



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Randweg Zundert

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

8 september 2011 / rapportnummer 2285-104



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 Commissie¹ is van oordeel dat het MER en de aanvulling samen voldoende informatie bevat om een afweging te maken tussen alternatieven op bestaande wegen en randwegalternatieven. Voor het besluit over het bestemmingsplan ontbreekt nog informatie over een mogelijke optimalisatie van randwegalternatieven met minder gevolgen voor landschappelijke en natuurlijke waarden.

MER

In het MER ontbreekt een nulplusalternatief op basis van een probleemanalyse van de autonome situatie waarin het verkeer door de Molenstraat/Bredasestraat al is afgenomen door de realisatie van de Centrumvisie. Een dergelijk Centrumvisie-plus alternatief zou zich moeten richten op het mitigeren van de negatieve gevolgen van verkeer dat door de Centrumvisie naar de Willem Passtoorsstraat/Veldstraat verplaatst wordt. Dit alternatief voldoet mogelijk aan de randvoorwaarden en doelstelling en heeft minder milieugevolgen dan de randwegalternatieven, zoals de aantasting van landschap en natuur in het beekdal van de Kleine Beek. Daarmee ontbreekt een integrale afweging tussen het oplossen van de problemen binnen de kern van Zundert met deels behoud van de leefbaarheidsproblemen in de kern ten opzichte van de randwegalternatieven die grote effecten op landschap en natuur in het buitengebied hebben.

Aanvulling

Uit de aanvulling blijkt dat bij het Centrumvisie-plus alternatief op de route via de Willem Passtoorsstraat/Veldstraat de (vracht-)verkeersintensiteit en daarmee de verkeersonveiligheid zeer sterk toe zal nemen. Uit de aanvulling blijkt ook dat het Centrumvisie-plus alternatief zonder mitigerende maatregelen wat betreft de aspecten verkeersveiligheid en geluidhinder slechter scoort dan de randweg alternatieven. De Commissie is het niet eens met de conclusie dat het Centrumvisie-plus alternatief geen reëel alternatief is: knelpunten worden in het Centrumvisie-plus alternatief deels opgelost. Het MER en de aanvulling samen bevatten voldoende informatie om het Centrumvisie-plus alternatief integraal met de randwegalternatieven af te kunnen wegen.

¹ 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 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.

Landschap en natuurbesparende tracé- of ontwerpvarianten waarmee randwegalternatieven mogelijk geoptimaliseerd kunnen worden zijn niet beschreven. In het MER en de aanvulling ontbreekt de onderbouwing daarvoor. De Commissie adviseert daarom te onderbouwen waarom dergelijke ontwerpvarianten niet reëel zouden zijn, danwel de effecten van deze varianten alsnog te onderzoeken en mee te nemen in de integrale afweging.

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

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Probleemanalyse

Lokale problematiek

MER

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 adviseerde om de problemen met trillingen, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid voor de Willem Passtoorsstraat, Veldstraat en andere wegen waar het verkeer in de autonome situatie toe zal nemen, te beschrijven.

Aanvulling

In de aanvulling zijn de problemen in de autonome situatie kwalitatief beschreven en zijn de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen aangeduid. De aanvulling geeft geen informatie over de knelpunten voor trillingen en weinig informatie over de problemen met oversteekbaarheid. De knelpunten voor de verkeersveiligheid zijn wel voldoende beschreven. Uit

de aanvulling blijkt dat de knelpunten voor verkeersveiligheid op bestaande wegen² buiten het plangebied van de Centrumvisie toe zullen nemen.

Regionale problematiek

MER

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.³ 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 concludeerde 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.

