Startnotitie m.e.r.

Verkeersproblematiek N282 Dorst

projectnr. 203430
revisie 11

Opdrachtgever

Gemeente Oosterhout
Postbus 10150
4900 GB OOSTERHOUT NB

datum vrijgave	beschrijving revisie 11	goedkeuring	vrijgave
7 oktober 2010	Definitief	Drs. D.I. Truijens	Dr. ir. L.T. Runia

Inhoud

		Blz.
1	**Inleiding**	**4**
1.1	N282 Verkeersproblematiek Dorst	4
1.2	M.e.r.-procedure	6
1.3	Te nemen besluiten	9
1.4	Leeswijzer	9
2	**Probleem- en doelstelling**	**10**
2.1	Inleiding	10
2.2	Voorgeschiedenis	10
2.3	Huidige functie en profiel van de weg	14
2.4	Bereikbaarheid	16
2.5	Verkeersveiligheid	18
2.6	Leefbaarheid	20
2.7	Toekomstige ontwikkelingen	21
2.8	Conclusies ten aanzien van de probleemstelling	22
2.9	Doelstelling	22
3	**Voorgenomen activiteit en alternatieven**	**24**
3.1	Voorgenomen activiteit	24
3.2	Oplossingsrichtingen	25
3.3	Te onderzoeken alternatieven	27
4	**Beleidskader**	**36**
4.1	Inleiding	36
4.2	Nationaal beleid	36
4.3	Provinciaal beleid	37
4.4	Gemeentelijk beleid	47
5	**Huidige situatie en autonome ontwikkelingen**	**52**
5.1	Inleiding	52
5.2	Autonome ontwikkelingen	53
5.3	Verkeer	55
5.4	Luchtkwaliteit	56
5.5	Geluid en trillingen	57
5.6	Kabels en leidingen	58
5.7	Externe veiligheid	58
5.8	Ruimtegebruik	58
5.9	Landschap	59
5.10	Cultuurhistorie en archeologie	61
5.11	Bodem	62
5.12	Water	63
5.13	Natuur	65
5.14	Sociale aspecten	67
6	**Doorkijk naar het MER**	**68**
6.1	Inleiding	68
6.2	Te onderzoeken in het MER	69
6.3	Het voorkeursalternatief	72
6.4	Robuustheidstoets	72

Bronnen

Bijlage 1: Afkortingen en begrippen
Bijlage 2: Beschrijving m.e.r.-procedure
Bijlage 3: Kaarten alternatieven

1 Inleiding

1.1 N282 Verkeersproblematiek Dorst

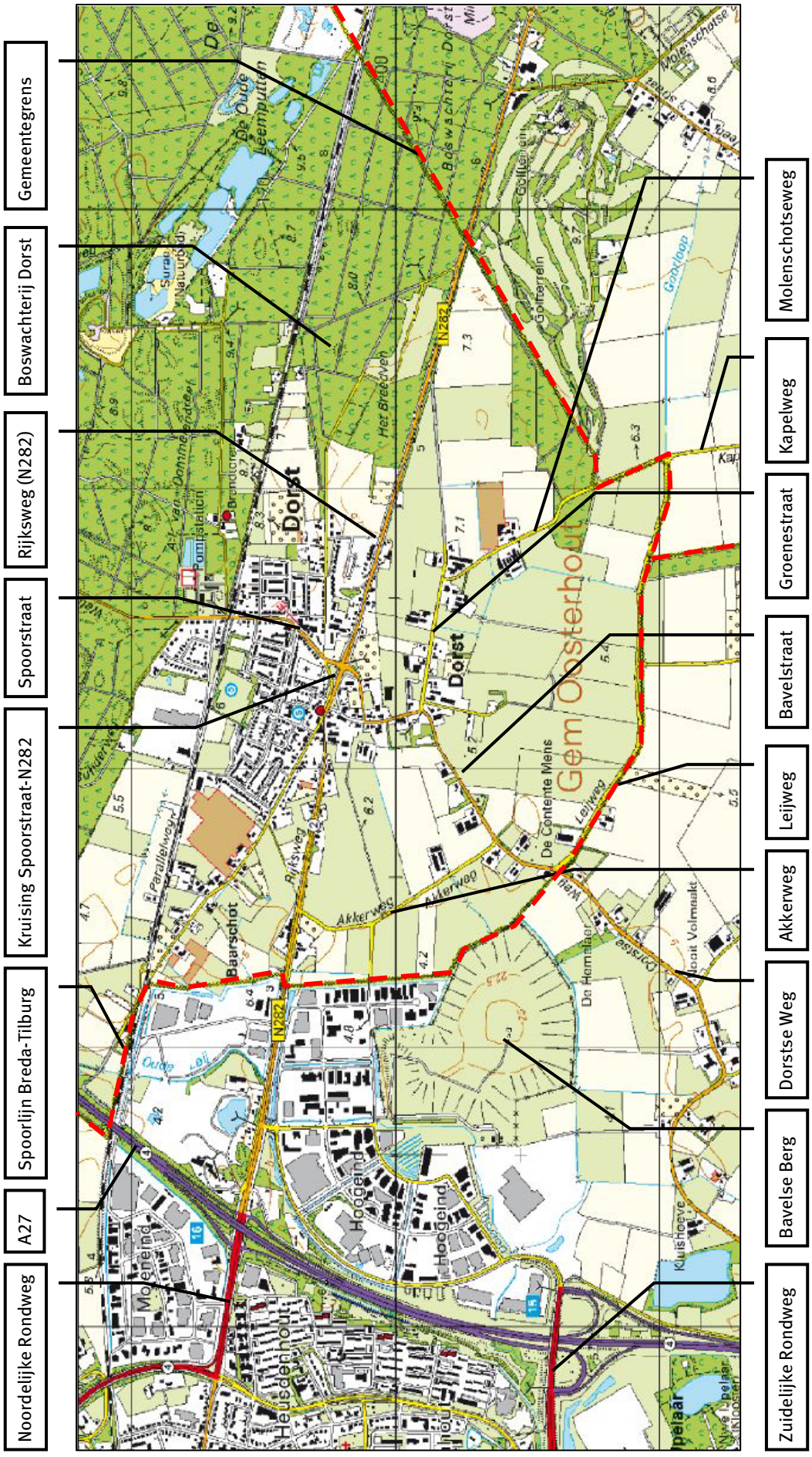
De N282 Breda – Tilburg (Rijksweg) doorsnijdt de kern Dorst. Dit leidt tot leefbaarheids-problemen: de oversteekbaarheid is slecht en de N282 wordt door de inwoners van Dorst als een barrière ervaren. Daarnaast is sprake van geluidhinder en vormt de geluidbelasting een belemmering voor de ontwikkeling van woningbouw in de nabijheid van de N282.
Er is op dit moment geen sprake van afwikkelingsproblemen op de N282 in Dorst. Deze worden in de toekomst echter wel verwacht op het kruispunt met de Spoorstraat, vanwege de voorziene groei van de hoeveelheid verkeer op de N282.

In een eerdere verkenning naar het functioneren van de N282 tussen Breda en Tilburg (Provincie Noord-Brabant, 2007) is gebleken dat een zuidelijke omlegging van de N282 en/of het autoluw maken van de kern de problematiek in Dorst aanzienlijk zou verlichten. Ook een tangentverbinding tussen de N282 en de aansluiting Breda op de A27 is als mogelijke oplossingsrichting benoemd.

De gemeente Oosterhout en de Provincie Noord-Brabant zijn voornemens via een planstudie/MER te komen tot een oplossing voor de verkeersproblematiek in de kern Dorst. In deze planstudie zullen de verschillende oplossingsmogelijkheden nader worden onderzocht en worden afgewogen. Vanwege de ligging van een van de mogelijke oplossingsrichtingen op grondgebied van de gemeente Breda is ook de gemeente Breda in het proces betrokken.

Parallel aan deze studie wordt een planstudie uitgevoerd voor de N282 op het traject Rijen-Hulten-Reeshof. Voor dit gedeelte van de N282 kwam uit de verkenning van de Provincie Noord-Brabant naar voren dat de weg niet voldoet aan de eisen die eraan worden gesteld. Op dit traject doen zich vooral problemen voor met doorstroming en de leefbaarheid in de kern Hulten. Om de samenhang tussen de twee projecten te waarborgen, zal gedurende het gehele proces van de planstudies onderlinge afstemming plaatsvinden.

Zoekgebied
In figuur 1.1 is een overzicht opgenomen van het gebied waar deze planstudie/MER zich op richt. Aangegeven zijn de belangrijkste plaats- en straatnamen e.d.



Figuur 1.1 : Omgeving Dorst

1.2 M.e.r.-procedure

Sinds 1 juli 2010 is de m.e.r.-procedure gewijzigd. In de nieuwe procedure heeft de initiatiefnemer vooral in de beginfase meer flexibiliteit in de opzet van de procedure. In het geval van de N282 Verkeersproblematiek Dorst is, mede vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid, gekozen om grotendeels de oude m.e.r.-procedure aan te houden om zo optimale betrokkenheid van de omgeving en de Commissie m.e.r. te bewerkstelligen. In de volgende subparagrafen is een korte beschrijving gegeven van de opzet (procedurele stappen) van de m.e.r.-procedure voor de N282 Verkeersproblematiek Dorst. De procedure is uitgebreider beschreven in de bijlagen.

Nieuwe regelgeving m.e.r.
De nieuwe regelgeving voor de m.e.r.-procedure is opgezet met de gedachte om versnelling in de besluitvorming rond projecten mogelijk te maken. De m.e.r.-procedure is opgedeeld in een beperkte procedure (voor vergunningen) en een uitgebreide procedure (voor o.a. bestemmingsplan wijzigingen). Voor de N282 Verkeersproblematiek Dorst geldt de uitgebreide procedure. Ten opzichte van de oude m.e.r.-procedure is de flexibiliteit van de opzet van de beginfase groter geworden. De verplichting om een startnotitie op te stellen is vervallen en de Commissie m.e.r. wordt alleen indien gewenst betrokken bij advisering over de reikwijdte en het detailniveau van het MER in het begin van het traject. In het MER hoeft geen Meest Milieuvriendelijk alternatief (MMA) te worden onderzocht. De Commissie m.e.r. zal nog wel altijd toetsen of het MER voldoende milieu-informatie bevat.

Uitgebreide informatie over de nieuwe m.e.r.-regelgeving is te vinden op de website van InfoMil: http://www.infomil.nl

1.2.1 M.e.r.-plicht

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.

De aanleg van nieuwe infrastructuur is m.e.r.-plichtig conform het Besluit m.e.r. 1994, gewijzigd 2009 (VROM, 2009). De m.e.r.-plicht geldt onder andere 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.

In het onderzoek naar de verkeersproblematiek in de kern Dorst zullen ook oplossingsrichtingen worden onderzocht waarbij een deel van de N282 wordt omgelegd ten zuiden van de kern Dorst. In dat geval zal het nieuwe gedeelte van deze weg worden

aangelegd als autoweg: een weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of via door verkeerslichten geregelde kruispunten waarop het verboden is te stoppen of te parkeren. Deze activiteit is volgens bovenstaande beschrijving 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 mogelijk maakt. In dit geval is dat het bestemmingsplan waarin de voorgenomen activiteit wordt opgenomen. Ingevolge het Besluit MER dient voor de wijziging van het bestemmingsplan danwel het nieuw op te stellen bestemmingsplan een uitgebreide m.e.r.-procedure uitgevoerd te worden.

1.2.2 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

In de procedure treedt als initiatiefnemer op:

College van B&W van de gemeente Oosterhout (coördinerend)
Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

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

Gemeenteraad van de gemeente Oosterhout
Gemeenteraad van de gemeente Breda

De gemeenteraad van de gemeente Oosterhout treedt tevens op als coördinerend bevoegd gezag.

1.2.3 Procedurele stappen

De nieuwe m.e.r.-regelgeving kent meer flexibiliteit in de beginfase van de m.e.r.-procedure. In het geval van de voorliggende planstudie/MER bestaat de m.e.r.-procedure uit de volgende stappen:

1. 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.
2. De **raadpleging** om derden de mogelijkheid te geven vragen te stellen en opmerkingen te maken en/of een inspraakreactie te geven over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek en zo richting te geven aan het onderzoek. Tevens wordt **advies** gevraagd aan de Commissie m.e.r. en andere adviseurs (i.h.k.v. de Wet ruimtelijke ordening) over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER.
3. Het opstellen van het **milieueffectrapport** (MER). Het onderzoek naar de effecten van de voorgenomen activiteit (aan de hand van alternatieven) op het milieu en het onderzoek naar mogelijke maatregelen om de negatieve effecten te beperken.
4. Het **ter inzage leggen van het MER** gezamenlijk met het (voor)ontwerp-bestemmingsplan om derden de mogelijkheid te geven het MER inhoudelijk te toetsen.
5. Het laten **toetsen van het MER** door de Commissie m.e.r., een kwaliteitsborging door onafhankelijke specialisten.

1. Startnotitie m.e.r.
Deze startnotitie is de formele start van de m.e.r.-procedure voor N282 Verkeers-problematiek Dorst. De startnotitie beschrijft:
- Het probleem dat aan het voornemen ten grondslag ligt;
- Het doel dat met het voornemen wordt beoogd;
- De voorgenomen activiteit;
- Mogelijke alternatieven;
- Het vigerende beleidskader;
- De huidige milieusituatie;
- De verwachte milieueffecten;
- De te doorlopen procedure.

2. Raadpleging en advies
Deze startnotitie wordt 6 weken ter inzage gelegd. In deze periode is het mogelijk een inspraakreactie op de startnotitie te geven. De raadpleging is vooral bedoeld voor een inhoudelijke toets van de onderzoeksopdracht voor het MER, zoals die in de startnotitie is weergegeven.

Schriftelijke opmerkingen op deze startnotitie kunnen, onder vermelding van: *"raadpleging N282 startnotitie m.e.r.",* gericht worden aan het coördinerend bevoegd gezag:

College van B&W van de gemeente Oosterhout
t.a.v. Jennifer de Wijk
Postbus 10150
4900 GB Oosterhout

Tijdens de raadpleging wordt een informatieavond gehouden waarop vragen over de startnotitie kunnen worden gesteld. Deze avond wordt aangekondigd in de plaatselijke media.

Een onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) geeft op basis van deze startnotitie en de inspraakreacties een advies over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER.

Bevoegd gezag stuurt de startnotitie tevens naar de wettelijke adviseurs met het verzoek om een advies.

3. Het milieueffectrapport
Aan de hand van de startnotitie, het advies voor de reikwijdte en detailniveau en de inspraakreacties wordt het MER opgesteld. Conform artikel 7.7 van de Wet milieubeheer (gewijzigd 2010) 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.
Het bevoegd gezag draagt er zorg voor dat het voldoende milieu-informatie bevat ten behoeve van de besluitvorming.

4. Verdere ruimtelijke procedure
De volgende stap is dat het MER wordt 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 het voorontwerpbestemmingsplan voor de N282 op het grondgebied van Oosterhout en - afhankelijk van het voorkeursalternatief - ook Breda.

5. Toetsing van het MER
Het MER wordt ter toetsing aangeboden aan de Commissie 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. Met een toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. kan het bevoegd gezag de besluiten verder in procedure brengen.

1.3 Te nemen besluiten

Bestemmingsplan(nen)
De oplossing voor de verkeersproblematiek in en rondom Dorst zal waarschijnlijk leiden tot een wijziging van de vigerende bestemmingsplannen. Deze m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de wijziging van (of een nieuw op te stellen) bestemmingsplan.

Verkeersbesluit
Parallel aan het bestemmingsplan dienen de verkeersmaatregelen te worden vastgelegd in een verkeersbesluit.

Vergunningen
Voor realisatie van de uiteindelijk gekozen oplossing voor de verkeersproblematiek Dorst kan een aantal vergunningen en ontheffingen benodigd zijn. 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);
- Ontheffing waterschapskeur (bevoegd gezag: waterschap).

1.4 Leeswijzer

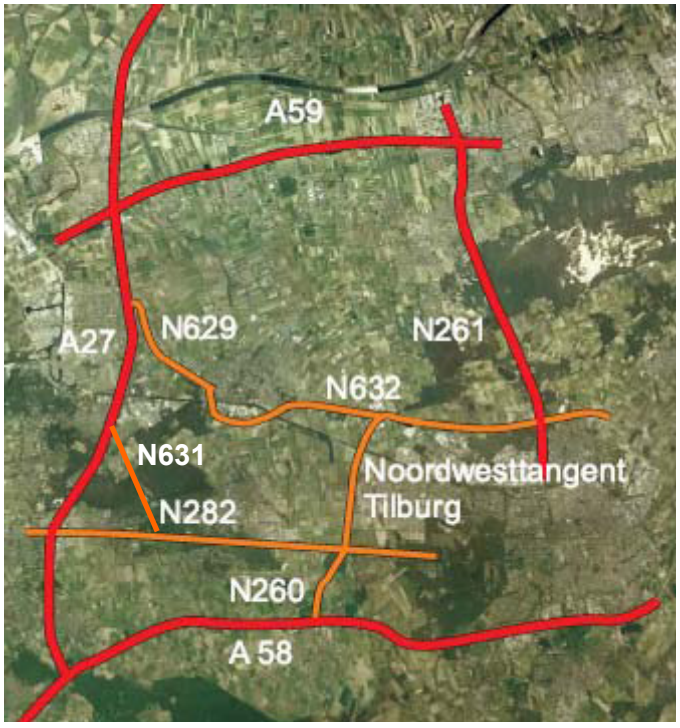
In hoofdstuk 2 is een beschrijving opgenomen van de probleem- en doelstelling van de voorgenomen activiteiten. In hoofdstuk 3 is het voornemen beschreven en zijn de alternatieven uitgebreid behandeld. Hoofdstuk 4 bevat een beschrijving van het wettelijk kader en het beleid in het plangebied. In hoofdstuk 5 wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie en de toekomstige ontwikkelingen per (milieu) thema. Hoofdstuk 6 bevat een doorkijk naar wat in het MER onderzocht zal worden.

2 Probleem- en doelstelling

2.1 Inleiding

Dorst is een kern die in het verleden is ontstaan aan de doorgaande weg tussen Breda en Tilburg. Inmiddels is met de A58 ten zuiden van Dorst een nieuwe snelle verbinding tussen Breda en Tilburg gerealiseerd. De oude doorgaande weg door de kern van Dorst (Rijksweg) heeft echter nog steeds een belangrijke regionale en lokale ontsluitende functie. De Rijksweg (N282) is de oorzaak van de verkeersproblematiek in Dorst. In figuur 2.1 is een overzicht opgenomen van de regionale infrastructuur.

