



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Randweg Zundert

Voorlopig Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

17 mei 2011 / rapportnummer 2285-82  
(zonder bijlagen)



# 1. Oordeel over het MER

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zundert en het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant willen de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in de kern van Zundert verminderen en zien daarbij de aanleg van een randweg ten noordwesten van Zundert als een kansrijke oplossing voor die problemen. Voor de randweg wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

Ten behoeve van de besluitvorming over de randweg is een milieueffectrapport opgesteld. De gemeenteraad van Zundert is bevoegd gezag.

De Commissie<sup>1</sup> is van oordeel dat in het MER nog essentiële informatie voor besluitvorming ontbreekt.

Het MER toont aan dat er in de huidige situatie leefbaarheidsproblemen zijn door verkeer op de Molenstraat/Bredaseweg. Het verkeersluw maken van die straten en een Noordwestelijke Randweg bieden een oplossing voor die problemen. Het MER onderbouwt ook dat een Noordwestelijke randweg het meeste kansrijk is vergeleken met andere onderzochte zoekgebieden voor Randweg alternatieven.

In het MER ontbreekt echter een nulplusalternatief op basis van een probleemanalyse van de autonome situatie waarin het verkeer door de Molenstraat/Bredaseweg al is afgenomen door de realisatie van de Centrumvisie. Een dergelijk Centrumvisie-plus alternatief<sup>2</sup> zou zich moeten richten op het mitigeren van de negatieve gevolgen van verkeer dat door de Centrumvisie naar de Willem Passtoorsstraat/Veldstraat en andere wegen verplaatst wordt.

Uit het MER blijkt dat een Noordwestelijke Randweg ten opzichte van de autonome ontwikkeling relatief grote milieugevolgen heeft op ondermeer een belangrijk aantal nieuwe ernstig geluidgehinderden en slaapgestoorden in het buitengebied, maar ook op de aantasting van de natuur en het beekdal van de Kleine Beek. In het MER ontbreekt de informatie over de milieugevolgen van een Centrumvisie-plus alternatief dat zich richt op de Willem Passtoorsstraat/Veldstraat. Die zal wat geluidhinder betreft mogelijk gelijk of beter zal scoren dan Noordwestelijke randwegalternatieven.

Een inzichtelijke afweging van bovengenoemd Centrumvisie-plus alternatief, randwegalternatieven en eventuele randwegvarianten met minder gevolgen voor landschap en natuur is noodzakelijk om te komen tot een sterkere onderbouwing of mogelijk het ontwikkelen van een nieuw meest milieuvriendelijk alternatief en een voorkeursalternatief.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht.

---

<sup>1</sup> Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl) onder 'Adviezen Commissie'. Voor een overzicht van de zienswijzen en adviezen die de Commissie van het bevoegd gezag heeft ontvangen wordt verwezen naar bijlage 2.

<sup>2</sup> Om verwarring te voorkomen wordt dit nulplusalternatief in het verdere advies aangeduid als het Centrumvisie-plus alternatief.

## 2. Toelichting op het oordeel

### 2.1 Probleemanalyse

In het MER worden de problemen in de kern van Zundert beschreven in de huidige situatie en bij autonome ontwikkeling waarbij uitgegaan wordt van uitvoering van de Centrumvisie. In de huidige situatie zijn knelpunten aangetoond op de doorgaande wegen (Bredaseweg, Molenstraat), waaronder geluidsoverlast, verkeersonveiligheid en verminderde aantrekkelijkheid. Zonder maatregelen zullen deze problemen in de toekomst toenemen.

Uit de beschrijving van de autonome situatie blijkt dat uitvoering van de Centrumvisie tot gevolg heeft dat de problematiek in de huidige situatie op de Bredaseweg/Molenstraat grotendeels wordt opgelost. Het verkeer en de milieubelasting op de Veldstraat en de Willem Passtoorsstraat neemt echter sterk toe. Daarbij ontstaan problemen als gevolg van trillingen, verminderde oversteekbaarheid en verkeersveiligheid (voor fietsers).

De effectbeschrijvingen in het MER geven voldoende informatie over de toename van geluidshinder en verandering in luchtkwaliteit in de Willem Passtoorsstraat/Veldstraat. Daarnaast blijkt uit de capaciteitsanalyses op kruispunten en wegvakken dat er in de autonome situatie in de hele kern van Zundert geen bereikbaarheidsproblemen zullen ontstaan. Bereikbaarheidsproblemen worden nog wel subjectief aangeduid.