Aanvulling

In de aanvulling ontbreekt een inhoudelijke argumentatie waarom de N638 is vastgesteld als gebiedsontsluitende weg. In de aanvulling wordt geconstateerd dat de N638 de enige bestaande route is die een directe verbinding tussen de rijkswegen A58 en A16 toestaat. In het MER wordt verwezen naar regionale beleidsdocumenten⁴, maar de problematiek op regionaal niveau komt in deze stukken niet inhoudelijk aan de orde. Hierdoor wordt de conclusie over de afnemende kwaliteit van de regionale verbinding in Zundert in de aanvulling niet onderbouwd.

De conclusie van de Commissie, 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, blijft daarmee ongewijzigd.

In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) wordt gesteld dat de N638 door Zundert volgens het Duurzaam Veilig principe voor gebiedsontsluitingswegen ingericht moet worden. Het is duidelijk dat de bestaande wegen in de kern Zundert niet zullen voldoen aan de eisen uit het PVVP waarvan het Regionaal Verbindend Net een onderdeel vormt.

² Het gaat hierbij om een toename van verkeer op de Rustenburgstraat, Wildertsedijk, Beukenlaan, Veldstraat, Willempasstoorsstraat, Meirseweg en Burg. Manderslaan.

³ 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.

⁴ het wegcategoriseringsplan (2000), de studie West van de A16 (2001), de studie OWN+ (2003), de studie Beter Bereikbaar Brabant (2005), en het PVVP/geactualiseerde PVVP (2006).

2.2 Nulplus alternatief

MER

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 dien aard dat ongeacht de (neven-)effecten van maatregelen om deze intensiteiten te verminderen gesproken mag 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/etm) 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). Om verwarring te voorkomen wordt dit specifieke nulplusalternatief in het verdere advies aangeduid als het Centrumvisie-plus alternatief. Een dergelijk alternatief kan gezien worden als een optimalisatie van de autonome ontwikkeling waarbij na de realisatie van de Centrumvisie mitigerende maatregelen t.b.v. 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 is te wijten aan de introductie van een randweg in het buitengebied met nieuwe ernstig geluidgehinderden. Wat dit betreft genereren de randwegalternatieven een verplaatsing van problemen. Met een dergelijk geringe afname van geluidgehinderden kan een Centrumvisieplusalternatief met maatregelen om geluidhinder op de Willem Passtoorsstraat/Veldstraat te verminderen, mogelijk gelijk of beter scoren als Noordwestelijke randwegalternatieven op het thema geluid.

Daarnaast scoren de Randwegalternatieven minder goed op andere milieu aspecten zoals landschap, doorsnijding van ecologische verbindingzones 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, gevelisolatie en, waar mogelijk, afscherming.

De Commissie adviseerde om een Centrumvisie-plus alternatief op basis van de probleem-analyse voor de autonome ontwikkeling te ontwikkelen. De Commissie adviseerde het probleemoplossend vermogen en de milieugevolgen van dit alternatief te onderzoeken en te vergelijken met de effecten van de Noordwestelijke randwegalternatieven. Daarbij waren 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;
- (trillingshinder).

Aanvulling

Voor de aanvulling is een Centrumvisie-plus alternatief ontwikkeld. Van dit alternatief zijn de effecten op de verkeersintensiteiten en het aantal ernstig geluidgehinderden in Zundert kwantitatief geanalyseerd.

Uit de verkeersanalyse blijkt dat er, met een toename van 4100-4900 mvt en 1300-1400 vrachtverkeer per etmaal, een sterke toename van het (vracht)verkeer op de Veldstraat en de Willem Pastoorsstraat zal zijn.

De conclusies uit de aanvulling over het aantal geluidgehinderden ten opzichte van de autonome situatie kunnen als volgt samengevat worden:

- Het Centrumvisie-plus zonder geluidreducerende verharding geeft geen verandering in het totaal aantal geluidgehinderden maar leidt tot een toename van het aantal ernstig geluidgehinderden.
- Bij het Centrumvisie-plus met geluidreducerende verharding geeft een afname van het totaal aantal geluidgehinderden maar het aantal ernstig geluidgehinderden blijft gelijk.
- De randwegalternatieven 1 en 2 zonder geluidreducerende verharding leidt tot een afname van het totaal aantal geluidgehinderden en een kleine afname van het aantal ernstig geluidgehinderden.