In dit hoofdstuk volgt een beschrijving van de problemen binnen het plangebied gerelateerd aan de N282. Deze is voornamelijk gebaseerd op de Verkenningenstudie en de bijeenkomsten met de klankbordgroep (zie kader op bladzijde 12). In het MER zal de probleembeschrijving nader worden uitgewerkt met behulp van het nog te ontwikkelen regionale verkeersmodel.



Figuur 2.1: Overzicht regionale verkeersstructuur waar de N282 onderdeel van uitmaakt (bron: Provincie Noord-Brabant, 2007)

2.2 Voorgeschiedenis

In het kader van de ontwikkeling van het nieuwe Provinciale Verkeer- en Vervoersplan (PVVP) 'Verplaatsen in Brabant' (Provincie Noord-Brabant, 2006) zijn verschillende studies gedaan naar de samenhang van het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN) in Noord-Brabant. Door te kijken naar de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de Provincie in relatie tot de opbouw en het gebruik van de samenhangende wegennetten, is een goed beeld gekregen van de toekomstige verkeersafwikkeling en de betrouwbaarheid

van de reistijden op het (hoofd)wegennet. Gebleken is dat de A58 steeds meer en steeds vaker geconfronteerd wordt met congestie en dat daarvoor oplossingen nodig zijn. De N282 geldt als calamiteitenroute voor de A58 en loopt er grotendeels parallel aan tussen Breda en Tilburg. Het functioneren van de N282 kan niet los kan worden gezien van het gebruik van de A58. Rijkswaterstaat voert momenteel een verkennende studie uit naar de A58.

Tevens is in 2006 een integrale netwerkanalyse (NWA) uitgevoerd naar het functioneren van het Brabantse wegennet in 2020 (Provincie Noord-Brabant, 2006-I). Hieruit werd geconcludeerd dat de bereikbaarheidsproblemen het grootst zijn in en rond stedelijke gebieden, zo ook in de stedelijke regio Tilburg-Breda. In de Netwerkanalyse BrabantStad zijn alle knelwegvakken in Brabant onderling geprioriteerd op basis van het totaal aantal voertuigverliesuren in de spits in 2020 van het verkeer naar economische toplocaties. Resultaat daarvan is een onderverdeling van knelwegvakken in drie prioriteitsgroepen: HOOG, MIDDEN en LAAG. De N282 Tilburg - Breda zit in de Netwerkanalyse in de prioriteitscategorie MIDDEN.

Uit BORD(T)-studie[1] (2002) bleek dat de N282 als gebiedsontsluitingsweg dient te functioneren en ook als zodanig moet worden ingericht. Daarbij is gesteld dat de huidige route niet voldoet aan de eisen die aan een gebiedsontsluitingsweg worden gesteld.

In de studie ‘Beter Bereikbaar Brabant’ (GGA-regio’s Breda en Midden Brabant) komt het ontwikkelen en uitwerken van een visie op de N282 naar voren in de maatregelenbladen. Gesteld wordt dat de inrichting van de N282 in de huidige situatie niet conform de functie is. In de studie worden tracévarianten genoemd ter hoogte van Dorst, mede in relatie tot toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen ter plekke. Ook wordt aangegeven dat de mogelijkheden die deze weg wellicht heeft als parallelle route (OWN/HWN) voor de A58, dienen te worden bestudeerd.

In januari 2007 is door Goudappel-Coffeng in opdracht van de Provincie Noord-Brabant een verkenning uitgevoerd naar de problematiek van de huidige en toekomstige verkeerssituatie van de N282 tussen Breda en Tilburg (Provincie Noord-Brabant, 2007). Geconcludeerd werd dat voor het gedeelte van de N282 tussen Breda en de gemeente Gilze en Rijen de problematiek veelal op het leefbaarheidvlak ligt en niet zozeer in de doorstroming. In figuur 2.2 is een overzicht opgenomen van de belangrijkste conclusies.

1
Het Rijk, de Provincie en de gemeenten Breda, Oosterhout, Gilze en Rijen en Dongen hebben op basis van een verkeersstudie gezamenlijk een visie vastgesteld; de zogenaamde BORD(T)-studie. Met deze visie is beoogd de toekomstige bereikbaarheid van de regio te garanderen.



Figuur 2.2: Overzicht conclusies problematiek in Verkennende Studie N282 (Provincie Noord-Brabant, 2007)

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat in diverse studies een aantal zaken telkens terugkomt:

- De N282 is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg en kent een relatie met de A58;
- het beeld van de weg komt niet overeen met zijn functie als gebiedsontsluitingsweg;
- toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen doen de intensiteiten op de weg toenemen;
- de problematiek van de N282 tussen Breda en Dorst is vooral gerelateerd aan leefbaarheid.

In 2009 hebben de Provincie en de gemeente Oosterhout een intentieovereenkomst gesloten over de N282 Dorst – Breda. Daarin is onder meer vastgelegd dat gezamenlijk een planstudie / MER wordt uitgevoerd. Er zijn ook afspraken gemaakt over een eventueel vervolgtraject. Onderdeel van het raadsbesluit en de intentieovereenkomst is het opstarten van de m.e.r.-procedure voor de planstudie/MER.

In de navolgende paragrafen wordt de problematiek nader beschreven.

Klankbordgroep N282 Verkeersproblematiek Dorst
Ten behoeve van de planstudie/MER N282 Verkeersproblematiek Dorst zijn een tweetal klankbordgroepbijeenkomsten georganiseerd. De volgende organisaties en belanghebbenden zijn daarvoor uitgenodigd:

- Dorpsraad Dorst
- Dorpsraad Bavel
- Golfclub Toxandria
- ZLTO
- Werkgroep Leefbaarheid Molenschot
- Natuur en milieuvereniging Markant
- Staatsbosbeheer
- Waterschap Brabantse Delta
- Brabant Water
- Vereniging Natuurmonumenten
- Wijkraad Heusdenhout
- Vereniging Bedrijventerrein Breda-Oost
- Gemeente Gilze en Rijen

De rol van de klankbordgroep is een raadgevende. In een probleemverkennende sessie zijn de genodigden gevraagd naar de beleving van de problemen rondom de N282 bij Dorst. Onderstaande is themagewijs een samenvatting gegeven van de resultaten van de klankbordgroepbijeenkomst over de problematiek rond de N282 door Dorst.

Verkeer
Het kruispunt Spoorstraat-N282 (de enige ontsluiting van de kern Dorst op de N282) is druk en zorgt, vooral in de spitsen, voor afwikkelingsproblemen. Verder worden de onveilige oversteken genoemd voor voetgangers en fietsers, op en nabij de kruising Spoorstraat-N282.

Milieu
Langs de weg is sprake van geluidhinder door autoverkeer, maar het spoor wordt ook genoemd. Er zijn zorgen over de luchtkwaliteit.

Barrièrewerking
De barrièrewerking bestaat uit drie onderdelen. De fysieke barrièrewerking door de lastige oversteekbaarheid van auto's, voetgangers en fietsers. Een sociale barrièrewerking die zich uit in een benadeling van de beleving van de historische dorpskern en de belemmering van de sociale cohesie van Dorst. Tenslotte is er sprake van barrièrewerking voor de natuur.

Ruimtelijke ontwikkelingen
De klankbordgroepleden geven aan de relatie met de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zeer belangrijk te vinden. Ze verwachten als gevolg van de diverse ontwikkelingen (zowel binnen Dorst als in de regio Tilburg/Breda/Oosterhout) een toename van autoverkeer en een verergering van de problematiek.

Oplossingsrichtingen
De klankbordgroep is eveneens geconsulteerd bij de ontwikkeling van de oplossingsrichtingen (zie hoofdstuk 3)

2.3 Huidige functie en profiel van de weg

De N282 is een provinciale weg en is getypeerd als gebiedsontsluitingsweg. Aan de N282 is de zwaarste provinciale functie, te weten een regionaal verbindende weg type GOW-A, toegekend. De provinciale weg N282 maakt onderdeel uit van het regionaal verbindend net (Blauwe Net), zoals is aangegeven in het Provinciaal Verkeers- en vervoerplan (PVVP). Daarnaast maakt de weg onderdeel uit van het regionaal verbindend fietsnetwerk.

In de figuren 2.3 t/m 2.8 is een collage opgenomen van het huidige wegprofiel van de N282 vanaf de A27 tot de gemeentegrens met Gilze en Rijen. Dit geeft een goed beeld van de grote verschillen in het huidige profiel van de weg.



Figuur 2.3: Profiel van Rijksweg N282 bij de komgrens van Breda



Figuur 2.4: Profiel van Rijksweg N282 bij binnenrijden van Dorst vanuit de richting Breda (bron: Cyclomedia)



Figuur 2.5: Profiel van Rijksweg N282 ter hoogte van Rijksweg 116



Figuur 2.6: Profiel van Rijksweg N282 ter hoogte van Rijksweg 118



Figuur 2.7: Profiel van Rijksweg N282 ter hoogte van Rijksweg 138



Figuur 2.8: Profiel van Rijksweg N282 ter hoogte van Rijksweg 171

De N282 tussen de aansluiting bij de A27 en de gemeentegrens met Gilze en Rijen kent hoofdzakelijk een profiel van één rijbaan met twee rijstroken, met een wisselende breedte. Een eenduidig beeld van de uitvoering van de weg ontbreekt en er worden verschillende snelheidsregimes gehanteerd (50 km/u; 70 km/u; 80 km/u). Vooral in de kern van Dorst is de breedte van het wegprofiel beperkt (zie figuur 2.4). Er geldt dan ook een maximumsnelheid van 50 km/h. Bebouwing is op dit deel van het traject dicht aan de weg gelegen.
Vanuit de richtingen Breda en Rijen kunnen fietsers gebruik maken van fietspaden langs de N282. Het betreft vrijliggende fietspaden, voor groot deel niet gedeeld met ander verkeer. Op diverse plekken is voor de ontsluiting van aangelegen bebouwing een parallelstructuur aanwezig.
In totaal komen er vanaf de A27 tot aan de Breedvenweg negen wegen uit op de N282. Daarvan zijn er vijf geregeld met verkeerslichten (Af- en toeritten A27, Minervum, Baarschot en Spoorstraat).

De inrichting van de N282 dient, conform het beleid van de Provincie, overeen te komen met de functie om het gewenste gebruik te bewerkstelligen. Toetsing van de huidige functie van de weg (gebiedsontsluitingsweg buiten, en ter hoogte van Dorst, binnen de bebouwde kom), laat zien dat de huidige weguitrusting niet voldoet aan de voorkeurskenmerken op diverse onderdelen:

- geen scheiding van rijbanen;
- grotendeels geen aparte voorzieningen voor landbouwverkeer;
- aanwezigheid van erfontsluitingen.

2.4 Bereikbaarheid

Omvang van het autoverkeer
Aan de hand van de verkennende studie en recente verkeerstellingen zijn de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten in en nabij Dorst geanalyseerd. Op de N282 ter hoogte van Dorst rijden in de huidige situatie circa 13.000 mvt/etmaal. Het aandeel vrachtverkeer ligt op 7 tot 8%. Op basis van de verkennende studie blijkt dat dit verkeer verder door zal groeien naar ongeveer 14.000 mvt/etmaal in 2020.

Tabel 2.1: Verkeersintensiteiten N282 (Bronnen: Cijfers 2020 modelresultaten verkennende studie Provincie Noord-Brabant, 2007; 2008 verkeerstellingen Provincie)

	omvang totale verkeer 2008 (tellingen Provincie)	% vrachtverkeer 2008 (tellingen Provincie)	omvang totale verkeer 2020 (verkennende studie)
Breda - Dorst	13.100	7,5	14.600
Dorst - Vijfeikenweg	12.800	8	13.800
Vijfeikenweg - Rijen	15.100	10	23.800
Rijen - Hulten	21.400	11	31.500
Hulten - Tilburg	16.100	10,5	21.200

In de verkennende studie (Provincie Noord-Brabant, 2007) is tevens onderzoek gedaan naar de herkomst en bestemming van de verkeersstromen op de N282 middels een selected link analyse. Geconstateerd werd dat het westelijk deel van de N282 (tussen Breda en Vijfeikenweg) vooral een functie heeft voor Breda in relatie tot het middengebied van de regio Breda –Tilburg. Vanuit Breda zijn zowel de noordelijke- als de zuidelijke rondweg belangrijke aan- en afvoerroutes voor dit verkeer, waarbij de noordelijke rondweg in de toekomst nog belangrijker wordt. De relatie Breda - Tilburg ligt op dit deel van de N282 rond de 20%. In het MER zullen de verkeersrelaties nadrukkelijk in beeld worden gebracht. Hiertoe wordt specifiek voor de N282 (Verkeersproblematiek Dorst en Rijen-Hulten-Reeshof) het verkeersmodel geactualiseerd.

Afwikkelingskwaliteit

Uit de verkennende studie blijkt dat in de basissituatie 2004 geen sprake is van (structurele) verstoring van de doorstroming voor het autoverkeer (I/C-waarde › 0,85). Met de verwachte intensiteiten voor het jaar 2020 neemt de afwikkelingskwaliteit af. Niet alleen op de rijkswegen ontstaat verstoring van verkeersafwikkeling in de spitsen. Ook op de N282 treedt congestie op tussen de Vijfeikenweg en Tilburg. Daarnaast is de doorstroming op de aansluiting van de Noordwesttangent op de A58 problematisch. Uit de verkennende studie komt Dorst niet direct als doorstromingsknelpunt naar voren. De Provincie Noord-Brabant heeft echter naar aanleiding van voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in Dorst in 2009 een capaciteitsberekening uitgevoerd van het kruispunt N282 – Spoorstraat. Uit deze analyse blijkt dat in de toekomst het verkeer op het kruispunt in de ochtendspits niet goed afgewikkeld kan worden. De cyclustijd van het kruispunt ligt hoger dan de maximaal geaccepteerde cyclustijd van 120 seconden. Dit heeft vooral te maken met de groei van het verkeer op de N282. De slechte afwikkeling op de Spoorstraat wordt onderschreven door de klankbordgroep (zie kader in paragraaf 2.2).

Fietsbereikbaarheid

Dorst is via de N282 per fiets goed ontsloten. Zowel vanuit Breda als vanuit Gilze en Rijen ligt er een fietsroute langs de N282. Vanuit Oosterhout ligt een primaire gemeentelijke fietsroute (Gemeente Oosterhout, 2008) via de Burgermeester Materlaan, Hoevestraat, Wethouder van Dijklaan en Spoorstraat naar de N282. Op deze route wordt het verkeer gemengd afgewikkeld. Voor het grootste gedeelte zijn fietssuggestiestroken aangebracht. Tellingen van de Gemeente Breda tonen aan dat per etmaal 900 fietsers (beide richtingen samen) gebruik maken van de fietsroute langs de N282.

Openbaar vervoer

Dorst kent een relatief goede openbaar vervoer voorziening. Buslijn 131 rijdt tussen Breda en Tilburg via Dorst en Gilze veertien keer per etmaal per richting (zie figuur 2.9). Buurtbus 197 rijdt tussen Oosterhout en Breda via Dorst en Molenschot met de minimale frequentie van één keer per uur. In Dorst is één centrale bushalte nabij Kapelerf. In het kader van project 'Infrastructuur Voor Openbaar vervoer' (IVO) wordt de haltevoorziening in de komende jaren verbeterd, waardoor de toegankelijkheid van het busvervoer toeneemt.



Figuur 2.9 Lijnennetkaart busvervoer Veolia

Landbouwverkeer

De N282 is in de Nota Wegenbeheer van de Provincie Noord-Brabant (Provincie Noord-Brabant, 2002) aangemerkt als niet-gesloten voor landbouwverkeer. Dat betekent dat landbouwverkeer gebruik mag maken van de N282. Landbouwverkeer kan, vooral in de spits, voor vertraging zorgen in de afwikkeling van verkeer. Tevens kan de aanwezigheid van landbouwverkeer op de rijbaan door inhalen tot onveilige situaties leiden. Het beleid van de Provincie is erop gericht snelheidsverschillen op provinciale wegen te voorkomen door landbouwverkeer bij voorkeur op parallelvoorzieningen af te wikkelen.

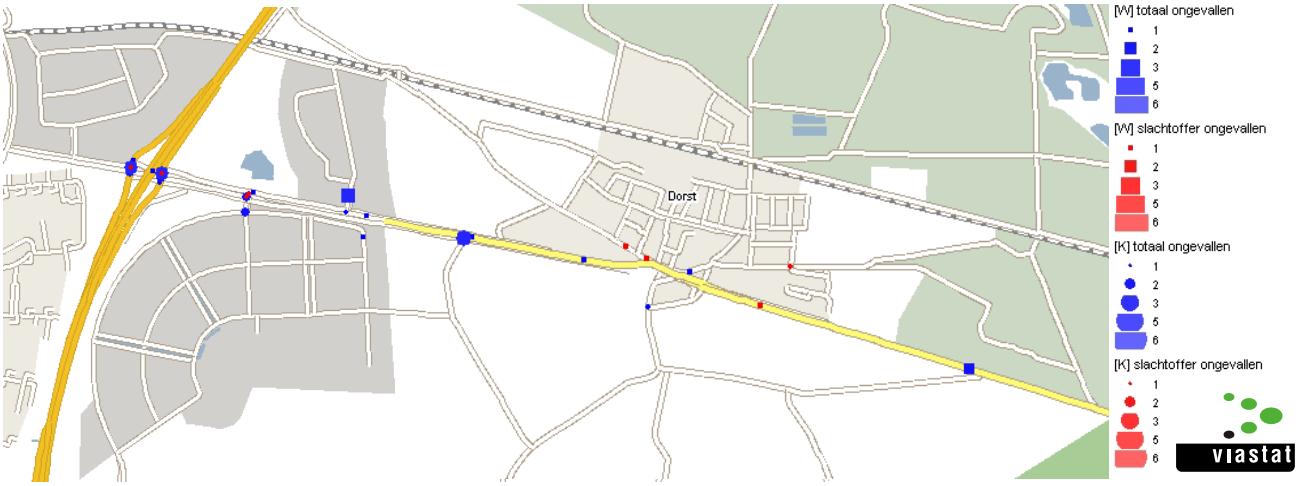
2.5 Verkeersveiligheid

Om een beeld te krijgen van de verkeersveiligheid op en nabij de N282 is een verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd.

Tabel 2.2: Ongevallen op en nabij de N282 bij Dorst in de periode 2004 tot 2008

Ongevallen N282	**Auto**	**Fiets**	**Overig**	***Totaal***
Slachtoffers (gewonden)	2	1	1	*4*
Uitsluitend Materiële Schade	13	2	10	*25*
Totaal	*15*	*3*	*11*	*29*

In totaal hebben in de periode 2004 tot 2008 29 ongevallen plaatsgevonden (zie tabel 2.2). Bij 3 van deze ongevallen zijn slachtoffers gevallen. In Dorst zijn de ongevallen verdeeld over diverse locaties. In Breda ligt het zwaartepunt op de aansluiting Breda-Noord en de Baarschot (zie figuur 2.10).



