaarheid van en de leefbaarheid in de kern van Zundert heeft de Randweg tot doel de regionale bereikbaarheid van de kern Zundert en omgeving te vergroten richting A58 en A16 (zie hoofdstuk 2).

Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat de Randweg tot zo min mogelijk hinder moet leiden en zoveel als mogelijk rekening moet houden met bestaande waarden en functies.

M.e.r.- en r.o.-procedure

Aanleg van de Randweg past niet binnen de vigerende bestemming. Voor de Randweg wordt daarom een nieuw bestemmingsplan opgesteld (zie paragraaf 1.2). In het kader van de r.o.-procedure moet een m.e.r.¹ procedure worden doorlopen, omdat het de aanleg van een autoweg betreft (zie paragraaf 1.3).

Met deze startnotitie m.e.r. wordt de m.e.r.-procedure gestart. De m.e.r.-procedure beoogt het milieubelang (waarbij milieu staat voor het totaal aan omgevingsaspecten) volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken.

Kern van de m.e.r.-procedure is het MER, het milieueffectrapport. In het MER worden de effecten van de voorgenomen gebiedsontwikkeling op de omgeving onderzocht en beoordeeld. Daarnaast wordt in het MER onderzocht of er alternatieve inrichtingsmogelijkheden voor de gebiedsontwikkeling bestaan, die op vergelijkbare wijze aan de doelstelling voldoen, maar mogelijk minder of andere milieueffecten hebben.

In deze startnotitie wordt (op hoofdlijnen) beschreven wat het doel is van de Randweg (hoofdstuk 2), hoe het voornemen uitgewerkt wordt tot een concreet tracéontwerp (hoofdstuk 3), wat aandachtspunten zijn vanuit beleid, wet- en regelgeving (hoofdstuk 4), in wat voor omgeving het voornemen ligt en welke aandachtspunten vanuit milieu dit geeft (hoofdstuk 5) en hoe het alternatieven- en milieuonderzoek in het MER wordt vormgegeven (hoofdstuk 6).

Randvoorwaarden en eisen Randweg

De Randweg moet een volwaardige verbinding vormen tussen de Rucphenseweg en Bredaseweg. De belangrijkste eisen aan de weg zijn (paragraaf 3.1):

- Type gebiedsontsluitingsweg (GOW): Enkele rijbaan, dubbele asstreek;
- Maximale snelheid nader te bepalen: 50, 70 of 80 km/h;
- Aan "binnenzijde/oostelijk" een parallelweg ten behoeve van de ontsluiting van het binnengebied;
- Duurzaam Veilige inrichting;
- Ligging tracé zo dicht mogelijk ten oosten van Kleine Beek;
- Landschappelijke inpassing ten opzichte van Kleine Beek met ruimtereservering voor realisatie van ecologische verbindingszone;²
- Aansluiting op regionaal verbindend wegennet aan begin en einde tracé;
- Aansluiting op onderliggend wegennet (bij voorkeur) middels rotonde ter hoogte van Klein Zundert (met als mogelijke variant geen aansluiting Zundert – Klein Zundert maar ongelijkvloerse kruising).

1. M.e.r. staat voor milieueffectrapportage. M.e.r. is een procedure om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. M.e.r. staat voor de procedure, MER staat voor milieueffectrapport een belangrijk onderdeel van de m.e.r.-procedure.

2. Er wordt in het MER ook nog de mogelijkheid opgehouden/onderzocht de Kleine Beek ter hoogte van de Kappelkestraat naar het noorden te verleggen om zo meer ruimte voor de passage van de Randweg te creëren

Daarnaast geldt een aantal eisen, randvoorwaarden en aandachtspunten vanuit de omgeving (zie ook hoofdstuk 5): Zo min mogelijk hinder op bestaande functies in en rond zoekgebied, specifiek rekening houdend met de Assortimentstuin, woningen, school / relatie (landschappelijk en functioneel) Zundert - Klein-Zundert / Kleine Beek en natuurwaarden langs de Kleine Beek.

Alternatieven en varianten (hoofdstuk 3)

Geen nulplusalternatief

Een nulplusalternatief wordt niet als oplossingsrichting in het MER Randweg onderzocht, omdat het onvoldoende probleemoplossend is. De situatie in de Molenstraat verbetert, maar het probleem wordt voor een deel naar het onderliggende wegennet verplaatst, wat ongewenst is. Daarnaast dragen verkeersmaatregelen in de kern niet bij aan de provinciale doelstelling om de regionale bereikbaarheid te vergroten.

Eén zoekgebied: noordwest

Gemeente en provincie zijn van mening dat een Randweg tussen de Rucphenseweg en Bredaseweg ten noorden van Zundert het beste voldoet aan de doelstellingen met de minste impact op de omgeving. In het MER worden de in het verleden eerder onderzochte overige zoekgebieden niet meer (opnieuw) onderzocht.

Streven naar één alternatief

In het MER Randweg wordt gestreefd naar een ontwerpproces dat leidt tot één voorkeuralternatief dat EN het beste aan de doelstellingen voldoet EN de minste effecten op de omgeving heeft. Dit wordt nagestreefd door in het ontwerpproces milieuaspecten te betrekken. Mogelijk dat in het ontwerpproces wel aanleiding / mogelijkheden ontstaan voor onderzoek naar varianten op onderdelen, bijvoorbeeld ten aanzien van de vorm van kruisingen of aansluitingen.

Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

De verwachting is dat door inbreng van de milieubelangen in het ontwerpproces één alternatief voor de Randweg kan worden ontworpen dat EN het voorkeuralternatief is EN kan dienen als basis voor het MMA. Op basis van het effectenonderzoek in het MER kan dit alternatief als MMA worden geoptimaliseerd door extra maatregelen hieraan te koppelen.

Onderzoek naar milieueffecten

Referentiesituatie

De plan- en besluitvorming rond de Randweg duurt naar verwachting enkele jaren. In het MER worden de effecten van de Randweg dan ook niet vergeleken met de huidige milieusituatie, maar met de toekomstige milieusituatie zonder Randweg. Als referentiejaar is 2020 gekozen, het jaar waarin naar verwachting de Randweg gerealiseerd en in gebruik genomen zal zijn. De referentiesituatie is de toekomstige ontwikkeling van het gebied zonder Randweg (autonome ontwikkeling). Basis voor de autonome ontwikkeling is de huidige situatie plus de verwachte ontwikkelingen op basis van (vastgestelde) besluiten en beleidsdocumenten. Hierbij wordt niet alleen naar toekomstige ontwikkelingen in het zoekgebied voor de Randweg gekeken, maar ook naar ontwikkelingen elders.

In het MER wordt per milieuthema eerst een beschrijving gegeven van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Hoofdstuk 5 van deze startnotitie geeft hiervoor een eerste aanzet. Vervolgens wordt het effect van de Randweg beschreven. Hoofdstuk 6 geeft een overzicht van aspecten die onderzocht worden en de wijze waarop dit gebeurt.

Waar relevant, bijvoorbeeld voor verkeer, geluid en luchtkwaliteit is de effectbepaling kwantitatief (cijfermatig), in de overige gevallen is de effectbepaling kwalitatief (beschrijvend). Bij de beschrijving van effecten wordt onderscheid gemaakt tussen tijdelijke effecten en permanente effecten, als dit van belang is voor de beoordeling. Ook wordt onderscheid gemaakt tussen effecten tijdens de aanlegfase (vaak tijdelijke effecten) en effecten na ingebruikname (vaak permanente effecten). Bij de effectbeschrijving wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied.

Het totaal aan milieuthema's en -aspecten wordt beoordelingskader genoemd. Onderstaande tabel geeft het beoordelingskader voor het MER Randweg Zundert.

Beoordelingskader

| Thema | Aspecten |
|-----------------------|---|
| Ruimtelijke structuur | Ruimtelijke opbouw, Ruimtelijk Beeld |
| Ruimtegebruik | Functionele opbouw, Ruimtegebruik |
| Bodem | Bodemverzet, Bodemopbouw, Bodemkwaliteit |
| Water | Oppervlaktewater, Grondwater, Waterkwaliteit |
| Natuur | Beschermde soorten, Beschermde gebieden, Ecologische relaties |
| Archeologie | Archeologische waarden en verwachtingswaarde |
| Cultureel Erfgoed | Beschermde en overige cultuurhistorische waarden, Monumenten |
| Verkeer | Wegenstructuur, Verkeersafwikkelingen, Verkeersveiligheid, Langzaam verkeer, Openbaar vervoer |
| Hinder | Geluid, Luchtkwaliteit, Trillingen, Geur, Kabels en leidingen Externe Veiligheid |
| Sociale aspecten | Beleving, Sociale relaties |

Inspraak op startnotitie m.e.r.

Een ieder wordt de gelegenheid gegeven in een reactie op deze startnotitie aan te geven wat zijns/haars inziens onderzocht moet worden in het MER. Hiertoe wordt deze startnotitie 6 weken ter inzage gelegd. In deze periode kan schriftelijk of mondeling een inspraakreactie worden gegeven (zie paragraaf 1.3). Ook wordt in deze periode een informatieavond georganiseerd, waar een toelichting wordt gegeven op het voornemen en de m.e.r.-procedure, en waar de gelegenheid wordt gegeven vragen te stellen.

De startnotitie en de inspraakreacties (inclusief verslag van de informatieavond) worden naar de commissie m.e.r. gestuurd, een onafhankelijke toetsende organisatie. De commissie m.e.r. stelt een advies voor de richtlijnen op, waarin zij aangeeft wat haars inziens in het MER onderzocht moet worden. Zij betreft in haar advies de inspraakreacties. Op basis van het advies van de commissie m.e.r. stelt het bevoegde gezag, de gemeenteraad van Zundert, de richtlijnen definitief vast, waarna vervolgens het MER wordt opgesteld.

Indien het bevoegde gezag akkoord is met de inhoud van het MER, wordt het MER samen met het ontwerp-besluit, het (voor)ontwerpbestemmingsplan Randweg Zundert ter inzage gelegd, waarbij een ieder zijn oordeel mag geven over de inhoud, volledigheid en kwaliteit van het MER. Tot slot zal de commissie m.e.r. een eindoordeel over het MER geven (toetsingsadvies).

Terminologie

In deze startnotitie worden de volgende termen gebruikt:

§ Zoekgebied:

Het gebied waarbinnen gezocht wordt naar een mogelijke ligging voor de Randweg.

§ Plangebied:

Het gebied van de voorgenomen Randweg Zundert, zoals vastgelegd gaat worden in het bestemmingsplan.

§ Studiegebied:

Het gebied waarin effecten van de Randweg verwacht en in het MER onderzocht worden. Dit gebied bestaat uit het plangebied en de directe omgeving van het plangebied. De grootte van het studiegebied varieert per milieuaspect.

§ M.e.r.:

De gehele procedure van de milieueffectrapportage, zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer.

§ MER:

Het uiteindelijke milieueffectrapport waarin de milieueffecten van de voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden.

§ Voorgenomen activiteit:

Realisatie van de Randweg Zundert.

§ Alternatieven:

Mogelijke tracés voor de Randweg Zundert.

§ Varianten:

Mogelijke inrichtingen van, of beperkte variaties op alternatieven voor het tracé voor de Randweg Zundert.

Voor een verklaring van overige termen en afkortingen wordt verwezen naar het overzicht achterin deze startnotitie.

projectnr. 196747-R-91
3 juni, definitief

Randweg Zundert
Startnotitie m.e.r.

1 Inleiding

1.1 Kader

De gemeente Zundert en de provincie Noord-Brabant zijn voornemens de Randweg Zundert aan te leggen. De Randweg is voorzien ten noordwesten van Zundert tussen de Bredaseweg en Rucphenseweg in het zoekgebied tussen de kernen van Zundert en Klein-Zundert (zie figuur 1.1).

De Randweg heeft primair tot doel de huidige verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in de kern van Zundert op te lossen. Er rijden teveel auto's en vrachtauto's door de kern van Zundert. De huidige Molenstraat heeft een (te) smal profiel voor dit verkeer.

Dit leidt tot een verslechterde bereikbaarheid en tot leefbaarheidsproblemen als geluidsoverlast, luchtverontreiniging, trillingshinder, verkeersonveiligheid en een slechte oversteeikbaarheid (zie verder hoofdstuk 2). In de toekomst nemen de verkeersintensiteiten verder toe, deels door autonome groei van de automobiliteit, deels door verkeersaantrekkende ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw, uitbreiding van bedrijventerreinen en de komst van een boomteelt business centre, een agrologistiek bedrijventerrein gericht op de boomteeltsector.

De gemeente Zundert heeft de wens het centrum van de kern Zundert te verbeteren. Hiervoor is in 2007 een Masterplan Centrumvisie opgesteld. Op 28 mei 2009 is de Uitwerking Masterplan Centrumvisie II Zundert door de gemeenteraad vastgesteld (zie tekstkader volgende pagina).

Eén van de belangrijkste randvoorwaarden voor verbetering van het centrum is verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid. In de Uitwerking Masterplan Centrumvisie II Zundert is daarom voorgesteld éénrichtingsverkeer in het centrum van Zundert in te stellen. Om de omliggende wegvakken niet extra te belasten is omleiden van (een deel van het) verkeer om de kern via een Randweg nodig. Een Randweg is een voorwaarde voor de Centrumvisie. Andersom is de Centrumvisie en daarmee éénrichtingsverkeer in het centrum van Zundert uitgangspunt voor het onderzoek naar de Randweg. Met de vaststelling van het Masterplan is éénrichtingsverkeer onderdeel van de autonome ontwikkeling.

Naast het verbeteren van de bereikbaarheid van en de leefbaarheid in de kern van Zundert heeft de Randweg tot doel de regionale bereikbaarheid van de kern Zundert en omgeving te vergroten richting A58 en A16. Om de regionale bereikbaarheid te vergroten heeft de provincie Noord-Brabant de wens een oost-westverbinding te realiseren tussen de A16 (Breda – Antwerpen) en A58 (Roosendaal – Breda – Tilburg)³. Deze verbinding zou via Zundert moeten lopen: via de N164 Meirseweg en de N638 Rucphenseweg. De nieuwe Randweg maakt onderdeel uit van deze verbinding, net als de omleiding rond de kern Rucphen. Voor de Randweg Rucphen wordt momenteel een r.o-procedure doorlopen en is een milieueffectrapport opgesteld. De regionale verbinding is opgenomen in het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BMIT), het uitvoeringsprogramma van

3. Voorheen was in het provinciale beleid niet regionale bereikbaarheid het primaire uitgangspunt om het regionale net in stand te houden, maar het hanteren van calamiteiten op het hoofdwegennet. Dit betekent dat tot 2006 het uitgangspunt voor een regionale verbinding noord-zuid was (parallel aan de A16) en dus niet oost-west zoals vanaf 2006 vanuit regionale bereikbaarheid de keuze is.

het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP), en is onderzocht in de regionale verkeersstudie "West van de A16". Inmiddels heeft de provincie een planstudie opgestart naar het Duurzaam Veilig maken van het gehele wegvak.

Uitwerking Masterplan Centrumvisie II Zundert (2009)

Het Masterplan Centrumvisie beoogt de leefbaarheid in het centrum van Zundert te verbeteren en een aantrekkelijke, goed functionerende dorpskern te realiseren. In de Centrumvisie is aan de hand van een analyse van de bestaande situatie, kansen en ontwikkelingskaders een masterplan opgesteld voor de gewenste toekomstige situatie.

Voor het centrum van Zundert is de volgende centrale doelstelling geformuleerd: 'Een goed functionerend en bereikbaar centrum waar het prettig toeven is'. Hierbij is een aantal randvoorwaarden gesteld: een optimale bereikbaarheid en parkeren op loopafstand, een prettig woon- en werkklimaat, een veilig- en aangenaam verblijfsgebied en een veelzijdig aanbod op de juiste plaats. Het toekomstbeeld voor het centrum van Zundert wordt getypeerd als 'inkorten met een bescheiden verdikking': een centrum met een compact, geconcentreerd winkelgebied. De verkeer- en parkeerstructuur wordt hierbij geoptimaliseerd.



Verkeersmaatregelen

In de Centrumvisie worden, uitgaande van en aanvullend op de Randweg, verkeersmaatregelen in de kern vastgelegd. Doel hiervan is de Molenstraat onaantrekkelijker te maken voor doorgaand verkeer, de verkeersintensiteit op de Molenstraat te verlagen, daarmee de leefbaarheid en aantrekkelijkheid als woon-, werk en verblijfsgebied te vergroten. Het betreft de volgende maatregelen:

- Instellen éénrichtingsverkeer (van zuid naar noord) Molenstraat tussen Prinsenstraat en Vincent van Goghstraat;
- Herinrichten van de Molenstraat;
- Instellen éénrichtingsverkeer (van noord naar zuid) Beukenlaan, gedeelte Casper Damstraat;
- Instellen éénrichtingsverkeer (richting Molenstraat) Eikenlaan tussen Beukenlaan en Molenstraat;
- Kastanjestraat niet doorgetrokken naar de Prinsenstraat (om te voorkomen dat omliggend wegennet als sluiproute gaat fungeren);
- Instellen éénrichtingsverkeer op de Prinsenhof;
- Weren van gemotoriseerd verkeer op de Markt;
- Afsluiten Wildertsedijk voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de Molenstraat.

De Randweg kent een lange voorgeschiedenis. Al sinds eind jaren tachtig van de vorige eeuw wordt het verkeersprobleem in de kern van Zundert onderkend en zijn onderzoeken verricht naar de beste oplossing: o.a. Structuurschets kern Zundert (1990), Actualisering Structuurschets kern Zundert, Zundert Extravert of Zundert Introvert (1996), Actualisering Structuurschets kern Zundert, onderdeel rondweg Zundert (1998), StructuurvisiePlus Zundert (2002), Kentekenonderzoek en mechanische verkeerstellingen (2005), Variantenstudie Molenstraat Zundert (2006) en de aanvulling hierop (2007), en Quickscan Randweg Zundert (2007) (zie verder hoofdstuk 3 en bijlage 3).

Dit heeft uiteindelijk geleid tot de selectie van een zoekgebied voor de Randweg: ten noordwesten van Zundert tussen de Bredaseweg en Rucphenseweg. De keuze is ingegeven door de wens om met een zo minimaal mogelijke ingreep in het landschap zo maximaal mogelijk invulling te geven aan de doelstellingen (verbeteren bereikbaarheid en leefbaarheid kern Zundert en bijdragen aan regionale verbinding).

Met een Randweg ten noorden van Zundert wordt niet alle verkeersproblematiek in en rond Zundert opgelost. Een noordelijke randweg is niet de meest ideale ontsluiting voor bedrijvigheid aan de zuidzijde van Zundert. Hiervoor wordt parallel aan het MER Randweg Zundert onderzoek gedaan naar aanvullende maatregelen.

Op 25 september 2008 heeft de gemeenteraad van Zundert daarom onderstaande besluiten genomen voor (onderzoek naar) de toekomstige wegenstructuur van Zundert:

- Een m.e.r. (milieueffectrapportage) voor de (noordwestelijke) Randweg, tracé Verlengde Hofdreef – Rucphenseweg, zo dicht mogelijk aan de oostzijde van de Kleine Beek.
- Aansluiting van bedrijventerrein Industrierweg op de Wernhoutseweg (uitvoeringproject).
- Een studie naar de optimale ontsluiting van Zundert-Zuid (met name bedrijventerreinen Industrierweg en Ambachten) op het onderliggend wegennet. Onderzoek naar optimalisatie van de Meirseweg en Rucphenseweg tot aan de aansluiting op de A16/E19.

Op 27 november 2008 is een intentieovereenkomst getekend door de gemeente Zundert en de provincie Noord-Brabant. In de intentieovereenkomst zijn afspraken gemaakt over de functie van de weg, de procedures, de financiering en de onderlinge taakverdeling.

Onderdeel van het raadsbesluit en de intentieovereenkomst is het opstarten van de m.e.r.-procedure voor de Randweg. Deze startnotitie is het document waarmee de m.e.r.-procedure formeel wordt gestart.

1.2 R.o.-procedure

Aanleg van de Randweg past niet binnen de vigerende bestemming. Voor de Randweg wordt daarom een nieuw bestemmingsplan opgesteld. In het bestemmingsplan krijgt de Randweg een concrete (eind)bestemming, waarmee een ruimtelijk-planologische basis ontstaat voor de aanleg van de weg.

1.3 M.e.r.-procedure

1.3.1 M.e.r.-plicht

De aanleg van een Randweg is m.e.r.-plichtig conform het Besluit m.e.r. 1994, gewijzigd 2009 (VROM, 2009). De m.e.r.-plicht geldt voor "aanleg van een autoweg, niet zijnde een hoofdweg". Dit betreft een weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of via door verkeerslichten geregelde kruispunten waarop het verboden is te stoppen of te parkeren. Rotondes hebben dezelfde werking als door verkeerslichten geregelde kruispunten, omdat het gaat om toeritdosering en doorstroming van het verkeer.

Voor de Randweg Zundert geldt dat de weg alleen toegankelijk gaat worden via knooppunten, via door verkeerslichten geregelde kruispunten of via rotondes. Er gaat een parkeerverbod gelden. Hiermee is de aanleg van de Randweg m.e.r.-plichtig.

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat concreet de realisatie van de m.e.r.-plichtige activiteit, in dit geval de aanleg van de Randweg, mogelijk maakt. In dit geval betreft dit het bestemmingsplan.

Omdat de m.e.r. gekoppeld is aan een concreet besluit betreft het een zogenaamde besluit-m.e.r. procedure (ookwel project-m.e.r. of inrichtings-m.e.r. genoemd)⁴.

1.3.2 M.e.r.-procedure

M.e.r. staat voor milieueffectrapportage. De m.e.r.-procedure is erop gericht het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in het plan- en besluitvormingsproces te betrekken. In de m.e.r. worden keuzen ten aanzien van de ruimtelijke inrichting en het programma van het plangebied afgewogen op basis van milieueffecten. M.e.r. heeft tevens tot doel de planvorming te structureren.

Dit geschiedt middels een aantal producten en een aantal procedurele stappen (zie verder bijlage 1). De belangrijke aspecten van m.e.r. zijn:

- § Het onderzoek naar de effecten van de voorgenomen activiteit;
- § Het onderzoek naar mogelijke alternatieven met hetzelfde doelrealiserende vermogen maar minder negatieve milieueffecten;
- § De mogelijkheid van inspraak van derden;
- § De onafhankelijke toets van het onderzoek en de procedure.

4. ⁴ Omdat besluit-m.e.r. een m.e.r. op het laatste niveau van besluitvorming betreft betekent dit voor de Randweg dat er geen plan-m.e.r. procedure doorlopen wordt / hoeft te worden.

Initiatiefnemer en bevoegd gezag

In de procedure treedt als initiatiefnemer op:

College van B&W van de gemeente Zundert (penvoerder)
College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant

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

Gemeenteraad van de gemeente Zundert

De besluit-m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen (zie bijlage 1 voor een uitgebreidere beschrijving):

- § Het opstellen en publiceren van de startnotitie m.e.r. ter aankondiging van de voorgenomen activiteit en de werkwijze waarop de effecten van de voorgenomen activiteit worden onderzocht.
- § Het ter inzage leggen van de startnotitie om derden de mogelijkheid te geven vragen te stellen over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek en zo richting te geven aan het onderzoek.
- § Het advies vragen aan de commissie m.e.r. en andere adviseurs over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek (de richtlijnen).
- § Het vaststellen van de richtlijnen door bevoegd gezag.
- § Het opstellen van het milieueffectrapport (MER). Het onderzoek naar de effecten van de voorgenomen activiteit (aan de hand van alternatieven, waaronder het meest-milieuvriendelijk alternatief) op het milieu en het onderzoek naar mogelijke maatregelen om de negatieve effecten te beperken.
- § Het ter inzage leggen van het MER om derden de mogelijkheid te geven het MER inhoudelijk te toetsen.
- § Het laten toetsen van het MER door de commissie m.e.r., een kwaliteitsborging door onafhankelijke specialisten.