Voor de randwegalternatieven is geen geluidreducerende verharding meegewogen. Wordt deze toegepast dan scoren de randwegalternatieven duidelijk beter in het reduceren van zowel het totale aantal geluidgehinderden als het aantal ernstig gehinderden.

De effecten op de verkeersveiligheid zijn kwalitatief en uitsluitend voor de Veldstraat en de Willem Pastoorsstraat beschreven. De kans op verkeersonveilige situaties en de barrièrewerking zal op deze wegen toenemen. Dit wordt veroorzaakt door de toename van met name het

vrachtverkeer en het landbouwverkeer dat van deze wegen gebruik zal maken in combinatie met de vele inritten en aanwezigheid van schoolgaande jeugd tijdens de ochtendspits. Er is voor verkeersveiligheid geen vergelijking gemaakt met de randwegalternatieven. Voor verkeersveiligheid kan dit wel afgeleid worden omdat de verkeersveiligheid van de randwegalternatieven verbetert ten opzichte van de autonome situatie. Daarmee is in de aanvulling voldoende informatie aanwezig over de verkeersveiligheid.

De Commissie is het niet eens met de conclusie dat het Centrumvisie-plus alternatief geen reëel alternatief is voor de aanpak van de problematiek in Zundert. De aanvulling toont aan dat het Centrumvisie-plus alternatief met geluidreducerende verharding de problemen in de referentiesituatie deels op kan lossen, zij het minder goed dan de randwegalternatieven met geluidreducerende verharding. Het Centrumvisie-plus alternatief leidt weliswaar tot meer verkeersonveiligheid maar het heeft geen nadelige effecten op landschap en natuur in het buitengebied.

2.3 Gevolgen van randwegalternatieven voor landschap en ecologie

MER

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 en waterretentiegebied.

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 randwegtracés gekozen op basis van stedelijke uitbreidingsruimte.⁵ 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.⁶

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.

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

⁵ 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.

⁶ 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.

- een andere de locatie of vormgeving van de rotonde Randweg en Kapellekestraat waardoor verlegging van de Kleine Beek niet langer noodzakelijk is;⁷
- een grotere afstand van het geplande tracé tot de Kleine Beek tussen de Kappellekestraat en de Rucphensweg.

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

Aanvulling

In de Structuurvisie Plus is aangegeven dat ruimte voor nieuwe infrastructuur gezocht moet worden binnen zoekgebieden voor verstedelijking. In de Structuurvisie Plus staat ook dat een onderbouwing noodzakelijk is wanneer ruimte voor nieuwe infrastructuur buiten zoekgebieden voor verstedelijking gezocht wordt. Deze gevraagde onderbouwing ontbreekt in de aanvulling. Daarnaast blijft het onduidelijk welke milieuarargumenten bij de afweging van zoekgebieden een rol hebben gespeeld.

De Commissie adviseert om deze onderbouwing alsnog voor het besluit over het bestemmingsplan te maken en bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan te presenteren.

In de aanvulling is aangegeven dat tracé alternatief 3 dichter langs de bebouwing van Zundert was geplaatst. Dit alternatief is niet verder onderzocht omdat het onvoldoende probleemoplossend is. De onderbouwing waarom tracé 3 en andere natuur en landschapsparende ontwerpvarianten⁸ onvoldoende probleemoplossend en daarom niet reëel zijn ontbreekt in het MER en in de aanvulling.