Figuur 2.10: Locaties Ongevallen (bron: Viastat)

Uit het onderzoek blijkt dat weinig ongevallen met fietsers plaatsvinden. Twee ongevallen hebben plaats gevonden in de periode 2004-2008. Opvallend is dat er zes ongevallen met motorvoertuigen plaatsvinden met een los of vast object langs de weg. De aanleiding van deze ongevallen is in de meeste gevallen het verliezen van de macht over het stuur.

De aanleiding voor ongevallen bestaat hoofdzakelijk uit onvoldoende afstand houden, het negeren van rood licht en het niet verlenen van voorrang.

De verkeersveiligheid langs de N282 in het plangebied wijkt niet af van andere provinciale wegen. Er zijn geen specifieke locaties waar significant meer ongevallen plaatsvinden. In de beleving van omwonenden wordt de fiets- en voetgangersoversteek nabij de kruising Spoorstraat-N282 echter wel als onveilig ervaren (figuur 2.11).



Figuur 2.11: Omgeving kruising Spoorstraat-N282

2.6 Leefbaarheid

Oversteekbaarheid
Voor de bepaling van de leefbaarheid is in het kader van de verkennende studie gekeken naar de oversteekbaarheid van de N282 op plaatsen die niet door verkeerslichten zijn geregeld. De oversteekbaarheid van de weg wordt bepaald aan de hand van de gemiddelde wachttijd die ontstaat voordat de weg overgestoken kan worden. De wachttijd voor voetgangers is maatgevend omdat een voetganger er langer over doet om de weg over te steken dan een fietser. De wachttijd is afhankelijk van de snelheid van de voetganger, de breedte van de weg en de verkeersintensiteit. Deze variabelen zijn opgenomen in een formule om de wachttijd te berekenen (ASVV 2004, CROW publicatie 720). De oversteekbaarheidstoets is uitgevoerd op verschillende trajectdelen van de N282 (buitengebied tussen Breda en Dorst, Dorst, buitengebied tussen Dorst en Gilze en Rijen). De kwalificatie van de wachttijd voor overstekende voetgangers op plaatsen die niet door verkeerslichten zijn geregeld, is als volgt.

Tabel 2.3: Classificatie oversteekbaarheid

gemiddelde wachttijd (sec.)	kwalificatie
0 -5	goed
5-10	redelijk
10-15	matig
15-30	slecht
groter dan 30	zeer slecht

De N282 is een gebiedsontsluitingsweg met gemiddeld 14.000 mvt/etm in 2020. Vooral in de spitsen leidt dit tot problemen met oversteekbaarheid. Het onderwerp oversteekbaarheid is hoofdzakelijk in de kern Dorst belangrijk, maar ook op andere locaties waar afslaande en overstekende verkeersbewegingen gemaakt worden. De verkennende studie geeft aan dat de oversteekbaarheid van de N282 matig tot zeer slecht is. Voor de kern Dorst is dit nadelig voor de leefbaarheid.

Sociale barrièrewerking
De huidige ligging van de N282 –dwars door het centrum van Dorst- wordt door de bewoners als barrière ervaren. De beleving van het dorpscentrum (of het 'ontbreken' ervan) en de belemmering van de sociale cohesie tussen het noordelijk en zuidelijk gedeelte van de kern zijn door de klankbordgroep genoemd als voorbeelden van deze barrièrewerking.

Geluid
Op de N282 zijn op dit moment geen geluidsreducerende maatregelen genomen. De weg komt, vooral in Dorst, zeer dicht bij de bebouwing aan weerszijden van de weg. De direct aanliggende woningen, maar ook de woningen verder gelegen van de weg, ervaren geluidshinder. Daarnaast is de geluidbelasting beperkend voor de mogelijk toekomstige woningbouw in Dorst. In het MER zal middels kwantitatief onderzoek de geluidbelasting in de huidige en autonome situatie worden berekend, om een goed beeld te krijgen van de ernst van de problematiek.

Luchtkwaliteit
De concentratie verontreinigende stoffen bepaalt de kwaliteit van de lucht. De concentratie hangt samen met de omvang en locatie van luchtverontreinigende bronnen als motorvoertuigen en industriële activiteiten. In tabel 2.4 is de achtergrondconcentratie voor

de maatgevende luchtverontreinigende stoffen fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) ter hoogte van Dorst weergegeven.

Tabel 2.4: Achtergrondconcentraties luchtkwaliteit in het plangebied (bron: Planbureau voor de Leefomgeving)

	Huidige situatie 2010 (µg/m^3)	Referentiesituatie 2020 (µg/m^3)	Wettelijke grenswaarde (2010 en 2020) (µg/m^3)
Stikstofdioxide (NO_2)	ca. 20-28	ca. 15-20	40
Fijn stof (PM_{10})	ca. 25	ca. 22-23	40

Om de gezondheid van de bevolking te beschermen zijn wettelijke grenswaarden ingesteld waaraan de luchtkwaliteit altijd aan moet voldoen.

Uit tabel 2.4 blijkt dat de achtergrondconcentraties voor de huidige en autonome situatie (zonder nieuwe/aangepaste N282) ver onder de wettelijke grenswaarde ligt. De verwachting is dat de grenswaarden in de toekomst, ook bij toename van de verkeersintensiteiten, niet zullen worden overschreden. Dit zal in het MER modelmatig worden onderzocht.

2.7 Toekomstige ontwikkelingen

Deze planstudie/MER beschouwt de periode tot 2020. Binnen deze periode zullen in de directe omgeving van de N282 ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden (zie ook paragraaf 5.2) die de in de voorgaande paragrafen beschreven problematiek beïnvloeden.

De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen die in het gebied van de N282 tot circa 2020 spelen, zijn de volgende:

- Ontwikkeling van woningbouw te Dorst;
- Ontwikkeling van woningbouw en bedrijventerreinen Oosterhout;
- Ontwikkeling van woningbouw en bedrijventerreinen ten zuidwesten van Bavel;
- Afronding van de woningbouw Reeshof bij Tilburg en de Noordwest-Tangent bij Tilburg;
- Ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen in Gilze en Rijen (Oostelijke Ontsluiting Rijen (OOR) en bedrijvenpark Midden-Brabant);
- Planstudie/MER N282 gedeelte Rijen-Hulten-Reeshof.

In bovenstaand overzicht zijn de woningbouwontwikkelingen bij Lijndonk/Tervoort niet opgenomen. Deze ontwikkelingen worden naar verwachting in een later stadium, na 2020 ingevuld en worden in de eerste instantie niet betrokken bij het onderzoek.
De ontwikkelingen bij de Bavelse Berg zijn nog onzeker, de gemeente Breda is zich hierover aan het heroriënteren. In de planstudie/MER dient in ieder geval rekening te worden gehouden met de ontsluiting van dit terrein.

Ten gevolge van de bovenstaande ruimtelijke ontwikkelingen zullen de verkeersintensiteiten op de N282 in de toekomst toenemen. Dit betekent in veel gevallen een verergering van de in de voorgaande paragrafen beschreven problematiek.

In paragraaf 5.2 wordt een uitgebreidere beschrijving gegeven van de toekomstige ontwikkelingen in het gebied.

2.8 Conclusies ten aanzien van de probleemstelling

Hieronder is de kern van de problematiek van deze planstudie/MER kort samengevat.

- De komende jaren nemen de intensiteiten op de N282 door Dorst toe (o.b.v. cijfers uit 2008 en de prognose voor 2020). Deze groei heeft te maken met de autonome mobiliteitsgroei en ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied;
- De toename van de intensiteiten op de N282 bij Dorst zal naar verwachting niet leiden tot congestie op de N282. Maar door de beperkte restcapaciteit op het kruispunt N282 (Rijksweg) – Spoorstraat neemt het afwikkelingsniveau terplekke in de toekomst verder af waardoor afwikkelingsproblemen ontstaan;
- Op basis van de omvang van de kern Dorst, de verkeersintensiteiten en de gehouden kruispuntanalyse mag gesteld worden dat het overgrote deel van het autoverkeer geen herkomst of bestemming heeft in Dorst. De N282 heeft een regionaal verbindende functie, waarbij het zwaartepunt ligt op verkeer tussen Breda en het middengebied (Gilze en Rijen) van de N282;
- De weg vormt een barrière in de kern van Dorst en wordt door de bewoners ook als zodanig ervaren, zowel fysiek (oversteekbaarheid) als sociaal.
- De N282 bij Dorst voldoet qua inrichting niet aan de eisen die de Provincie stelt aan een regionale verbinding met een functie als gebiedsontsluitingsweg;
- Het beeld van de weg in de kern Dorst is rommelig en onduidelijk voor de weggebruiker;
- Door de groei van het verkeer verslechtert de geluidsituatie nabij de weg, geluidhinder zal toenemen. Luchtkwaliteit is niet nadrukkelijk een probleem;
- De verkeersveiligheid langs de N282 in het plangebied wijkt niet af van andere provinciale wegen. Er zijn geen specifieke locaties waar significant meer ongevallen plaatsvinden. In de beleving van omwonenden wordt de oversteek van de N282 als onveilig ervaren.

2.9 Doelstelling

Gezien het voorgaande kan gesteld worden dat de problematiek zich concentreert in de kern Dorst rondom de thema's bereikbaarheid en leefbaarheid. Tegelijkertijd heeft de weg ook duidelijk een regionale functie die gewaarborgd dient te worden. Daarom is de doelstelling van de planstudie/MER N282 Verkeersproblematiek Dorst tweeledig:

1. Lokaal
    a. De verbetering van de leefbaarheid in de dorpskern.
    b. De verbetering van de afwikkeling van verkeer in Dorst op de N282;

2. Regionaal
    a. Bijdragen aan een goede doorstroming van de N282 Breda-Tilburg;
    b. Voldoen aan kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg en een Duurzaam Veilige inrichting;

Er is bovendien nog sprake van een groenblauwe opgave voor het gebied waar de N282 ligt en een mogelijke omlegging is voorzien. Deze groenblauwe opgave houdt onder meer in dat de verbinding tussen de boswachterijen van Dorst en Chaam moet worden versterkt. Daarnaast zou de landschappelijke waarde van de beekdalen en leien verder moeten worden ontwikkeld. Belangrijke aandachtspunten bij de doelstelling zijn de relatie en mogelijkheden met betrekking tot de ontwikkeling van de ecologische (hoofd)structuur in het plangebied.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

In dit hoofdstuk is beschreven wat de voorgenomen activiteit is van deze planstudie/MER, wat de uitgangspunten zijn van de diverse oplossingsrichtingen en welke alternatieven in het MER zullen worden onderzocht.

3.1 Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit is het creëren van een toekomstvaste oplossing voor de verkeers-gerelateerde problematiek op en langs de bestaande N282. De oplossing kan liggen in het aanpassen van de bestaande weg of het aanleggen van een nieuwe weg.

3.1.1 Uitgangspunten

De N282 maakt onderdeel uit van het regionaal verbindend net en heeft de functie van gebiedsontsluitingsweg. Alle oplossingsrichtingen dienen te voldoen aan de voorwaarden die de Provincie aan een dergelijke weg stelt. Zo zijn er vereisten aan het wegontwerp die horen bij de typering van de weg (gebiedsontsluitingsweg) en dienen de oplossingen conform het concept 'Duurzaam Veilig' te worden vormgegeven. Dit leidt tot de volgende uitgangspunten met betrekking tot het ontwerp van de oplossingsrichtingen:

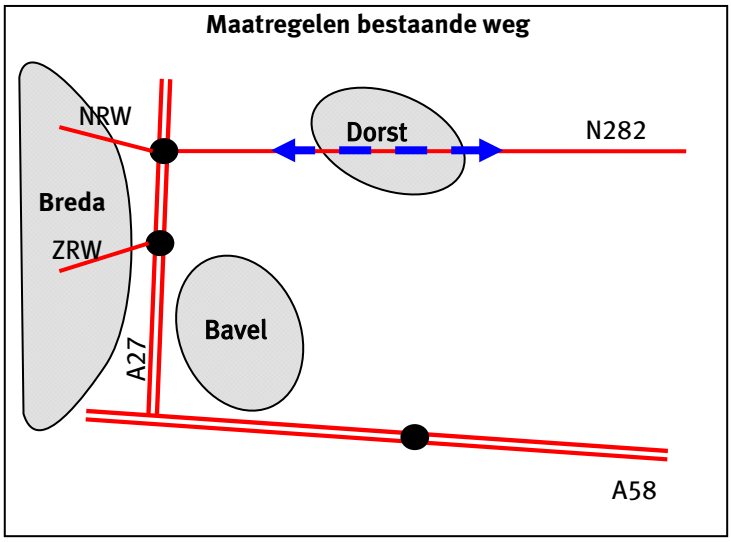
- **2x1 rijstroken -** Uit de Verkennende Studie N282 Tilburg-Breda (Provincie Noord-Brabant, 2007) blijkt dat de intensiteiten op de N282 nabij Dorst van een dergelijke omvang zijn dat een gebiedsontsluitingsweg met 2x1 rijstroken voldoende capaciteit biedt om de verkeersstromen af te wikkelen.
- **Snelheid 80km/u en 50km/u -** De weg fungeert als gebiedsontsluitingsweg waarbij de provincie uitgaat van een snelheidregiem van 80 km/u buiten bebouwde kom en 50 km/u binnen bebouwde kom.
- **Verkeerssoorten gescheiden -** Omwille van de verkeersveiligheid zijn de diverse soorten verkeer van elkaar gescheiden, bijvoorbeeld fiets/landbouw en autoverkeer. Rekening dient te worden gehouden met de aanleg van vrijliggende fietspaden en parallelwegen (indien nodig). Kruising van fiets en landbouwverkeer vindt alleen plaats bij geregelde kruispunten of rotondes of kan ongelijkvloers plaatsvinden.
- **Geen erfaansluitingen -** Omwille van de veiligheid dient voorkomen te worden dat opritten en erven direct aansluiten op een gebiedsontsluitingsweg. Dit kan worden opgelost door parallelwegen aan te leggen en uitwisseling van verkeer plaats te laten hebben bij kruispunten.
- **Kruispuntvorm bij voorkeur rotonde -** Een ander kenmerk van een duurzaam veilige inrichting van de weg is de voorkeur voor kruispunten in de vorm van een rotonde in plaats van een verkeersregelinstallatie (hierna: VRI). De daadwerkelijke keuze voor een kruispuntvorm wordt per situatie gemaakt in het MER op basis van de omvang van de verwachte verkeersstromen.

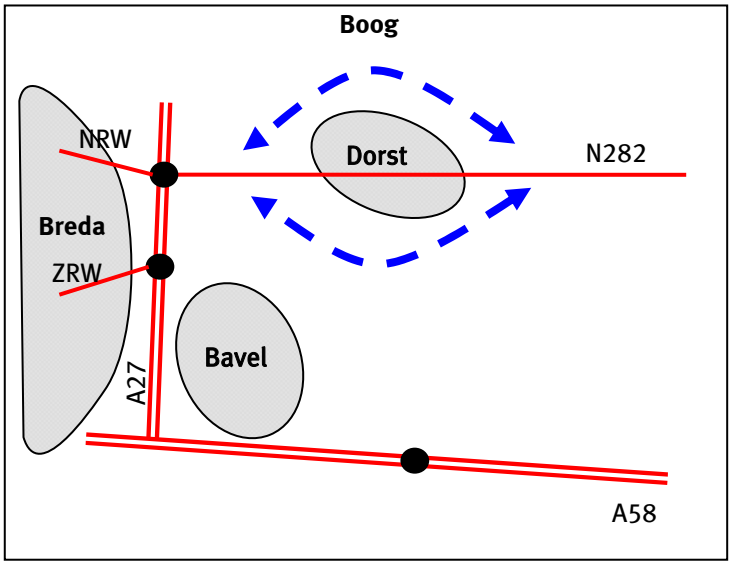
3.2 Oplossingsrichtingen

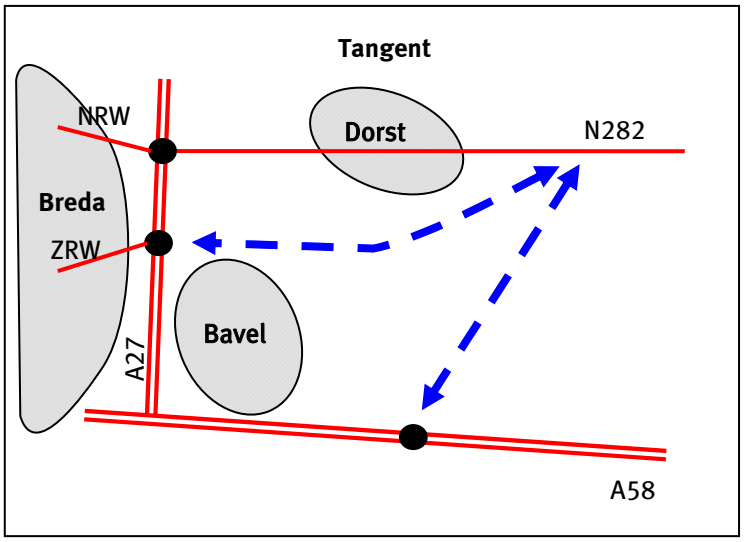
Oplossingsrichtingen geven op globale wijze aan op welke manier de problematiek rondom Dorst kan worden opgelost. Niet alle oplossingsrichtingen zijn realistisch en haalbaar. Hieronder worden mogelijke oplossingrichtingen gepresenteerd en beoordeeld op hun uitvoerbaarheid. Dit vormt de basis voor de uitwerking van de alternatieven die onderzocht zullen worden in het MER. De alternatieven zijn een uitwerking van de mogelijke oplossingsrichtingen.

3.2.1 Mogelijke oplossingsrichtingen

In het kader van het MER en de verdere plan- en besluitvorming heeft het alleen zin om realistische en haalbare oplossingsrichtingen verder te onderzoeken. In de Verkenning N282 Tilburg-Breda (Provincie Noord-Brabant, 2007) is reeds een aantal oplossingsrichtingen onderzocht. Deze planstudie gebruikt de oplossingsrichtingen uit de verkenning als basis. De principes van de oplossingsrichtingen zijn weergegeven in figuur 3.1.