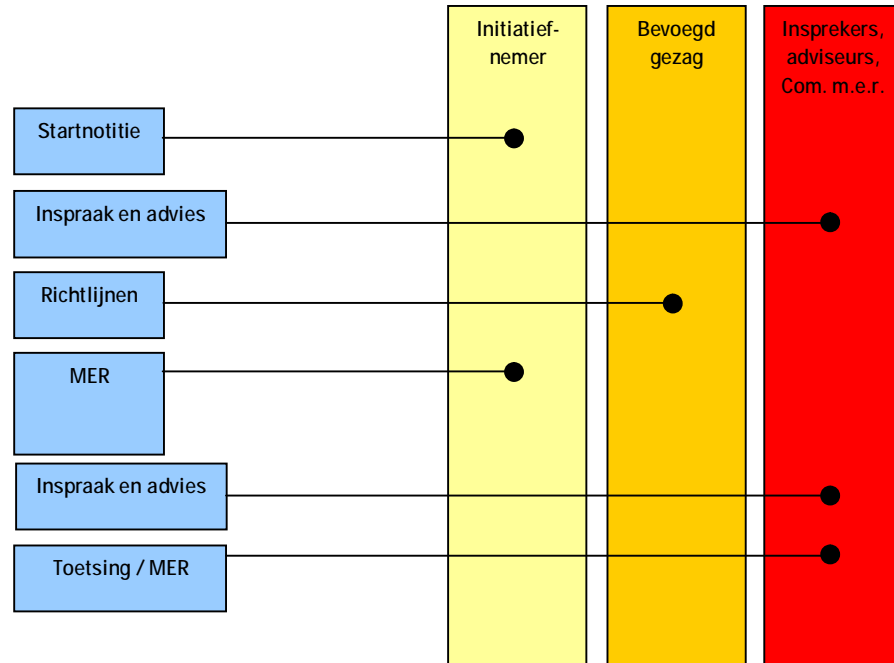
In figuur 1.2 is de m.e.r.-procedure schematisch weergegeven. Per stap is aangegeven welke instantie leidend is.

Startnotitie m.e.r.

Deze startnotitie is de formele start van de m.e.r.-procedure(s) voor de Randweg Zundert.

De startnotitie beschrijft, bij wet voorgeschreven:

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



Figuur 1.2 De stappen in de m.e.r.-procedure

Inspraak

Deze startnotitie wordt 6 weken ter inzage gelegd. In deze periode is het mogelijk een inspraakreactie op de startnotitie te geven. De inspraak is met name bedoeld voor een inhoudelijke toets van de werkwijze en de effectbeschrijvingen zoals die in de startnotitie zijn weergegeven.

Schriftelijke opmerkingen op deze startnotitie kunnen gericht worden aan bevoegd gezag:

Gemeente Zundert
T.a.v. Projectbureau i.o.
Postbus 10.001
4880 GA ZUNDERT

Tijdens de inspraakperiode wordt een informatieavond gehouden waarop vragen over de startnotitie kunnen worden gesteld. Tevens wordt tijdens deze bijeenkomst de gelegenheid geboden mondelinge zienswijzen in te dienen. Deze avond wordt aangekondigd in de plaatselijke media.

Een onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage (commissie m.e.r.) geeft op basis van de startnotitie en de inspraakreacties een advies voor de richtlijnen, op basis waarvan bevoegd gezag de richtlijnen vaststelt.

2 Probleem en Doelstelling

2.1 Doel van de Randweg

Probleemstelling

Zundert is een kern, die in het verleden is ontstaan langs een doorgaande weg tussen Breda en Antwerpen. Inmiddels is met de A16 ten oosten van Zundert een nieuwe snelle verbinding tussen Breda en Antwerpen gerealiseerd. De oude doorgaande weg door de kern van Zundert (Molenstraat) heeft echter nog steeds een belangrijke regionale en lokale ontsluitende functie: dagelijks kent de Molenstraat circa 10 duizend verkeersbewegingen (zie verder paragraaf 5.9). De weg wordt door diverse typen verkeer gebruikt: lokaal bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer richting het zuiden (N263 Wernhoutseweg richting Wernhout) en het noorden (N623 Bredaseweg richting Rijsbergen en Breda) en “overstekend” verkeer richting het oosten (N164 Meirseweg richting de A16, Alphen, Chaam en Baarle-Nassau) en het westen (N638 Rucphenseweg richting Rucphen, Etten-Leur en de A58). Daarnaast wordt de weg zowel door auto’s, vrachtwagens, bussen als fietsers gebruikt.

Het profiel van de Molenstraat is smal, te smal voor de te verwerken verkeersstromen. Buiten de bebouwde kom heeft de weg vrijliggende fietspaden, maar in de kern (Molenstraat) rijden fietsers op de rijbaan. De Molenstraat is weergegeven in figuur 2.1 en 2.2.

De overbelasting van de Molenstraat leidt tot vertraagde afwikkeling en filevorming en daarmee tot een verslechterde bereikbaarheid van Zundert. De overbelasting leidt ook tot sluipverkeer op de omliggende wegen in de kern van Zundert.

Belangrijk gevolg van de hoge verkeersintensiteit (en met name het aandeel vrachtwagens) en het smalle profiel zijn leefbaarheidsproblemen in de kern van Zundert:

- Geluidoverlast;
- Luchtverontreiniging;
- Trillingshinder;
- Onveilige verkeerssituaties;
- Een slechte oversteekbaarheid en daardoor barrièrewerking;
- Een verminderde aantrekkelijkheid van de Molenstraat, het centrum en een winkelstraat van Zundert, en daardoor verval van het ruimtelijke beeld.

De verslechterde bereikbaarheid heeft ook een negatief effect op de regionale bereikbaarheid richting A58 en A16.

Door de autonome groei van Zundert (nieuwe woon- en werklocaties) en de groei van de (auto)mobiliteit is de verwachting dat de verkeersintensiteit op de wegen in en rond Zundert steeds groter wordt: op de Molenstraat wordt tot 2020 een toename verwacht van ca. 35% (ca. 3.500 verkeersbewegingen per etmaal) ten opzichte van de huidige situatie. Ook op omliggende wegen wordt een toename van de verkeersbelasting verwacht (zie paragraaf 5.9).



Figuur 2.1 De Molenstraat (1)



Figuur 2.2 De Molenstraat (2)

Doelstelling

Een oplossing van de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek is niet mogelijk op de bestaande doorgaande route door de kern. In de kern is een aantal verkeersmaatregelen onderzocht en uitgetoet: afsluiten van de kern voor gemotoriseerd verkeer, éénrichtingsverkeer, vrachtwagenverbod, parkeer- en stopverbod. Deze maatregelen leiden niet tot een voldoende oplossing: de verkeersintensiteit in de Molenstraat neemt weliswaar af, maar dit leidt tot een (ongewenste) toename van verkeersintensiteiten elders in Zundert (zie verder hoofdstuk 3).

De oplossing van de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in de kern is naar verwachting ook niet te vinden in alternatieve oplossingen als het terugdringen van het aantal verkeersbewegingen in het algemeen, het terugdringen van het aantal verkeersbewegingen in de kern en “het uit de auto krijgen van de automobilist”.

Landelijke toekomstverkenningen laten zien dat de automobiliteit in de toekomst verder groeit. Daarnaast zorgen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen Zundert voor een toename van het aantal verkeersbewegingen.

Het terugdringen van het aantal verkeersbewegingen in de kern zou kunnen worden bereikt door het aantal verkeersaantrekkende functies langs de Molenstraat te beperken. Echter dit is fysiek lastig en past niet in het streefbeeld van de gemeente. In het verleden is onderzocht of het mogelijk is een aantal specifiek verkeersaantrekkende bedrijven uit het centrum te verplaatsen. Dit bleek niet reëel/mogelijk. Openbaar vervoer en langzaam verkeer kunnen gestimuleerd worden, maar blijken zeker op korte tot middellange termijn niet concurrerend voor autoverkeer.

Conclusie is dat de oplossing voor de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in de kern moet komen van een nieuwe weg om de kern heen: de Randweg.

Doel van de Randweg is enerzijds verbetering van de bereikbaarheid van de kern Zundert en de omgeving:

Lokaal

- Afname van de verkeersintensiteit in de kern;
- Afname van het aandeel vrachtverkeer in de kern;

Regionaal

- Optimaliseren van de verbinding tussen A16 en A58;
- Afname van de reistijd van/door Zundert richting A16 en A58.

Anderzijds moet de Randweg resulteren in verbetering van de leefbaarheid in de kern:

- Afname van de geluidbelasting op de woninggevels langs de weg in de kern;
- Afname van de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de kern;
- Afname van de trillingshinder;
- Verbetering van de verkeersveiligheid;
- Verbetering van de oversteekbaarheid;
- Bijdrage aan de verbetering van de aantrekkelijkheid van het centrum.

Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat de Randweg tot zo min mogelijk hinder moet leiden en zoveel als mogelijk rekening moet houden met bestaande waarden en functies.

2.2 Doel van de m.e.r.-procedure

Het doel van de m.e.r.-procedure voor de Randweg Zundert is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen.

Specifiek doel van de m.e.r.-procedure voor de Randweg is het streven naar één optimaal alternatief, een alternatief dat EN het beste voldoet aan de doelstelling EN tot de minste hinder leidt.

Dit wordt nagestreefd door op voorhand, gemotiveerd, te zoeken naar het meest optimale zoekgebied en binnen dit zoekgebied door inbreng van milieuaspecten in de ontwerpfase te zoeken naar het meest optimale tracé.

Nevendoel van de m.e.r. voor de Randweg is het onderzoeken of er naast de Randweg nog aanvullende maatregelen in en rond Zundert nodig zijn om de verkeers- en leefbaarheidssituatie (verder) te verbeteren. De m.e.r. Randweg levert hierbij input voor de andere opgestarte studies: onder andere naar de optimalisatie van de ontsluiting Zundert-Zuid.

2.3 Doel van de startnotitie m.e.r.

Doel van de startnotitie is de informatie, die benodigd is om het milieubelang volwaardig in de plan- en besluitvormingsprocedure te betrekken, te verzamelen en inzichtelijk en toetsbaar te maken. Daarnaast is in de startnotitie geconstateerd waar nog nader onderzoek nodig is om lacunes in kennis in te vullen.

De startnotitie is bedoeld om 'een ieder' en de wettelijke adviseurs te informeren over de voorgenomen activiteiten en de relevante (milieu)aspecten. Dit is de basis voor de inspraak.

Het doel van de inspraak is het verzamelen van reacties ten behoeve van de richtlijnen voor de inhoud van het MER. In de richtlijnen zal worden aangegeven wat in het MER moet worden onderzocht (welke alternatieven en welke effecten) en op welke manier dat moet gebeuren.

Specifieke aspect van deze startnotitie voor de Randweg is dat gemotiveerd op voorhand een zoekgebied geselecteerd wordt en dat al in de startnotitie onderzocht wordt waar in het zoekgebied de Randweg het beste gesitueerd kan worden.

3 Voorgenomen activiteit

3.1 Voorgenomen activiteit: Randweg

Randvoorwaarden en eisen (ten aanzien van het tracé)

De Randweg moet een volwaardige verbinding vormen tussen de Rucphenseweg en Bredaseweg en moet daarom aan een aantal eisen voldoen:

- Type gebiedsontsluitingsweg (GOW): enkele rijbaan, dubbele asstreek;
- Maximale snelheid nader te bepalen: 50, 70 of 80 km/h;
- Obstakelvrije zone minimaal 4,5 m;
- Bermsloot aan weerszijden;
- Aan "binnenzijde/oostelijk" een parallelweg ten behoeve van de ontsluiting van het binnengebied;
- Duurzaam Veilige inrichting;
- Ligging tracé zo dicht mogelijk ten oosten van Kleine Beek;
- Landschappelijke inpassing ten opzichte van Kleine Beek met ruimtereservering voor realisatie van ecologische verbindingzone⁵;
- Aansluiting op regionaal verbindend wegennet aan begin en einde tracé;
- Aansluiting op onderliggend wegennet (bij voorkeur) middels rotonde ter hoogte van Klein Zundert (met als mogelijke variant geen aansluiting Zundert – Klein Zundert maar ongelijkvloerse kruising).

Randvoorwaarden en eisen (ten aanzien van inpassing in de omgeving)

Daarnaast geldt een aantal eisen, randvoorwaarden en aandachtspunten vanuit de omgeving (zie ook hoofdstuk 5):

- Zo min mogelijk hinder op bestaande functies in en rond zoekgebied, specifiek rekening houdend met:
 - Assortimentstuin, woningen, school;
 - Relatie (landschappelijk en functioneel) Zundert - Klein-Zundert;
 - Kleine Beek en natuurwaarden langs Kleine Beek.

Zoals al eerder gesteld is een belangrijk uitgangspunt voor de Randweg het instellen van éénrichtingsverkeer in het centrum van Zundert, conform de maatregelen zoals beschreven in de Uitwerking Masterplan Centrumvisie II Zundert.

Zoekgebied

Een Randweg tussen de Rucphenseweg en de Bredaseweg ten noordwesten van Zundert voldoet het beste aan de doelstellingen met de minste impact op de omgeving (zie verder paragraaf 3.2. en bijlage 2 en 3). Het zoekgebied is weergegeven in figuur 1.1 en wordt begrensd door de Rucphenseweg, Bredaseweg, Kleine Beek en de kern Zundert. Bij de Bredaseweg wordt aangesloten op de al bestaande rotonde en de Verlengde Hofdreef. In het overige deel van het zoekgebied is uitgangspunt dat de weg zo dicht mogelijk richting de Kleine Beek gesitueerd wordt, maar zodanig dat natuurwaarden en ecologische/landschappelijke potenties niet of zo min mogelijk verstoord en bestaande functies en waarden in het zoekgebied zoveel mogelijk blijven gespaard.

5. ⁵ Er wordt in het MER ook nog de mogelijkheid opgehouden/onderzocht de Kleine Beek ter hoogte van de Kappelkestraat naar het noorden te verleggen om zo meer ruimte voor de passage van de Randweg te creëren

Ontwerpproces

In het MER zal binnen zoekgebied noordwest worden gezocht naar een optimale ligging voor de Randweg. Streven hierbij is om door milieu "aan de voorkant" in het ontwerpproces in te brengen, te komen tot één voorkeurstracé dat EN het beste voldoet aan de doelstellingen en eisen EN het beste ingepast is in het zoekgebied.

Om dit te bereiken worden eerst het technisch Programma van Eisen (zie paragraaf 3.1 voor de eerste aanzet) voor de Randweg en de kansen, belemmeringen en aandachtspunten vanuit de omgeving (zie hoofdstuk 5, met name paragraaf 5.17) met elkaar geconfronteerd. Op basis hiervan wordt het tracé voor de Randweg bepaald en wordt bepaald hoe knelpunten/conflicten opgelost kunnen worden.

Indien nuttig voor de besluitvorming worden varianten op onderdelen ontwikkeld.

Mocht uit het ontwerpproces blijken dat een tweede alternatief evengoed mogelijk is en het onderzoeken waard is, wordt deze ook uitgewerkt en onderzocht in het MER.

3.2 Alternatieven en varianten

Nulplus onvoldoende probleemoplossend

In het voortraject zijn diverse studies uitgevoerd naar een oplossing van het verkeers- en leefbaarheidsprobleem op basis van het huidige wegennet, o.a. in de StructuurvisiePlus 2002 en studies van Buro Kragten uit 2006 en 2007. Onderzochte maatregelen zijn o.a.:

- Afsluiten van de kern voor gemotoriseerd verkeer;
- Instellen van éénrichtingsverkeer;
- Instellen van een vrachtwagenverbod;
- Instellen van een parkeer- en stopverbod;
- Aanpassen wegprofiel.

In bijlage 2 is een samenvatting gegeven van de resultaten van deze studies.

Conclusie is dat een nulplusalternatief (optimalisatie van het bestaande wegennet met aanvullende maatregelen) onvoldoende probleemoplossend is. De situatie in de Molenstraat verbetert, maar het probleem wordt voor een deel naar het omliggende wegennet verplaatst, wat ongewenst is. Daarnaast dragen verkeersmaatregelen in de kern niet bij aan de provinciale doelstelling om de regionale bereikbaarheid te vergroten. Een nulplusalternatief wordt daarom niet (meer) als oplossingsrichting in het MER Randweg onderzocht.

Wel is in het kader van de plan- en besluitvorming rond de Centrumvisie geconstateerd dat verkeersmaatregelen in de kern onontbeerlijk zijn voor de verdere ontwikkeling van de kern. Eénrichtingsverkeer in het centrum van Zundert is een essentieel onderdeel van de Centrumvisie en daarmee ook uitgangspunt voor het verdere onderzoek naar de Randweg.

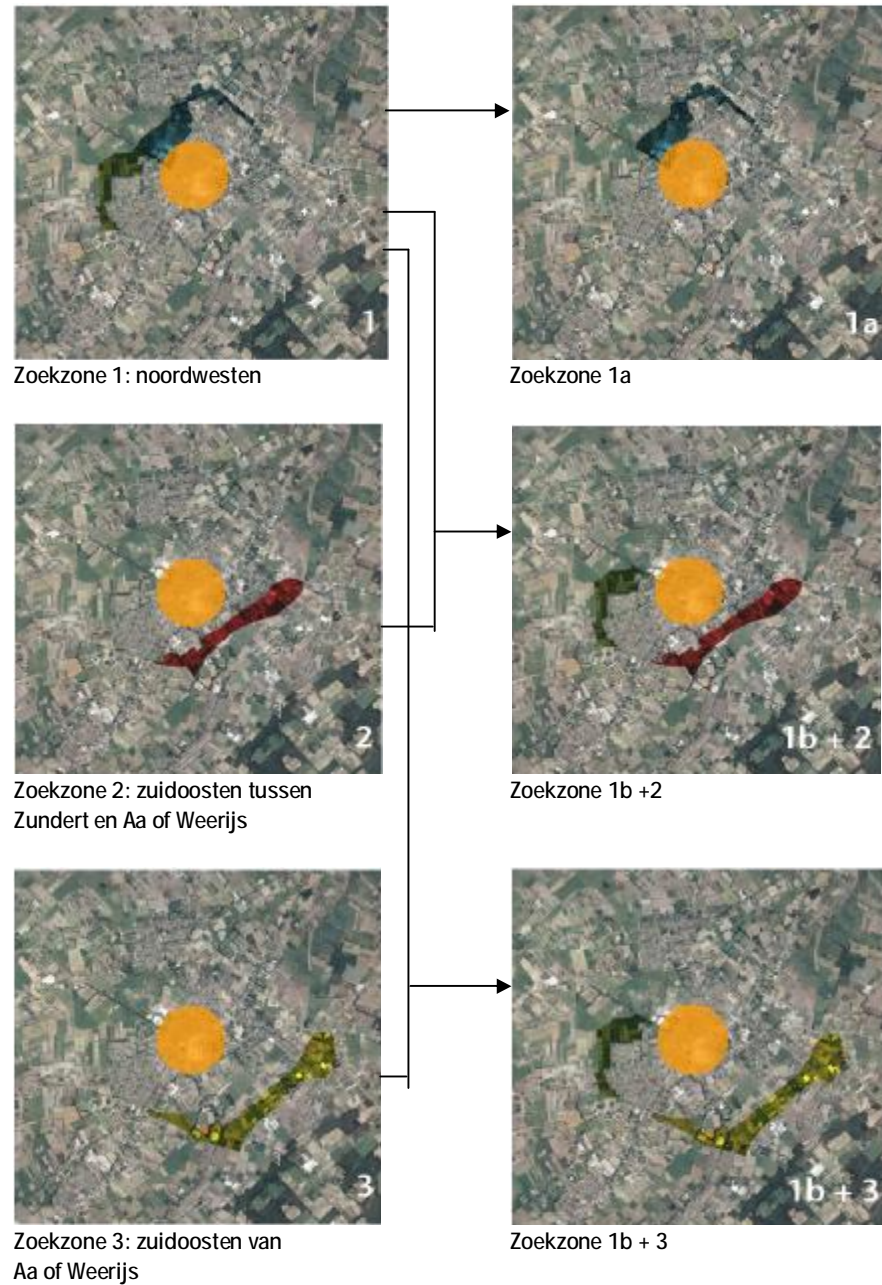
Eén zoekgebied: noordwest

Gemeente en provincie zijn van mening dat een Randweg tussen de Rucphenseweg en Bredaseweg ten noorden van Zundert het beste voldoet aan de doelstellingen met de minste impact op de omgeving.

Er zijn in het verleden diverse onderzoeken uitgevoerd naar een Randweg om Zundert: Structuurschets kern Zundert (1990), Actualisering Structuurschets kern Zundert, Zundert Extravert of Zundert Introvert (1996), Actualisering Structuurschets kern Zundert, onderdeel rondweg Zundert (1998), StructuurvisiePlus Zundert (2002), Kentekenonderzoek en mechanische verkeersstellingen (2005), Variantenstudie Molenstraat Zundert (2006) en de aanvulling hierop (2007), en Quickscan Randweg Zundert (2007). In bijlage 3 is een samenvattend overzicht opgenomen van deze studies, de belangrijkste conclusies en de besluitvorming die dit heeft opgeleverd.

In de studies zijn drie zoekzones geselecteerd en onderzocht:

- o Zoekzone 1: ten noordwesten van Zundert bestaande uit twee delen: 1a Bredaseweg-Rucphenseweg (in het gebied tussen Zundert en Klein-Zundert), 1b Rucphenseweg -Bredaseweg (in het gebied ten westen van Zundert);
- o Zoekzone 2: ten zuidoosten van Zundert tussen Zundert en de Aa of Weesrijs (langs de kern);
- o Zoekzone 3: ten zuidoosten van de Aa of Weerrijs (los van de kern).
- o Daarnaast is zoekzone 1a apart onderzocht en zijn twee combinaties onderzocht: 2 + 1b en 3 + 1b.



Bron: Compositie 5 (2007)

Figuur 3.1 Onderzochte zoekgebieden

Belangrijkste argument voor een Randweg in zoekgebied noordwest (zoekgebied 1a) is om met een zo klein mogelijke ingreep in het buitengebied van Zundert een zo groot mogelijk deel van de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek op te lossen en tegelijk optimaal bij te dragen aan de provinciale wens voor een regionale verbinding tussen A16 en A58.

Een volledige westelijke Randweg (zoekgebied 1) heeft een iets gunstiger verkeerskundig effect, maar heeft een negatiever effect op landschap, natuur, bodem en water. Een oostelijke randweg ten zuiden van de Aa of Weerijds (zoekgebied 3) heeft de minst negatieve effecten op het gebied, maar voldoet minder aan de doelstellingen (met name vanuit regionale bereikbaarheid bezien) en ligt relatief ver van de kern Zundert af. Een oostelijke randweg dicht tegen Zundert aan (zoekgebied 2) voldoet het minste; het voldoet minder aan de doelstellingen dan een westelijke randweg en heeft een negatiever effect op het buitengebied dan een verder van de kern gelegen oostelijke randweg. Bovendien valt zoekgebied 2 af omdat de gemeenteraad inmiddels heeft besloten om de gronden ten zuiden van de Wildertsedijk te benutten voor uitbreidingsplannen van de aldaar aanwezige bedrijvigheid. Hierdoor wordt de ruimte tussen de Aa of Weerijds en de bedrijvigheid te beperkt voor de aanleg van een randweg.

De gemeente en de provincie achten de overige zoekgebieden en mogelijke tracés voldoende onderzocht in de hierboven beschreven studies en de argumenten voor zoekgebied noordwest voldoende onderbouwd en robuust.

In het MER worden daarom de overige zoekgebieden niet meer (opnieuw) onderzocht.

Streven naar één alternatief

In het MER Randweg wordt gestreefd naar een ontwerpproces dat leidt tot één voorkeuralternatief dat EN het beste aan de doelstellingen voldoet EN de minste effecten op de omgeving heeft. Dit wordt nagestreefd door in het ontwerpproces milieuaspecten te betrekken (zie ook paragraaf 3.1).

Mogelijke varianten

Mogelijk dat in het ontwerpproces wel aanleiding / mogelijkheden ontstaan voor onderzoek naar varianten op onderdelen, bijvoorbeeld ten aanzien van de vorm van kruisingen of aansluitingen.

3.3 Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Conform de Wet Milieubeheer dient in het MER onderzoek gedaan te worden naar het alternatief waarin de negatieve effecten op het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel beperkt: het zogenaamde Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).