De Commissie adviseert om de problemen met trillingen, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid (ook in relatie tot het aandeel vrachtverkeer) te beschrijven voor de Willem Passtoorsstraat, Veldstraat en andere wegen waar het verkeer in de autonome situatie (inclusief Centrumvisie) toe zal nemen.

De regionale problematiek wordt in het MER uitsluitend kwalitatief beschreven. Gerefereerd wordt aan de huidige beperkte doorstroming van het verkeer door de kern van Zundert en de verdere afname van de kwaliteit van de regionale verbinding in de autonome situatie, vooral als gevolg van de maatregelen in het kader van de Centrumvisie. Een kwantitatieve onderbouwing hiervan ontbreekt echter.<sup>3</sup> De conclusie over de afnemende kwaliteit van de regionale verbinding sluit ook niet aan op de lokale analyses waaruit blijkt dat de verkeersafwikkeling op de kruispunten voldoende is en blijft.

De Commissie concludeert op basis van de informatie in het MER dat het nut en de noodzaak voor de aanleg van een randweg vooral is gekoppeld aan de realisatie van de Centrumvisie en het oplossen van leefbaarheidsproblemen in de kern van Zundert en niet zozeer aan het oplossen van lokale en regionale bereikbaarheidsproblemen.

---

<sup>3</sup> Veel insprekers spreken hun twijfel uit over het nut en de noodzaak van een regionale functie van een randweg en wijzen daarbij op het ontbreken van doorstromingsknelpunten en een naar hun mening beperkt aandeel van doorgaand verkeer, zie bijlage 2, zienswijzen 11, 19, 20, 21, 24 en 32.

## 2.2 Nulplus alternatief

In het MER zijn de milieugevolgen van een nulplusalternatief niet onderzocht en is het onvoldoende onderbouwd waarom een nulplus alternatief geen kansrijk alternatief kan zijn.

### **Nulplus alternatieven in het MER**

De nulplus (0+) en nul dubbelplus (0++) alternatieven die in het MER zijn onderzocht zijn gebaseerd op de probleemanalyse voor de huidige situatie en niet gebaseerd op de autonome situatie met de Centrumvisie. Deze alternatieven zijn zo ingericht dat ze leiden tot een verdere versterking van de verkeersintensiteiten op de Willem Passtoorsstraat en de Veldstraat. Door het afwaarderen van de Burgemeester Manderslaan en het opwaarderen van de Willem Passtoorsstraat tot een volwaardige 50 km/uur gebiedsontsluitingsroute nemen intensiteiten op de Willempasstoorsstraat toe tot 10.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal ten opzichte van 7000 mvt per etmaal in de autonome situatie.

In het MER wordt niet onderbouwd waarom de verkeersintensiteiten op de Willem Passtoorsstraat en de Veldstraat in de autonome situatie als onacceptabel worden beschouwd. De intensiteiten op de Willem Passtoorsstraat en de Veldstraat zijn weliswaar uit oogpunt van Duurzaam Veilig te hoog voor een weg met een verblijfsfunctie. De intensiteiten zijn echter niet van die aard dat ongeacht de (neven-)effecten van maatregelen om deze intensiteiten te verminderen gesproken kan worden van uitzonderlijk hoge intensiteiten ten opzichte van andere wegen met een verblijfsfunctie. In ieder geval is de problematiek in vergelijking met de huidige situatie op de Molenstraat (12.000 mvt per etmaal) minder groot.

### **Centrumvisie-plus alternatief**

Vanuit de probleemanalyse in de autonome situatie geredeneerd zouden de maatregelen in een nulplus alternatief erop gericht moeten zijn om de effecten van het verkeer op de Willem Passtoorsstraat en de Veldstraat te verminderen (zie paragraaf 2.1). Een dergelijk alternatief kan gezien worden als een optimalisatie van de autonome ontwikkeling waarbij na de realisatie van de Centrumvisie mitigerende maatregelen voor de problemen in de Willem Passtoorsstraat en de Veldstraat worden getroffen.

In het studiegebied zal een Noordwestelijke Randweg leiden tot een vermindering van het aantal geluidgehinderden maar het aantal ernstig geluidgehinderden en slaapgestoorden neemt (met 5-8%) nauwelijks af. Juist deze groep geluidgehinderden is voor de afweging van alternatieven het meest relevant omdat bij die groep de grootste gezondheidseffecten te verwachten zijn.