Figuur 3.1: Principes diverse oplossingsrichtingen N282 Verkeersproblematiek Dorst

3.2.2 Beoordeling oplossingsrichtingen

Maatregelen bestaande weg
Belangrijk is om na te gaan of maatregelen aan de huidige weg (door de kern van Dorst) ook kunnen bijdragen tot een oplossing van de verkeersproblematiek. Twee opties zijn daarbij denkbaar. Enerzijds zou overwogen kunnen worden om in de kern Dorst maatregelen aan de N282 te treffen om doorgaand verkeer zoveel mogelijk te ontmoedigen. Feitelijk wordt bij een dergelijke oplossingsrichting een zwaarder belang toegekend aan de leefbaarheid in Dorst (de lokale doelstelling) dan aan de regionale functie van de N282. Anderzijds is een oplossingsrichting denkbaar waarbij maatregelen aan de N282 worden getroffen gericht op verbetering van zowel de doorstroming als de oversteekbaarheid (kruisend verkeer), middels een reconstructie van de weg volgens het principe van duurzaam veilig.
De eerste optie (verkeersbeperkende maatregelen) voldoet niet aan de uitgangspunten die de Provincie stelt aan de functie van een dergelijke weg (regionale verbinding of gebiedsontsluitingsweg). De tweede optie (weg duurzaam veilig maken, functie als gebiedsontsluitingsweg blijft gehandhaafd) zal mogelijk weinig effect hebben op de geluidssituatie in de kern Dorst. Beide oplossingen zullen echter toch in het MER worden onderzocht om het volledige spectrum van effecten in beeld te kunnen brengen en een goede afweging mogelijk te maken.

In een quickscan is gekeken naar de ruimtelijke gevolgen van een (gedeeltelijke) ondertunneling van de N282. Op basis daarvan wordt verwacht dat de ruimtelijke gevolgen daarvan aanzienlijk zijn door het ruimtebeslag dat noodzakelijk is voor de op- en afritten en tijdens de bouwfase. Daarnaast past een dergelijke oplossing niet bij de schaal van Dorst en staan de te verwachten kosten niet in verhouding tot de aard van de problematiek. Deze oplossingsrichting zal daarom in het MER niet verder onderzocht worden.

Nieuwe infrastructuur
Een nieuwe weg buiten de kern Dorst kan een oplossing bieden voor de in hoofdstuk 2 geconstateerde problematiek. Deze nieuwe weg kan op verschillende manieren worden gerealiseerd. Een nieuwe weg ten noorden van de kern Dorst is aangemerkt als niet realistisch en zal niet worden onderzocht in het MER. Redenen hiervoor zijn de doorkruising van de bosgebieden (onderdeel van de EHS) en de dubbele kruising van de spoorlijn Tilburg-Breda die in het kader van deze oplossingsrichting gerealiseerd dient te worden. Daarnaast

is ten zuiden van de spoorlijn (en ten noorden van de N282) onvoldoende ruimte om door aanleg van een nieuwe weg een oplossing te bieden.
Ten zuiden van Dorst is het landgebruik voornamelijk agrarisch en is meer ruimte voor de inpassing van een nieuwe weg. Hier zijn drie oplossingsrichtingen mogelijk. Eén daarvan is een boog om de kern Dorst die aan de oostelijke zijde en westelijke zijde van Dorst aansluit op de N282 (Boog alternatief). Een andere is een 'tangent' die ten zuiden van de huidige aansluiting van de N282 aansluit op de A27 ter hoogte van de zuidelijke rondweg van Breda, de Franklin Rooseveltlaan (Tangent alternatief).
De laatste mogelijke oplossingsrichting is een aansluiting op de A58. Deze oplossingsrichting wordt niet als realistisch beschouwd omdat het voor verkeersstromen tussen Tilburg en Breda geen logische route is. Daarnaast is deze optie in de Verkenning N282 Tilburg-Breda (gecombineerd met een aansluiting op de Zuidelijke Rondweg van Breda) beschouwd vanwege de ontsluiting van de voorgenomen ontwikkeling van de woningbouwlocatie Lijndonk-Tervoort ten noorden/oosten van Bavel. Inmiddels is duidelijk dat deze woningbouwlocatie binnen de periode tot 2020 in ieder geval geen doorgang meer zal vinden en dus geen onderdeel vormt van deze planstudie/m.e.r.

3.2.3 Conclusie

Onderdeel van het MER is altijd de referentiesituatie (huidige situatie + autonome ontwikkelingen). Hiertegen worden alle alternatieven afgewogen. De overwegingen in de voorgaande paragraaf leiden tot de conclusie dat de volgende oplossingsrichtingen nader bestudeerd zullen worden in het MER:

1. Maatregelen bestaande weg
    a. Verkeersbeperkende maatregelen (Nulmin/0-)
    b. Benuttingsmaatregelen (Nulplus/0+)
2. Boog alternatief
    a. Zuidelijk rondom kern, aansluiting van de nieuwe weg oostelijk en westelijk van kern Dorst
3. Tangent alternatief
    a. Zuidelijk langs kern, aansluiting op A27 bij zuidelijke rondweg Breda

In alle beschouwde oplossingrichtingen met een nieuwe weg (Boog/Tangent) zullen verkeersbeperkende maatregelen in de kern onderdeel uitmaken van het alternatief om de route door de kern Dorst voor doorgaand verkeer zo onaantrekkelijk mogelijk te maken.

3.3 Te onderzoeken alternatieven

3.3.1 Alternatievenontwikkeling

Ten behoeve de startnotitie zijn de oplossingsrichtingen nader uitgewerkt. Daarbij is rekening gehouden met de ruimtelijke randvoorwaarden die vanuit het gebied gelden. Dit zijn onder andere:

- Bestaande functies - het zoveel mogelijk behouden van woningen en bedrijfsgebouwen in het plangebied;
- Ontsluitingen - alle percelen, woningen en bedrijven dienen ontsloten te blijven;

- Kruispunten - waar de alternatieven bestaande wegen kruisen is bepaald welke vormen van uitwisseling ter plaatse kunnen plaatshebben (uitwisseling alle verkeer, een knip (geen uitwisseling) of kruising fietsverbinding (ongelijkvloers))
- Perceelsbegrenzing - voor zover mogelijk is rekening gehouden met de begrenzing van percelen. Door een nieuwe weg op de randen van een perceel te leggen blijft het overgrote deel van het betreffende perceel intact voor bestaand gebruik. Het is echter niet altijd mogelijk om doorsnijding van percelen te voorkomen.
- Begrenzing Ecologische Hoofdstructuur (EHS) - uitgangspunt is om fysieke aantasting van de EHS te vermijden;
- Cultuurhistorische en landschappelijke waarden - bij het ontwikkelen van de alternatieven is rekening gehouden met de bestaande waarden;
- Watergangen - er is rekening gehouden met bestaande watergangen in het plangebied;
- Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

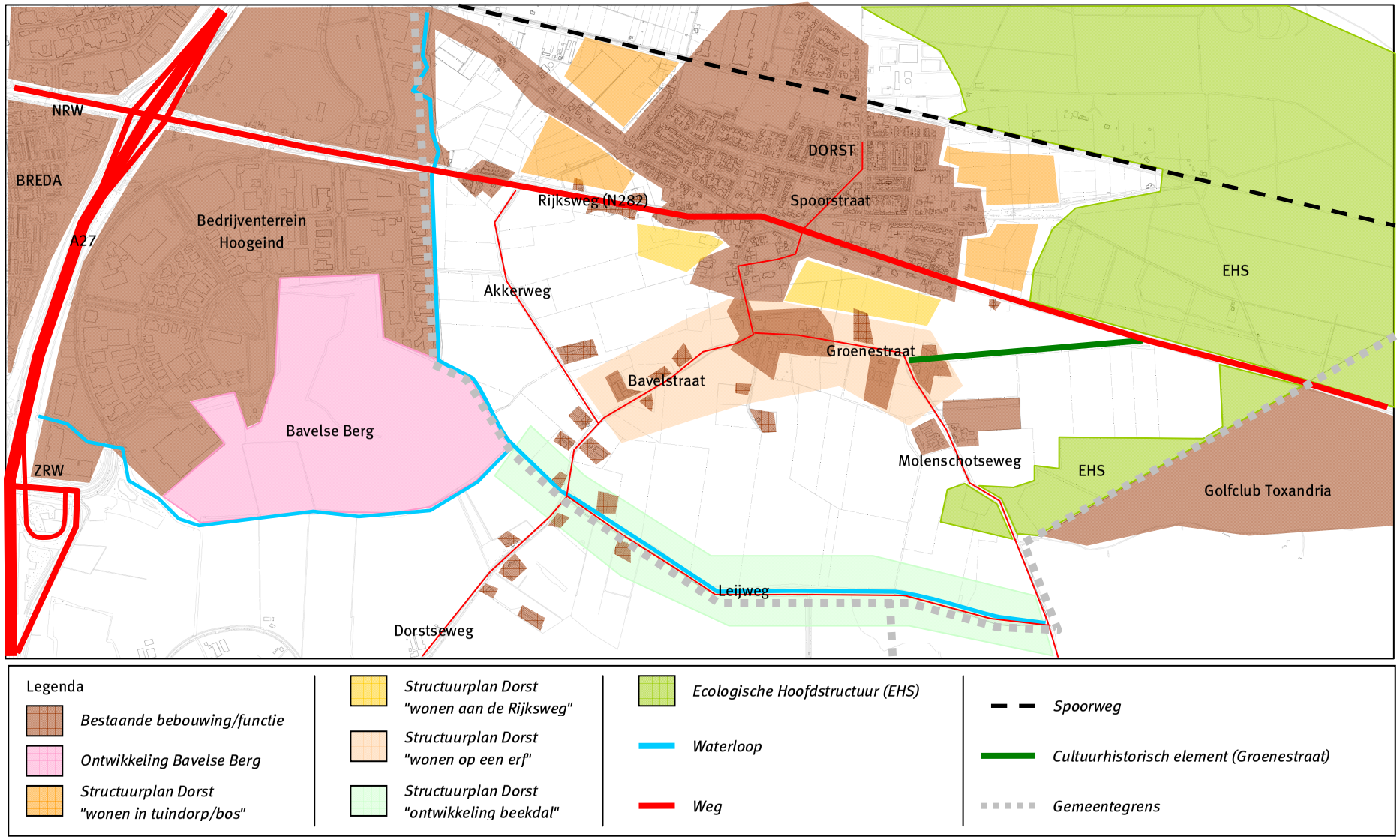
Maatgevende kansenkaart
In figuur 3.2 is een maatgevende kansenkaart opgenomen van de omgeving Dorst welke is gehanteerd bij het ontwikkelen van de alternatieven. Daarbij zijn bovengenoemde punten opgenomen.

Werksessies
Doormiddel van een aantal ambtelijke werksessies met de Provincie Noord-Brabant, de gemeente Oosterhout en de gemeente Breda is voor de alternatieven Nulplus, Boog en Tangent op een globaal niveau de ligging bepaald. De alternatieven zijn tevens besproken met de klankbordgroep. Enkele suggesties van de klankbordgroep zijn overgenomen in de alternatieven. Het gaat daarbij om het zoveel mogelijk voorkomen van doorsnijding van de landbouwpercelen in het alternatief Tangent en het opnemen van extra aansluitingen op de N282 in de kern Dorst bij het alternatief Nulplus.

Detailniveau
De vorm en inrichting van de kruispunten zijn nog niet bekend, de daadwerkelijke uitvoering (rotonde/VRI) zal in het MER worden bepaald. Uitgangspunt is dat alle percelen, woningen en bedrijven ontsloten blijven, mogelijk via parallelwegen langs de nieuwe verbinding. Ten behoeve van het MER zullen de alternatieven gedetailleerder worden uitgewerkt.

In de navolgende paragrafen is een beschrijving gegeven van de te onderzoeken alternatieven in het MER.

Maatgevende kansenkaart alternatieven N282 Dorst



Figuur 3.2: Maatgevende kansenkaart alternatieven N282 Verkeersproblematiek Dorst

oranjewoud

3.3.2 Referentiesituatie (nul-alternatief)

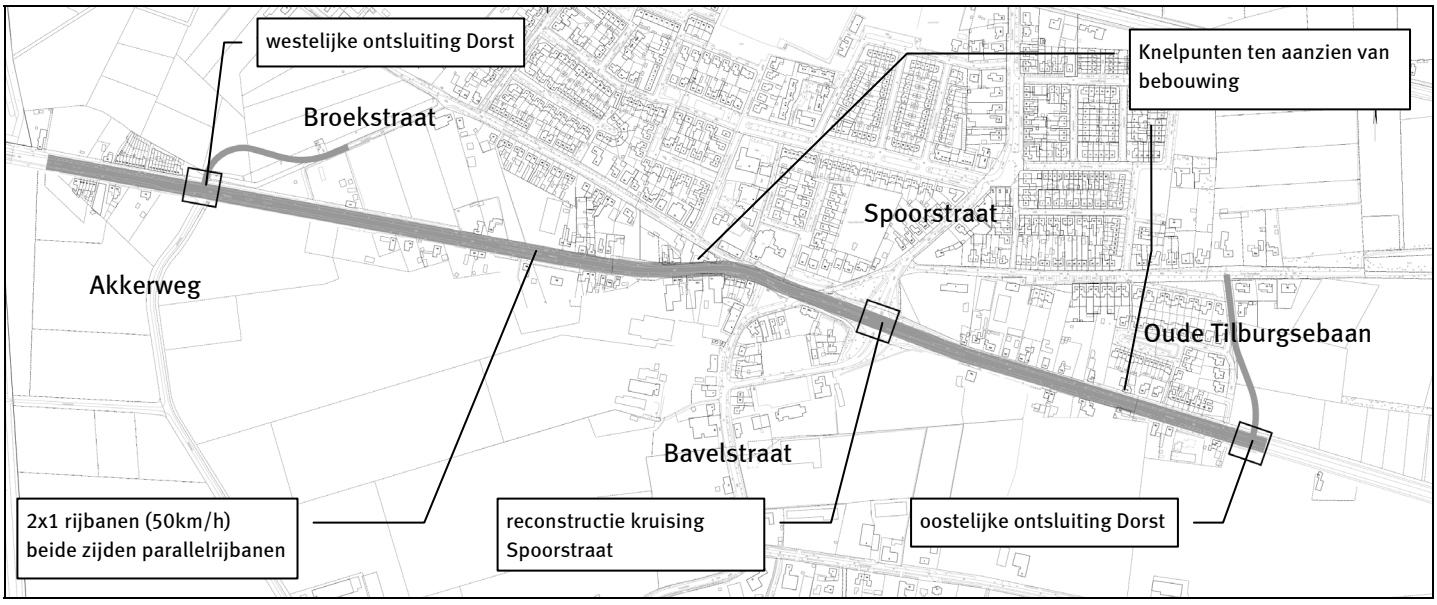
De referentiesituatie is de situatie waar de weg blijft zoals deze nu is. Het wordt niet als zodanig uitgewerkt in het MER, maar is de situatie waar alle andere alternatieven in het MER zullen worden vergeleken. Door steeds de alternatieven met de referentiesituatie te vergelijken kan een goede vergelijking gemaakt worden tussen de alternatieven onderling.

3.3.3 Nulmin (verkeersbeperkende maatregelen)

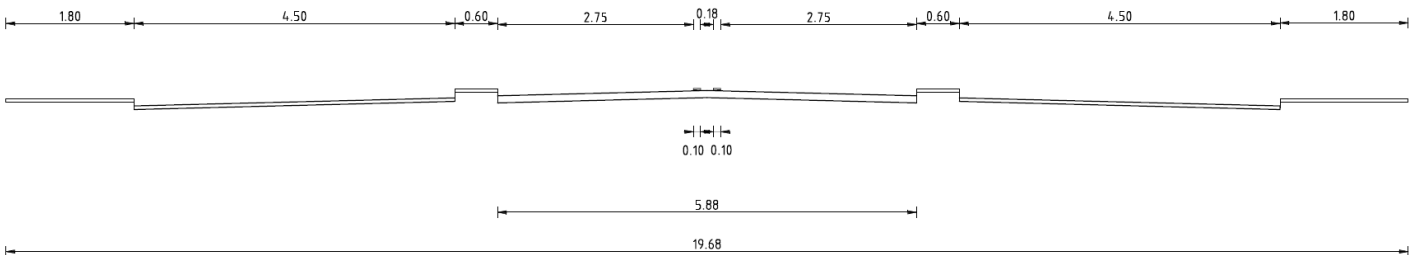
Doel van het treffen van verkeersbeperkende maatregelen in het Nulmin alternatief is het stimuleren van weggebruikers om een andere route te nemen dan de N282, bijvoorbeeld de A58. Hiertoe worden verkeersbeperkende maatregelen getroffen in de kern Dorst. Deze kunnen bestaan uit een herinrichting van de weg als 30 km/h zone met verkeersdrempels, en verkeersremmende objecten op de rijbaan om de route door het centrum zo onaantrekkelijk mogelijk te maken voor het doorgaande verkeer.

3.3.4 Nulplus (benuttingsmaatregelen)

Het Nulplus alternatief (figuur 3.3) heeft tot doel de bestaande situatie te verbeteren in de kern Dorst zonder aanleg van een nieuwe weg in het buitengebied. Het wegprofiel van de N282 in de kern Dorst wordt eenduidig en herkenbaar gemaakt als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/h). Hierbij is rekening gehouden met de minimale eisen die bij een Duurzaam Veilige inrichting gelden. Dit leidt tot een profiel van 2x1 rijbanen en aan beide zijde parallelrijbanen ten behoeve van de erfontsluiting van woningen e.d. (figuur 3.4).



Figuur 3.3: Alternatief Nulplus



Figuur 3.4: Wegprofiel binnen de bebouwde kom 50km/h met parallelrijbanen

De parallelwegen sluiten ter hoogte van de kruispunten aan de op de N282.
Ten opzichte van de huidige situatie voorziet het nulplus alternatief in twee extra kruispunten ter ontsluiting van de kern Dorst. Een kruispunt aan de westzijde, in het verlengde van de Broekstraat en een kruispunt aan de oostzijde, in het verlengde van het St. Jorisveld. Het kruispunt van de Spoorstraat en de N282 kan daardoor ontlast worden en het komt de oversteekbaarheid van de N282 ten goede.
Ten gevolge van het ruimtebeslag van het aan te houden wegprofiel vormt op enkele plaatsen de bestaande bebouwing een knelpunt bij de ombouw van de weg. Voor deze punten dient in de uitwerking van het alternatief in het MER een passende oplossing gevonden te worden. Dat kan een aanpassing van het wegprofiel zijn of mogelijk het slopen van de betreffende bebouwing.
Daarnaast vormen parkeren en de oversteekbaarheid van de weg aandachtpunten bij dit alternatief. Op dit moment worden voertuigen op de bestaande parallelstructuur, op de stoep of op het erf geparkeerd en kan (bijna) overal worden overgestoken. In de nieuwe situatie dient ook hiervoor een oplossing gevonden te worden.