De verwachting is dat door inbreng van de milieubelangen in het ontwerpproces één alternatief voor de Randweg kan worden ontworpen dat EN het voorkeursalternatief is EN kan dienen als basis voor het MMA. Op basis van het effectenonderzoek in het MER kan dit alternatief als MMA worden geoptimaliseerd door extra maatregelen hieraan te koppelen. Het MMA bestaat dan niet uit een alternatief inrichtingsontwerp, maar uit een beschrijving van aanvullende maatregelen om de (resterende) negatieve milieueffecten (verder) te beperken. In het MER zal beschreven worden hoe het milieu onderdeel uitmaakt van het ontwerpproces en hoe na het ontwerp de milieueffecten verder kunnen worden beperkt richting een MMA.

Mocht tijdens het m.e.r.- en ontwerpproces blijken dat een ander alternatief milieuvriendelijker is dan het voorkeursalternatief, zullen in het MER beide alternatieven met elkaar worden vergeleken.

4 Beleids- en besluitvormingskader

4.1 Beleidskader

Onderstaand is een overzicht gegeven van de wet- en regelgeving die voor de realisatie van de Randweg Zundert van belang is. In paragraaf 4.2 is het ruimtelijk beleid samenvattend beschreven. In paragraaf 4.3 komt het verkeersbeleid aan bod. In het MER worden ook de hoofdpunten uit het beleid voor de andere beleidssectoren beschreven.

Nationaal beleid

- § Wetten: o.a. Wet op de ruimtelijke ordening (Wro), Wet milieubeheer, Wegenverkeerswet, Wegenwet, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet bodembescherming, Wet geluidhinder, Wet op de waterhuishouding, Wet op de monumentenzorg, natuurbeschermingswet, Flora- en Faunawet.
- § Besluiten : o.a. Besluit Externe Veiligheid (2003), Wet Luchtkwaliteit (2007).
- § Nota's: o.a. Nota Ruimte (2004), Nota Mobiliteit (2004), Nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw (2001), Nationaal milieubeleidsplan 4 (2001), Nota Waterbeleid 21^e eeuw (2001), 4^e Nota Waterhuishouding (1998).

Provinciaal beleid

- § Interimstructuurvisie en Paraplunota Noord-Brabant (2008)
- § Uitwerkingsplan Alphen-Chaam, Baarle-Nassau, Rucphen en Zundert (2004)
- § Reconstructieplan De Baronie (2005)
- § Provinciaal verkeers- en vervoersplan Noord-Brabant (2006)
- § Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 2009-2013 (2008)

Lokaal beleid

- § StructuurvisiePlus Zundert (2002)
- § Uitwerking Masterplan Centrumvisie II Zundert (vast te stellen door op 28 mei)
- § Bouwen Binnen Strakke Contouren, Bouwsteen voor de Woonvisie 2006 – 2015, Woonvisie gemeente Zundert
- § Kadernota integrale veiligheid, Externe veiligheidsbeleid
- § Welstandsnota, Monumentennota
- § Rood licht op groen
- § Bodembeheerplan

4.2 Ruimtelijk beleid

Nota ruimte (2004)

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De Nota Ruimte is op 17 januari 2006 aangenomen door de Eerste Kamer en vervangt de planologische kernbeslissingen (PKB's), behorend bij de Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra en het Structuurschema Groene Ruimte. Het bundelen van verstedelijking en infrastructuur in stedelijke netwerken is onderdeel van de Nota Ruimte. Zundert ligt in het nationaal stedelijk netwerk BrabantStad (2007). Bijbehorende doelen zijn: behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding, en waarborging van milieu en veiligheid.

Interim structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant (2008)

Provincie Noord-Brabant heeft vanwege de inwerkingtreding van de Wro per 1 juli 2008 een Interimstructuurvisie ruimtelijke ordening en bijbehorende Paraplunota uitgebracht. Hiermee is het Streekplan Brabant in Balans (2002) komen te vervallen. Provinciale Staten hebben de interimstructuurvisie op 27 juni 2008 vastgesteld. De Interimstructuurvisie beschrijft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid en bevat in hoofdzaak bestaand ruimtelijk beleid, zoals opgenomen in het Streekplan Noord-Brabant 2002.

Het hoofdbelang van de provincie voor het ruimtelijk beleid is zorgvuldig ruimtegebruik, maar met ruimte voor ontwikkelingen die bijdragen aan het op provinciale schaal behouden en verkrijgen van samenhang en balans tussen economische, ecologische en sociaal-culturele kwaliteiten.

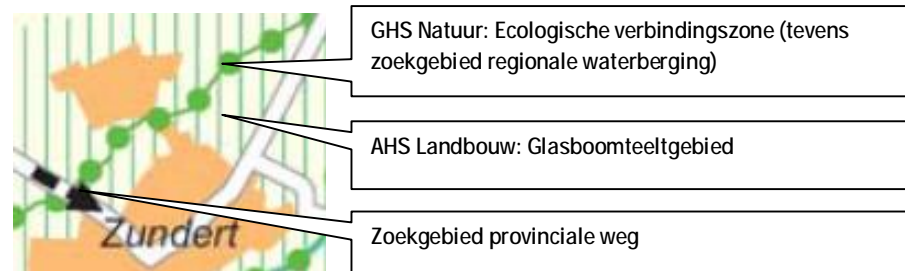
Het provinciale belang ten aanzien van mobiliteit en infrastructuur is een duurzame bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen, voor zowel goederen als personenvervoer, met een accent op de stedelijke regio's. Daarbij gelden de volgende doelstellingen:

1. (Bestaande) infrastructuur meer sturend laten zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen;
2. Het op orde brengen van bestaande en nieuwe infrastructuur, het intensief benutten van bestaande- en het duurzaam ruimtelijk inpassen van nieuwe infrastructuur.

Het beleid is in hoofdlijnen uitgewerkt in de Uitvoeringsagenda 2008-2009. Specifiek is voor de tweede doelstelling in de Uitvoeringsagenda 2008-2009 de maatregel tot ontwikkeling van komtraversen/ komomleidingen opgenomen. De provincie bevordert de leefbaarheid en verkeersveiligheid voor kernen in het landelijk gebied en voorkomt belemmeringen voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen door:

- § In dorpen komomleggingen van provinciale wegen te realiseren, waarvan het nut en de noodzaak op korte of langere termijn is of wordt aangetoond. Hierdoor wordt het doorgaande (goederen)vervoer zoveel als mogelijk buiten de kernen gehouden.
- § Het opheffen en voorkomen van barrièrewerking ten gevolge van infrastructuur (auto-, spoor- en vaarwegen). Per regio dienen de wegbeheerders de knelpunten (barrières) inzichtelijk te maken en worden hierover bestuurlijke afspraken gemaakt.

Gebiedsgerichte ontsnipperingsvisies op te stellen en knelpunten van ontsnippering op provinciale wegen op te heffen (90% opgelost in 2010) en zo bij te dragen aan de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur.

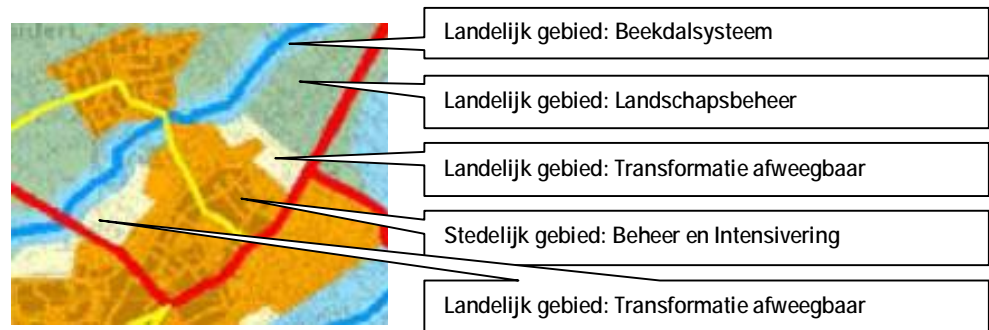


Figuur 4.1 Uitsnede Interim Structuurvisie

Uitwerkingsplan Landelijke regio Alphen-Chaam, Baarle-Nassau, Rucphen en Zundert (2004)

In het Uitwerkingsplan Landelijke regio Alphen-Chaam, Baarle-Nassau, Rucphen en Zundert [Provincie Noord-Brabant, 2004] is het globale verstedelijkingsbeleid uit het Streekplan uitgewerkt. Het uitwerkingsplan vormt een kader voor ruimtelijke ontwikkelingen en behoort tot het provinciale toetsingskader voor gemeentelijke ruimtelijke plannen en initiatieven (waaronder bestemmingsplannen).

Het uitwerkingsplan bevat het programma voor de ontwikkeling van woningen en bedrijven met de locatie en de planning voor de realisatie. Het plan is uitgewerkt tot 2015 met een doorkijk naar 2020. Nieuwe ruimtelijke mogelijkheden voor woon- en werklocaties hebben met name de vorm van inbreidings- en herstructureringslocaties in bestaand stedelijk gebied. In de landelijke regio Zundert en omgeving zijn tot 2015 in totaal 2.000 woningen gepland. In de periode 2002 - 2004 is hiervan 80% binnenstedelijk gerealiseerd, in de periode 2005 - 2009 wordt 91% binnenstedelijk en voor de perioden 2010 - 2014 en 2015 - 2019 betreft dit respectievelijk 54% en 55%. Voor de (terreinreservering voor) ontwikkeling van bedrijven in Zundert is tot 2020 in totaal een omvang van 7 ha opgenomen op drie locaties: de Verlengde Hofdreef, de uitbreiding van Ambachten en de uitbreiding van Waterman. Deze locaties zijn in figuur 4.2 aangegeven als transformatie afweegbaar. Verder is van belang de aanwijzing van de Kleine Beek als Beekdalsysteem.

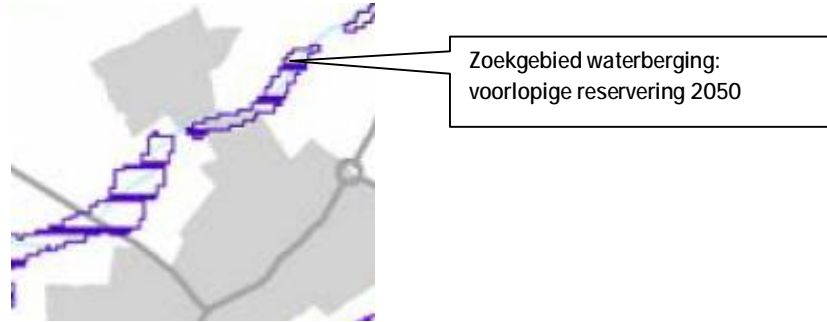


Reconstructieplan De Baronie

Het Reconstructieplan heeft als doel de verbetering van de ruimtelijke structuur in gebieden met veel intensieve veehouderij. De Baronie omvat de gemeenten Breda, Alphen-Chaam, Baarle-Nassau, Gilze en Rijen, Rucphen en Zundert. Dit plan geeft aan welke doelen worden nagestreefd voor het landelijk gebied, welke maatregelen daarvoor genomen worden en hoe de reconstructie uitgevoerd wordt. Belangrijk onderdeel van het reconstructieplan is een indeling in drie zones:

- § landbouw-ontwikkelingsgebieden: primair voor (ontwikkeling van) intensieve veehouderij;
- § extensiveringsgebieden: primair natuur of wonen, beperkte mogelijkheden voor landbouw;
- § verwevingsgebieden: verweving van landbouw, wonen en natuur.

Voor het zoekgebied en de directe omgeving is van belang, dat de Kleine Beek is aangewezen als zoekgebied voor regionale waterberging (tot 2050). Dit is weergegeven in figuur 4.3.



Figuur 4.3 Uitsnede Reconstructieplan

StructuurvisiePlus Zundert (2002)

De StructuurvisiePlus bevat het duurzaam ruimtelijk structuurbeeld van de gemeente Zundert, het programma, de toekomstvisie en het uitvoeringsschema. Het duurzaam ruimtelijke structuurbeeld is aan de hand van een lagenbenadering, het beleidskader en een interactief proces tot stand gekomen. In het duurzaam ruimtelijke structuurbeeld zijn de belangrijkste kwaliteiten van de gemeente Zundert benoemd. Voor een belangrijk deel wordt dit door de agrarische sector bepaald, zowel economisch als landschappelijk.

Andere belangrijke elementen zijn:

- § In het oosten de A16 en de HSL;
- § Centraal de beekdalen, kernen en de Napoleonweg;
- § In het westen de landgoederenzone.

Voor de kern Zundert is in de toekomstvisie opgenomen dat ten aanzien van wonen ruimte geboden moet worden voor de eigen kern en Klein-Zundert. Ten aanzien van bedrijvigheid dient ruimte geboden te worden voor de hele gemeente. Verder bevat de visie een voorzieningen op gemeentelijk niveau, een recreatieve dorpskern voor kleinschalig verblijf en dient de groenstructuur versterkt te worden. Ten aanzien van verkeer staan een Duurzaam Veilige inrichting en een versterking van de verkeersstructuur centraal. Hierbij is een goede bereikbaarheid van woon- en werkgebieden belangrijk en een inrichting die is afgestemd op de functie van de weg. De verkeersstructuur dient in samenhang met het regionale schaalniveau beschouwd te worden.



Figuur 4.4 Uitsnede StructuurvisiePlus (2002)

Masterplan (2007) en Uitwerking Masterplan (2009) Centrumvisie II Zundert
Met het Masterplan Centrumvisie is in hoofdlijnen de ontwikkelrichting bepaald om de leefbaarheid in het centrum van Zundert te verbeteren en een aantrekkelijke, goed functionerende dorpskern te realiseren. In de Centrumvisie is aan de hand van een analyse van de bestaande situatie, kansen en ontwikkelingskaders een masterplan opgesteld voor de gewenste toekomstige situatie. Voor het centrum van Zundert is de volgende centrale doelstelling geformuleerd: 'Een goed functionerend en bereikbaar centrum waar het prettig toeven is'. Hierbij is een aantal randvoorwaarden gesteld: een optimale bereikbaarheid en parkeren op loopafstand, een prettig woon- en werkklimaat, een veilig- en aangenaam verblijfsgebied en een veelzijdig aanbod op de juiste plaats. Aangegeven wordt dat een randweg om Zundert noodzakelijk is om de doelstelling te behalen. Door middel van een randweg kan doorgaand vracht- en landbouwverkeer een andere route rijden; het verkeer dat het meest storend is en het meest beperkend voor de ontwikkeling van het centrum.

Het toekomstbeeld voor het centrum van Zundert wordt getypeerd als 'inkorten met een bescheiden verdikking': een centrum met een compact, geconcentreerd winkelgebied. De verkeer- en parkeerstructuur wordt hierbij geoptimaliseerd bij het uitgangspunt van de realisatie van een randweg om Zundert. Voor het centrum wordt een ringstructuur rond het winkelgebied voorgesteld met éénrichtingsverkeer op het Nassauplein, de Casper Damstraat, de Beukenlaan, de Eikenlaan en het centrale deel van de Molenstraat.



Bron: Croonen (2009)

Figuur 4.5 Uitsnede Centrumvisie (2009)

4.3 Verkeersbeleid

Nota mobiliteit

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

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

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (2006)

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan geeft richting aan het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende jaren en is bedoeld als basis voor de dialoog met partners voor verkeer en vervoer. Het PVVP gaat uit van een 'Van deur tot deur benadering'. Hierin staat de mobiliteitsbehoefte van de reiziger centraal en niet de infrastructuur zelf. De missie van het PVVP is: Het zodanig inrichten en beheren van het verkeers- en vervoerssysteem, dat het een optimale bijdrage levert aan het economisch, sociaal-cultureel en ecologisch kapitaal in Noord-Brabant. Er moet ruimte gehouden worden voor de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Aanvullende doelen zijn verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, verbetering van de sociale veiligheid en de bereikbaarheid in het landelijk gebied. Bescherming en ontwikkeling van natuur en landschap zijn een ambitie bij inpassing van nieuwe infrastructuur. Het stimuleren van het fietsverkeer en het verbeteren van de overstekbaarheid van bestaande infrastructuur voor fietsers en wandelaars is één van de essentiële onderdelen van het PVVP.

Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 2009-2013 (2008)

Doel van het Brabants meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) is het bieden van een overzicht en samenhang in de diverse uitvoeringsprogramma's en projecten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit in Noord-Brabant.

De komproblematiek in Zundert is in het provinciale wegenprogramma als onderdeel van het MIT opgenomen. Voor de komproblematiek dient een planstudie te worden uitgevoerd.

Gemeentelijk beleid

Momenteel wordt een gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) opgesteld. Op basis van de StructuurvisiePlus zal hierbij een goede ontsluiting voor autoverkeer voorop staan. Tevens zal de fietsstructuur worden versterkt en worden de mogelijkheden van aanvullend openbaar vervoer onderzocht. De principes van Duurzaam Veilig worden gehanteerd, waarbij de inrichting en functie van de weg op elkaar worden afgestemd. Conform de Structuurvisie kan de verkeersstructuur niet los worden gezien van het regionale schaalniveau, waarbij de Bredaseweg, Meirseweg, Rucphenseweg, en Ettenseweg de belangrijkste toevoerwegen zijn.

4.4 Te nemen besluiten

4.4.1 Bestemmingsplan

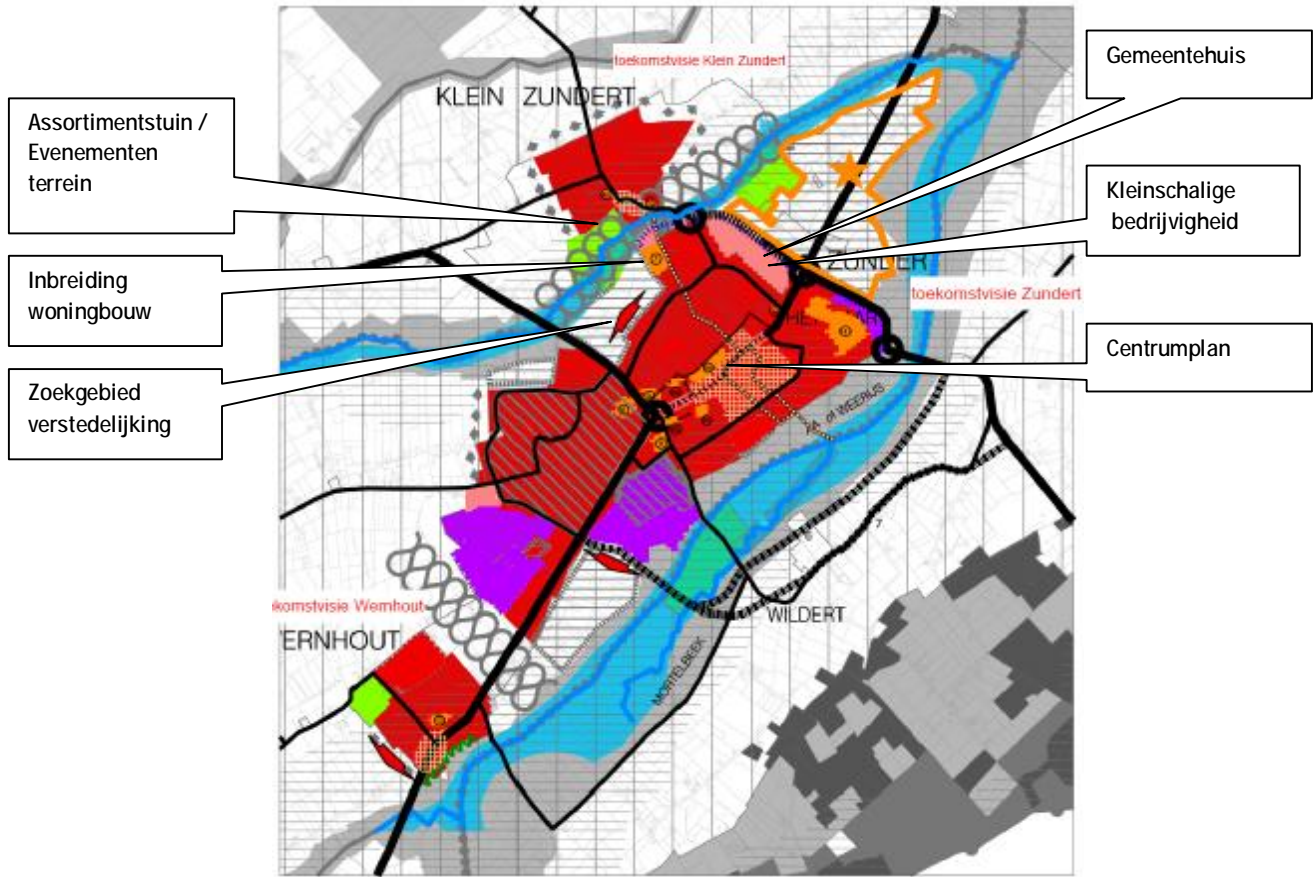
Realisatie van een Randweg past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen "Klein Zundert" (vastgesteld 16 augustus 1984, goedgekeurd 24 december 1985) en "1^e herziening Klein Zundert" (vastgesteld 17 december 1992, goedgekeurd 5 april 1993⁶). Ten behoeve van de Randweg moet een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld zodat het uiteindelijke plangebied de functie verkeersdoeleinden krijgt.

4.4.2 Vergunningen

Voor de uiteindelijke realisatie van de Randweg moet tegelijk of direct na het bestemmingsplan een aantal vergunningen en ontheffingen worden aangevraagd. De belangrijkste vergunningen en ontheffingen die mogelijk van toepassing zijn, betreffen:

- Ontheffing van de bepalingen in de Flora- en faunawet (bevoegd gezag: LNV);
- Aanlegvergunning (bevoegd gezag: gemeente);
- Milieuvergunning(en) volgens de Wet milieubeheer (bevoegd gezag: gemeente);
- Kapvergunning (bevoegd gezag: gemeente);
- Verkeersbesluit (bevoegd gezag: gemeente);
- Ontheffing waterschapskeur (bevoegd gezag: waterschap).

6. NB Momenteel worden de bestemmingsplannen geactualiseerd. De nieuwe bestemmingsplannen relevant voor de Randweg Bestemmingsplan Buitengebied en Bestemmingsplannen Woongebieden Zundert



Bron: StructuurvisiePlus (2002)



Figuur 5.1 Autonome ontwikkelingen - Toekomstvisie gemeente Zundert

5 Referentiesituatie

5.1 Inleiding

De plan- en besluitvorming rond de Randweg duurt naar verwachting enkele jaren. Ook de voorbereiding van de realisatie en de daadwerkelijke aanleg duurt enkele jaren. In het MER worden de effecten van de Randweg dan ook niet vergeleken met de huidige milieusituatie, maar met de toekomstige milieusituatie zonder Randweg. Als referentiejaar is 2020 gekozen, het jaar waarin naar verwachting de Randweg is gerealiseerd en in gebruik genomen zal zijn. De referentiesituatie is de toekomstige ontwikkeling van het gebied zonder Randweg (autonome ontwikkeling). Basis voor de autonome ontwikkeling is de huidige situatie plus de verwachte ontwikkelingen op basis van (vastgestelde) besluiten en beleidsdocumenten. Hierbij wordt niet alleen naar toekomstige ontwikkelingen in het zoekgebied voor de Randweg gekeken, maar ook naar ontwikkelingen elders. Ontwikkelingen elders hebben weliswaar geen ruimtelijke relatie met de Randweg, maar leiden mogelijk wel tot een andere verkeersintensiteit en -afwikkeling.

De belangrijkste autonome ontwikkelingen in en rond het gebied zijn (zie ook figuur 5.1):

- Kleinschalige woningbouw;
- Centrumplan (zie tekstkader en paragraaf 4.2);
- Aanleg evenemententerrein binnen bestaand gebied Assortimentstuin;
- Bedrijventerreinen (kleinschalige bedrijvigheid mogelijk langs tracé Randweg tussen Bredaseweg en Kapellekestraat op binnenschil in navolging van Hofdreef);
- Nieuw gemeentehuis aan Verlengde Hofdreef;
- Treeport, Boomteeltbusinesscentre met regionale functie (in samenspraak met Provincie Noord-Brabant wordt hiervoor een haalbaarheids- en locatiestudie uitgevoerd).