De beperkte afname van het aantal ernstig geluidgehinderden en slaapgestoorden komt doordat deze problemen voor een deel worden verplaatst van de kern naar het buitengebied met nieuwe ernstig geluidgehinderden. Met een dergelijk geringe afname van geluidgehinderden kan een Centrumvisie-plus alternatief met maatregelen om geluidhinder op de Willempasstoorsstraat/Veldstraat te verminderen mogelijk gelijk of beter scoren dan Noordwestelijke randwegalternatieven op het thema geluid. Daarnaast scoren de Randweg alternatieven minder goed op andere milieu aspecten zoals landschap, doorsnijding van ecologische verbindingszones en andere natuurwaarden.

Bij het Centrumvisie-plus alternatief denkt de Commissie aan maatregelen, zoals:

- de aanleg van een wegprofiel met vrij- of verhoogd liggende fietspaden;
- oversteekplaatsen voor langzaam verkeer;
- maatregelen om geluidhinder tegen te gaan zoals stil asfalt, goede doorstroming van het verkeer en gevelisolatie en, waar mogelijk, afscherming.

De Commissie adviseert om een Centrumvisie-plus alternatief op basis van de probleemanalyse voor de autonome ontwikkeling te ontwikkelen. De Commissie adviseert het probleemoplossend vermogen en de milieugevolgen van dit alternatief te onderzoeken en te vergelijken met de effecten van de Noordwestelijke randwegalternatieven. Daarbij zijn de volgende effecten van belang:

- aantal ernstig geluidgehinderden en slaapgestoorden;
- barrièrewerking/oversteekbaarheid;
- verkeersveiligheid (voor fietsers);
- effecten in het zoekgebied: landschap, bodem, water, natuur, archeologie en cultuurhistorie;
- beleving van vrachtverkeer en trillingshinder.

## 2.3 Gevolgen van randwegalternatieven voor landschap en ecologie

In de StructuurvisiePlus van de gemeente Zundert is aangegeven dat bodem en water als ordenend principe bepalend zijn voor nieuwe verstedelijking. In de StructuurvisiePlus wordt helder uiteengezet dat de laag gelegen gronden – de beekdalen – niet geschikt zijn voor bebouwing. In de StructuurvisiePlus wordt aangegeven dat er substantiële ruimte dient te worden gereserveerd om de ooit genormaliseerde beek weer een natuurlijker loop te geven. Daarnaast worden de beekdalen, waaronder ook die van de Kleine Beek, in dit document gezien als potentiële ecologische verbindingzones.

Water en bodem zijn leidend althans volgens de Structuurvisie Plus van 2002 en de Welstandsnota van 3 maart 2004. Toch is de ligging van de noordwestelijke randwegtracé's gekozen op basis van stedelijke uitbreidingsruimte.<sup>4</sup> Dat is in strijd met de geformaliseerde beleidsuitgangspunten waaruit volgt dat doorsnijding dan wel aantasting van het beekdal van de Kleine Beek vermeden dient te worden.<sup>5</sup>

In het MER ontbreekt een onderbouwing waarom in het MER van de randvoorwaarden uit de Structuurvisie Plus van 2002 en de Welstandsnota wordt afgeweken en welke milieuargumenten daarbij een rol hebben gespeeld. De Commissie adviseert om deze onderbouwing alsnog in het MER te presenteren.

<sup>4</sup> De burgers van Klein-Zundert geven in hun zienswijze aan dat volgens de Woonvisie Zundert 2010–2014 de bevolking van Zundert af zal nemen waardoor er minder behoefte zal zijn aan een stedelijk uitbreidingsgebied, zie bijlage 2 zienswijzen 19 en 20.

<sup>5</sup> De bewoners van de wijk 'De Berk', Staatsbosbeheer en andere bewoners/insprekers geven aan dat de aantasting het beekdal van de Kleine Beek in strijd is met het gemeentelijk beleid (Structuurvisieplus) en/of provinciaal beleid voor de ecologische hoofdstructuur (EHS), zie bijlage 2, zienswijzen 11, 21 en 24.

In het MER ontbreekt een overweging van ontwerp mogelijkheden die minder gevolgen zullen hebben voor landschappelijke en ecologische waarden. Voorbeelden hiervan zijn:

- een andere de locatie of vormgeving van de rotonde waardoor verlegging van de Kleine Beek niet langer noodzakelijk is;<sup>6</sup>
- een grotere afstand van het geplande tracé tot de Kleine Beek;
- maatregelen ter verbetering van de kwaliteit van andere delen van de Kleine Beek.

De Commissie adviseert om de overwegingen voor landschap- en natuursparende ontwerpvarianten voor de Noordwestelijke randweg alternatieven (in samenwerking met het waterschap) te beschrijven en de milieueffecten daarvan bij de vergelijking van alternatieven mee te wegen (zie paragraaf 2.4).