Onderdeel van het Nulplus alternatief betreft de toepassing stil asfalt op de N282 in de kern Dorst, om de geluidbelasting in de woonomgeving te verminderen en de leefbaarheid te verbeteren.

Buiten de kern Dorst voldoet de weg (grotendeels) aan de vereisten van de Provincie en zullen geen maatregelen worden getroffen.

3.3.5 Boog alternatief

Het Boog alternatief kenmerkt zich door de aanleg van een nieuwe weg rond de kern Dorst waarbij zowel het begin als het eindpunt aansluiten op de Rijksweg (N282) ten westen en ten oosten van de kern. Het alternatief heeft tot doel het doorgaande verkeer uit de kern te onttrekken om een oplossing te bieden voor de leefbaarheidproblematiek in de kern. Verkeersbeperkende maatregelen in de kern (inrichting als 30 km/h zone) maken altijd onderdeel uit van dit alternatief.

De weg dient op voldoende afstand van de kern gerealiseerd te worden, zodat de barrièrewerking en geluidbelasting voldoende afnemen in de kern. Verder dient ook rekening te worden gehouden met de mogelijk toekomstige woningbouw (zie: Structuurplan Dorst) ten zuiden van de Rijksweg (N282). Tevens dient rekening gehouden te worden met landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Hiervoor dient voldoende ruimte in acht te worden genomen.
Door bestaande bebouwing en de beperkt beschikbare ruimte is een krappe boog rond de dorpskern eveneens lastig te realiseren.

Een ligging op grote afstand van het dorp geeft veel ruimte aan mogelijke toekomstige ontwikkelingen en kent een gunstige doorsnijding van landbouwpercelen. Een grote boog om het dorp heeft echter ook tot gevolg dat doorgaand verkeer, vanwege de omrijafstand, alsnog de route door de kern verkiest en geen gebruik maakt van de nieuwe weg.
Daarom is gekozen voor een ligging van het Boog alternatief tussen de beide beschreven opties in: ruim genoeg voor toekomstige woningbouw, krap genoeg om nog steeds aantrekkelijk te zijn als doorgaande route in plaats van door de kern te rijden.

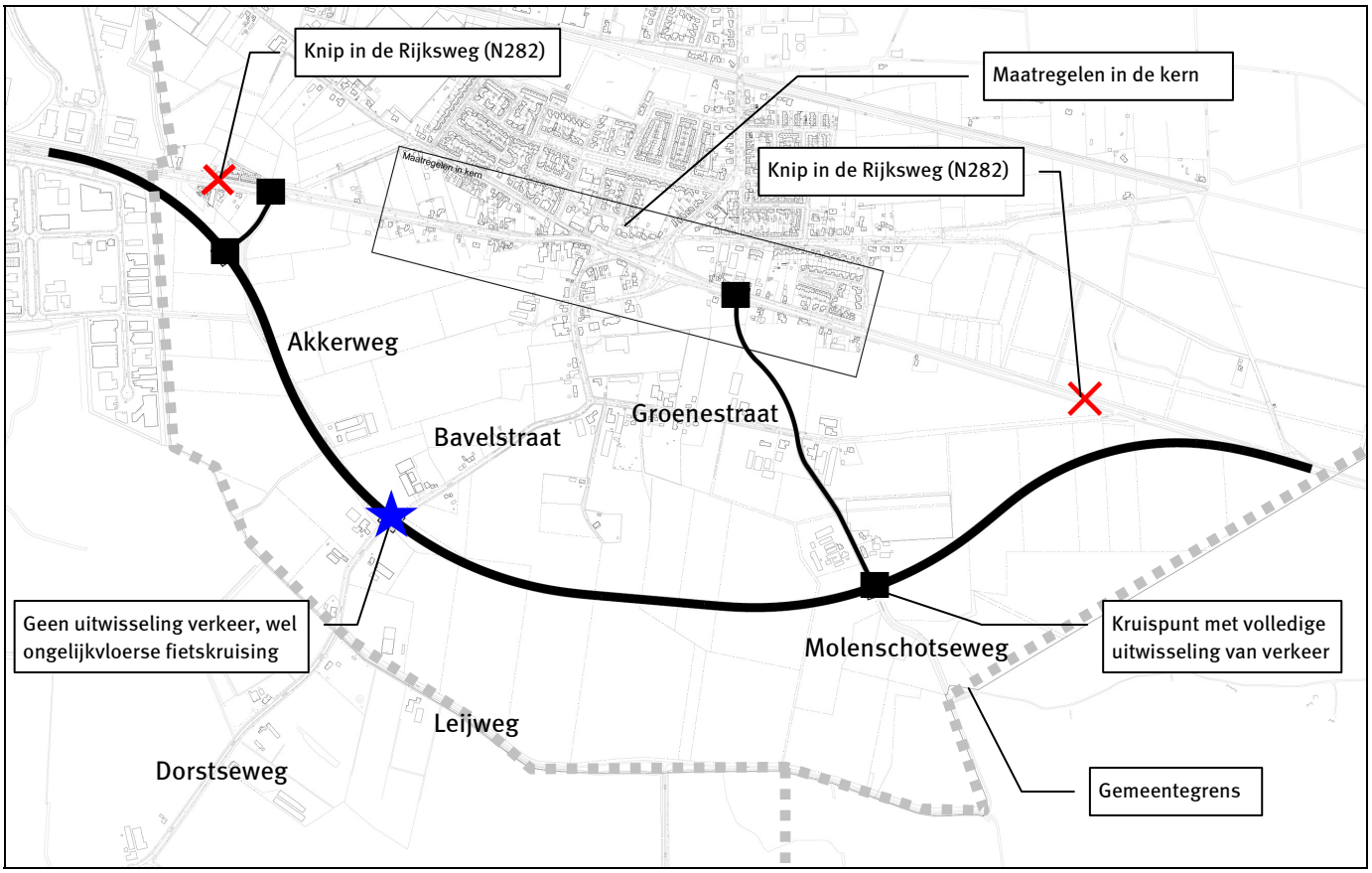
Beschrijving alternatief Boog
Aan de oostzijde van de kern Dorst sluit het Boog alternatief aan op de bestaande Rijksweg en kruist de Molenschotseweg ten zuiden van het glastuinbouwbedrijf. Vervolgens kruist het alternatief de Dorstseweg (ter hoogte van de Akkerweg) en loopt het op nagenoeg de huidige ligging van de Akkerweg richting de aansluiting op de N282 (ter hoogte van Baarschot). Voor verkeer met de bestemming Dorst wordt een aansluiting gemaakt van het alternatief op de Rijksweg (N282) ter hoogte van de huidige kruising Akkerweg-Rijksweg.

Ten aanzien van de aansluiting op de bestaande wegenstructuur zijn twee varianten mogelijk.

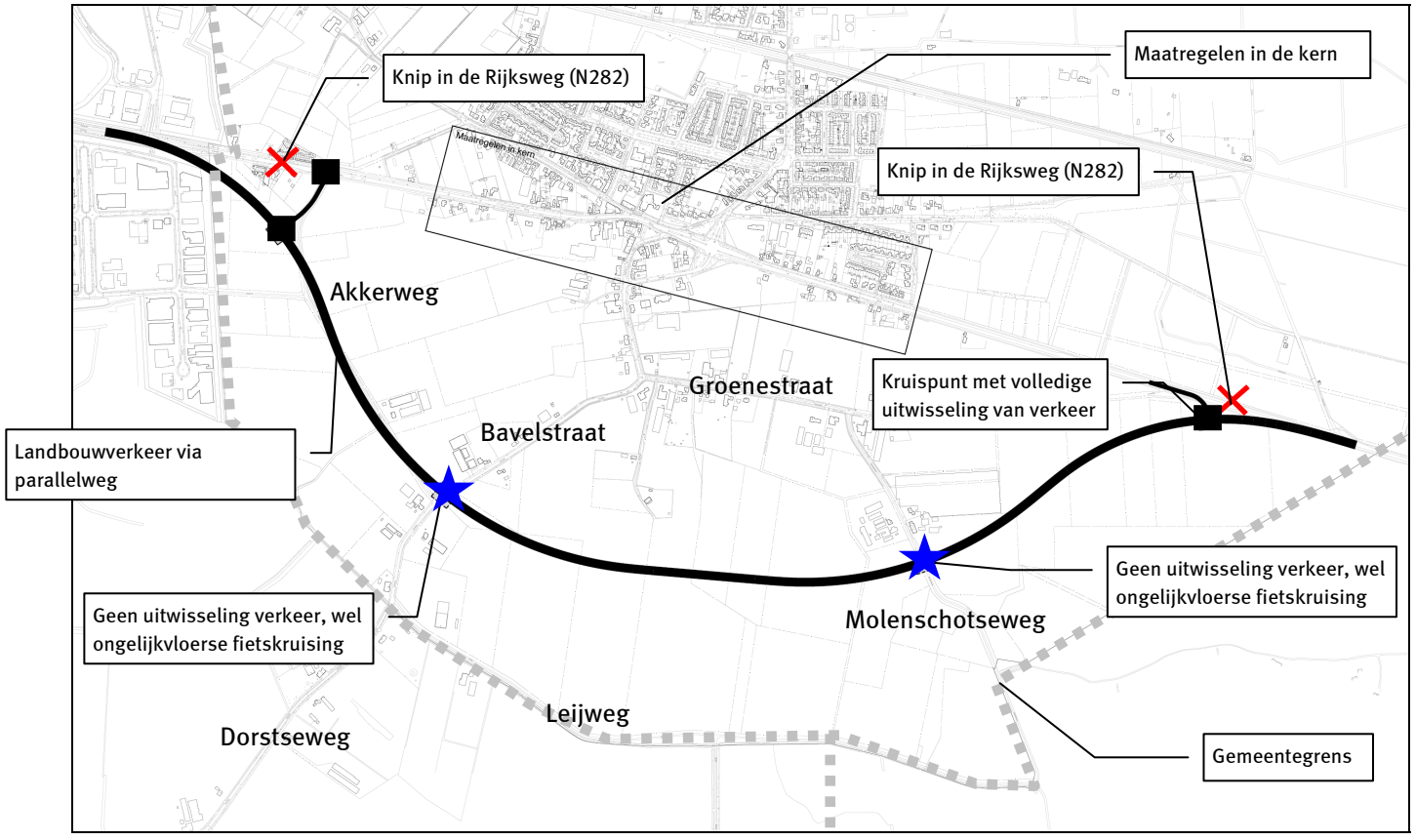
- **Boog variant 1** gaat uit van een aansluiting (kruispunt met volledige uitwisseling) voor bestemmingsverkeer via de bestaande Molenschotseweg die daartoe dient te worden doorgetrokken naar het centrum. De Rijksweg wordt geknipt. Ter hoogte van de Akkerweg kruist de nieuwe weg de Dorstseweg, hier is geen volledige uitwisseling voorzien maar wel een (ongelijkvloerse) kruising voor fietsers (figuur 3.5).

- **Boog variant 2** bestaat uit een nieuwe aansluiting voor bestemmingsverkeer aan de oostzijde van de kern, direct op de Rijksweg, ter hoogte van waar de nieuwe weg van de bestaande N282 afbuigt. De kruisingen met de Molenschotseweg en de Dorstseweg (ter hoogte van de kruising met de Akkerweg) hebben geen uitwisseling van verkeer maar wel een (ongelijkvloerse) kruising voor fietsers (figuur 3.6). Landbouwverkeer zal met parallelwegen worden afgewikkeld.

In bijlage 3 zijn de twee varianten van het alternatief Boog op grotere schaal weergegeven.



Figuur 3.5: Boog variant 1



Figuur 3.6: Boog variant 2

3.3.6 Tangent alternatief

Bij het Tangent alternatief wordt de N282 vanaf de oostelijke zijde van de kern verbonden met de zuidelijke rondweg van Breda (Franklin Rooseveltlaan) ter hoogte van afslag Breda (A27). Onderdeel van dit alternatief zijn maatregelen in de kern (instellen 30km/h zone) om het doorgaande verkeer te ontmoedigen deze route te nemen.

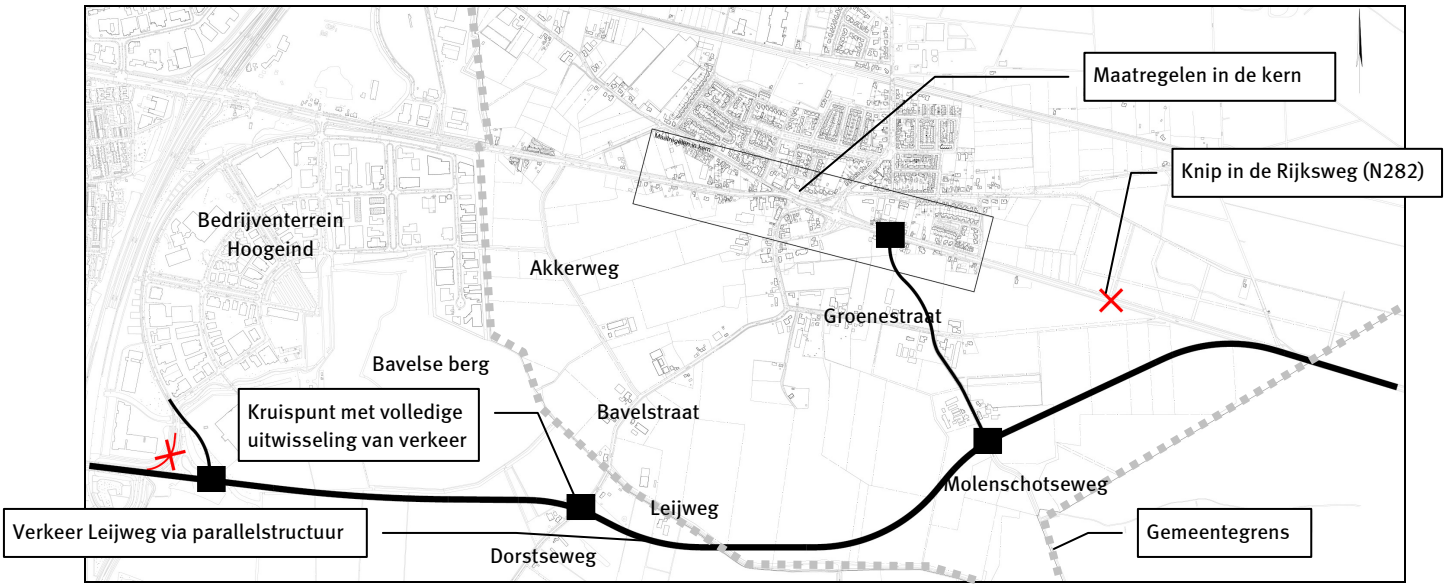
Beschrijving Tangent alternatief
Gezien de aansluiting bij de zuidelijke rondweg en de ligging van de Bavelse Berg is een route krap langs Dorst niet mogelijk. Gezien vanaf het oosten komt dit alternatief tot de Molenschotseweg overeen met het Boog alternatief. Vanaf de Molenschotseweg is gekozen voor een zo zuidelijk mogelijke ligging, rekening houdend met de waterloop de Leij, gelegen langs de Leijweg. Zo worden de landbouwpercelen zo min mogelijk doorkruist. De Leijweg wordt wel doorkruist, hier is geen uitwisseling voorzien van gemotoriseerd verkeer, tevens is geen (ongelijkvloerse) kruising van fietsverkeer voorzien. Het verkeer van de Leijweg zal via een parallelstructuur langs het Tangent alternatief worden geleid en aansluiten bij de Dorstseweg. Bij de kruising met de Dorstseweg is een kruispunt met volledige uitwisseling van verkeer voorzien. Vervolgens loopt het alternatief direct langs de zuidzijde van de Bavelse Berg en sluit aan op de zuidelijke rondweg van Breda. Bestemmingsverkeer voor het bedrijventerrein Hoogeind zal met een nieuwe aansluiting op de tangent worden aangesloten. De huidige aansluiting is door dit alternatief naar verwachting niet meer mogelijk vanwege de korte afstanden tussen de diverse aansluitingen.

Ook bij het Tangent alternatief zijn voor de aansluiting op de bestaande wegenstructuur twee varianten mogelijk. Deze komen grotendeels overeen met de varianten voor het Boog alternatief.

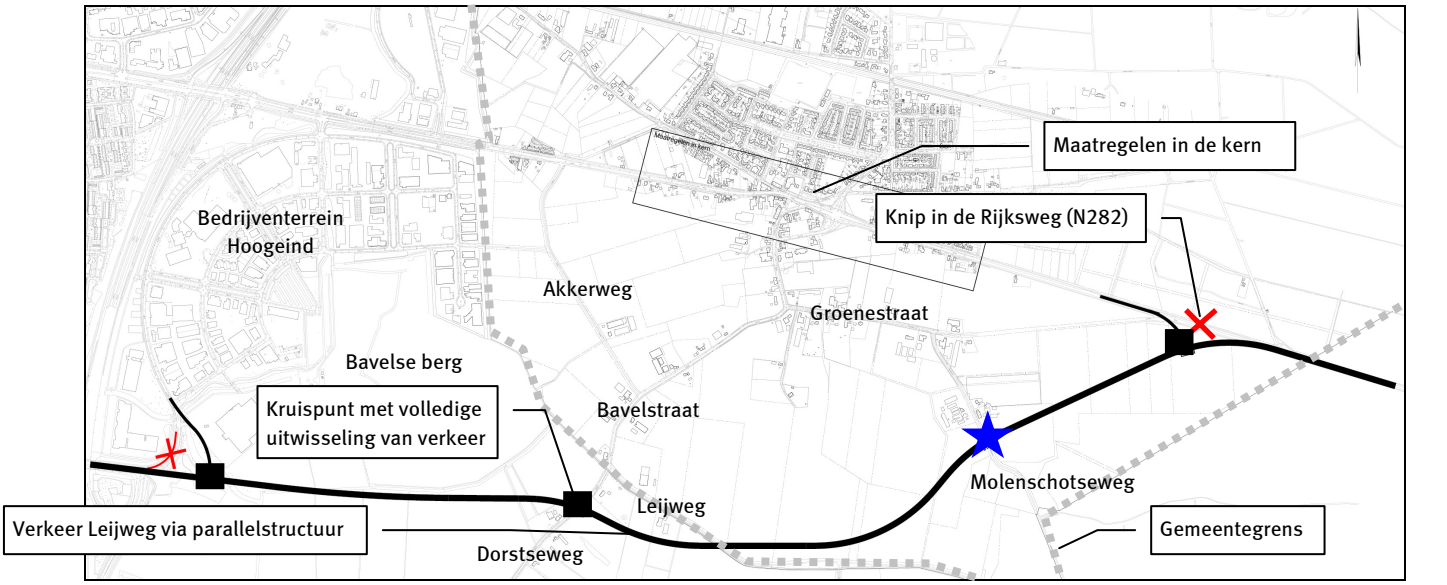
- **Tangent variant 1** gaat, net als variant 1 van het Boog alternatief, uit van een aansluiting (kruispunt met volledige uitwisseling) via de bestaande Molenschotseweg (en een klein gedeelte nieuwe weg) direct in het centrum. De Rijksweg wordt geknipt (figuur 3.7).