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt per milieuthema een beschrijving gegeven van de huidige situatie en autonome ontwikkeling. Bij deze beschrijving is gebruik gemaakt van de in 2007 door Compositie 5 stedenbouw uitgevoerde Quick-scan Randweg Zundert, het hoofdrapport, de deelrapporten en de kaartenatlas. Daar waar nu nog (te) weinig milieuinformatie aanwezig is, wordt dit aangegeven en wordt gesteld dat het in het MER zal worden aangevuld. Het totaal aan milieuthema's en -aspecten wordt beoordelingskader genoemd. Onderstaande tabel geeft het beoordelingskader voor het MER Randweg Zundert.

Tabel 5.1 Beoordelingskader

| Thema | Aspecten |
|-----------------------|---|
| Ruimtelijke structuur | Ruimtelijke opbouw, Ruimtelijk Beeld |
| Ruimtegebruik | Functionele opbouw, Ruimtegebruik |
| Bodem | Bodemverzet, Bodemopbouw, Bodemkwaliteit |
| Water | Oppervlaktewater, Grondwater, Waterkwaliteit |
| Natuur | Beschermde soorten, Beschermde gebieden, Ecologische relaties |
| Archeologie | Archeologische waarden en verwachtingswaarde |
| Cultureel Erfgoed | Beschermde en overige cultuurhistorische waarden, Monumenten |
| Verkeer | Wegenstructuur, Verkeersafwikkelingen, Verkeersveiligheid, Langzaam verkeer, Openbaar vervoer |
| Hinder | Geluid, Luchtkwaliteit, Trillingen, Geur, Kabels en leidingen, Externe Veiligheid |
| Sociale aspecten | Beleving, Sociale relaties |

5.2 Ruimtelijke structuur

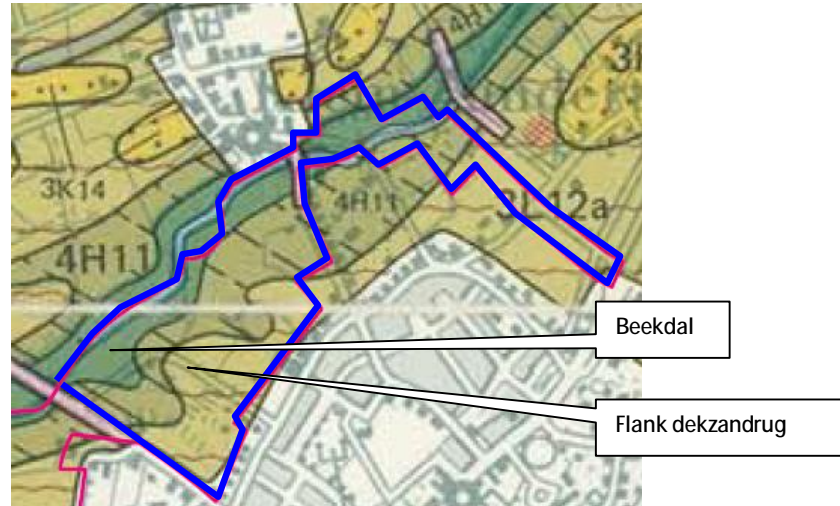
Zundert is gelegen op een dekzandrug tussen twee beekdalen: de Kleine Beek en de Aa of Weerijds. Deze beekdalen komen ten noorden van Zundert samen. De beekdalen zijn aangeduid als landschappelijk waardevol.

Het zoekgebied voor de Randweg ligt ten noordwesten van Zundert op de noordelijke flank van de dekzandrug richting het beekdal van de Kleine Beek. Voor een deel ligt het zoekgebied in het beekdal.

De oriëntatie van de dekzandrug en de beekdalen is bepalend geweest voor de ontwikkeling van Zundert als lintbebouwing langs de weg tussen Breda en Antwerpen. Het landschap is relatief kleinschalig, onregelmatig blokverkaveld. Belangrijke structuurdragers in het landschap zijn de bebouwingsranden van Zundert en Klein-Zundert, de beide provinciale wegen aan de randen van het zoekgebied, de verbindingswegen tussen Zundert en Klein-Zundert en de Kleine Beek. Opvallend landschappelijk element is de assortimentstuin die qua vorm enigszins afwijkt van het omliggende landschap.

In het Structuurbeeld van Zundert is tussen Zundert en Klein-Zundert, ter hoogte van het beekdal, een bufferzone opgenomen. De bufferzone moet voorkomen dat de kernen Zundert en Klein-Zundert (verder) aan elkaar groeien en dient vrij te blijven van verstedelijking. Tussen het buffergebied en de kern Zundert ligt een gebied dat zowel een ontwikkelingsgebied is voor bomenbouw als een zoekgebied voor verstedelijking. Beide voorziene ontwikkelingen passen in het landschappelijk beeld en sluiten aan op bestaande boomteelt en woongebieden.

In de StructuurvisiePlus is een Toekomstvisie opgenomen. Deze bevat een Duurzaam Veilige infrastructuur en een versterking van de verkeersstructuur. Hierbij is de vormgeving van het centrum van Zundert tot verblijfsgebied opgenomen, waaronder de Molenstraat. De noordhoek van Zundert is aangeduid als gebied met potentie voor diverse functies. Van het gebied ten noorden van de Veldstraat wordt aangegeven dat dit een aantrekkelijke woningbouwlocatie voor de lange termijn is.



Figuur 5.2 Landschappelijke opbouw / geomorfologie



Figuur 5.3 Oostelijk deel zoekgebied Randweg bij passage Kapellekestraat richting aansluiting op Verlengde Hofdreef

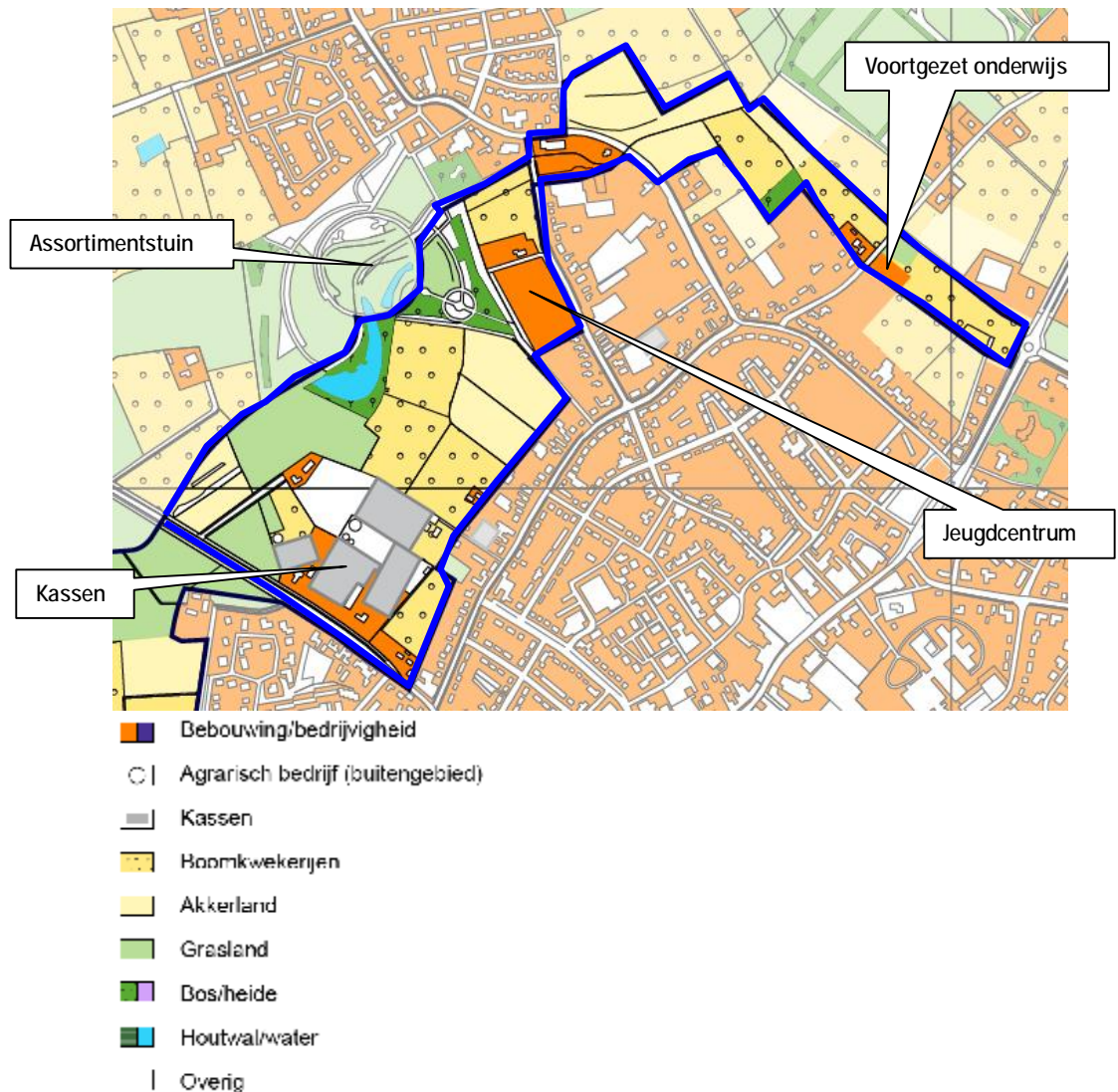


Figuur 5.4 Westelijk deel zoekgebied bij aansluiting op Rucphenseweg

5.3 Ruimtegebruik

Zundert ligt centraal in een agrarisch gebied, welke onderdeel uitmaakt van de (provinciale) Agrarische Hoofdstructuur. Het gehele gebied rond Zundert is tevens aangeduid als Glasboomteeltgebied.

Het grondgebruik in het zoekgebied voor de Randweg bestaat grotendeels uit boomkwekerijen, akkerland en grasland. Daarnaast bevat het gebied bebouwing, kassen, een assortimentstuin, een nieuw jeugdcentrum, een nieuwe school voor voortgezet onderwijs, een gebiedsontsluitingsweg (Kapellekestraat) en enkele erfwegen (Verlengde Hofdreef, Akkermolenweg en Klein Zundertseweg).



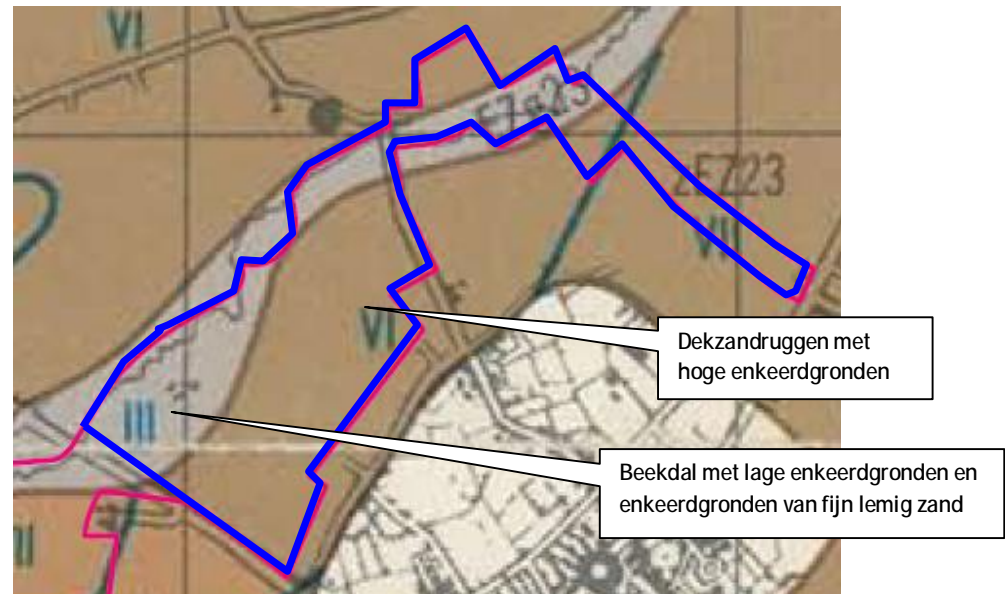
Bron: Compositie 5 (2007)

Figuur 5.5 Ruimtegebruik

5.4 Bodem

Bodem opbouw

Het zoekgebied voor de Randweg heeft een zandige ondergrond. Het deel op de flank van de dekzandrug heeft als bodemtype hoge enkeerdgronden, die door de mens eeuwenlang met (bemeste) plaggen zijn opgehoogd. Over het algemeen zijn deze gronden zeer vruchtbaar en goed ontwaterd. Het deel gelegen in het beekdal heeft als bodemtypes enkeerdgronden, lemig fijn zand. Deze gronden zijn vaak wat minder vruchtbaar en hebben een hogere grondwaterstand.



Figuur 5.6 Bodemtype

Bodemkwaliteit

In het kader van de Quick-scan Randweg Zundert is een bureauonderzoek uitgevoerd naar de bodem(kwaliteit). Vanuit het landgebruik bezien zijn twee deelgebieden te onderscheiden: boomkwekerijen/ tuinbouw en overig landgebruik. In het deelgebied met overheersend boomkwekerijen/ tuinbouw is de bodemkwaliteit negatief beïnvloed door bestrijdingsmiddelen. Hierbij wordt aangegeven dat momenteel geen volledig dekkend kwaliteitsbeeld beschikbaar is. De bovengrond van het deelgebied boomkwekerij/ tuinbouw is licht verontreinigd (tot 0,5 meter onder maaiveld) en de ondergrond is schoon. Het deelgebied met overig landgebruik bevat een diffuse bodemkwaliteit met een schone boven- en ondergrond.

5.5 Water

Oppervlaktewater

Het zoekgebied voor de Randweg ligt in het stroomgebied van de Aa of Weerijs. Dit is één van de grootste watervoerende beken in West-Brabant. De Kleine Beek is de belangrijkste zijtak van de Aa of Weerijs. De Kleine beek loopt westelijk van Zundert, tussen Zundert en Klein-Zundert, en doorkruist het zoekgebied voor de Randweg. De Aa of Weerijs loopt oostelijk van Zundert. Ten noorden van Zundert mondt de Kleine Beek uit in de Aa van Weerijs.

Grondwater

Het zoekgebied voor de Randweg is deels infiltratiegebied (het deel op de flank van de dekzandrug), deels kwelgebied (beekdal).

De bodemkaart geeft als grondwatertrap III (beekdal) tot VI/VII (flank dekzandrug)

Waterkwaliteit

Als gevolg van landbouwactiviteiten in het stroomgebied en ongezuiverde lozingen vanuit België bevat de oppervlaktekwaliteit van de beken in de gemeente Zundert overschrijdingen van normen. Het ondiepe grondwater is naar verwachting enigszins verontreinigd. Langs de Kleine Beek en de Aa of Weerijs is het kwelwater schoon.



Figuur 5.7 Kleine Beek bij Kapellekestraat



Figuur 5.8 Kleine Beek bij Rucphenseweg

5.6 Natuur

Beschermde gebieden

De Kleine Beek behoort tot de Groene Hoofdstructuur (GHS).

Beschermde soorten

De verwachting is dat binnen het zoekgebied van de Randweg en de directe omgeving wettelijk beschermde dier- en plantsoorten voorkomen, met name de Drijvende waterweegbree, beschermde broedvogels, vleermuizen, amfibieën en reptielen. In het MER zal dit nader worden onderzocht.

Ecologische relaties

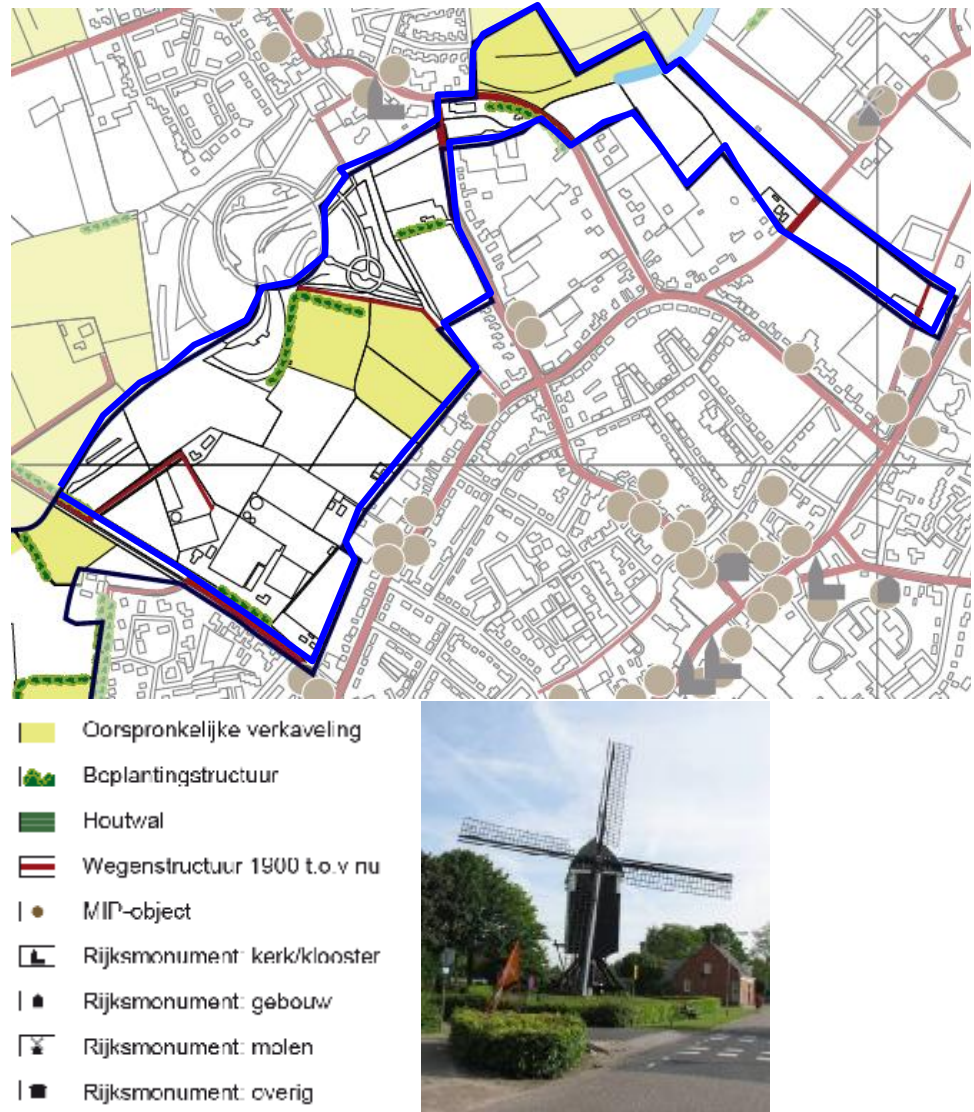
De Kleine Beek is aangeduid als (natte) ecologische verbindingzone.

5.7 Archeologie

Het zoekgebied voor de Randweg kent grotendeels een middelhoge tot hoge indicatieve archeologische verwachtingswaarde. De ligging op de flank van een dekzandrug in de nabijheid van een beek maakt de locatie geschikt als (pre)historische bewoningsplaats. In het MER zal de archeologische verwachting nader worden onderzocht.

5.8 Cultuurhistorie

Het zoekgebied voor de Randweg bevat geen beschermde monumenten. Noordelijk van het zoekgebied ligt monument de Akkermolen met daaromheen een gebied aangeduid als molenbeschermingszone (een molenbiotop). Het zoekgebied voor de Randweg valt deels in deze zone. Binnen het zoekgebied zijn alle wegen historisch met uitzondering van de Verlengde Hofdreef. Verder kan opgemerkt worden dat de verkavelingspatronen in de beekdalen nog vrij oorspronkelijk zijn, terwijl het landgebruik vrijwel volledig is getransformeerd.



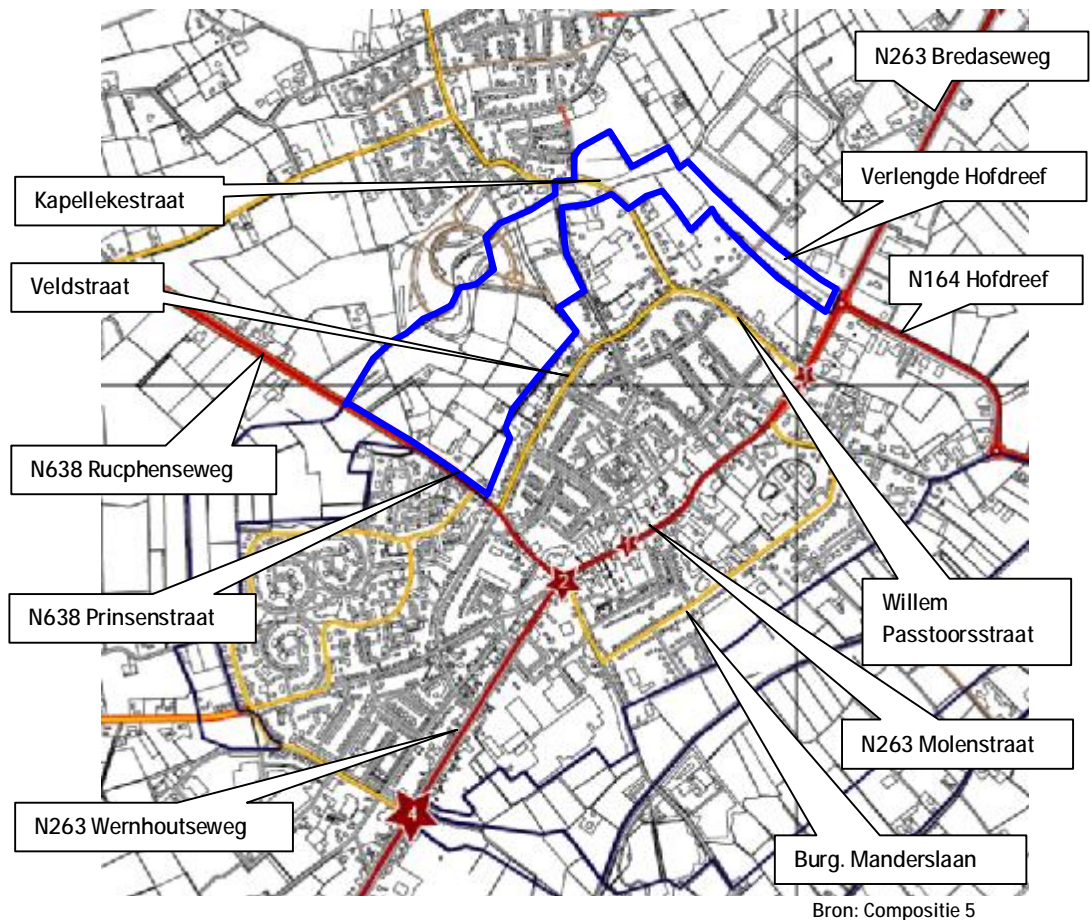
Bron: Compositie 5 (2007)

Figuur 5.8 Cultuurhistorische waarden Akkermolen

5.9 Verkeer

Wegenstructuur

Het belangrijkste onderdeel van de verkeersstructuur van Zundert betreft de N263. De N263 is globaal noord-zuid georiënteerd en loopt parallel aan de A16. In noordelijke richting vormt de weg de verbinding met Rijsbergen en Breda en in zuidelijke richting met Wernhout en België (via Wuustwezel, Gooreind en Brasschaat richting Antwerpen). De N263 is in Zundert de Bredaseweg, de Molenstraat en de Wernhoutseweg genaamd en wordt aangeduid als hoofdontsluitingsweg. De Molenstraat is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (50 km/h). De inrichting van/ beschikbare ruimte op de Molenstraat is echter meer in overeenstemming met een erftoegangsweg (30 km/h). Naast de N263 bevat Zundert twee andere hoofdontsluitingswegen. Deze zijn oost-west georiënteerd. Het betreft de N164 aan de oostzijde van de kern, de Meirseweg genaamd, en de N638 aan de westzijde, de Rucphenseweg/ Prinsenstraat. De N164 en de N683 vormen een verbinding tussen de A16 en Meer (Belgie) in het oosten en Rucphen, de A58 en Roosendaal in het westen.