## 2.4 Afweging autonome ontwikkeling, Centrumvisie-plus- en randwegalternatieven

Het MER laat zien dat de realisatie van de Centrumvisie al een grote verbetering van de problemen in de Molenstraat gaat geven. Het MER toont aan dat de Noordwestelijk randwegalternatieven het meeste verkeer uit de Willem Passtoorsstraat halen en daarmee in combinatie met de Centrumvisie tot een verdere verbetering van de leefbaarheid in de kern van Zundert zullen leiden, ten opzichte van andere randwegalternatieven. De Noordwestelijke randwegalternatieven hebben daarentegen ook negatieve gevolgen in het zoekgebied op geluid, landschap, bodem, water, natuur, archeologie en cultuurhistorie.<sup>7</sup>

Doordat de gevolgen voor geluidhinder, oversteekbaarheid, trillingen en verkeersveiligheid en andere milieugevolgen van een Centrumvisie-plus alternatief niet zijn onderzocht is het niet mogelijk een (goede) afweging te maken tussen het behoud van een deel van de problemen in de kern van Zundert enerzijds en de negatieve gevolgen van een noordwestelijke randweg voor landschap, natuur en nieuwe geluidgehinderden in het zoekgebied anderzijds.

De Commissie adviseert om de afweging van de milieugevolgen tussen autonome situatie, Centrumvisie-plus- en randwegalternatieven te presenteren en bij de beoordeling bij geluid met name de nadruk te leggen op het aantal ernstig geluidgehinderden en slaapverstoorden in plaats van het totaal aantal gehinderden.

<sup>6</sup> Verschillende insprekers wijzen op de effecten van de rotonde en de doorkruising van de voet/fietsbrug op het beekdal van de Kleine Beek, zie bijlage 2 zienswijzen 5, 19 en 20, en stellen voor om de Randweg dient verdiept aan te leggen met een tunnel ter hoogte van kern Klein-Zundert zodat de rotonde en voet/fietsbrug overbodig zullen zijn, zie bijlage 2 zienswijzen 19 en 20.

<sup>7</sup> Veel insprekers zijn van mening dat een noordwestelijk randwegalternatief vooral zal leiden tot een verplaatsing van milieugevolgen zoals geluidhinder, verslechtering van de luchtkwaliteit, trillingen, aantasting van de landschappelijke en natuurlijke waarden van het beekdal van de kleine beek en aantasting van archeologische waarden. Daarnaast wijzen insprekers ook op de barrièrewerking tussen Zundert en Klein Zundert, de verminderde oversteekbaarheid van de randweg en de nabijheid van de randweg bij een middelbare school, zie bijlage 2, zienswijzen 10, 11, 13, 14, 17, 19, 20, 21, 22, 24, 26, 28, 30 en 32

Geef bij deze afweging aan welke mitigerende maatregelen voor de randwegalternatieven betrokken zijn.<sup>8</sup> Betrek in de afweging ook eventuele kansrijke landschap- en natuursparen-varianten van de Noordwestelijke randweg (zie paragraaf 2.3).

## 2.5 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

Door de in de vorige paragrafen beschreven tekortkomingen is de keuze en inhoud van het mma onvoldoende onderbouwd. De ontwikkeling van een Centrumvisie-plus alternatief op basis van een bredere probleemanalyse waarvan de milieugevolgen worden vergeleken met de noordwestelijke randwegalternatieven kan tot een andere keuze van het mma leiden. Ontwerpvarianten die minder gevolgen hebben op landschappelijke en natuurwaarden (EHS) (zie paragraaf 2.3) zijn niet als onderdeel van het mma onderzocht.

De Commissie adviseert om op basis van de probleemanalyse op de Willempasstoorsstraat/Veldstraat, de milieugevolgen van een Centrumvisie-plus alternatief en complete afweging van de alternatieven het meest milieuvriendelijk alternatief te onderbouwen of te ontwikkelen en uit te werken. Het probleemoplossend vermogen en de beperking van de milieugevolgen moeten daarbij leidend zijn.

---

<sup>8</sup> Verschillende insprekers stellen bijvoorbeeld voor om voor het Noordwestelijke randwegtracé een maximumsnelheid van 50 of 60 km/uur in plaats van 80 km/uur in te stellen omdat dat aanzienlijk minder milieugevolgen zal hebben, zie bijlage 2, zienswijzen 10, 15, 19, 20 en 26.