- **Tangent variant 2** bestaat uit een nieuwe aansluiting aan de oostzijde van de kern, direct op de Rijksweg, ter hoogte van waar de nieuwe weg van de bestaande N282 afbuigt (figuur 3.8).

In bijlage 3 zijn de twee varianten van het alternatief Tangent op grotere schaal weergegeven.



Figuur 3.7: Tangent variant 1



Figuur 3.8: Tangent variant 2

4 Beleidskader

4.1 Inleiding

Onderstaand is een overzicht gegeven van de wet- en regelgeving die voor het voornemen van belang is. In paragraaf 4.2 is het belangrijkste ruimtelijk beleid en verkeersbeleid samenvattend beschreven. In het MER worden ook de hoofdpunten uit het beleid voor de andere beleidssectoren beschreven, zoals de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet.

Tabel 4.1: Samenvatting beleidskader

Rijksbeleid	
Nota Mobiliteit	2005
Provinciaal beleid	
Interim structuurvisie	2008
Provinciale structuurvisie	2010 (ontwerp)
Verordening ruimte fase 1	2010
Uitwerkingsplan stedelijke regio Breda-Tilburg	2004
Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan	2006
Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2010-2014	2009
Landschapsontwikkelingsplan 'Delen in Kwaliteit'	2006
Beleidsnota Wegenbeheer (incl. modules)	2002 e.v.
Ontwerp Provinciaal Milieuplan	2010
Gemeentelijk beleid	
Structuurplan Dorst	2006
Structuurplan Breda-Oost 'Bavel, Beek en Berg'	2005
Structuurplan Lijndonk-Tervoort	2007

4.2 Nationaal beleid

4.2.1 Nota Mobiliteit (2005)

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. Het Rijk 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.

4.3 Provinciaal beleid

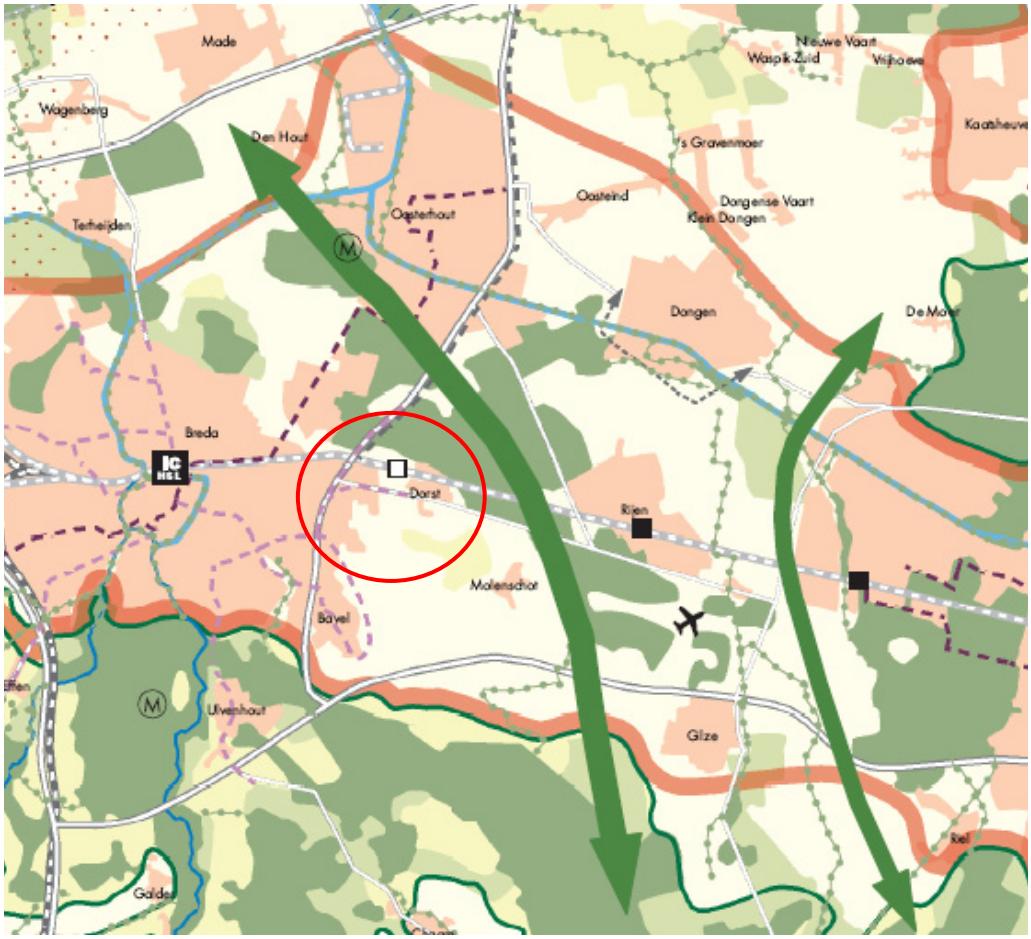
4.3.1 Interim structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant (2008)

Provincie Noord-Brabant heeft vanwege de inwerkingtreding van de Wro per 1 juli 2008 een Interimstructuurvisie ruimtelijke ordening 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.



LEGENDA

		bestaand	in studie
Stedelijke regio	Stroomweg		
Bestaand stedelijk gebied provincie Noord-Brabant (2004)	Regionaal verbindend net (RVN)		
Ecologische verbindingszone	Hogesnelheidslijn		
GHS-natuur / in combinatie met water	Spoorweg		
GHS-landbouw	HOV-/doorstroomas		
AHS-landschap	Vaarweg		
AHS-landbouw	Intercitystation		
Regionale natuur- en landschapseenheid (RNLE)	Stoptreinstation		
Robuuste verbinding *	Vliegveld		
Landschapsecologische zone	Concentratiepunt waterrecreatie		
Nationaal Landschap	Attractiepark van bovenregionale betekenis		
Openheid	Militair terrein		
Winterbed	Bos en heide, buiten de provincie Noord-Brabant (2005)		
Toekomstig winterbed	Bebouwing buiten de provincie Noord-Brabant (2005)		
Langetermijnreservering winterbed	Grote oppervlaktewateren, rivieren en beken (1997)		
Majeure ontwikkelingsopgave (begrenzing uit PKB)	Plangrens		
Majeure ontwikkelingsopgave (begrenzing nader te bepalen)			

* inclusief de daar binnen liggende ecologische verbindingszones

N

Figuur 4.1: Uitsnede Interim Structuurvisie (bron: Provincie Noord-Brabant, 2008)

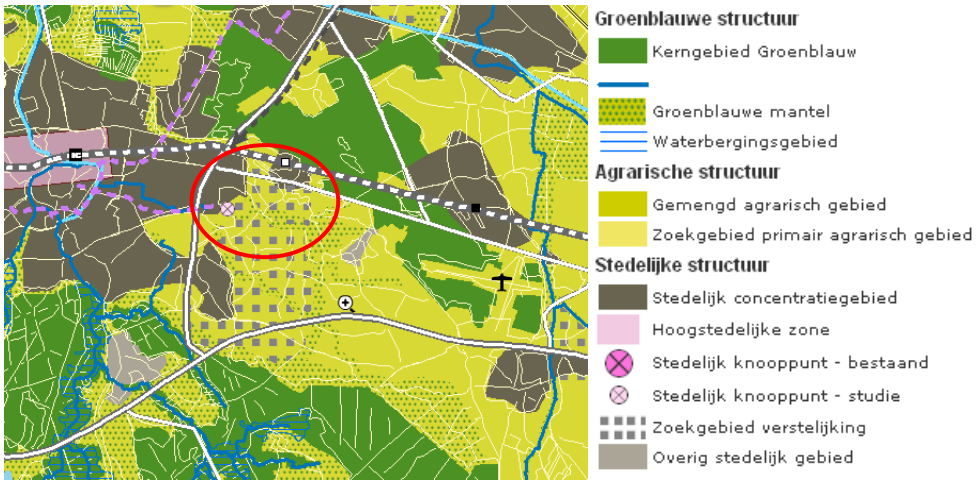
4.3.2 *Ontwerp Provinciale Structuurvisie (2010)*

De vaststelling van een nieuwe structuurvisie is voor het najaar van 2010 voorzien. Deze structuurvisie moet de Interimstructuurvisie uit 2008 vervangen. Het ontwerp voor de structuurvisie is op 26 februari 2010 vrijgegeven voor inspraak.

Op het gebied van infrastructuur wordt in de ontwerp-structuurvisie het belang van landschappelijke inpassing van wegen benadrukt. De Provincie vindt het van groot belang dat bij de trajectkeuze en vormgeving van wegen een goede relatie gelegd wordt met de omliggende stedelijke gebieden en het landschap. Het doel is dat elke nieuwe ingreep bijdraagt aan het behoud of de versterking van de kenmerken van het gebied. Bij routeontwerp gaat het niet alleen om een zorgvuldige inpassing van infrastructuur in het landschap, maar ook om het herkenbaar en beleefbaar maken van het landschap en het accentueren van kwaliteiten.

Daarbij is aandacht nodig voor:
- de wijze waarop de weg bijdraagt aan de herkenbaarheid van de landschaps- en ontginningsstructuur;
- de beleving van openheid versus beslotenheid zoals panorama's, zichtrelaties, bijzondere landschappen en/of dorps- en stadgezichten;
- de vormgeving van weg en directe omgeving (berm, bermsloot, kruisingen, afslagen, rotondes e.d.) in aansluiting op de gebiedskenmerken.

Het gebied ten oosten van Breda en zuiden van Dorst is aangeduid als zoekgebied verstedelijking. De beekdalen maken deel uit van de 'groenblauwe mantel'. Verder heeft het plangebied grotendeels de aanduiding van gemengd agrarisch gebied.



Figuur 4.2: Uitsnede ontwerpkaart provinciale structuurvisie (bron: Provincie Noord-Brabant, 2010)

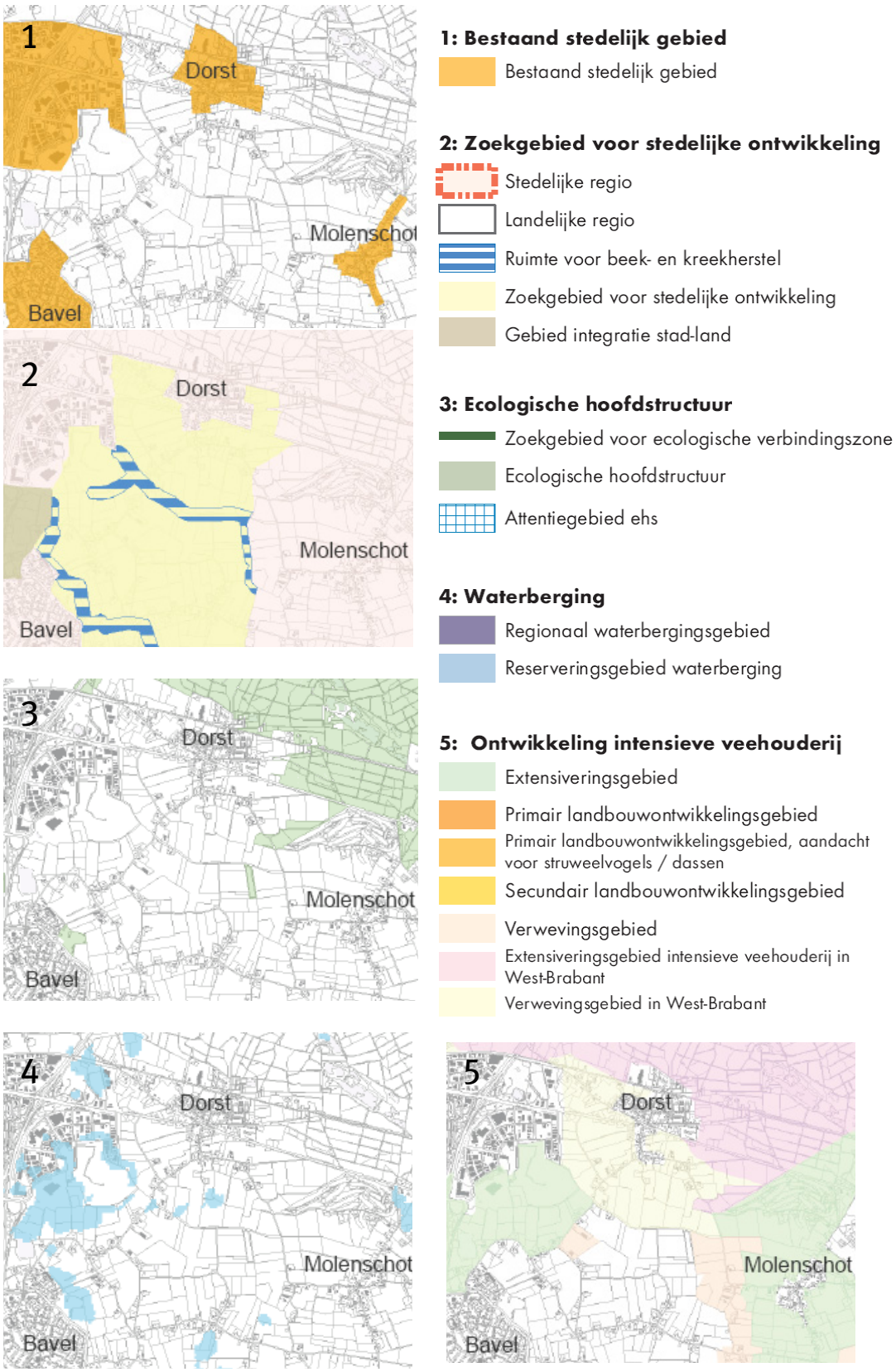
4.3.3 Verordening ruimte Noord-Brabant

Op 23 april 2010 hebben Provinciale Staten van de Provincie Noord-Brabant de 'Verordening ruimte fase 1' vastgesteld. In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is vastgelegd hoe de bevoegdheden voor de ruimtelijke ordening zijn verdeeld tussen gemeenten, provincies en rijk. De provincie kan regels opstellen waarmee een gemeente rekening moet houden bij het ontwikkelen van bestemmingsplannen: de provinciale planologische verordening. Door deze regels weten gemeenten al in een vroeg stadium waar ze aan toe zijn. De onderwerpen die in de verordening staan komen uit de provinciale structuurvisie. Daarin staat welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. De verordening is daarbij een van de manieren om die provinciale belangen veilig te stellen. De regels in de verordening gelden voor gemeenten en niet rechtstreeks voor burgers.

In deze eerste fase van de verordening ruimte komen de volgende onderwerpen aan de orde:
- Regionaal perspectief voor wonen en werken;
- Ruimte-voor-ruimteregeling;
- GHS-natuur/EHS;
- Bescherming tegen wateroverlast en overstromingen;
- Grond- en oppervlaktewatersysteem;
- Land- en tuinbouw (integrale zonering, glas, TOV).

De tweede fase van de verordening ruimte bevat de overige onderwerpen, zoals GHS-landbouw, grondwaterbeschermingsgebieden, cultuurhistorische waarden, overlegzones infrastructuur, niet-agrarische functies buitengebied en toeristisch-recreatieve voorzieningen. De tweede fase van de verordening ruimte wordt naar verwachting eind 2010 vastgesteld.

Het plangebied voor de verkeersproblematiek Dorst ligt in de stedelijke regio Breda-Tilburg en is in de eerste fase van de verordening grotendeels aangeduid als zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling met daarbinnen ruimte voor beek- en kreekherstel.

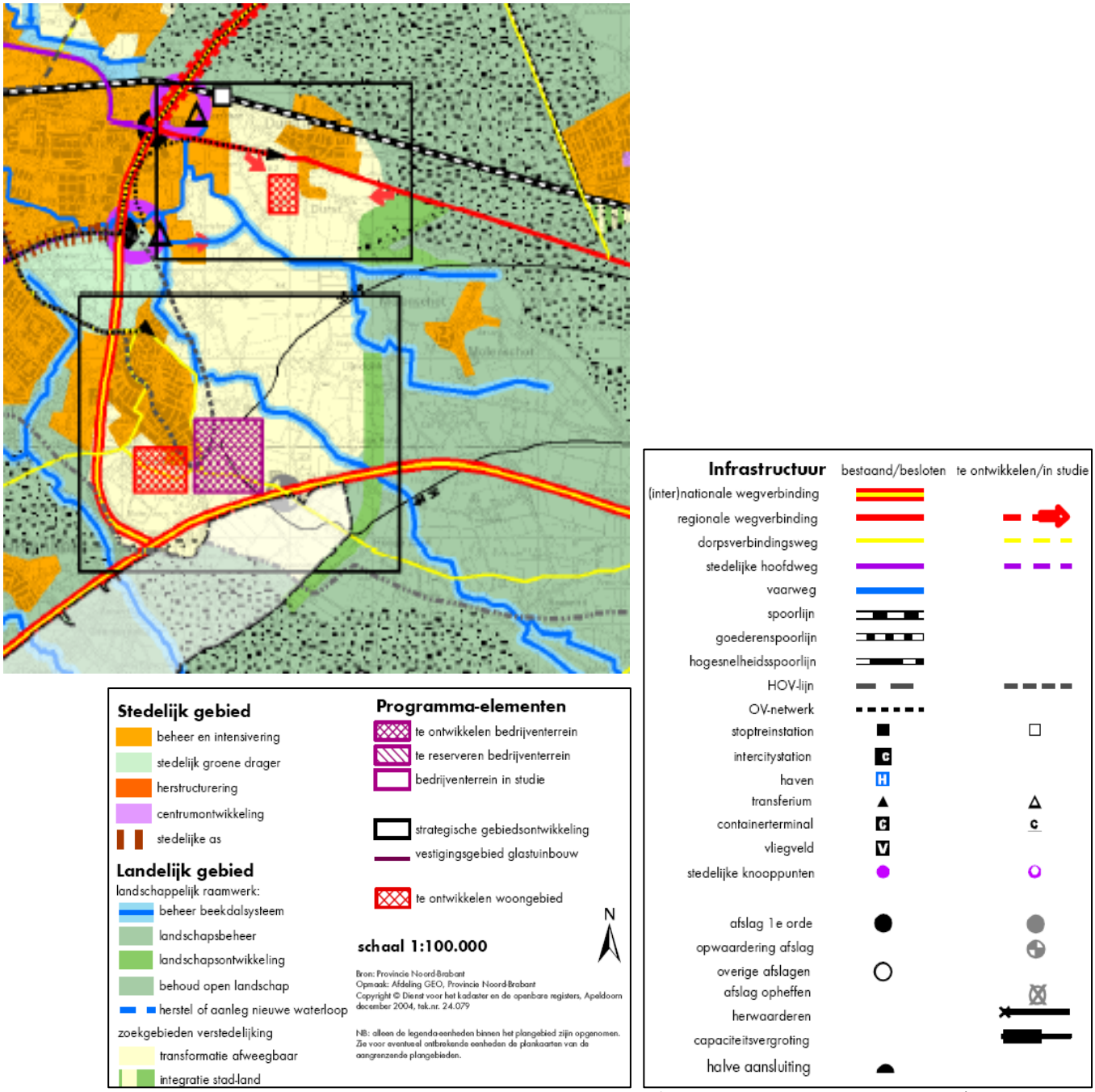


Figuur 4.3: Uitsnede kaarten 'Verordening ruimte Noord-Brabant fase 1' (bron: Provincie Noord-Brabant, 2010-1)

4.3.4 Uitwerkingsplan stedelijke regio Breda – Tilburg (2004)

Met het uitwerkingsplan regio Breda-Tilburg hebben Gedeputeerde Staten invulling gegeven aan de opdracht van Provinciale Staten om het globale verstedelijkingsbeleid uit het Streekplan(2002) uit te werken in uitwerkingsplannen. De uitwerkingsplannen zijn ook geldig onder de interim-structuurvisie van de Provincie. Het uitwerkingsplan voor de regio Breda-Tilburg betreft het verstedelijkingsbeleid en geeft de ruimtelijke ontwikkelingen aan voor de periode tot 2015 met een doorkijk naar 2020 voor de gemeenten Breda, Dongen, Etten-Leur, Gilze en Rijen, Goirle, Oosterhout en Tilburg.