Figuur 5.9 Verkeersstructuur



Figuur 5.10 Bredaseweg richting centrum Zundert



Figuur 5.11 Willem Passtoorsstraat



Figuur 5.12 Kapellekestraat



Figuur 5.13 Verlengde Hofdreef



Figuur 5.14 Molenstraat



Figuur 5.15 Rucphenseweg

Verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling: huidige situatie (2005)

Tabel 5.2 bevat de verkeersintensiteiten in de huidige situatie (2005) op de belangrijkste wegen in en rond de kern van Zundert (Kragten, 2005, 2006). Het betreft de resultaten van tellingen, modelberekeningen⁷ en een kentekenonderzoek (doorgerekend naar etmaalintensiteiten). Hierbij kan opgemerkt worden dat de verkeersintensiteiten van het model, de tellingen en het kentekenonderzoek op hoofdlijnen overeenkomen⁸.

De verbinding Bredaseweg - Molenstraat - Wernhoutseweg kent een intensiteit van 8.300 - 11.900 motorvoertuigen/ etmaal. De verkeersintensiteiten op de Molenstraat passen bij de functie van de weg als gebiedsontsluitingsweg, maar zijn te hoog voor de inrichting van de weg/ de beschikbare ruimte.

Bij het kentekenonderzoek is de verdeling doorgaand verkeer, herkomst- en bestemmingsverkeer bepaald. Tevens is geïventariseerd wat de route van dit verkeer door Zundert is en is onderscheid gemaakt in voertuigcategorieën. Geconstateerd is dat 10% van het verkeer dat de kern Zundert binnenkomt en/ of verlaat doorgaand verkeer betreft, 45% herkomstverkeer (verkeer met een herkomst in Zundert en een bestemming elders) en 45% bestemmingsverkeer (verkeer met een bestemming in Zundert en een herkomst elders). De belangrijkste route voor doorgaand verkeer betreft de verbinding Bredaseweg - Wernhoutseweg. Bij verschillende routes door Zundert vormt de Molenstraat de belangrijkste verbindingsweg.

Tabel 5.2 Verkeersintensiteiten 2005 verkeersmodel en mechanische telling[bronnen: Variantenstudie Molenstraat Zundert, Kragten, 2006 en Verkeersonderzoeken Zundert, Kentekenonderzoek en mechanische verkeerstellingen, Kragten, 2005]

| Straatnaam | Intensiteit verkeersmodel 2005 [mvt/etmaal] | Intensiteit mechanische telling juni 2005 [mvt/etmaal] | Intensiteit kentekenonderzoek (doorgerekend naar etmaal) [mvt/etmaal] |
|--------------------------|---|--|---|
| Wernhoutseweg | 8.300 | 10.700 | ± 6.200 |
| Leeuwerikstraat | 4.500 | 4.600 | |
| Molenstraat | 8.800 | | |
| Prinsenstraat | 5.200 | 5.900 | |
| Rucphenseweg | 6.500 | | ± 4.900 |
| Eikenlaan | 2.400 | | |
| Burgemeester Manderslaan | 1.900 | 1.700 | ± 2.000 |
| Molenstraat (centrum) | 9.500 | | ± 11.200 |
| Beukenlaan | 1.600 | | ± 1.900 |
| Veldstraat | 2.400 | 2.800 | ± 2.400 |
| Bredaseweg bibeko | 10.700 | 11.600 | ± 9.400 |
| Willem Passtoorsstraat | 3.900 | 3.800 | ± 3.200 |
| Bredaseweg bubeko | 11.900 | | |
| Hofdreef | 6.200 | 6.100 | |
| Meirseweg | 6.800 | 6.600 | ± 5.900 |
| Rustenburgstraat | | 1.500 | ± 1.400 |
| Klein Zundertseweg | | | ± 3.300 |
| Achtmaalseweg | | | ± 1.900 |
| Grote Heistraat | | | ± 1.000 |
| Wildertsedijk | | | ± 1.800 |

7. Model Aimsun

8. Verschillen zijn te verklaren doordat de locaties van de intensiteiten niet exact hetzelfde zijn. Een exacte vergelijking is daardoor niet mogelijk. Daarnaast betreffen de mechanische telling en het kentekenonderzoek momentopnames en biedt het verkeersmodel een modellering van de gemiddelde verkeerssituatie.

De mechanische tellingen geven informatie over de verdeling van het verkeer over de dag en in voertuigcategorieën. Tabel 5.3 geeft de resultaten. De gemiddelde onderverdeling in licht, middel zwaar en zwaar gemotoriseerd verkeer is respectievelijk 92%, 5% en 3%. Bredaseweg, de Kapellekestraat en de Rucphenseweg hebben relatief gezien een wat hoger aandeel middel zwaar en zwaar verkeer.

Tabel 5.3 Etmaalintensiteiten, verdelingen over de dag en over voertuig-categorieën van een mechanische telling april/ mei 2006 [bron: Kragten]

| Locatie | Etmaalintensiteit [mvt/etmaal] | Verdeling over de dag | | | Verdeling over voertuigcategorieën | | | | |
|--|--------------------------------|-----------------------|--------------|-----------------|------------------------------------|-------|--------|-------|----|
| | | Nacht 0-7 uur | Dag 7-19 uur | Avond 19-24 uur | Motor | Licht | Middel | Zwaar | |
| Bredaseweg - tussen Hofdreef en Akkermolenweg | gem werkdag | 9800 | 6% | 78% | 17% | 1% | 88% | 7% | 4% |
| Berkenring - tussen Prinsenstraat en Berkenlaan | gem werkdag | 3500 | 6% | 76% | 18% | 2% | 91% | 5% | 2% |
| Caspar Damstraat - tussen Markt en Vincent van Goghstraat | gem werkdag | 1700 | 2% | 86% | 12% | 1% | 93% | 3% | 2% |
| Kapellekestraat - tussen Willem Passtoorsstraat en Klein | gem werkdag | 2900 | 5% | 77% | 18% | 2% | 85% | 9% | 4% |
| Klein Zundertseweg - tussen Kapellekestraat en Veldstraat | gem werkdag | 1600 | 4% | 79% | 17% | 4% | 89% | 4% | 2% |
| Meirseweg - tussen Bredaseweg en Burgemeester Manderslaan | gem werkdag | 2600 | 3% | 82% | 15% | 2% | 91% | 5% | 2% |
| Rucphenseweg - tussen Hoge Dreef en Pastoor van Vessemstraat | gem werkdag | 5100 | 6% | 77% | 17% | 2% | 85% | 9% | 5% |
| | gem werkdag | 4900 | 6% | 78% | 16% | 2% | 86% | 7% | 4% |

Autonome situatie (2020)

Uitgangspunt voor de autonome situatie is het instellen van eenrichtingsverkeer in het centrum van Zundert conform het Masterplan Centrumvisie II:

- § eenrichtingsverkeer (noordwaarts) op de Molenstraat tussen Prinsenstraat en de Vincent van Goghstraat;
- § eenrichtingsverkeer op de Casper Damstraat;
- § eenrichtingsverkeer op de Beukenlaan;
- § eenrichtingsverkeer (zuidwaarts) op de Eikenlaan tussen de Beukenlaan en de Molenstraat;
- § eenrichtingsverkeer op de Prinsenhof.



Bron: Croonen Adviseurs

Figuur 5.16 Autonome verkeersstructuur centrum

In de Variantenstudie Molenstraat Zundert is door Buro Kragten de autonome situatie in 2020 geprognostiseerd. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat in nog niet is uitgegaan van éénrichtingsverkeer in het centrum van Zundert, zoals in de Centrumvisie voorgesteld. De onderstaande intensiteiten en conclusies kunnen daarmee niet meer als volledig actueel worden beschouwd.

In tabel 5.4 zijn de verkeersintensiteiten voor de autonome situatie in 2020 opgenomen naast de intensiteiten van het verkeersmodel voor 2005. In de tabel is tevens de procentuele toename van het verkeer op de wegen opgenomen.

Tabel 5.4 Verkeersintensiteiten 2005 en autonome situatie 2020 en de procentuele toename tussen 2005 en 2020 [bron: Variantenstudie Molenstraat Zundert, Kragten, 2006]

| Straatnaam | Intensiteit 2005 [mvt/etmaal] | Verwachte intensiteit 2020 [mvt/etmaal] | Procentuele toename 2005 - 2020 |
|--------------------------|--|--|--|
| Wernhoutseweg | 8.300 | 12.000 | 45% |
| Leeuwerikstraat | 4.500 | 5.500 | 25% |
| Molenstraat | 8.800 | 12.100 | 40% |
| Prinsenstraat | 5.200 | 6.500 | 25% |
| Rucphenseweg | 6.500 | 8.400 | 30% |
| Eikenlaan | 2.400 | 3.500 | 45% |
| Burgemeester Manderslaan | 1.900 | 3.000 | 60% |
| Molenstraat (centrum) | 9.500 | 12.900 | 35% |
| Beukenlaan | 1.600 | 3.000 | 95% |
| Veldstraat | 2.400 | 2.900 | 25% |
| Bredaseweg bibeko | 10.700 | 15.800 | 45% |
| Willem Passtoorsstraat | 3.900 | 5.100 | 30% |
| Bredaseweg bubeko | 11.900 | 16.400 | 40% |
| Hofdreef | 6.200 | 9.700 | 55% |
| Meirseweg | 6.800 | 10.000 | 50% |

In de tabel is te zien dat tussen 2005 en 2020 op alle wegen het verkeer toeneemt. Dit is het gevolg van een autonome mobiliteitsgroei, regionale ruimtelijke ontwikkelingen en alle ruimtelijke ontwikkelingen in Zundert (zoals deze door de gemeente voor de Variantenstudie zijn aangedragen). Op de verbinding Bredaseweg - Molenstraat - Wernhoutseweg neemt de verkeersintensiteit met 35% - 45% toe. De knelpunten die in de huidige situatie door de verkeersdruk op de Molenstraat worden ondervonden nemen daarmee de komen de jaren toe.

Van de overige wegen zijn met name de zeer sterke toenames van het verkeer tussen 2005 en 2020 op de Beukenlaan en de Burgemeester Manderslaan opvallend met respectievelijk 95% en 60%. Zowel de Beukenlaan als de Burgemeester Manderslaan betreft een verbinding parallel aan de Molenstraat. De sterkere toename van verkeer op deze wegen kan komen doordat de intensiteit op de Molenstraat zijn capaciteit bereikt, waardoor verkeer gaat uitwijken naar andere wegen.

In het MER wordt de problematiek in de huidige en de autonome situatie nader geanalyseerd aan de hand van verkeersintensiteiten op basis van een actuele verkeersmodellering. Hierbij wordt bekeken in hoeverre de intensiteiten passen bij de inrichting en categorisering van de wegen. Tevens wordt de verkeersafwikkeling in de huidige en de autonome situatie geanalyseerd. Voor de analyse wordt gebruik gemaakt van een geactualiseerd regionaal verkeersmodel van de GGA-regio Breda, dat waar nodig en relevant wordt aangepast voor de specifieke situatie in Zundert.

Openbaar vervoer

De voorzieningen voor openbaar vervoer in en om Zundert zijn beperkt. Vanuit Breda loopt een busverbinding via Zundert (lijn 115). In Zundert maakt de bus gebruik van de Bredaseweg en Berkenring. Op werkdagen is de busfrequentie twee keer per uur, waarvan de bus één keer per uur door rijdt naar Wernhout. Naar Roosendaal rijdt een buurtbus (lijn 220). Deze bus rijdt op weekdays gemiddeld één keer per uur.

Langzaam verkeer

Op enkele plekken zijn de wegen in Zundert voorzien van vrijliggende fietspaden: de Bredaseweg, tussen de Meirseweg en de Hofdreef, en de Prinsenstraat, noordelijk van de Berkenring. In Zundert en de omgeving van Zundert is een aantal recreatieve fiets- en wandelroutes aanwezig. De fietsroutes behoren tot het knooppuntennetwerk.

Verkeersveiligheid

In de huidige situatie wordt de verkeersveiligheid op de N263 in Zundert als knelpunt ervaren. Dit is in het bijzonder het geval op de Molenstraat en wordt veroorzaakt door de verkeersdruk in combinatie met een smal profiel van de weg.

In de Variantenstudie Molenstraat Zundert is ingegaan op ongevallen. In de periode 1999-2004 heeft het merendeel van de ongevallen in de kern van Zundert plaatsgevonden op de Molenstraat. Op de verbinding Wernhoutseweg, Molenstraat, Bredaseweg, vanaf de aansluiting met de Leeuwerikstraat tot de rotonde Hofdreef, hebben in de periode 1999-2004 in totaal 22 letselongevallen plaatsgevonden, waarvan twee met een dodelijke afloop. Van deze ongevallen hebben 10 letselongevallen op de wegvakken van de Molenstraat plaatsgevonden waarvan één met een dodelijke afloop, 4 ongevallen op het kruispunt Molenstraat - Leeuwerikstraat - Wernhoutseweg, 2 ongevallen op het kruispunt Molenstraat - Prinsenstraat en 1 ongeval op het kruispunt Molenstraat - Eikenlaan.

Autonoom zal met de toename van de verkeersintensiteiten de kans op ongevallen verder toenemen.

In het MER wordt de verkeersveiligheid zowel objectief als subjectief geanalyseerd aan de hand van recente ongevalcijfers, de vormgeving, aard en de beleving van de wegen.

5.10 Geluid

Ten aanzien van geluid moet onderscheid gemaakt worden tussen de omgeving van het bestaande wegennet en het zoekgebied.

De omgeving van het bestaande wegennet wordt belast door verkeerslawaaï. Door de relatief hoge intensiteiten op wegen in de kern van Zundert wordt hier geluidhinder ervaren.

In het zoekgebied is de geluidhinder naar verwachting nog beperkt: de Bredaseweg en Rucphenseweg liggen aan de rand van het zoekgebied. De intensiteit op de wegen in het zoekgebied is beperkt.

De woningen en de school voor voortgezet onderwijs in het zoekgebied betreffen geluidgevoelige objecten.

In het MER worden geluidbronnen en geluidgevoelige bestemmingen in het zoek- en studiegebied inzichtelijk gemaakt en wordt de geluidbelasting berekend. Onderscheid wordt gemaakt in geluidbelast oppervlak en geluidbelaste gebouwen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het zoekgebied en de omgeving van de huidige verbinding door de kern Zundert.



Figuur 5.17 Woningen langs Molenstraat



Figuur 5.18 School Verlengde Hofdreef

5.11 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in en rond Zundert wordt met name bepaald door de achtergrondconcentratie en wegverkeer. Uit onderzoek naar de luchtkwaliteit in 2007 [Rapportage Luchtkwaliteit 2007 gemeente Zundert] blijkt dat van de onderzochte wegen de jaargemiddelde concentraties NO_2 op 5 meter van de wegrand en op de gevelafstand niet overschreden worden, met uitzondering van een (geringe) overschrijding langs de Molenstraat: $41 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ten aanzien van PM_{10} was in 2007 geen sprake van overschrijdingen van de grenswaarden bij de onderzochte wegen. In de loop van de jaren 2005 tot 2007 is de luchtkwaliteit langs de onderzochte wegen verbeterd en de verwachting is dat de verbetering zich in de toekomst doorzet. In het MER zal de luchtkwaliteit opnieuw worden berekend, conform de nu geldende wettelijke eisen en aan de hand van de nieuwe modelcijfers ten aanzien van verkeersintensiteiten.

5.12 Trillingen

Trillingshinder wordt met name veroorzaakt door auto- en vrachtverkeer. In het centrum van Zundert kan sprake zijn van trillingshinder. Hierover zijn nog geen gegevens bekend. In het MER wordt nader ingegaan op trillingsbronnen, trillingsgevoelige bestemmingen en de mate waarin trillingshinder ervaren wordt.

5.13 Geur

De belangrijkste veroorzaker van geurhinder betreft landbouw. Daarnaast kunnen auto- en vrachtverkeer bijdragen aan geurhinder. In het MER wordt beschreven waar geurbronnen gelegen zijn en of mogelijk sprake is van geurhinder.

5.14 Kabels en leidingen

In het MER wordt een overzicht opgenomen van aanwezige kabels en leidingen in het zoekgebied. Momenteel is de ligging van kabels en leidingen nog niet bekend.

5.15 Externe veiligheid

In de gemeente Zundert zijn geen routes aangewezen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Incidenteel is wel sprake van bestemmingsverkeer met transport van gevaarlijke stoffen. In het MER wordt aandacht besteed aan risicobronnen en (beperkt) kwetsbare objecten. Risico's worden inzichtelijk gemaakt met onderscheid naar plaatsgebonden risico en groepsrisico.

5.16 Sociale aspecten

Ten aanzien van sociale aspecten worden in het MER zowel sociale aspecten belicht ter plaatse van de huidige verbinding door het centrum van Zundert als ter plaatse van het zoekgebied. In het centrum van Zundert worden in de huidige situatie leefbaarheidsproblemen ervaren: barrièrewerking, slechte oversteekbaarheid, beleving onveiligheid, beleving hinder (geur, geluid, licht, trillingen).

Het zoekgebied voor de Randweg is nu nog relatief rustig, landelijk en agrarisch.

In het MER wordt nader ingegaan op hinderbeleving, sociale relaties, sociale veiligheid en barrièrewerking.



Figuur 5.19 Kapellekestraat richting Klein-Zundert

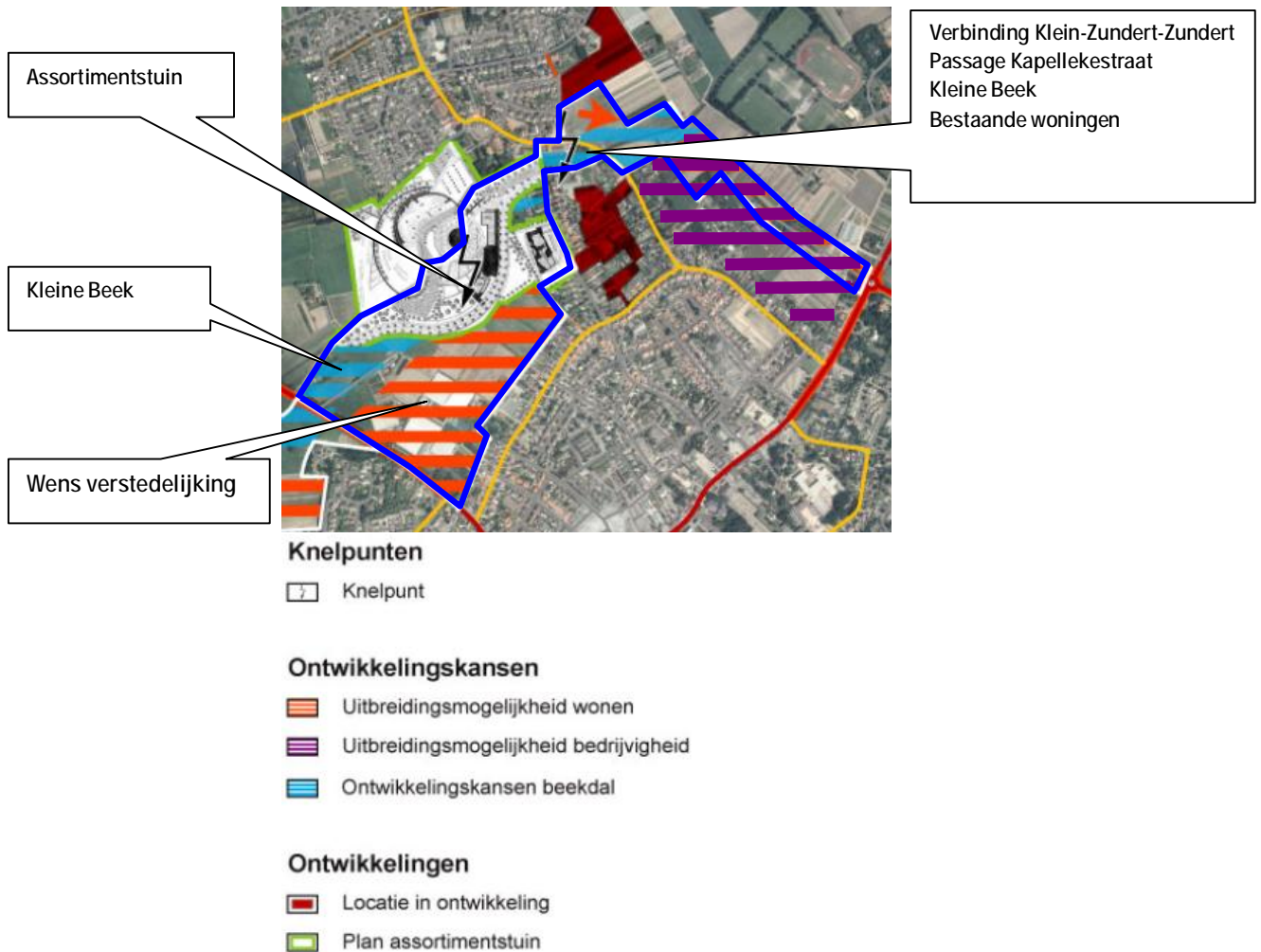
5.17 Conclusie: kansen / knelpunten

In de Quick-scan Randweg Zundert zijn de volgende kansen benoemd in/ voor het zoekgebied van de Randweg (Figuur 5.20):

- § Uitbreidingsmogelijkheid voor bedrijven ten zuiden van de Verlengde hofdreef.
- § Uitbreidingsmogelijkheid van wonen in Klein Zundert richting het Beekdal.
- § Uitbreidingsmogelijkheid van wonen tussen de Assortimentstuin en de Rucphenseweg.
- § Ontwikkelingskansen voor en het plaatselijk (ter hoogte van de Kapellekestraat) verleggen van (het beekdal van) de Kleine Beek.

Knelpunten binnen het zoekgebied zijn:

- § De Assortimentstuin;
- § De relatie met Klein Zundert;
- § Geluidgevoelige bestemmingen;
- § Natuurwaarden (met name langs de Kleine Beek).



Bron: Compositie 5 (2007)

Figuur 5.20 Kansen en knelpunten in zoekgebied Randweg

projectnr. 196747-R-91
3 juni, definitief

Randweg Zundert
Startnotitie m.e.r.

6 Verwachte milieueffecten

6.1 Inleiding

De aanleg en het gebruik van de Randweg heeft een aantal ruimtelijke- en milieugevolgen, zowel in het zoekgebied als in de omgeving van het bestaande wegennet.

In deze startnotitie wordt een globaal overzicht gegeven van de verwachte effecten en de wijze waarop de effecten in het MER worden onderzocht. Hierbij wordt het in tabel 5.1 gepresenteerde beoordelingskader gehanteerd.

In het MER worden de effecten beschreven ten opzichte van de referentiesituatie 2020.

Waar relevant, bijvoorbeeld voor verkeer, geluid en luchtkwaliteit is de effectbepaling kwantitatief (cijfermatig), in de overige gevallen is de effectbepaling kwalitatief (beschrijvend). Bij de beschrijving van effecten wordt onderscheid gemaakt tussen tijdelijke effecten en permanente effecten, als dit van belang is voor de beoordeling. Ook wordt onderscheid gemaakt tussen effecten tijdens de aanlegfase (vaak tijdelijke effecten) en effecten na ingebruikname (vaak permanente effecten).

Bij de effectbeschrijving wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied (zie definitie hoofdstuk 1).

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt per thema een globale beschrijving van verwachte effecten gegeven. Bij deze beschrijving is gebruik gemaakt van de in 2007 door Compositie 5 stedenbouw uitgevoerde Quick-scan Randweg Zundert, het hoofdrapport, de deelrapporten en de kaartenatlas.

6.2 Ruimtelijke structuur

De Randweg is een toevoeging aan het landschap in het zoekgebied en heeft een wezenlijk effect op de ruimtelijke structuur. In het MER wordt dit effect beschreven. Hierbij wordt nagegaan in hoeverre de Randweg ingepast kan worden in de ruimtelijke structuur, of de Randweg past bij het Structuurbeeld zoals gegeven in de StructuurvisiePlus en wat het effect is op de bestaande ruimtelijke structuren en elementen, zoals het beekdal, de bebouwing, de verbinding tussen Zundert en Klein-Zundert, de bufferzone, het ontwikkelingsgebied voor bonteelt en het zoekgebied voor verstedelijking.