Uit de probleemanalyse blijken de problemen in Zundert vooral gekoppeld te zijn aan het oplossen van leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten in Zundert (zie paragraaf 2.1). De Commissie adviseert daarom:

- op basis van de probleemanalyse en milieuarargumenten goed te onderbouwen waarom ontwerp- of tracévarianten tussen de Kapellekestraat en de Rucphenseweg die verder van de het beekdal van de Kleine Beek liggen onvoldoende probleemoplossend dan wel niet reëel zijn;
- of indien ze de problemen wel voldoende oplossen: de effecten van deze ontwerpvarianten tussen de Kapellekestraat en de Rucphensweg te beschrijven en bij de vergelijking van alternatieven mee te wegen.

⁷ 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 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.

⁸ De Commissie denkt daarbij aan varianten waarbij de verlegging van de Kleine Beek vermeden kan worden en het ruimtebeslag op landschappelijke en natuurlijke waarden zo klein mogelijk houden, bijvoorbeeld door een andere locatie of vormgeving van de rotonde Randweg en Kapellekestraat met zo weinig mogelijk (milieu)gevolgen.

De Commissie adviseert om deze onderbouwing en/of effectbeschrijving voor het besluit over het bestemmingsplan te maken en bij het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan te presenteren.

2.4 Afweging autonome ontwikkeling, Centrumvisie-plus- en randwegalternatieven

MER

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 Pastoorstraat halen en daarmee in combinatie met de Centrumvisie tot een verdere verbetering van de leefbaarheid in de kern van Zundert zullen leiden. De Noordwestelijke randwegalternatieven hebben daarentegen ook negatieve gevolgen in het zoekgebied op geluid, landschap, bodem, water, natuur, archeologie en cultuurhistorie.⁹

Doordat de gevolgen voor geluidhinder, oversteekbaarheid, trillingen en verkeersveiligheid en andere milieugevolgen van een Centrumvisie-plus alternatief niet waren onderzocht was 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 adviseerde 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 slaapgestoorden in plaats van het totaal aantal gehinderden.

De Commissie adviseerde bij deze afweging aan te geven welke mitigerende maatregelen voor de randwegalternatieven betrokken waren.¹⁰ De Commissie adviseerde ook bij deze afweging eventuele kansrijke landschap- en natuursparende varianten van de Noordwestelijke randweg te betrekken (zie paragraaf 2.3).

Aanvulling

De effecten van het Centrumvisie-plus alternatief zijn niet integraal vergeleken met de effecten van andere randwegalternatieven. Hierdoor ontbreekt in de aanvulling een duidelijke af-

⁹ 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

¹⁰ 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.

weging tussen de toename van de gevolgen voor verkeer en milieu in de Willempastorsstraat en de Veldstraat ten opzichte van de milieugevolgen in het buitengebied door de randwegalternatieven. Op basis van de informatie in het MER en de aanvulling kan deze afweging wel grotendeels afgeleid worden. De afwegingen zijn echter in de aanvulling niet beschreven en gepresenteerd.

De Commissie adviseert om alsnog een integrale afweging tussen de referentie, randwegalternatieven en het Centrumvisie-plus alternatief op te stellen en deze bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan te presenteren.

2.5 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

MER

Door de in de vorige paragrafen beschreven tekortkomingen is in het MER 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 kon tot een andere keuze van het mma leiden. Ontwerpvarianten die mogelijk minder gevolgen hebben op landschappelijke en natuurwaarden (EHS) (zie paragraaf 2.3) waren niet als onderdeel van het mma onderzocht.

De Commissie adviseerde om het meest milieuvriendelijk alternatief te onderbouwen of te ontwikkelen en uit te werken op basis van:

- de probleemanalyse op de Willempastorsstraat/Veldstraat;
- de milieugevolgen van een Centrumvisie-plus alternatief;
- complete afweging van de alternatieven.

Het probleemoplossend vermogen en de beperking van de milieugevolgen van de alternatieven moeten daarbij leidend zijn.