Het gebied ten oosten van Breda is aangewezen als mogelijke transformatiezone. Dat wil zeggen, dat het gebied in aanmerking kan komen voor een transformatie naar andere functies dan de huidige agrarische functie, zoals de aangeduide ontwikkeling van een bedrijventerrein en woningbouw. Een zuidelijke omleiding van de N282 nabij Dorst is voorzien welke mogelijk ook kan worden aangesloten op de Zuidelijke Rondweg van Breda (Franklin Rooseveltlaan). In de uitsnede van de plankaart wordt dit aangegeven met rode pijlen (figuur 4.4). De toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in deze omgeving (bouwlocatie Dorst, ontwikkeling Bavelse Berg, afronding bedrijventerreinen Hoogeind) vormen aanleiding voor verdere uitwerking en uitvoering van deze regionale verbinding.



Figuur 4.4: Uitsnede plankaart Uitwerkingsplan stedelijke regio Breda - Tilburg (bron: Provincie Noord-Brabant, 2004)

4.3.5 Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (2006)

Het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP) geeft richting aan het verkeer- 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 verkeer- 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 oversteekbaarheid van bestaande infrastructuur voor fietsers en wandelaars is één van de essentiële onderdelen van het PVVP.

Een belangrijke doelstelling uit het PVVP is het 'Duurzaam Veilig' inrichten van het provinciaal wegennet. De ideale inrichting van de weg wordt weergegeven in het Handboek Wegontwerp (CROW, 2002). Op basis van het PVVP en de principes van Duurzaam Veilig wordt de wegenstructuur onderverdeeld in drie soorten wegen met ieder een kenmerkende inrichting. Het vertrekpunt is het gegeven dat wegen een verkeers- en een verblijfsfunctie hebben. De verkeersfunctie duidt op een verplaatsingsdoel en maakt het mogelijk dat verkeersdeelnemers zich gericht en gelijkmatig voortbewegen. De verblijfsfunctie maakt de (verblijfs)activiteiten van personen die de weg gebruiken als bewoner of bezoeker mogelijk.

De verkeersfunctie is er bovendien in twee vormen:
- Stromen. Zich doelgericht verplaatsen in een min of meer constante richting en met een min of meer constante, en relatief hoge, snelheid.
- Uitwisselen. Zich doelgericht verplaatsen met wisselende snelheid en/of richting. Hier valt ook onder het verzamelen, verdelen en kruisen van verkeer en ook het keren, draaien en stoppen van voertuigen.

Die vormen worden in de wegsoorten zo veel mogelijk gescheiden, de soorten wegen zijn:
- Stroomwegen (Sw) - Deze wegen zijn gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge (gemiddelde) snelheid. Zowel op wegvakken als op de kruispunten wordt prioriteit gegeven aan doorstromen. Dit vereist onder meer gescheiden rijrichtingen, ontbreken van overstekend en kruisend verkeer en in- en uitvoegend verkeer bij aansluitingen.
- Gebiedsontsluitingswegen (Gow) - Deze faciliteren zowel het stromen als het uitwisselen, maar deze twee functies worden naar plaats gescheiden. Het uitwisselen vindt plaats op kruispunten, het stromen op de wegvakken tussen de kruispunten. De gebiedsontsluitingswegen vormen binnen het verkeersnetwerk de verbindende schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen.
- Erftoegangswegen (Etw) - Deze wegen zijn gericht op het toegankelijk maken van erven. Dit betreft alle manoeuvres die nodig zijn voor het bereiken van particuliere en openbare percelen, het in- en uitstappen en het laden en lossen van goederen. Op zowel de wegvakken als de kruispunten is sprake van uitwisseling en moet de snelheid laag zijn.

Hoewel de genoemde drie typen in de praktijk nog wel eens zijn verdeeld in subtypen, vallen de provinciale wegen voor het grootste deel in de categorie gebiedsontsluitingsweg. Het zijn in de regel regionaal verbindende wegen die specifiek gericht zijn op de ontsluiting van het landelijk gebied. De doorstroming van het verkeer op dergelijke wegen is van groot belang. Werken en activiteiten die de doorstroming verhinderen moeten daarom waar mogelijk worden geweerd, en waar niet mogelijk goed worden gecoördineerd. Dit hangt ook samen met de aansluiting van deze wegen op het hoofdwegennet. Ongewenste of niet te verwachten verkeersbewegingen op dergelijke wegen moeten ten behoeve van de verkeersveiligheid worden voorkomen.

4.3.6 Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 2010-2014 (2009)

Het Brabants MIT 2010-2014, dat op 3 november 2009 is vastgesteld door Gedeputeerde Staten, vormt het uitvoeringsprogramma van het PVVP. 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 planstudie naar de verkeersproblematiek N282 te Dorst is opgenomen in MIT onder het onderdeel 'Regionaal Mobiliteitsbeleid' en scoort qua prioriteit relatief hoog in de lijst van de planstudies.

4.3.7 Beleidsnota Wegenbeheer (incl. modules)

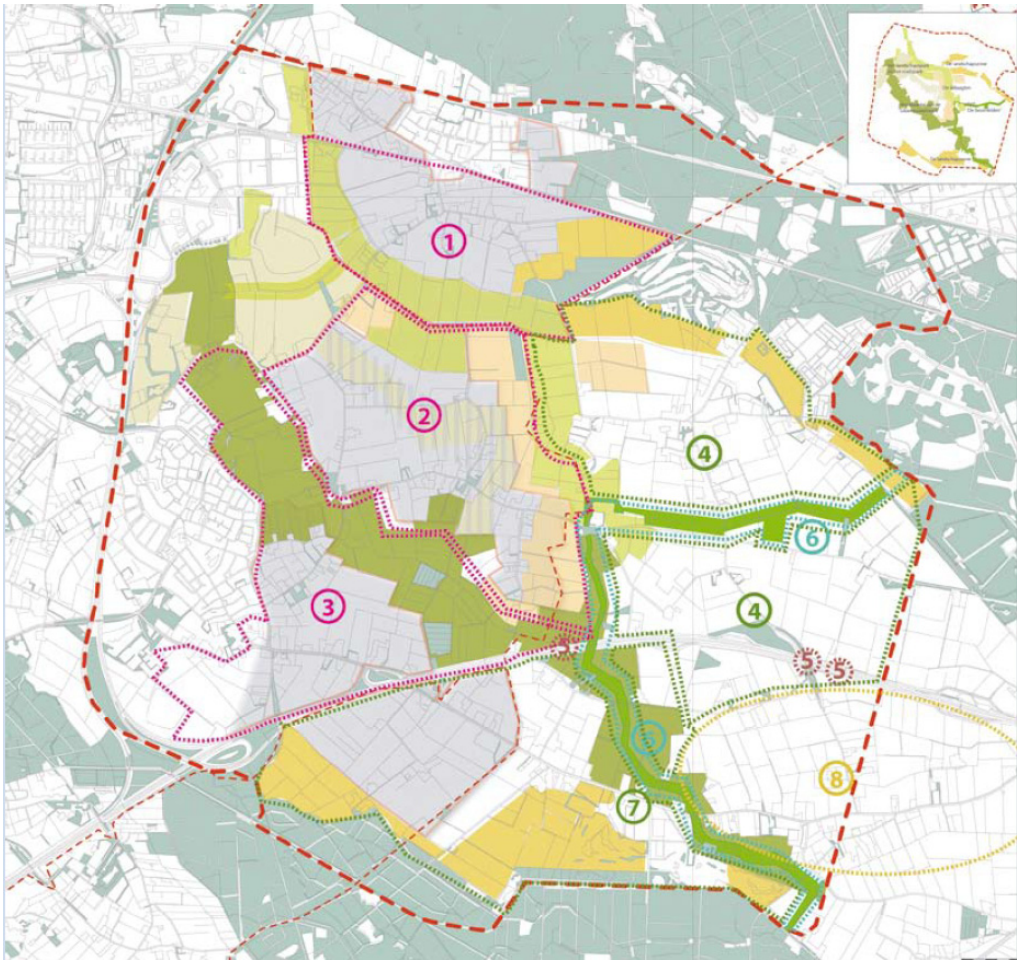
In 2002 is de Beleidsnota Wegenbeheer vastgesteld door de Provincie Noord-Brabant. In de nota is invulling gegeven aan het wegenbeheerbeleid vanaf de periode 2002. De Beleidsnota Wegenbeheer bestaat uit meerdere onderdelen. In de Kadernota zijn wettelijke taken en bevoegdheden uiteengezet waaronder de hoofdlijnen van, en ontwikkelingen in, beleid. De modules (of: deelnotities) geven de meer bijzondere en uitvoeringsgerichte uitwerkingen van de deelterreinen binnen het wegenbeheer. Daarin is aangegeven welke verbanden er bestaan met het gehele beleid.

De inrichting van de weg is afhankelijk van de functie van de weg. Voor de provinciale wegen die veelal als gebiedsontsluitingswegen zijn of zullen worden ingericht, is het volgende in het bijzonder van toepassing:

- kwaliteit zodanig verbeteren, dat regionaal verkeer vlot en veilig kan worden afgewikkeld;
- capaciteitsverruimende en doorstromingsbevorderende maatregelen;
- vormgeving en uitrusting volgens de principes van Duurzaam Veilig;
- derhalve reductie van het aantal aansluitingen (zowel wegaansluitingen als uitwegen);
- geen directe erfontsluitingen;
- aanleg randwegen/rotondes/parallelstructuren;
- ontwerpsnelheid van 80 km/h buiten de bebouwde kom;
- snelheidsregulering via gericht verkeerstoezicht (GVT) en elektronische snelheidsbeheersing (ESB);
- toepassing van verkeersmanagement waardoor een betere benutting van de bestaande infrastructuur zal ontstaan (te denken valt aan verkeerstechnische maatregelen en de toepassing van dynamische route-informatie en mogelijk incidentmanagement);
- ontsnipperingsmaatregelen treffen in het belang van het milieu: verbetering van de verbinding langs wegen voor de fauna door het treffen van voorzieningen (ecoducten, -tunnels, wildrasters e.d.);
- minimale milieubelasting.

4.3.8 Landschapsontwikkelingsplan 'Delen in kwaliteit'

In 2006 is in opdracht van de Stedelijke Regio Breda-Tilburg het landschapsontwikkelingsplan 'Delen in Kwaliteit' opgesteld voor het gebied tussen de Boswachterij Dorst, de Chaamse Bossen, de Molenschotse Heide en de A27. Aanleiding voor dit plan werd gevormd door de toenemende stedelijke druk op het gebied.



Figuur 4.5: Deelgebieden (bron: 'Delen in Kwaliteit')

Het streefbeeld van het plan bestaat uit de realisatie van een blauwgroen raamwerk met als aanknopingspunten de aanwezige basisstructuren van waterlopen, bossen, bouwlanden, woonkernen en lanen, in combinatie met nieuwe functies. Het plangebied is gesplitst in acht deelgebieden met een eigen opgave. Voor het plangebied van de voorliggende planstudie/MER gaat het om de volgende deelgebieden met bijbehorende opgave. De voorgenomen activiteit is in het landschapsontwikkelingsplan opgenomen als 'nader uit te werken'.

Tabel 4.2: Overzicht relevante deelgebieden en opgave

Deelgebied	***Opgave***
Deelgebied 1: Dorst	herstel Molenleij met begeleidend struweel recreatieve ontsluiting met infopunt natte graslanden ten noorden van de Molenleij singels en houtwallen droge graslanden tussen Rijksweg en Molenleij maatregelen Rijksweg o.l.v. Provincie Noord-Brabant (in studie)
Deelgebied 2: Lijndonk-Tervoort	recreatieve ontsluiting natte en droge graslanden singels en houtwallen poelen
Deelgebied 3: Bavel	recreatieve ontsluitingen dynamisch beekdal natte (kwel, moerige respectievelijk bloemrijke) graslanden beekdalbos

4.3.9 Ontwerp Provinciaal Milieuplan 2011-2014

Het Provinciaal Milieuplan beschrijft welke ambities de provincie Noord-Brabant op het gebied van milieu wil realiseren, binnen welke periode en hoe die ambities worden gehaald. Het biedt een samenhangend overzicht van alle milieuthema's en maakt een koppeling naar andere strategische plannen. Basiselementen van de provinciale visie zijn:

- Mensen in Noord-Brabant wonen, werken en recreëren in een gezonde, schone en veilige leefomgeving;
- Noord-Brabant draagt bij aan het verminderen van de mondiale milieubelasting voor dat deel waarvoor de provincie verantwoordelijk is;
- Binnen de planperiode verbeteren van de basiskwaliteit voor de verschillende milieuthema's;
- Stimuleren van het schoonmaken en schoonhouden van water, bodem en lucht;
- Bevordering van het zuinig omgaan met energie, grondstoffen en stimuleren van het gebruik van duurzame energie;
- Richten op het uitvoeren van wettelijke taken en aangegane afspraken.

In het plan gaat de aandacht vooral uit naar het beïnvloeden van de fysieke omgeving waarbij de lokale luchtkwaliteit, geluidoverlast, geurhinder en externe veiligheid een rol spelen. Het plan biedt gemeenten en waterschappen een kader voor hun beleid en geeft ondernemers en burgers inzicht in toekomstige ontwikkelingen en maatregelen. Voor de provincie zelf is het milieuplan het richtsnoer voor het integrale milieubeleid. Daarnaast wordt het milieuplan ook gebruikt om te kijken welke rol het milieu moet spelen in andere (beleids)plannen van de provincie.

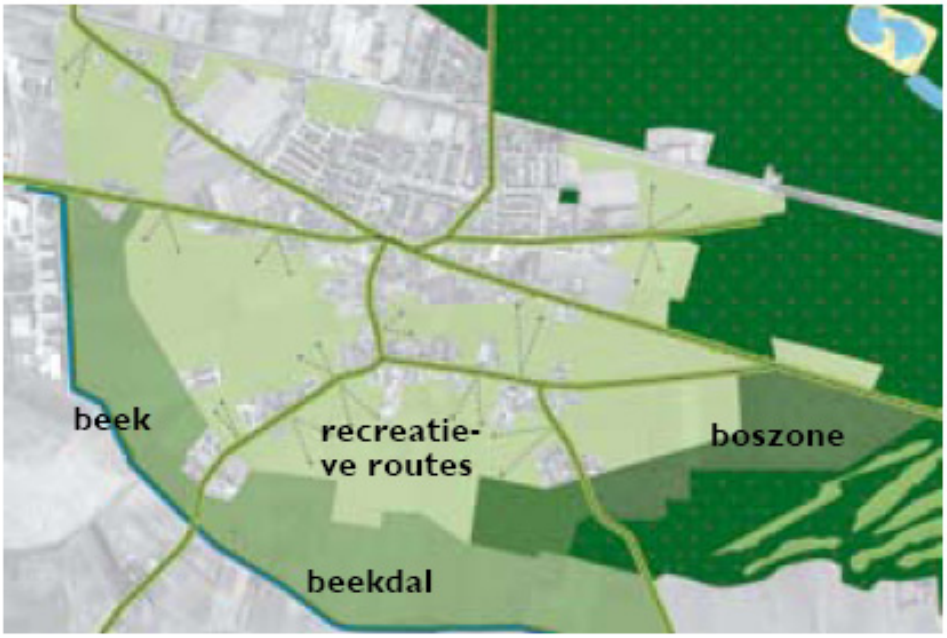
4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurplan Dorst en omstreken

In 2006 heeft de gemeente Oosterhout een structuurplan opgesteld voor de kern Dorst en het omliggende buitengebied. Dit structuurplan is op 23 januari 2007 vastgesteld door de gemeenteraad van Oosterhout. In het plan wordt een visie gegeven op de belangrijkste ruimtelijke opgaven in het gebied. Hieronder zijn deze kort samengevat.

Landschapsontwikkeling
Volgens het structuurplan liggen de belangrijkste kansen op landschappelijk gebied in:

- de ontwikkeling van de beek Molenleij/Goorloop: deze bestaande beek en het bijbehorende beekdal dienen als landschappelijke structuurdrager op de grens met de gemeente Breda;
- de vergroting van bosareaal: op provinciaal niveau wordt gestreefd naar een landschappelijke verbinding tussen de bossen van Dorst met de bossen van Chaam/Ulvenhout. In het structuurplan is een zone aan de oostrand van de gemeente Oosterhout hiervoor aangewezen;
- het respecteren van cruciale open ruimtes en zichtlijnen.