6.3 Ruimtegebruik

De realisatie van een Randweg kan leiden tot een verandering in ruimtegebruik. In het MER wordt onder andere gekeken naar de hinder voor het bestaande gebruik (wonen, werken, recreatie en kabels en leidingen). Daarnaast besteedt de MER aandacht aan de (mogelijk) aantrekkende werking van de Randweg op nieuwe ontwikkelingen.

6.4 Bodem

Voor de aanleg van de Randweg is bodemverzet nodig. Daarbij kan de aanleg van de Randweg invloed hebben op de bodemopbouw. In het MER wordt gekeken naar de eventuele doorsnijding van een karakteristieke bodemopbouw en het benodigde grondverzet. Verder wordt in het MER aangegeven hoe met mogelijk aan te treffen bodemvervuilingen wordt omgegaan. Tenslotte wordt bekeken of de Randweg effect kan hebben op de bodemkwaliteit (bijvoorbeeld door afspoelend wegwater).

6.5 Water

De Randweg doorsnijdt mogelijk het beekdal van de Kleine Beek. Daarnaast worden mogelijk sloten doorsneden. De Randweg leidt tot een toename van verharding in het gebied, die middels aanleg van oppervlaktewater gecompenseerd zal moeten worden. In het MER worden de effecten van de Randweg op het oppervlaktewater, het grondwater en de waterkwaliteit beschreven. Hiervoor wordt een aanzet gemaakt met de voor het bestemmingsplan benodigde watertoets. In het kader van de watertoets zal contact worden opgenomen met de waterbeheerders, Waterschap Brabantse Delta en Provincie.

6.6 Natuur

Aanleg en gebruik van de Randweg heeft effect op de natuurwaarden in en (mogelijk) rond het zoekgebied. In het MER zal dit worden onderzocht, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen effect op beschermde gebieden, beschermde soorten en ecologische relaties. De effectbeschrijving richt zich op vier aspecten: vernietiging (ruimtebeslag), verstoring (geluid, licht), versnippering (relaties) en verdroging/vernatting. Aangegeven wordt of natuurwaarden gecompenseerd moeten worden. Mogelijkheden voor compensatie en mitigatie worden, indien nodig, geïnventariseerd.

6.7 Archeologie

Wanneer sprake is van vergraving van de ondergrond bestaat de kans op het verloren gaan van archeologische sporen. Het zoekgebied bevat een indicatieve archeologische verwachtingswaarde van middelhoog tot hoog. In het MER wordt aan de hand van archeologisch vooronderzoek (bureaustudie) de kans op verstoring van deze sporen beschreven. Vervolgens wordt beschreven hoe in geval van verstoring het beste met deze sporen omgegaan kan worden.

6.8 Cultuurhistorie

De Randweg zal een molenbiotop en enkele historische wegen doorsnijden. In het MER zal het effect van de Randweg op de cultuurhistorische waarden in het zoekgebied worden beschreven.

6.9 Verkeer

Effect op wegenstructuur

Met de realisatie van de Randweg ontstaat een hoofdontsluitingweg aan de noordzijde rond Zundert. De Randweg vormt een verbinding tussen de Bredaseweg ter hoogte van de Hofdreef en de Prinsenstraat; de andere hoofdontsluitingswegen in Zundert. De Randweg vormt daarmee een schakel tussen het noordelijke deel van de N263 (de Bredaseweg) en de N638 (Prinsenstraat) en tussen de N164 (Meirseweg) en de N638 (Prinsenstraat).

Effect op verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling

Van de Randweg zal doorgaand verkeer tussen het noordelijke deel van de N263 (Bredaseweg) en de N638 (Prinsenstraat) gebruik gaan maken en verkeer tussen de N164 Meirseweg) en de N638 (Prinsenstraat). Momenteel maakt dit verkeer hoofdzakelijk gebruik van de verbinding Bredaseweg - Molenstraat - Prinsenstraat en de verbinding Bredaseweg - Willem Passtoorsstraat - Veldstraat - Prinsenstraat. Bij de situatie met Randweg zal dan ook minder verkeer van deze wegen gebruik maken dan in de autonome situatie.

Met behulp van een verkeersmodel worden verkeersprognoses opgesteld voor de autonome situatie met en zonder Randweg. Op basis hiervan ontstaat een kwantitatief beeld van de toe- en afnames van het verkeer op de verschillende wegen/ routes in het studiegebied. Zowel de etmaalintensiteiten als de spitsintensiteiten worden bepaald. Naast de hoeveelheid verkeer wordt in het MER het effect op de verkeersafwikkeling bepaald. Dit wordt gedaan aan de hand van de I/C-verhouding; de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van de weg. Verder wordt inzicht verkregen in het soort verkeer: bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer.

Verkeersveiligheid

De Randweg heeft naar verwachting een positief effect op de verkeersveiligheid in en rond Zundert. De bestaande wegenstructuur wordt ontlast, waardoor de verkeersveiligheid in de kern verbetert. De nieuwe weg introduceert weliswaar verkeer in het zoekgebied, maar wordt aangelegd volgens de principes van Duurzaam Veilig, waarbij verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt is.

Het effect van de Randweg op verkeersveiligheid wordt kwalitatief bepaald aan de hand van de principes van Duurzaam Veilig. Hierbij wordt nagegaan in hoeverre het gebruik van de wegen meer in overeenstemming is met de inrichting en de categorisering van de wegen. Andere principes van Duurzaam Veilig zijn de beperking van massa- en snelheidsverschillen en de beperking van conflictpunten. Ook voor deze principes worden de effecten van de autonome situatie met en zonder Randweg bepaald.

Nadrukkelijke aandacht heeft het effect van de Randweg op de verbinding tussen Klein-Zundert en Zundert.

Langzaam verkeer

De Randweg zorgt voor een nieuwe verbinding voor gemotoriseerd verkeer. De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer zal daardoor op andere wegen afnemen. Dat heeft een positief effect op de situatie voor langzaam verkeer.

Langzaam verkeer in het zoekgebied kan daarentegen barrièrewerking ondervinden door de Randweg. Dit wordt in het MER onderzocht

Openbaar vervoer

De Randweg zal naar verwachting geen effect hebben op (het gebruik van) openbaar vervoer. In het MER zal dit nader worden onderzocht.

6.10 Geluid

Door de Randweg veranderen de verkeersstromen in en rond Zundert en daarmee de geluidhinder door verkeer. In de kern van Zundert zal de geluidhinder afnemen. In het zoekgebied wordt extra geluid geïntroduceerd, maar voor minder geluidgevoelige objecten. Per saldo wordt een positief effect op de geluidbelasting verwacht. In het MER wordt nader onderzocht wat de rol van de realisatie van de Randweg op geluidhinder voor de omgeving is. Er zal gerekend worden met een geluidmodel volgens Standaard Rekenmethode 2 uit het Reken en Meetvoorschrift Wegverkeerlawaai. In verband met de aanwezige natuurwaarden en de GHS wordt ook het akoestisch ruimtebeslag van de Randweg op natuurwaarden in beeld gebracht.

6.11 Luchtkwaliteit

In het MER wordt beschreven wat de invloed van de realisatie van de Randweg op de luchtkwaliteit is voor de relevante stoffen (NO_x , fijnstof). Hierbij wordt ook gekeken naar het effect van de Randweg op de luchtkwaliteit in de kern Zundert. De planontwikkeling wordt in het MER getoetst aan de Wet Luchtkwaliteit (2007). Berekening vindt plaats met een rekenmodel conform de vereisten uit de Wet Luchtkwaliteit.

6.12 Trillingen

Verandering van verkeersintensiteiten leidt tot verandering in trillingshinder. Naar verwachting is het effect positief. De situatie in de kern van Zundert verbeterd. In het buitengebied liggen minder trillingsgevoelige objecten, de objecten liggen op grotere afstand van de weg en de weg kan zo worden gerealiseerd dat trillingen worden beperkt. In het MER wordt het aspect trillingshinder kwalitatief beschreven.

6.13 Geur

In het MER wordt kwalitatief onderzocht in hoeverre geuroverlast verandert. Naar verwachting heeft de Randweg een positief effect. De geuroverlast in de kern van Zundert neemt af. In het zoekgebied is sprake van een toename, maar zijn minder geurgevoelige objecten gelegen.

6.14 Kabels en leidingen

In het MER wordt ingegaan op de kans op doorsnijding van kabels en leidingen en op de mogelijke consequenties hiervan. Tevens wordt beschreven hoe deze effecten beperkt kunnen worden.

6.15 Externe veiligheid

In Zundert is incidenteel sprake van bestemmingsverkeer met transport van gevaarlijke stoffen. Hierdoor overschrijdt de contour van het plaatsgebonden risico het wegprofiel naar verwachting niet en heeft de Randweg naar verwachting een neutraal effect ten aanzien van plaatsgebonden risico. Aangezien alleen incidenteel bestemmingsverkeer van transport van gevaarlijke stoffen via Zundert rijdt, is de verwachting dat het groepsrisico niet toeneemt. Het verkeer met een bestemming net buiten Zundert zal via de Randweg worden geleid, waar de bevolkingsdichtheid lager is en het groepsrisico daardoor beperkter.

In het MER wordt aandacht besteed aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Randweg, het persoonlijk risico en het groepsrisico. Dit gebeurt door middel van een quickscan, indien nodig gevolgd door nader onderzoek.

6.16 Sociale aspecten

De verkeersdrukke in de kern Zundert zal door aanleg van de randweg afnemen. In de omgeving van de Randweg ontstaat een nieuwe verbinding voor verkeer. De realisatie van de Randweg heeft daardoor op verschillende locaties een ander effect op de hinderbeleving, op sociale relaties, op sociale veiligheid en op barrièrewerking. In het MER wordt beschrijvend ingegaan op de sociale effecten van de Randweg.

projectnr. 196747-R-91
3 juni, definitief

Randweg Zundert
Startnotitie m.e.r.

Referenties

- Buro Kragten (2005). Kentekenonderzoek en mechanische verkeerstellingen Zundert.
- Buro Kragten (2006). Variantenstudie Molenstraat Zundert.
- Buro Kragten (2007). Aanvulling Variantenstudie Molenstraat Zundert
- Compositie 5 (2007). Quickscan Randweg Zundert.
- Croonen (2009). Uitwerking Masterplan Centrumvisie II Zundert
- Gemeente Zundert (2002). StructuurvisiePlus Zundert.
- Gemeente Zundert (2007). Masterplan Centrumvisie II Zundert.
- Gemeente Zundert (2009). Uitwerking Masterplan Centrumvisie II Zundert.
- Ministerie van VROM (2006). Nota Ruimte.
- Ministerie van VROM (2008). Wet ruimtelijke ordening.
- Ministerie van VROM (2008). Wet milieubeheer.
- Ministerie van VROM (2009). Besluit milieueffectrapportage 1994, gewijzigd 2009.
- Provincie Noord-Brabant (2004). Uitwerkingsplan Alphen-Chaam, Baarle-Nassau, Rucphen en Zundert.
- Provincie Noord-Brabant (2005). Reconstructieplan De Baronie.
- Provincie Noord-Brabant (2007). Quickscan Randweg Zundert.
- Provincie Noord-Brabant (2008). Interimstructuurvisie Noord-Brabant.
- Provincie Noord-Brabant (2008). Paraplunota Ruimtelijke Ordening.

projectnr. 196747-R-91
3 juni, definitief

Randweg Zundert
Startnotitie m.e.r.

Afkortingen en begrippen

| | |
|---|---|
| alternatief | manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd |
| aspect | deelonderwerp voor de effectbepaling |
| autonome ontwikkeling | <ol style="list-style-type: none">1. Ruimtelijk-planologische ontwikkeling van het studiegebied op basis van bestaand en voorgenomen beleid, zonder de voorgenomen activiteit2. Ontwikkeling van het studiegebied zonder de voorgenomen activiteit |
| beoordelingskader | geheel van aspecten en criteria, op basis waarvan de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving worden bepaald |
| bestemmingsplan | gemeentelijk plan ruimtelijke ordening, waarin het gebruik van locaties vastgelegd (bestemd) wordt |
| bevoegd gezag | <ol style="list-style-type: none">1. de overheidsinstantie die bevoegd is tot het nemen van het besluit op grond waarvoor de m.e.r.-verplichting bestaat2. de overheid die bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer |
| Commissie voor de milieu-effectrapportage | een landelijke commissie van ca. 180 onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieu-effectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het rapport. |
| effect | verandering ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling door / na realisering van de voorgenomen activiteit |
| externe veiligheid | veiligheid voor de mens (individueel of in groepen) in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen |
| huidige situatie | momentele toestand van een gebied of aspect |
| initiatiefnemer | degene, die de voorgenomen activiteit wil ondernemen |
| inspraak | mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld over een activiteit waarover (door de overheid) een besluit zal worden genomen |
| leefbaarheid | maat voor de kwaliteit van de leefomgeving |
| m.e.r. | milieueffectrapportage, procedure zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer |
| MER | milieueffectrapport, rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden |
| m.e.r.-plichtige activiteit | activiteit met, volgens bijlage C van het Besluit m.e.r. van de Wet Milieubeheer en / of de provinciale milieuverordening, |

| | |
|------------------------|---|
| | naar verwachting dusdanige nadelige milieu-effecten dat een m.e.r. procedure moet worden doorlopen voorafgaand aan realisering |
| m.e.r.-plicht | de verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit |
| milieu | het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten en goederen (definitie Wet milieubeheer) |
| milieueffecten | gevolgen van een activiteit voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten, goederen, water, bodem, lucht en de relaties daartussen, alsmede de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden (definitie Wet milieubeheer) |
| MMA | meest milieuvriendelijk alternatief, het alternatief met de minst nadelige milieu-effecten |
| plangebied | gebied, waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft, en dat wordt opgenomen in het ruimtelijk besluit |
| plan m.e.r. | milieubeoordeling gekoppeld aan plannen (structuurvisies, globale bestemmingsplannen, inpassingsplannen) die kaderstellend zijn |
| project m.e.r. | milieubeoordeling gekoppeld aan besluiten (bestemmingsplannen/inpassingsplannen met concrete eindbestemming of vergunningen) waarin de m.e.r.-plichtige activiteit concreet wordt vastgelegd |
| referentiesituatie | huidige situatie en autonome ontwikkeling: toekomstige situatie van een gebied of aspect op basis van ontwikkeling van de huidige situatie onder invloed van bestaand en voorgenomen beleid |
| richtlijnen | projectspecifieke, inhoudelijke aanwijzingen / eisen van het bevoegd gezag en / of de Commissie m.e.r., betreffende de inhoud van het milieu-effectrapport (project-m.e.r.) |
| startnotitie | aanmelding door de initiatiefnemer van de voorgenomen activiteit bij bevoegd gezag, officieel begin van de project-m.e.r.-procedure |
| studiegebied | gebied, waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden (omvang kan per aspect variëren) |
| variant | manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd |
| voorgenomen activiteit | datgene, wat de initiatiefnemer wil realiseren |
| wettelijke adviseurs | de in de Wet milieubeheer wettelijk aangewezen adviseurs inzake m.e.r.-plichtige activiteiten |

Bijlage 1 Besluit-m.e.r.-procedure

B1.1 Procedure in hoofdlijnen

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

- opstellen startnotitie door initiatiefnemer;
- indienen startnotitie bij bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 1 Wet Milieubeheer);
- versturen startnotitie naar Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 3 Wet Milieubeheer);
- publicatie en tervisielegging startnotitie door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 4 Wet Milieubeheer);
- indien het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is, deelt het dit mee aan de Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs (artikel 7.13, lid 1 Wet Milieubeheer);
- inspraak ten behoeve van de richtlijnen voor het MER; in de inspraakperiode, die 6 weken duurt, kan een informatie- / inspraakavond worden gehouden (artikel 7.14, lid 4 Wet Milieubeheer);
- advisering (o.a. door landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage en wettelijke adviseurs) over de richtlijnen; dit resulteert in een advies van de Commissie voor de inhoud van de richtlijnen (artikel 7.14, lid 2 Wet Milieubeheer);
- vaststellen richtlijnen voor het opstellen van het MER; als het ware de inhoudsopgave voor het MER. Deze richtlijnen worden vastgesteld door bevoegd gezag (artikel 7.15, Wet Milieubeheer);
- opstellen MER en van de (concept-)ontwerpen van de besluiten die mede op basis van het MER zullen worden genomen (artikel 7.9 en 7.10 Wet Milieubeheer);
- indienen MER en (concept-)ontwerpbestemmingsplan bij bevoegd gezag;
- aanvaarden (artikel 7.18 lid 1 Wet Milieubeheer), bekendmaken en ter visie leggen van het MER (artikel 7.20 lid 2 Wet Milieubeheer) en (concept-)ontwerpen van de besluiten door het bevoegd gezag).
- toetsen van het MER door de Commissie m.e.r. (artikel 7.26 Wet Milieubeheer);
- betrekken van het MER en de resultaten van inspraak en advies bij het nemen van de besluiten (artikel 7.35 en 7.37 Wet Milieubeheer);
- evalueren van de effecten (artikel 7.39 Wet Milieubeheer); en zonodig nemen van aanvullende maatregelen of aangepaste besluiten (artikel 7.42 Wet Milieubeheer).

B1.2 Startnotitie m.e.r.

De startnotitie m.e.r. is de eerste stap in de project-m.e.r.-procedure. Hiermee kondigt de initiatiefnemer de voorgenomen activiteit officieel aan. De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Conform artikel 2 van het Besluit startnotitie milieueffectrapportage [VROM, 1999] zijn de volgende onderwerpen beschreven:

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

B1.3 Inspraak op de startnotitie

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

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

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

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

B1.4 Het opstellen van het MER

Aan de hand van de richtlijnen wordt het MER opgesteld. Conform artikel 7.10 van het besluit m.e.r. [VROM, 2009] bevat een MER tenminste een beschrijving van:

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

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

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

B1.5 Van MER naar besluiten

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

Het MER wordt ter toetsing aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r. De Commissie m.e.r. brengt een toetsingsadvies uit over het MER, waarbij rekening wordt gehouden met adviezen van wettelijke adviseurs en met de inspraakreacties.

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

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

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

Initiatiefnemer

Rol: het opstarten van de voorbereidingen om te komen tot realisatie van de Randweg Zundert, waaronder het opstellen van de startnotitie en het MER.

Wie is initiatiefnemer? College van B&W van de gemeente Zundert
College van Gedeputeerde Staten
van de Provincie Noord-Brabant

Bevoegd gezag

Rol

- vaststellen van de richtlijnen voor het opstellen van het MER;
- beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER;
- vaststellen van de ruimtelijke besluiten, in dit geval de structuurvisie en het bestemmingsplan;
- diverse taken in het kader van kennisgeving, ter inzage legging e.d.;
- inwinnen van adviezen bij diverse instanties.

Wie is bevoegd gezag? Gemeenteraad van Zundert

Commissie voor de milieueffectrapportage

Rol:

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

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

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

Wettelijke adviseurs

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

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

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

Overigens zal het bestemmingsplan aan een aantal andere instanties worden toegestuurd ten behoeve van het voeren van overleg.

Insprekers

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

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

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

Projectgroep

De projectgroep is de ambtelijke vertegenwoordiging. De projectgroep is verantwoordelijk voor de rapportage aan de stuurgroep over de voortgang van het project. De projectgroep bewaakt onder meer de onderlinge afstemming van alle inhoudelijke activiteiten van het project en is verantwoordelijk voor de voorbereiding van besluitvorming in de stuurgroep. Bovendien draagt zij zorg voor goede communicatie met alle doelgroepen, zowel intern als extern. Op formele wijze dient zij raadstukken in bij de gemeenteraad en collegestukken bij het college B&W, maar ook op informele wijze wordt van de projectgroepleden verwacht dat zij op frequente wijze de bestuurders van de provincie, gemeente Zundert inlichten over de voortgang.

Bijlage 2 Maatregelen in de kern onvoldoende probleemoplossend

Zoals in hoofdstuk 2 (Probleem en doelstelling) al is beschreven, is in het (recente) verleden onderzocht of de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in de kern opgelost kan worden met verkeersmaatregelen in de kern. Zowel in het kader van de StructuurvisiePlus 2002 en de Variantenstudie Molenstraat Zundert is onderzoek verricht. Onderzochte maatregelen in de Molenstraat zijn:

- Afsluiten van de kern voor gemotoriseerd verkeer;
- Instellen van éénrichtingsverkeer;
- Instellen van een vrachtwagenverbod;
- Instellen van een parkeer- en stopverbod;
- Aanpassen verkeersprofiel.

In tabel B2.1 zijn de verkeersintensiteiten opgenomen in de huidige situatie 2005 en van de drie varianten voor maatregelen in de kern in 2005 (Kragten, 2006). Bij de varianten is onderscheid gemaakt in de route die het model heeft toegedeeld (kortste route) en de route die het meest geschikt is om extra verkeer te verwerken (logische route). Afsluiten van het centrum voor gemotoriseerd verkeer heeft (uiteraard) een aanzienlijk effect. Er vindt een aanzienlijke verschuiving van de verkeersstromen van de Molenstraat (centrum) naar met name de aanliggende wegen aan de westzijde van de Molenstraat plaats. De verkeerssituatie in de Molenstraat verbetert, maar leidt tot een (ongewenste) toename van verkeer aan weerszijden van de Molenstraat, met name aan de westzijde (Beukenlaan, Eikenlaan, Willem Passtoorsstraat en Veldstraat).

Instellen van éénrichtingsverkeer op de Molenstraat leidt tot een verschuiving van 10-15% verkeer uit het centrum naar omliggende wegen. Ook hiervoor geldt dat de verkeerssituatie in de Molenstraat verbetert, maar leidt tot een (ongewenste) toename van verkeer aan weerszijden van de Molenstraat.

Een vrachtwagenverbod heeft een minder groot effect (5% afname in de Molenstraat), maar leidt er wel toe dat de vanuit leefbaarheid bezien de meest problematische verkeersgroep uit de Molenstraat verdwijnt. Maar ook hiervoor geldt dat het vrachtverkeer op de omliggende wegen toeneemt.

Bij verkeersintensiteiten in tabel B2.1 en de bovenstaande conclusies dient opgemerkt te worden dat deze niet meer als volledig actueel beschouwd kunnen worden: aan de hand van pilots is het gehanteerde Aimsun model later gekalibreerd en de eenrichtingsverkeermaatregelen zijn ondertussen conform het Masterplan Centrumvisie II aangepast/ uitgebreid. In het MER wordt aan de hand van recente verkeersintensiteiten op basis van een verkeersmodellering nader ingegaan op de nut en noodzaak van een randweg.