Aanvulling

Uit de effectbeschrijving van het Centrumvisie-plus alternatief wordt geconcludeerd dat dit alternatief een lager probleemoplossend vermogen heeft dan de randwegalternatieven. De keuze voor randwegtracé 2 als basis voor het meest milieuvriendelijk alternatief is voldoende beredeneerd.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: college van burgemeester en wethouders van Zundert en college van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant

Bevoegd gezag: gemeenteraad van Zundert

Besluit: vaststellen van een nieuw bestemmingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: C01.2

Activiteit: de aanleg van een randweg ten noordwesten van Zundert

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Zundertse Bode van: 24 juni 2009

ter inzage legging informatie over het voornemen: 25 juni 2009 tot en met 5 augustus 2011

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 23 juni 2009

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 28 september 2009

inhoudseisen vastgesteld: 26 november 2009

kennisgeving MER in de Zundertse Bode van: 9 maart 2011

ter inzage legging MER: 14 maart 2011 tot en met 24 april 2011

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 3 maart 2011

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 17 mei 2011

toetsingsadvies uitgebracht: 8 september 2011

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

ing. J.M. van der Grift

ing. MSc. L.M. de jong

ir. J. Mulder

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt

tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Milieueffectrapport Randweg Zundert, d.d. 10 februari 2011
- Milieueffectrapport – Samenvatting Randweg Zundert, d.d. 10 februari 2011
- Bestemmingplan Randweg Zundert, d.d. 8 februari 2011
- Bestemmingplan Randweg Zundert, regels, d.d. 8 februari 2011
- Notitie Keuzes alternatieven en varianten MER Randweg Zundert
- Aanvulling op het MER Randweg Zundert, inclusief bijlagen, Oranjewoud, 8 juli 2011

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 10 mei 2011 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. A.J.M. van Dessel, Zundert
2. M.J.E. Godrie, Zundert
3. E. Mangnus, Zundert
4. M.C.J. Hermans, Zundert
5. Boomkwekerij Richard de Bie B.V., Zundert
6. P.F.J.M. Klep, Zundert
7. A.J.M. Jochems, Zundert
8. A.J. Godrie, Zundert
9. Vogel- en Natuurwerkgroep Zundert, Zundert
10. J.C.M. Braspenning, Klein-Zundert
11. A.G.H. Keijzers, Zundert
12. M. Honebeek, Zundert (2x)
13. A.J.C.M. Boomaerts, Klein-Zundert
14. C.P. Kuijstermans, Zundert
15. H.E.M. Verstijlen, Zundert
16. O. Freijser, Zundert
17. Handtekeningenactie van burgers Klein-Zundert (1)
18. J.F.M. Oerlemans, Zundert
19. Handtekeningenactie van bewoners van de wijk De Berk, Klein Zundert
20. J. Huijbregts, Zundert
21. Achmea Rechtsbijstand, namens J.P.J.M. Nelemans, Zundert
22. Handtekeningenactie van bewoners van de wijk De Berk, Klein Zundert (2)
23. C. Christianen, Zundert
24. P. van Boxtel en L. van de Reijt, Zundert
25. Stichting Werkgroep Eikenlaan, Zundert
26. L. Goorden, Zundert
27. Staatsbosbeheer regio Zuid, Tilburg
28. Fam. Oostvogels, Zundert
29. J.A. van Aert, Zundert
30. C. Machielsen, Zundert
31. anoniem, Zundert
32. M. van der Wel, Rijsbergen
33. Fam. van Hees, Zundert
34. Gehandicapten Platform en de Werkgroep BTB, onbekend

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Randweg Zundert en de aanvulling daarop

Burgemeester en wethouders van Zundert en Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant willen de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in de kern van Zundert verminderen en zien daarbij de aanleg van een randweg als een kansrijke oplossing voor die problemen. Voor het besluit over een nieuw bestemmingsplan is een milieueffectrapport opgesteld. De gemeenteraad van Zundert is bevoegd gezag.



ISBN: 978-90-421-3258-0

Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