Tabel B2.1 Verkeersintensiteit voor de huidige situatie in 2005 en voor 3 varianten in 2005 [bron: Variantenstudie Molenstraat Zundert, Kragten, 2006]

| Straatnaam | Intensiteit 2005 Huidige situatie [mvt/etmaal] | Intensiteit 2005 Afluiten centrum | | Intensiteit 2005 Eenrichtingsverkeer Molenstraat | | Intensiteit 2005 Vrachtwagenverbod Molenstraat | |
|-----------------------------|--|--------------------------------------|---------------------------------------|--|---------------------------------------|--|---------------------------------------|
| | | obv kortste route [mvt/etmaal] | obv logische route [mvt/etmaal] | obv kortste route [mvt/etmaal] | obv logische route [mvt/etmaal] | obv kortste route [mvt/etmaal] | obv logische route [mvt/etmaal] |
| Wernhoutseweg | 8.300 | 8.300 | 8.300 | 8.300 | 8.300 | 8.300 | 8.200 |
| Leeuwerikstraat | 4.500 | 4.500 | 4.500 | 4.500 | 4.500 | 4.300 | 4.300 |
| Molenstraat | 8.800 | 8.600 | 8.600 | 8.600 | 8.600 | 8.600 | 8.600 |
| Prinsenstraat | 5.200 | 3.000 | 3.900 | 4.400 | 4.600 | 5.400 | 5.400 |
| Rucphenseweg | 6.500 | 6.500 | 6.700 | 6.500 | 6.500 | 6.500 | 6.700 |
| Eikenlaan | 2.400 | 5.500 | 4.500 | 4.500 | 4.300 | 2.200 | 2.200 |
| Burgemeester Manderslaan | 1.900 | 2.100 | 2.200 | 2.200 | 2.200 | 2.000 | 2.000 |
| Molenstraat (centrum) | 9.500 | 200* | 200* | 8.300 | 8.200 | 9.000 | 9.100 |
| Beukenlaan | 1.600 | 8.750 | 6.600 | 4.800 | 4.000 | 1.800 | 1.600 |
| Veldstraat | 2.400 | 2.500 | 6.000 | 3.500 | 4.500 | 2.400 | 3.000 |
| Bredaseweg bibeko | 10.700 | 10.800 | 9.100 | 9.700 | 9.150 | 10.600 | 10.600 |
| Willem Passtoorsstraat | 3.900 | 3.900 | 5.900 | 3.300 | 3.800 | 3.900 | 4.100 |
| Bredaseweg bubeko | 11.900 | 11.800 | 11.700 | 11.900 | 11.900 | 11.800 | 11.800 |
| Hofdreef | 6.200 | 6.400 | 6.400 | 7.000 | 6.900 | 6.300 | 6.300 |
| Meirseweg | 6.800 | 6.800 | 6.800 | 6.700 | 6.700 | 6.700 | 6.800 |

* Dit betreft onder andere openbaar vervoer en bevoorradingsverkeer voor het centrum

Er zijn diverse mogelijkheden voor alternatieve verkeersroutes over het bestaande wegennet onderzocht, maar onvoldoende bevonden:

- Rustenburgstraat/Wildertsedijk: beperkte mogelijkheden door smal en bochtig profiel, veel erfaansluitingen, aanwezigheid sportvoorzieningen (veel langzaam verkeer en jeugd), verbreding ongewenst vanwege noodzakelijke sloop;
- Burgemeester Manderslaan/Meirseweg: geschikt qua ruimte, maar niet gelet op ligging in woonomgeving;
- Willem Passtoorsstraat / Veldstraat: heeft nu al grote verkeersintensiteit, verruiming niet wenselijk gezien woonfuncties langs weg;
- Willem Passtoorsstraat/Rucphenseweg: verlegging probleem naar Klein-Zundert, oplossing voor slechts een deel van het probleem.

Een parkeer- en stopverbod heeft een relatief gering effect: de verkeersintensiteiten veranderen niet wezenlijk. Wel verbetert de doorstroming en is het verkeersbeeld "rustiger".

Aanpassen van het profiel van de Molenstraat is slechts beperkt mogelijk vanwege de geringe ruimte. Het is hierdoor niet mogelijk om een Duurzaam Veilige Inrichting te realiseren en tegelijkertijd de verblijfsfunctie te versterken en de doorstroming te garanderen.

Conclusie is dat verkeersmaatregelen in de kern alleen onvoldoende probleemoplossend werken.

Bijlage 3 Afweging zoekgebied Randweg

Om te kunnen bepalen waar een nieuwe weg buiten de kern, de Randweg, het beste aangelegd kan worden zijn in het verleden diverse studies verricht. In deze studies is een groot aantal mogelijke locaties met elkaar vergeleken.

Studies voorafgaand aan StructuurvisiePlus (1996, 1998)

In een tweetal studies voorafgaand aan de StructuurvisiePlus zijn eind jaren negentig een zevental alternatieven onderzocht:

Ten westen van Zundert

1. Pastoor van Vessemstraat: onacceptabel: te weinig effect op Molenstraat en ongewenste verplaatsing probleem van kern Zundert naar kern Klein-Zundert.
2. Langs Kleine Beek: vergelijkbaar verkeerseffect met 3, maar negatiever effect op ecologische waarden Kleine Beek.
3. Ten zuiden van Kleine Beek: haalbaar en nader af te wegen.

Ten oosten van Zundert

4. Ten zuiden van kern Zundert: haalbaar en nader af te wegen.
5. Langs Aa of Weerijds: vergelijkbaar verkeerseffect met 4, maar negatiever effect op ecologische waarden Aa of Weerijds.
6. Ten zuiden van Aa of Weerijds: vergelijkbaar verkeerseffect met 4, maar negatiever effect op natuur en landschap.
7. Rustenburgstraat: vergelijkbaar verkeerseffect met 4, maar negatiever effect op milieuhinder.

De keuze tussen noord (3) en zuid (4) wordt opengelaten. Alternatief 3 “scoort” iets beter op verkeerskundige aspecten als ontlasting Molenstraat, afwikkeling vrachtverkeer en afwikkeling regionaal verkeer. Benadrukt wordt dat de Randweg meer is dan een weg alleen, maar tegelijk de toekomstige ontwikkeling / uitleg van Zundert bepaald. Vanuit deze optiek beredeneerd wordt 3 beter beoordeeld als 4.

StructuurvisiePlus (2002)

In de StructuurvisiePlus zijn 4 van bovenstaande 7 alternatieven nader onderzocht en op allerlei verkeerskundige, ruimtelijke en milieuhygiënische aspecten beoordeeld.

Alle alternatieven hebben een positief effect op de Molenstraat. Alternatief 3 wordt het beste beoordeeld op passendheid in de ruimtelijke structuur, regionale ontsluiting en mogelijkheden voor fasering. Alternatief 4 en in mindere mate 6 en 7 zijn gunstiger voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen (ten zuiden van Zundert), maar beduidend ongunstig in het effect op natuurwaarden.

Alle aspecten gelijk beoordeeld is alternatief 3 het gunstigst. 3 voldoet het beste aan de doelstellingen en heeft de minste milieueffecten. Alternatief 6 scoort grosso modo het minst gunstig.

De in 2002 zittende gemeenteraad gaf de voorkeur aan alternatieven 6 en 7. Dit omdat men meer gewicht toekende aan de aspecten verblijfsklimaat Molenstraat, ontsluiting woningen en bedrijven, beperking barrièrewerking en verkeersintensiteit bestaande wegen en minder gewicht aan de regionale doelstelling, passendheid binnen het ruimtelijk streefbeeld en natuur.

| Aspect | scores | | | | rangordes | | | |
|-------------------------------------|--------|-----|-----|-----|-----------|-----|-----|-----|
| | 3 | 4 | 6 | 7 | 3 | 4 | 6 | 7 |
| Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld | + | - | -- | - | 1 | 2/3 | 4 | 2/3 |
| Categoriseringsplan | +/- | +/- | - | - | 1/2 | 1/2 | 3/4 | 3/4 |
| Regionale verkeersstructuur | + | - | - | -- | 1 | 2/3 | 2/3 | 4 |
| Verblijfsklimaat Molenstraat | + | + | + | + | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Kosten | +/- | +/- | - | - | 1/2 | 1/2 | 3/4 | 3/4 |
| Toekomstwaarde | + | +/- | +/- | +/- | 1 | 2-4 | 2-4 | 2-4 |
| Beperking Sluipverkeer | - | - | - | - | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Ontsluiting bedrijven | +/- | ++ | + | + | 4 | 1 | 2/3 | 2/3 |
| Ontsluiting woningen | + | + | + | + | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Doorbraak en herinrichting | +/- | - | - | - | 1 | 2-4 | 2-4 | 2-4 |
| Hoeveelheid nieuwe infrastructuur | +/- | +/- | - | +/- | 1-3 | 1-3 | 4 | 1-3 |
| Beperken barrierewerking | - | - | - | + | 2-4 | 2-4 | 2-4 | 1 |
| Fasering | + | - | -- | - | 1 | 2-3 | 4 | 2-3 |
| Groene Hoofdstructuur | +/- | -- | -- | +/- | 1/2 | 3/4 | 3/4 | ½ |
| Verkeersintensiteit bestaande wegen | +/- | + | + | + | 4 | 1-3 | 1-3 | 1-3 |
| Totaal | 4 | -3 | -9 | -3 | 28,5 | 34 | 44 | 37 |

Periode 2002-2007

Naar aanleiding van de StructuurvisiePlus uit 2002 is in de periode 2002-2007 verder gediscussieerd over een randweg om Zundert. In deze periode hebben voortschrijdend inzicht, nieuwe onderzoeksresultaten, nieuwe beleidsuitgangspunten en een nieuwe gemeenteraad met nieuwe inzichten tot een andere visie op de randweg geleid. Belangrijk aspect hierbij is de inbreng van de provinciale doelstelling: verbetering van de regionale bereikbaarheid in oost-west richting. Daarnaast heeft de planvorming rond de Centrumvisie de noodzaak van een randweg verder versterkt en hebben verkeersonderzoeken (Buro Kragten) nader inzicht gegeven in de verkeersproblematiek en het oplossend vermogen van alternatieven. Tot slot biedt de Randweg aan de noordwestelijke zijde kansen voor toekomstige ontwikkelingen; kansen met betrekking tot uitbreiding woningbouw en realisatie bedrijventerrein.

Quickscan Randweg Zundert (2007)

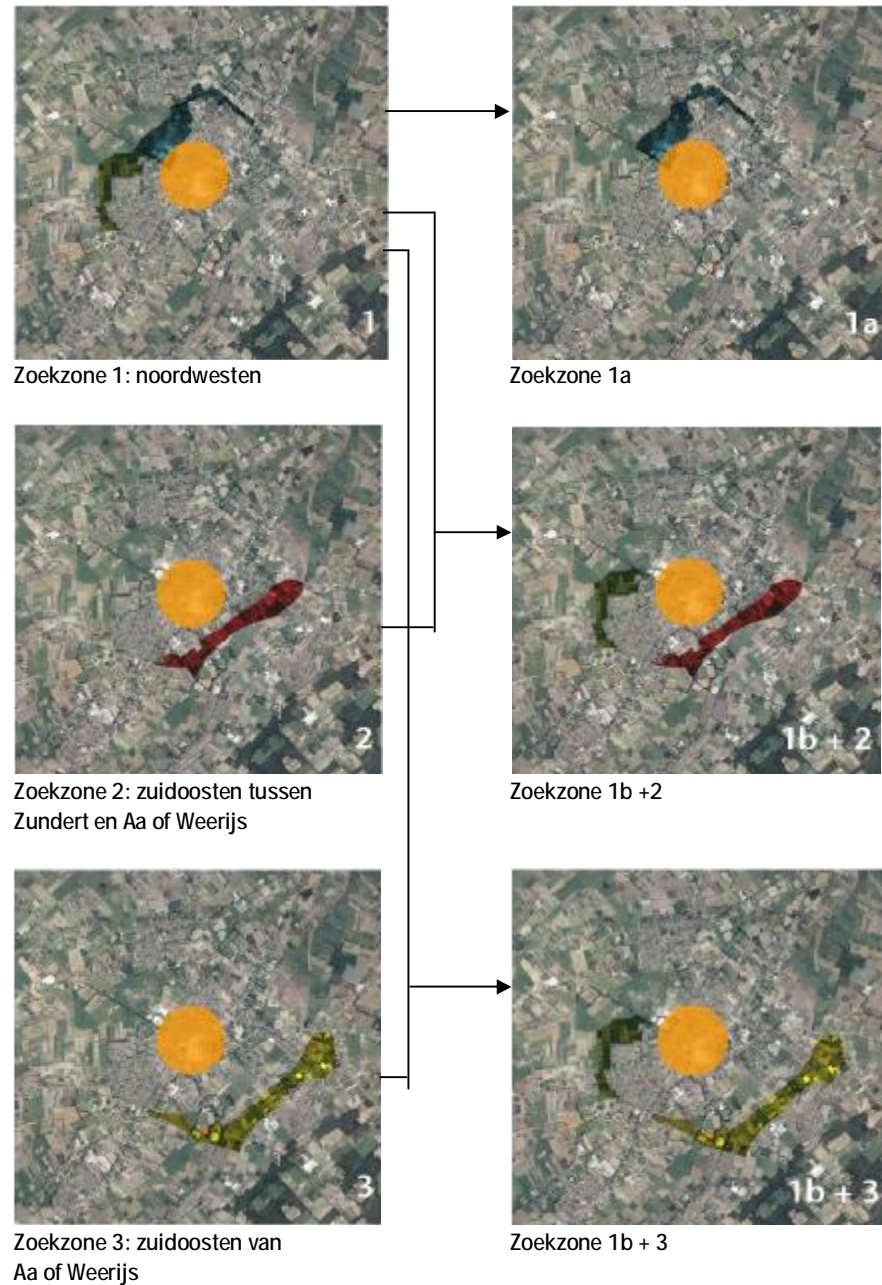
In opdracht van de provincie is in 2007 een nieuw onderzoek uitgevoerd, de Quickscan Randweg Zundert. In deze studie is breder onderzoek verricht vanuit ruimere doelstellingen, ruimere zoekgebieden en meer milieuaspecten als voorloper voor een MER. Er zijn zes zoekzones geselecteerd en onderzocht:

- Zoekzone 1: ten noordwesten van Zundert bestaande uit twee delen: 1a Bredaseweg-Rucphenseweg (in het gebied tussen Zundert en Klein-Zundert), 1b Rucphenseweg -Wernhoutseweg (in het gebied ten westen van Zundert);
- Zoekzone 2: ten zuidoosten van Zundert tussen Zundert en de Aa (langs de kern);
- Zoekzone 3: ten zuidoosten van de Aa (los van de kern);
- Tijdens dit traject zijn de gewijzigde inzichten gekomen. Hierdoor is zoekzone 1a toegevoegd en de combinaties 2 en 3 met 1b:
- Zoekzone 1a: ten noordwesten van Zundert: Bredaseweg-Rucphenseweg (in het gebied tussen Zundert en Klein-Zundert);
- Zoekzone 2 + 1b: Combinatie van 2 en 1b;

Zoekzone 3 +1b: Combinatie van 3 en 1b.

Vanuit regionale bereikbaarheid zijn dit de enige relevante zoekzones. Voor wat betreft lokale ontsluiting (van met name het zuidelijke deel) zijn andere varianten ook interessant.

o



Bron: Compositie 5 (2007)

Figuur B3.1 Onderzochte zoekgebieden

Binnen deze zoekzones is onderzoek gedaan naar kansen, belemmeringen en aandachtspunten voor de aanleg van een Randweg. Er zijn geen concrete tracés onderzocht. De zoekzones zijn beoordeeld op een groot aantal aspecten:

- Beleid;
- Verkeerskundige beoordeling;
- Ondergrond: Geomorfologie, Bodem en Water, Natuur en Landschap;
- Netwerken: Autoverkeer, Luchtkwaliteit, Geluid, Externe Veiligheid, Openbaar Vervoer en Langzaam verkeer;
- Occupatie: Landgebruik, Maatschappelijke voorzieningen, Sociale aspecten, Cultuurhistorie en Archeologie.

Onderstaand zijn de belangrijkste conclusies weergegeven.

Beleid

Vanuit beleid is geen eenduidige voorkeur te geven voor één van zoekgebieden. Geen van de zoekgebieden is gelegen in gebied met beschermde natuur- of landschappelijke status. Alle zoekzones doorsnijden één van de twee ecologische verbindingzones buiten Zundert: Aa aan de zuidwestzijde, Kleine Beek aan de noordwestzijde.

Alle zoekzones doorsnijden zoekgebied voor (glas)boomteeltebied. Zoekgebied 1a is kleiner dan de andere zoekgebieden en leidt tot een geringere doorsnijding.

Zoekzones 1, 2 en 2+1b liggen in zoekgebied voor regionale waterberging.

Zoekzones 1, 1a, 2+1b, 3+1b sluiten aan bij de wens voor een verbinding tussen A16 en A58 en liggen in het zoekgebied voor verstedelijking. Zoekzones 1 en 1a liggen in de bufferzone tussen Zundert en Klein-Zundert.

Verkeer

Om inzicht te krijgen in het effect van verkeerskundige maatregelen is de Variantenstudie Molenstraat Zundert [Kragten, 2006] uitgevoerd. Hierbij zijn de effecten op de verkeersintensiteiten in beeld gebracht als gevolg van korte termijn maatregelen in het centrum van Zundert, lange termijn maatregelen in de vorm van een randweg en een combinatie van beiden. De resultaten van de korte termijn maatregelen zijn opgenomen in Bijlage 2.

Na het opstellen van de Variantenstudie hebben pilots plaatsgevonden om het effect van maatregelen te onderzoeken. Naar aanleiding van de pilots zijn de modelvarianten met eenrichtingsverkeer gekalibreerd en zijn de maatregelen voor eenrichtingsverkeer aangepast conform het Masterplan Centrumvisie II Zundert [Memo Randwegstudie Zundert m.b.v. Aimsun, Kragten, 2007]:

- § eenrichtingsverkeer (noordwaarts) op de Molenstraat tussen Eikenlaan en Meirseweg;
- § eenrichtingsverkeer op de Casper Damstraat;
- § eenrichtingsverkeer op de Beukenlaan;
- § eenrichtingsverkeer (zuidwaarts) op de Eikenlaan tussen de Beukenlaan en de Molenstraat.

Opgemerkt dient te worden dat het inmiddels vastgestelde Masterplan éénrichtingsverkeer op de Molenstraat tussen de Prinsenstraat en de Vincent van Goghstraat bevat in plaats van op de Eikenlaan. Daarnaast bevat het vastgestelde Masterplan éénrichtingsverkeer op de Prinsenhof. De onderstaande intensiteiten en conclusies kunnen daarmee niet meer als volledig actueel worden beschouwd.

Voor vier varianten voor een randweg met en zonder eenrichtingverkeer zijn met behulp van een dynamisch verkeersmodel (Aimsun) verkeersprognoses opgesteld:

1. Een oostelijke randweg: tussen de Meirseweg (oostelijk van de rotonde Meirseweg - Hofdreef) en de Wernhoutseweg (ter hoogte van de Leeuwerikstraat).
2. Een westelijke randweg: tussen de Leeuwerikstraat en de rotonde Bredaseweg - Hofdreef.
3. Een oostelijke en zuidwestelijke randweg: tussen de Meirseweg (oostelijk van de rotonde Meirseweg - Hofdreef) en de Wernhoutseweg (ter hoogte van de Leeuwerikstraat) en tussen de Leeuwerikstraat en de Rucphnseweg.
4. Een noordwestelijke randweg: tussen de Rucphnseweg en de rotonde Bredaseweg - Hofdreef.

De verkeersintensiteiten in 2020 bij de vier randwegen zonder eenrichtingverkeer in het centrum zijn weergegeven in tabel 3.1. De verkeersintensiteiten bij de vier randwegen met eenrichtingsverkeer zijn weergegeven in tabel 3.2. In tabel 3.3 zijn de verschillen opgenomen van de randweg met eenrichtingverkeer ten opzichte van zonder eenrichtingsverkeer. Tabel 3.4 bevat de verschillen van de varianten voor de randweg met en zonder eenrichtingsverkeer ten opzichte van de autonome situatie in 2020. Opgemerkt dient te worden dat de maatregelen voor eenrichtingsverkeer ondertussen uitgangspunt zijn voor de autonome situatie.

Wanneer de vier varianten voor een randweg vergeleken worden, kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- § Een westelijke randweg "trekt" meer verkeer dan een oostelijke randweg. Een noordwestelijke randweg "trekt" minder verkeer dan een westelijke randweg, maar meer dan een oostelijke randweg.
- § Een westelijke of noordwestelijke randweg leidt tot een sterkere afname van verkeer op de Molenstraat dan een oostelijke of oostelijke en zuidwestelijke randweg. Het verschil in effect is het grootst op de Molenstraat ten zuiden van het centrum. Een westelijke randweg heeft een enigszins positiever effect dan een noordwestelijke randweg. Bij eenrichtingverkeer zijn de verschillen tussen de varianten voor de randweg beperkter dan zonder eenrichtingsverkeer.
- § Voor de bestaande oost-west routes leidt een westelijke of noordwestelijke randweg tot een grotere ontlasting dan een oostelijke randweg.
- § Op het onderliggend wegennet leidt een westelijke/noordwestelijke randweg tot een grotere ontlasting dan een oostelijke randweg. Bij eenrichtingsverkeer is op enkele wegvakken (bijvoorbeeld Beukenlaan) sprake van een toename van verkeer, maar dit maakt onderdeel uit van de verkeersmaatregelen.
- § Instellen van eenrichtingsverkeer leidt op enkele onderliggende wegen (bijvoorbeeld Burgemeester Manderslaan) tot een (ongewenste) toename van verkeersdruk. Onderwerp van nader onderzoek.

Tabel B3.1 Verkeersintensiteiten vier randwegen 2020 zonder eenrichtingsverkeer
[Memo Randwegstudie Zundert m.b.v. Aimsun, Kragten, 2007]

| Straatnaam | Intensiteit 2005 Huidige situatie [mvt/etmaal] | Verwachte intensiteit 2020 [mvt/etmaal] | Intensiteit 2020 varianten randweg zonder eenrichtingverkeer [mvt/etmaal] | | | |
|---------------------------|--|---|--|--------|--------|--------|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 |
| | | | O | W | O+ZW | NW |
| Wernhoutseweg | 8.300 | 12.000 | 12.000 | 12.000 | 12.000 | 12.000 |
| Leeuwerikstraat | 4.500 | 5.500 | 5.500 | 6.500 | 6.000 | 5.500 |
| Molenstraat | 8.800 | 12.100 | 10.000 | 8.000 | 9.500 | 9.000 |
| Prinsenstraat | 5.200 | 6.500 | 7.000 | 3.500 | 5.500 | 4.500 |
| Rucphenseweg | 6.500 | 8.400 | 8.400 | 6.000 | 7.500 | 7.000 |
| Eikenlaan | 2.400 | 3.500 | 2.900 | 2.800 | 2.900 | 2.800 |
| Burgemeester Manderslaan | 1.900 | 3.000 | 3.000 | 3.000 | 3.000 | 3.000 |
| Molenstraat (centrum) | 9.500 | 12.900 | 11.800 | 9.000 | 11.000 | 10.000 |
| Beukenlaan | 1.600 | 3.000 | 3.000 | 2.800 | 3.000 | 2.800 |
| Veldstraat | 2.400 | 2.900 | 2.900 | 1.300 | 2.900 | 2.000 |
| Bredaseweg bibeko | 10.700 | 15.800 | 14.500 | 13.500 | 14.000 | 14.000 |
| Willem Passtoorsstraat | 3.900 | 5.100 | 5.100 | 2.000 | 5.100 | 2.500 |
| Bredaseweg bubeko | 11.900 | 16.400 | 16.400 | 16.400 | 16.400 | 16.400 |
| Hofdreef | 6.200 | 9.700 | 8.800 | 10.000 | 8.300 | 10.000 |
| Meirseweg | 6.800 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 |
| Oostelijke randweg Noord | | | 1.400 | | 1.800 | |
| Oostelijke randweg Zuid | | | 1.300 | | 1.700 | |
| Westelijke randweg Zuid | | | | 4.100 | 2.600 | |
| Westelijke randweg Midden | | | | 2.700 | | 1.900 |
| Westelijke randweg Noord | | | | 4.800 | | 3.900 |

Bron gegevens: Buro Kragten (2005, 2006, 2007)

Tabel B3.2 Verkeersintensiteiten vier randwegen 2020 met eenrichtingsverkeer
[Memo Randwegstudie Zundert m.b.v. Aimsun, Kragten, 2007]

| Straatnaam | Intensiteit 2005 Huidige situatie [mvt/etmaal] | Verwachte intensiteit 2020 [mvt/etmaal] | Intensiteit 2020 varianten randweg met eenrichtingverkeer [mvt/etmaal] | | | |
|---------------------------|--|---|---|--------|--------|--------|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 |
| | | | O | W | O+ZW | NW |
| Wernhoutseweg | 8.300 | 12.000 | 12.000 | 12.000 | 12.000 | 12.000 |
| Leeuwerikstraat | 4.500 | 5.500 | 5.400 | 10.000 | 6.400 | 9.000 |
| Molenstraat | 8.800 | 12.100 | 7.200 | 3.500 | 6.700 | 4.500 |
| Prinsenstraat | 5.200 | 6.500 | 8.200 | 4.100 | 6.100 | 5.100 |
| Rucphenseweg | 6.500 | 8.400 | 8.400 | 6.300 | 7.500 | 7.400 |
| Eikenlaan | 2.400 | 3.500 | 3.600 | 3.300 | 3.600 | 3.300 |
| Burgemeester Manderslaan | 1.900 | 3.000 | 5.500 | 5.800 | 5.500 | 5.800 |
| Molenstraat (centrum) | 9.500 | 12.900 | 6.000 | 5.700 | 5.900 | 5.800 |
| Beukenlaan | 1.600 | 3.000 | 4.800 | 4.500 | 4.800 | 4.500 |
| Veldstraat | 2.400 | 2.900 | 7.000 | 4.700 | 7.000 | 5.500 |
| Bredaseweg bibeko | 10.700 | 15.800 | 9.500 | 8.500 | 9.000 | 9.000 |
| Willem Passtoorsstraat | 3.900 | 5.100 | 8.200 | 2.500 | 8.200 | 3.000 |
| Bredaseweg bubeko | 11.900 | 16.400 | 16.400 | 16.400 | 16.400 | 16.400 |
| Hofdreef | 6.200 | 9.700 | 10.000 | 9.800 | 9.500 | 9.800 |
| Meirseweg | 6.800 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 |
| Oostelijke randweg Noord | | | 4.600 | | 3.600 | |
| Oostelijke randweg Zuid | | | 4.600 | | 4.800 | |
| Westelijke randweg Zuid | | | | 8.400 | 6.500 | |
| Westelijke randweg Midden | | | | 5.900 | | 5.000 |
| Westelijke randweg Noord | | | | 7.200 | | 6.100 |

Bron gegevens: Buro Kragten (2005, 2006, 2007)

Tabel B3.3 Verschil varianten randweg met eenrichtingsverkeer ten opzichte van zonder eenrichtingsverkeer

| Straatnaam | Verschil varianten randweg met tov zonder eenrichtingsverkeer | | | | | | | |
|-----------------------|---|--------|--------|--------|------|------|------|------|
| | [mvt/etm] | | | | [%] | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| | O | W | O+ZW | NW | O | W | O+ZW | NW |
| Wernhoutseweg | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Leeuwerikstraat | -100 | 3.500 | 400 | 3.500 | -2% | 64% | 7% | 64% |
| Molenstraat | -2.800 | -4.500 | -2.800 | -4.500 | -23% | -37% | -23% | -37% |
| Prinsenstraat | 1.200 | 600 | 600 | 600 | 18% | 9% | 9% | 9% |
| Rucphenseweg | 0 | 300 | 0 | 400 | 0% | 4% | 0% | 5% |
| Eikenlaan | 700 | 550 | 700 | 550 | 20% | 16% | 20% | 16% |
| Burg. Manderslaan | 2.500 | 2.850 | 2.500 | 2.850 | 85% | 97% | 85% | 97% |
| Molenstraat (centrum) | -5.800 | -3.300 | -5.100 | -4.200 | -45% | -26% | -40% | -33% |
| Beukenlaan | 1.850 | 1.750 | 1.850 | 1.750 | 62% | 58% | 62% | 58% |
| Veldstraat | 4.100 | 3.450 | 4.100 | 3.500 | 141% | 119% | 141% | 121% |
| Bredaseweg bibeko | -5.000 | -5.000 | -5.000 | -5.000 | -32% | -32% | -32% | -32% |
| WP straat | 3.100 | 500 | 3.100 | 500 | 61% | 10% | 61% | 10% |
| Bredaseweg bubeko | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Hofdreef | 1.250 | -200 | 1.250 | -200 | 13% | -2% | 13% | -2% |
| Meirseweg | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% | 0% | 0% | 0% |

Bron gegevens: Buro Kragten (2005, 2006, 2007)

Tabel B3.4 Verschil varianten randweg met eenrichtingsverkeer en zonder eenrichtingsverkeer ten opzichte van de autonome situatie in 2020

| Straatnaam | Verschil tov autonoom 2020 [mvt/etmaal] | | | | | | | | Verschil tov autonoom 2020 [%] | | | | | | | |
|-----------------------|--|--------|--------|--------|---|--------|--------|--------|--|------|------|------|---|------|------|------|
| | Varianten randweg zonder eenrichtingsverkeer | | | | Varianten randweg met eenrichtingsverkeer | | | | Varianten randweg zonder eenrichtingsverkeer | | | | Varianten randweg met eenrichtingsverkeer | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| | O | W | O+ZW | NW | O | W | O+ZW | NW | O | W | O+ZW | NW | O | W | O+ZW | NW |
| Wernhoutseweg | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Leeuwerikstraat | 0 | 1.000 | 500 | 0 | -100 | 4.500 | 900 | 3.500 | 0% | 18% | 9% | 0% | -2% | 82% | 16% | 64% |
| Molenstraat | -2.050 | -4.050 | -2.550 | -3.050 | -4.850 | -8.550 | -5.350 | -7.550 | -17% | -34% | -21% | -25% | -40% | -71% | -44% | -63% |
| Prinsenstraat | 500 | -3.000 | -1.000 | -2.000 | 1.700 | -2.400 | -400 | -1.400 | 8% | -46% | -15% | -31% | 26% | -37% | -6% | -22% |
| Rucphenseweg | 0 | -2.350 | -850 | -1.350 | 0 | -2.050 | -850 | -950 | 0% | -28% | -10% | -16% | 0% | -25% | -10% | -11% |
| Eikenlaan | -550 | -700 | -550 | -700 | 150 | -150 | 150 | -150 | -16% | -20% | -16% | -20% | 4% | -4% | 4% | -4% |
| Burg. Manderslaan | 50 | 0 | 50 | 0 | 2.550 | 2.850 | 2.550 | 2.850 | 2% | 0% | 2% | 0% | 86% | 97% | 86% | 97% |
| Molenstraat (centrum) | -1.050 | -3.850 | -1.850 | -2.850 | -6.850 | -7.150 | -6.950 | -7.050 | -8% | -30% | -14% | -22% | -53% | -56% | -54% | -55% |
| Beukenlaan | -50 | -250 | -50 | -250 | 1.800 | 1.500 | 1.800 | 1.500 | -2% | -8% | -2% | -8% | 60% | 50% | 60% | 50% |
| Veldstraat | 0 | -1.650 | 0 | -900 | 4.100 | 1.800 | 4.100 | 2.600 | 0% | -57% | 0% | -31% | 141% | 62% | 141% | 90% |
| Bredaseweg bibeko | -1.250 | -2.250 | -1.750 | -1.750 | -6.250 | -7.250 | -6.750 | -6.750 | -8% | -14% | -11% | -11% | -40% | -46% | -43% | -43% |
| WP straat | 0 | -3.100 | 0 | -2.600 | 3.100 | -2.600 | 3.100 | -2.100 | 0% | -61% | 0% | -51% | 61% | -51% | 61% | -41% |
| Bredaseweg bubeko | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Hofdreef | -900 | 300 | -1.400 | 300 | 350 | 100 | -150 | 100 | -9% | 3% | -15% | 3% | 4% | 1% | -2% | 1% |
| Meirseweg | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |

Bron gegevens: Buro Kragten (2005, 2006, 2007)

Ondergrond

In de Quick-scan randweg Zundert (2007) zijn effecten van de eerder beschreven zoekzones op de ondergronden bepaald. Hierbij heeft een beoordeling plaatsgevonden op geomorfologie, bodem en water, natuur en landschap. Tabel B3.5 bevat het overzicht van de effectbeoordeling op de ondergrond.

Tabel B3.5 Samenvattend overzicht beoordeling zoekgebieden op aspecten Ondergrond

| Totaalscores | Zoekzone 1 | Zoekzone 2 | Zoekzone 3 | Zoekzone 1a | Zoekzone 2 + 1b | Zoekzone 3 + 1b |
|----------------------|--|---|---|--|---|---|
| Geomorfologie | -- | -/- | -/0 | -- | -/- | - |
| Toelichting effect: | Ernstige aantasting beekdal Kleine Beek | Ernstige aantasting beekdal Aa of Weerij, kans op versterking | Geringe aantasting beekdal Aa of Weerij, kans op versterking | Ernstige aantasting beekdal Kleine Beek | Ernstige aantasting beekdal Aa of Weerij, kans op versterking, geringe aantasting beekdal Kleine Beek | Geringe aantasting beekdal Aa of Weerij, kans op versterking, geringe aantasting beekdal Kleine Beek |
| Bodem/water | -/0 | -/0 | 0 | -/0 | -/0 | -/0 |
| Toelichting effect: | Negatieve beïnvloeding natuurlijk watersysteem, doorkruisen beekloop | Negatieve beïnvloeding waterberging, niet voldoen aan droogleggingseis | Nauwlijks negatieve effecten, doorkruisen beekloop | Negatieve beïnvloeding natuurlijk watersysteem, doorkruisen beekloop | Negatieve beïnvloeding waterberging, niet voldoen aan droogleggingseis | Negatieve beïnvloeding natuurlijk watersysteem, doorkruisen beekloop |
| Natuur | - | -/0 | 0 | -/0 | -/0 | -/0 |
| Toelichting effect: | Aantasting GHS-gebied, negatief effect op flora, vleermuizen, amfibieën en reptielen | Aantasting GHS-gebied, negatief effect op vleermuizen, amfibieën en reptielen | Nauwlijks negatieve effecten | Aantasting GHS-gebied, negatief effect op flora, vleermuizen, amfibieën en reptielen | Aantasting GHS-gebied, negatief effect op vleermuizen, amfibieën en reptielen | Aantasting GHS-gebied |
| Landschap | -- | - | - | -- | -- | -- |
| Toelichting effect: | Ernstige verstoring beekdal Kleine Beek | Ernstige verstoring beekdal Aa of Weerij en kans op oplossen verromming | Verstoring beekdal Aa of Weerij en Rustenburgstraat, kans op versterking overgang beekdal afhankelijk van variant | Ernstige verstoring beekdal Kleine Beek | Ernstige verstoring beekdal Aa of Weerij en kans op oplossen verromming, verstoring beekdal Kleine Beek, kans op afronding kern | Verstoring beekdal Aa of Weerij en Rustenburgstraat, kans op versterking overgang beekdal afhankelijk van variant, verstoring beekdal Kleine Beek, kans op afronding kern |

Bron: Compositie 5 (2007)

Netwerken

In de Quick-scan randweg Zundert (2007) zijn effecten van de eerder beschreven zoekzones op de netwerken bepaald. Hierbij heeft een beoordeling plaatsgevonden op autoverkeer, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, openbaar vervoer en langzaam verkeer. Tabel B3.6 bevat het overzicht van de effectbeoordeling op de netwerken.

Tabel B3.6 Samenvattend overzicht beoordeling zoekgebieden op aspecten Netwerken

| Totaalscores Autoverkeer ² | Zoekzone 1 | Zoekzone 2 | Zoekzone 3 | Zoekzone 1a | Zoekzone 2 + 1b | Zoekzone 3 + 1b |
|--|---|---|---|--|---|---|
| | - | | 0/+ | | | |
| Toelichting effect: | Veel verkeer met een bestemming aan de westzijde van Zundert, waardoor het verkeersoplossend vermogen van een wettelijke randweg groter is dan dat van een onstedelijke randweg | | | | | |
| Luchtkwaliteit | - | - | - | - | - | - |
| Toelichting effect: | Lichte verslechtering maar geen onderscheidend effect | Lichte verslechtering maar geen onderscheidend effect | Lichte verslechtering maar geen onderscheidend effect | Lichte verslechtering maar geen onderscheidend effect | Lichte verslechtering maar geen onderscheidend effect | Lichte verslechtering maar geen onderscheidend effect |
| Geluid | 0/- | -/0 | -/0 | 0/+ | -/0 | -/0 |
| Toelichting effect: | Grootste afname van geluidbelasting gebouwen binnen 63 dB L _{gel} contour | Afname van geluidbelasting gebouwen binnen 63 dB L _{gel} contour | Afname van geluidbelasting gebouwen binnen 63 dB L _{gel} contour | Grootste afname van geluidbelasting gebouwen binnen 63 dB L _{gel} contour | Afname van geluidbelasting gebouwen binnen 63 dB L _{gel} contour | Afname van geluidbelasting gebouwen binnen 63 dB L _{gel} contour |
| Exter. veiligheid | 0/- | 0/+ | 0/+ | 0/+ | 0/+ | 0/- |
| Toelichting effect: | Lichte verbetering maar geen onderscheidend effect | Lichte verbetering maar geen onderscheidend effect | Lichte verbetering maar geen onderscheidend effect | Lichte verbetering maar geen onderscheidend effect | Lichte verbetering maar geen onderscheidend effect | Lichte verbetering maar geen onderscheidend effect |
| Openb. vervoer | -/0 | 0 | 0 | 0 | -/0 | -/0 |
| Toelichting effect: | Bepakt effect op bestaande haltes | Geen effect | Geen effect | Geen effect | Bepakt effect op bestaande haltes | Bepakt effect op bestaande haltes |
| Langz. verkeer | - | -/- | 0 | -- | - | -/0 |
| Toelichting effect: | Doorsnijding meerdere routes, zeer sterke aantasting dorpsz. aantasting dorpsz. | Doorsnijding meerdere routes, sterke aantasting dorpsz. zone | Alleen inslet op recreatieve route via Meiweg | Doorsnijding meerdere routes, zeer sterke aantasting dorpsz. zone | Doorsnijding meerdere routes, aantasting dorpsz. zone | Bepakt effect op routes en op dorpsz. zone |

Bron: Compositie 5 (2007)

Occupatie

In de Quick-scan randweg Zundert (2007) zijn effecten van de eerder beschreven zoekzones op occupatie bepaald. Hierbij heeft een beoordeling plaatsgevonden op landgebruik, maatschappelijke voorzieningen, sociale aspecten, cultuurhistorie en archeologie. Tabel B3.7 bevat het overzicht van de effectbeoordeling op occupatie.

Tabel B3.7 Samenvattend overzicht beoordeling zoekgebieden op aspecten Netwerken

| Totaalscores | Zoekzone 1 | Zoekzone 2 | Zoekzone 3 | Zoekzone 1a | Zoekzone 2 + 1b | Zoekzone 3 + 1b |
|------------------------|--|--|---|--|--|---|
| Landgebruik | - | 0 | -/0 | -/- | -/0 | -/0 |
| Toelichting effect | Grote aantasting gebruiksmog. en ontwikkelingsmog. | Bepaling gebruiksmog. en ontwikkelingsmog. vullen elkaar aan | Lagere variant heeft een negatiever effect | Grote aantasting gebruiksmog. en ontwikkelingsmog. door beperkte ruimte | Lagere variant heeft een negatiever effect | Lagere variant heeft een negatiever effect |
| Maatsch. voorz. | - | - | -/- | - | - | -/- |
| Toelichting effect | Met name scheiding Zundert - Klein Zundert wordt negatief gewaardeerd | Met name het scheiden van Zundert en bestaande voorz. is negatief gewaardeerd | Met name het fysiek doorsnijden van best. voorz. wordt negatief gewaardeerd | Met name scheiding Zundert - Klein Zundert wordt negatief gewaardeerd | Met name het scheiden van Zundert en bestaande voorz. is negatief gewaardeerd | Met name het fysiek doorsnijden van best. voorz. wordt negatief gewaardeerd |
| Soc. aspecten | -- | - | - | -- | -- | - |
| Toelichting effect | De scheiding Zundert - Klein Zundert, het effect op de beleving en op de leefbaarheid worden negatief zeer gewaardeerd | Met name het effect op de beleving en op de leefbaarheid worden negatief gewaardeerd | Met name het effect op de samenhang en op de leefbaarheid worden negatief gewaardeerd | De scheiding Zundert - Klein Zundert, het effect op de beleving en op de leefbaarheid worden negatief zeer gewaardeerd | Met name het effect op de beleving en op de leefbaarheid worden negatief gewaardeerd | Met name het effect op de samenhang en op de leefbaarheid worden negatief gewaardeerd |
| Cultuurhistorie | -- | - | -- | -- | -- | -- |
| Toelichting effect | Grote aantasting aanwezige elem. en structuren | Aantasting aanwezige elem. en structuren | Grote aantasting aanwezige elem. en structuren | Grote aantasting aanwezige elem. en structuren | Grote aantasting aanwezige elem. en structuren | Grote aantasting aanwezige elem. en structuren |
| Archeologie | - | - | - | - | - | - |
| Toelichting effect | Negatief effect op indicatieve archeol. waarde maar niet onderscheidend | Negatief effect op indicatieve archeol. waarde maar niet onderscheidend | Negatief effect op indicatieve archeol. waarde maar niet onderscheidend | Negatief effect op indicatieve archeol. waarde maar niet onderscheidend | Negatief effect op indicatieve archeol. waarde maar niet onderscheidend | Negatief effect op indicatieve archeol. waarde maar niet onderscheidend |

Bron: Compositie 5 (2007)

Conclusie

In de Quick-scan is geen eenduidige conclusie getrokken over een voorkeur van één van de zoekzones. De beoordeling van de zoekzones is divers en per aspect verschillend. Vanuit verkeeroplossend vermogen scoort een westelijke randweg het beste. Ook vanuit geluidoptiek wordt een westelijke randweg beter beoordeeld dan een oostelijke randweg. Overige hinderaspecten zijn naar verwachting niet onderscheidend.

Vanuit landschap, bodem en water, natuur bezien heeft een randweg buiten de beekdalen van de Aa en Kleine Beek de voorkeur (zoekzone 3). Cultuurhistorie en archeologie zijn niet of nauwelijks onderscheidend. Vanuit de overige aspecten is geen eenduidige voorkeur te bepalen. Vanuit de zoekzones bezien zijn de volgende conclusies te trekken:

- zoekzone 1 heeft de meeste probleemoplossende mogelijkheden en wordt ook vanuit geluid het beste beoordeeld. Staat tegenover dat 1 op de aspecten landschap, bodem en water en natuur slechter scoort dan zoekzone 3
- zoekzone 2 heeft minder probleemoplossende vermogen dan zoekzone 1 en scoort op de aspecten landschap, bodem en water en natuur slechter dan zoekzone 3
- zoekzone 3 heeft minder probleemoplossende vermogen dan zoekzone 1, maar wordt op de aspecten landschap, bodem en water en natuur het beste beoordeeld.

- zoekzone 1a heeft minder probleemoplossend vermogen dan 1, maar heeft een minder negatief effect op natuur. Zoekzone 1a scoort beter op geluid dan 2 en 3, maar scoort negatiever op landschap dan 2 en 3.
- De gecombineerde zoekzones hebben een vergelijkbaar probleemoplossend vermogen en geluideffect als 2 en 3 (maar minder dan 1), maar scoren vergelijkbaar tot iets negatiever dan 2 en 3 op aspecten zoals landschap, natuur.

Tabel B3.8 Samenvattend overzicht beoordelingen

| Thema | Zoekgebied (scores) | | | | | |
|----------------------------|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1 | 2 | 3 | 1a | 2+1b | 3+1b |
| Verkeersoplossend vermogen | + | 0 / + | 0 / + | 0 / + | 0 / + | 0 / + |
| Openbaar vervoer | -/0 | 0 | 0 | 0 | -/0 | -/0 |
| Langzaam verkeer | -- | --/- | 0 | -- | - | -/0 |
| Geluid | 0 / + | -/0 | -/0 | 0 / + | -/0 | -/0 |
| Luchtkwaliteit | - | - | - | - | - | - |
| Externe veiligheid | 0 / + | 0 / + | 0 / + | 0 / + | 0 / + | 0 / + |
| Geomorfologie | -- | --/- | -/0 | -- | --/- | - |
| Bodem en water | -/0 | -/0 | 0 | -/0 | -/0 | -/0 |
| Natuur | - | -/0 | 0 | -/0 | -/0 | -/0 |
| Landschap | -- | - | - | -- | -- | -- |
| Cultuurhistorie | -- | - | -- | -- | -- | -- |
| Archeologie | - | - | - | - | - | - |
| Landgebruik | - | 0 | -/0 | --/- | -/0 | -/0 |
| Voorzieningen | - | - | --/- | - | - | --/- |
| Sociale aspecten | -- | - | - | -- | - | - |

Bron gegevens: Compositie 5 (2007)

Tabel B3.9 Samenvattend overzicht plus- en minpunten zoekgebieden

| | Zoekzone 1 | Zoekzone 2 | Zoekzone 3 | Zoekzone 1a | Zoekzone 2 + 1b | Zoekzone 3 + 1b |
|-------------------------------|---|--|--|--|--|--|
| Belangrijkste + punten | Gunstig effect op verkeersafwikkeling, verbetering leefkwaliteit centrum, goede nieuwe mogelijkheden voor afronding Zundert | 'Opschoning' verrommeling beekdal Aa en Weerij, goede nieuwe mogelijkheden voor afronding Zundert | Mogelijkheden voor landschappelijke versterking (sterk afhankelijk van keuze tracé binnen zone), afstand tot Zundert | Gunstig effect op verkeersafwikkeling, kortste oost-west verbinding, verbetering leefkwaliteit centrum, ontsluiting nieuwe woningbouwlocaties ten noorden van Rucphenseweg en bedrijvigheid Verlengde Hofdreef | 'Opschoning' verrommeling beekdal Aa en Weerij, goede nieuwe mogelijkheden voor afronding Zundert en ontsluiting bedrijvigheid aan zuidwestzijde centrum | Mogelijkheden voor landschappelijke versterking (sterk afhankelijk van keuze tracé binnen zone: via de Rustenburgstraat of 'achterlangs'), afstand tot Zundert |
| Belangrijkste - punten | Sociale aspecten (o.a. recreatie en relatie Klein Zundert), landschap, natuur, cultuurhistorie, lopende ontwikkelingen | Effect op verkeersafwikkeling, sociale aspecten (o.a. uitloopgebied), waterberging, natuur (-ontwikkeling) en lopende ontwikkelingen | Effect op verkeersafwikkeling, maatschappelijke voorzieningen, woningen en bedrijvigheid langs Rustenburgstraat, afstand tot Zundert | Sociale aspecten (o.a. recreatie en relatie Klein Zundert), landschap, natuur, cultuurhistorie, lopende ontwikkelingen | Effect op verkeersafwikkeling, sociale aspecten (o.a. uitloopgebied), waterberging, natuur (-ontwikkeling), lopende ontwikkelingen | Effect op verkeersafwikkeling, lange oost-west verbinding maatschappelijke voorzieningen, recreatie, woningen en bedrijvigheid langs Rustenburgstraat |

Bron: Compositie 5 (2007)

Conclusie studies en selectie zoekgebied MER Randweg

De gemeenteraad van Zundert en de provincie Noord-Brabant hebben besloten een Randweg in zoekgebied noordwest ("1a") te willen realiseren. Dit besluit is vastgelegd in een raadsbesluit d.d. september 2008 en een intentieovereenkomst tussen provincie en gemeente d.d. november 2008.

Belangrijkste argumenten voor een Randweg in zoekgebied noordwest is om met een zo minimaal mogelijke ingreep in het buitengebied van Zundert een zo groot mogelijk deel van de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek op te lossen en tegelijk zo optimaal mogelijk bij te dragen aan de provinciale wens voor een regionale verbinding tussen A16 en A58.

Zoekgebied noordwest lost weliswaar de verkeersproblematiek in de kern mogelijk enigszins minder op dan een volledige westelijke Randweg, maar heeft ook een minder negatief effect op landschap, natuur, bodem en water. Zoekgebied 3 heeft de minst negatieve effecten op het gebied, maar voldoet minder aan de doelstellingen (met name vanuit regionale bereikbaarheid voorzien) en ligt relatief ver van de kern Zundert af. Zoekgebied 2 voldoet het minste, 2 voldoet minder aan de doelstellingen dan een westelijke randweg en heeft een negatiever effect op het buitengebied dan zoekgebied 3. Bovendien valt variant 2 inmiddels af omdat de gemeenteraad heeft besloten om de gronden ten zuiden van de Wildertsedijk te benutten voor uitbreidingsplannen van de aldaar aanwezige industrie. Hierdoor wordt de ruimte tussen de Aa of Weerijts en de industrie te beperkt voor de aanleg van een randweg.

De gemeente en de provincie achten de overige zoekgebieden en mogelijke tracés voldoende onderzocht in de hierboven beschreven studies en de argumenten voor zoekgebied noordwest voldoende onderbouwd en robuust. In het MER worden daarom de overige zoekgebieden niet meer (opnieuw) onderzocht.