Figuur 4.6: Groene componenten van het structuurplan (bron: Gemeente Oosterhout, 2006)

Infrastructuur
Vanwege autonome groei van het autoverkeer in de omgeving en de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen in Breda-Oost, worden grotere problemen met de leefbaarheid in de kern Dorst verwacht. Naast verkeersbeperkende maatregelen in de kern, worden er twee omleggingsroutes voorgesteld, waarvan een Tangent-verbinding met Breda-Oost en de A27 de voorkeur heeft. De Tangentverbinding kan dienen als ontsluiting van nieuwe ontwikkelingen in Breda-Oost en vormt daarmee een integrale oplossing voor het gebied. Een zuidelijke rondweg heeft als mogelijke nadelen dat het een nieuwe barrière vormt tussen de kern en het buitengebied van Dorst en de kans bestaat dat de problematiek alleen verschuift.

Naast de gewenste omlegging van de N282 is in het structuurplan ook een indicatieve ligging van nieuwe recreatieve routes opgenomen, waarbij de bestaande linten in het buitengebied als uitgangspunt zijn genomen.

Bebouwingskansen
Vanuit provinciaal beleid (uitwerkingsplan Breda-Tilburg) is er een woningbouwopgave van 300 tot 400 woningen in de kern van Dorst. In het structuurplan wordt een gefaseerde ontwikkeling voorgesteld in deelgebieden met verschillende karakters. In de fasering wordt rekening gehouden met een mogelijke omlegging van de N282. In figuur 4.7 is de ligging van deze gebieden weergegeven.



Figuur 4.7: Kansenkaart nieuwe woonmilieus (bron: Gemeente Oosterhout, 2006)

4.4.2 *Structuurplan Breda-Oost 'Bavel, Beek en Berg'*

Het Structuurplan Breda-Oost heeft betrekking op het gebied tussen de A27, A58, Oosterhout en Gilze-Rijen met uitzondering van het gebied Lijndonk/Tervoort. Het plan is op 15 december 2005 door de gemeenteraad van Breda vastgesteld. In het structuurplan "Breda-Oost, Bavel, Beek en Berg" is onder meer de ontwikkeling van woningen, een bedrijventerrein, een wijkontsluitingsweg, een evenementencomplex en de ontwikkeling van de voormalige vuilstort Bavel door derden opgenomen. Verder maakt het herstel en versterken van de Gilzerwouwerbeek en Molenleij in combinatie met natuur- en landschapsontwikkeling deel uit van het plan. Het structuurplan is de integrale visie van de gemeente Breda op de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen voor een groot deel van het gebied ten oosten van de A27. Het vormt de basis voor de verdere uitwerking van het ruimtelijk beleid van de gemeente in stedenbouwkundige- en landschappelijke plannen en bestemmingsplannen.

4.4.3 *Structuurplan Lijndonk-Tervoort*

In 2007 is door de gemeente Breda een structuurplan opgesteld voor de ontwikkeling van Landelijk wonen Lijndonk-Tervoort. Het plan beschrijft de gebiedsvisie van de gemeente voor het gebied tussen het beekdal van de Gilzewouwerbeek, de Dorstseweg en de gemeentegrens van Breda. Basis voor de inrichting van het gebied wordt gevormd door een groenblauw raamwerk van de beekdalen van de Gilzewouwerbeek, de Molenleij en de Goorloop. Binnen dit raamwerk is ruimte voor woningbouw.

Voor de ontwikkeling van deze woningbouw zijn de onderstaande uitgangspunten geformuleerd:

- Landelijk wonen: er wordt gebouwd in een lage dichtheid;

- Een zelfstandige woongemeenschap: het woongebied wordt omsloten door de verder te ontwikkelen beekdalen en zal daarom eigen voorzieningen en een dorps karakter krijgen;
- Optimale ontsluiting vervoersnetwerken: de A27 en A58 zijn de belangrijkste wegen waarop Lijndonk-Tervoort ontsloten dient te worden. Een extra treinstation bij Dorst wordt als wenselijk gezien;
- Linten in ere houden: de bestaande historische linten worden behouden.

In het structuurplan wordt rekening gehouden met een planhorizon tot 2030, waarbij het programma nader ingevuld dient te worden, mede afhankelijk van marktontwikkelingen.

5 Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

5.1 Inleiding

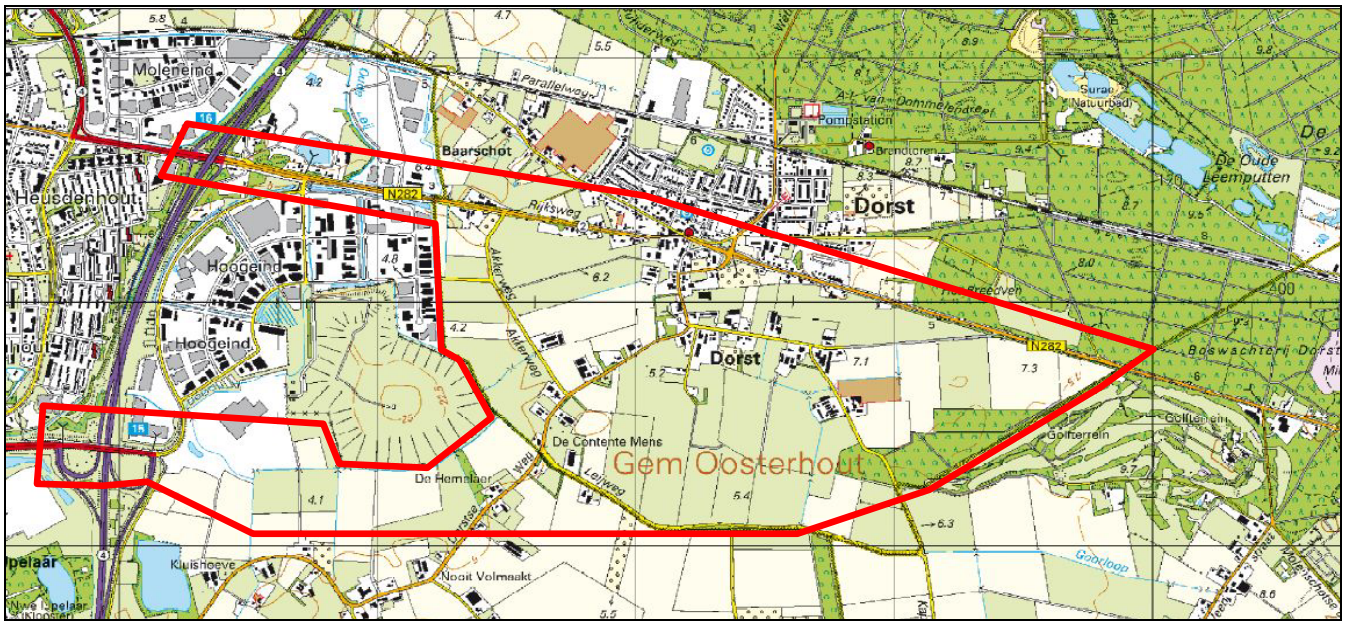
De plan- en besluitvorming rond de verkeersproblematiek in Dorst duurt naar verwachting enkele jaren. Ook de voorbereiding en de realisatie van de uiteindelijke oplossing kan enkele jaren duren. In het MER worden de effecten van een oplossing van de verkeersproblematiek in Dorst dan ook niet vergeleken met de huidige milieusituatie, maar met de toekomstige milieusituatie zonder voorgenomen activiteit. Als referentiejaar is 2020 gekozen, het jaar waarin de oplossing van de verkeersproblematiek gerealiseerd en in gebruik genomen is. De referentiesituatie is de toekomstige ontwikkeling van het gebied (autonome ontwikkeling).

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt per milieuthema een beschrijving gegeven van de huidige situatie en autonome ontwikkeling. 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 het beoordelingskader genoemd. Tabel 5.1 geeft het beoordelingskader voor het MER verkeersproblematiek Dorst. In hoofdstuk 6 wordt per thema een doorkijk gegeven naar wat onderzocht gaat worden in het MER.

Tabel 5.1: Beoordelingskader verkeersproblematiek Dorst

Thema	Aspecten
Verkeer	Wegenstructuur, Verkeersafwikkelingen, Verkeersveiligheid, Langzaam Verkeer, Openbaar vervoer
Leefbaarheid	Geluid, Luchtkwaliteit, Trillingen, Kabels en leidingen Externe Veiligheid
Ruimtelijke structuur	Ruimtelijke opbouw, Ruimtelijk Beeld
Ruimtegebruik	Functionele opbouw, Ruimtegebruik, Landbouw(bedrijfsvoering)
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
Sociale aspecten	Beleving, Recreatie, Sociale relaties
Duurzaamheid	Duurzaamheidseffecten

Afbakening plan- en studiegebied
In figuur 5.1 is het plangebied voor de planstudie Dorst weergegeven. Het plangebied is gedefinieerd als het gebied waar mogelijk maatregelen getroffen worden om de verkeersproblematiek in de kern Dorst te verminderen. Het gebied is zo gekozen dat het ruimte biedt voor maatregelen in de kern, een zuidelijke omlegging van de N282 of een tangentverbinding met Breda. Ook de op- en afritten van de A27 behoren tot het plangebied, omdat hier mogelijk maatregelen nodig zijn wanneer de capaciteit of de ligging van de N282 verandert. Verder is rekening gehouden met de ligging van de Bavelse berg, het bedrijventerrein Hoogeind en de gemeentegrens van Gilze-Rijen.



Figuur 5.1: Het plangebied van de planstudie/MER N282 Verkeersproblematiek Dorst

Het studiegebied wordt gedefinieerd als het gebied waar de effecten van de mogelijke oplossingrichtingen kunnen worden ervaren. Dit verschilt per (milieu)thema.

5.2 Autonome ontwikkelingen

Basis voor de autonome ontwikkeling is de huidige situatie plus de verwachte ontwikkelingen op basis van (vastgestelde) besluiten en beleidsdocumenten (zie hoofdstuk 4). Hierbij wordt niet alleen naar toekomstige ontwikkelingen in plangebied gekeken, maar ook naar ontwikkelingen in de omgeving die invloed kunnen hebben op de voorgenomen activiteit. Ontwikkelingen elders hebben mogelijk geen ruimtelijke relatie met het plangebied, maar leiden mogelijk wel tot een andere verkeersintensiteit of afwikkeling. Hieronder worden de belangrijkste autonome ontwikkelingen die zijn voorzien in de periode tot 2020 in de omgeving van Dorst beschreven.

Ontwikkelingen Oosterhout
In de gemeente Oosterhout zullen tot en met 2020 netto ca. 3.200 woningen worden bijgebouwd. Het merendeel van deze woningen wordt in Oosterhout zelf gebouwd, waarbij De Contreie en De Zwaaikom de belangrijkste bouwlocaties zijn.

Voor wat betreft werkgelegenheid is voorzien dat in Oosterhout tot en met 2020 drie locaties ontwikkeld worden. Dit betreft de ontwikkeling van kantoren op Weststad 3 en in Oosterhout Zuid (Beneluxweg en Europark). Daarnaast wordt het bedrijventerrein Everdenberg Oost (16 ha.) aangelegd. In het structuurplan Oosterhout Oost is tevens het gebied Ter Horst, gelegen tussen de A27 en de N629 (Ekelstraat), aangewezen als mogelijke bedrijvenlocatie. Op welke termijn dit gebied tot ontwikkeling wordt gebracht en welk programma hier wordt gerealiseerd, is echter afhankelijk van de ontwikkelingen rondom een eventuele spoorlijn Breda – Utrecht.

Structuurplan Dorst
In het structuurplan Dorst is een aantal locaties aangewezen waar woningbouw wordt ontwikkeld (figuur 5.2). In Dorst worden tot en met 2020 ca. 385 woningen bijgebouwd[2], verspreid over drie bouwlocaties: Dorst-Oost, Dorst-West en De Vliert. In het structuurplan voor Dorst is daarnaast nog een aantal andere locaties benoemd waar op termijn woningbouw ontwikkeld zou kunnen worden. Voor een aantal van deze locaties is dat echter mede afhankelijk van wat er met de N282 gaat gebeuren.



Figuur 5.2: Kansenkaart nieuwe woonmilieus (bron: Gemeente Oosterhout, 2006)

Ontwikkeling Bavelse Berg en Lijndonk Tervoort (gemeente Breda)
De ontwikkeling Lijndonk/Tervoort (zie paragraaf 4.4.2 en 4.4.3) wordt vanwege de veranderde economische situatie naar verwachting niet vóór 2020 gerealiseerd en wordt daarom niet in de referentiesituatie meegenomen. Mogelijk vinden deze ontwikkelingen na 2020 in aangepaste vorm plaats. In de planstudie/MER zal door middel van een robuustheidstoets de robuustheid van de gekozen oplossing inzichtelijk worden gemaakt (zie paragraaf 6.4). Lijndonk/Tervoort maakt hiervan onderdeel uit.
De ontwikkelingen op de Bavelse Berg zijn stil komen te liggen. De gemeente Breda is zich aan het heroriënteren op de mogelijkheden voor dit gebied. Ten tijde van schrijven van deze startnotitie was nog geen uitspraak gedaan over concrete plannen. Indien tijdens het opstellen van het MER meer duidelijkheid ontstaat, zal hiermee rekening worden gehouden, anders zal het een onderdeel vormen van de gevoeligheidsanalyse.

Planstudie N282 Rijen-Hulten-Reeshof
Parallel aan deze studie wordt een planstudie uitgevoerd naar de N282 Rijen - Hulten - Reeshof. Onderzocht wordt hoe de weg goed kan functioneren als gebiedsontsluitingsweg en de verkeersafwikkeling, veiligheid en leefbaarheid kunnen worden verbeterd. In de studie worden diverse verkeersmaatregelen onderzocht op haalbaarheid en effectiviteit. Een aantal alternatieven kenmerkt zich door een verdubbeling van het huidige aantal rijstroken. Verwacht mag worden dat dit op de gehele N282, dus ook in de kern Dorst, tot een toename van de verkeersintensiteiten leidt. De voorlopige planning is erop gericht dat eind 2010 een

[2] Op dit moment bestaat er onzekerheid over het totaal aantal woningen dat de komende jaren in Dorst wordt gebouwd. In de loop van 2010/2011 komt hierover meer duidelijkheid.

keuze voor een voorkeursalternatief wordt gemaakt tussen de verschillende oplossingsrichtingen.

Ontwikkelingen Gilze en Rijen en Tilburg
Voor het andere deel van de N282 (Rijen-Hulten-Reeshof) is tevens een planstudie/m.e.r. ingezet (zie hierboven). De belangrijkste ontwikkelingen waar deze planstudie rekening mee houd is de uitbreiding van het bedrijventerrein Haansberg aan de zuidkant van de kern Rijen. Dit betreft een nieuw stuk bedrijventerrein waarin wordt voorzien in bedrijven, kantoren en leisureactiviteiten. De ontsluiting is geregeld via de Europalaan op de N282. Aan de oostkant van de kern Rijen vindt woningbouw plaats, Vliegende Vennen Noordoost. Deze nieuwe wijk wordt ontsloten via de Europalaan op de N282.
Voor de gemeente Tilburg geldt dat in de woonwijk Reeshof in de komende periode nog circa 3.000 woningen zullen worden gerealiseerd en er sprake is van een uitbreiding van Amarant met 140 woningen. Amarant is een instelling voor mensen met een verstandelijke handicap.

Verkenning A58-N65
Omdat er op de A58 steeds vaker sprake is van filevorming voert Rijkswaterstaat een verkennende studie uit naar de optimalisatie van het functioneren van de A58 binnen het hoofdwegennet. In de studie wordt ook aandacht besteed aan de relatie met de N65. Het project bevindt zich momenteel in de initiatieffase. In de referentiesituatie wordt vooralsnog geen rekening gehouden met eventuele maatregelen die uit deze studie naar voren komen omdat realisatie voor 2020 niet aannemelijk lijkt.

Ontwikkelingen spoor
Op dit moment is de discussie over een mogelijke toekomstige aanleg van een spoorlijn Breda - Utrecht actueel. Uitgangspunt bij zowel de provincie als de betrokken gemeenten is dat geen nieuwe belemmeringen worden opgeworpen voor deze spoorlijn. Het lijkt echter niet aannemelijk dat een eventueel spoortracé de N282 zal gaan kruisen. Aangezien het ook niet aannemelijk is dat een spoorlijn Breda - Utrecht voor 2020 gerealiseerd zal gaan worden, wordt hier in de planstudie geen rekening mee gehouden.
De gemeente Breda wil op de lijn Breda - Tilburg in de toekomst een voorstadstation realiseren ("Breda Oost"). Echter ook daarvan is niet aannemelijk dat dat voor 2020 aan de orde is gezien de capaciteitsknelpunten op het baanvak Breda - Tilburg. Vandaar dat ook deze ontwikkeling en de mogelijke effecten ervan in de planstudie buiten beschouwing wordt gelaten.

5.3 Verkeer

Wegenstructuur
De N282 vormt de belangrijkste ontsluitingsweg van Dorst in de richting Breda/A27 en Tilburg. De weg is getypeerd als gebiedsontsluitingsweg. In noord-zuid richting zijn er diverse ontsluitende wegen van lagere orde richting de boswachterij in het noorden en de kern Bavel/het buitengebied ten zuiden van Dorst.

Verkeersafwikkeling
In de huidige situatie worden in de spitsperioden beperkte doorstromingsproblemen ervaren bij aansluiting van de Spoorstraat op de N282.

Verkeersveiligheid
Het smalle profiel van de N282 in de kern Dorst, gecombineerd met de relatief hoge verkeersintensiteit zorgt voor subjectieve onveiligheid in de kern Dorst. De objectieve

verkeersveiligheid laat in de kern Dorst geen duidelijke knelpunten zien (zie ongevalanalyse in paragraaf 2.5).

Langzaam Verkeer
De N282 maakt deel uit van het regionaal verbindend fietsennetwerk. Vanuit de richtingen Breda en Rijen kunnen fietsers gebruik maken van vrijliggende fietspaden langs de N282. In noord-zuid richting zijn de routes via de Spoorstraat/ Wethouder Dijklaan richting Oosterhout en de Bavelstraat/Dorstseweg richting Bavel van belang. De oversteekbaarheid voor langzaam verkeer is een aandachtspunt. In de huidige situatie mag landbouwverkeer gebruik maken van de N282.

Openbaar vervoer
Dorst is aangesloten op twee buslijnen: de lijn 131 tussen Breda en Tilburg en de lijn 197 tussen Oosterhout en Breda. De centrale bushalte bevindt zich nabij Kapelerf. Ten noorden van de N282 loopt de spoorlijn Breda-Tilburg. Er is geen NS-station in Dorst aanwezig.

Autonome ontwikkeling
In de autonome ontwikkeling zal er sprake zijn van verdere verkeerstoename. Ook zullen ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de woningbouw in Dorst, een verkeersaantrekkende werking en verandering van verkeersstromen als gevolg hebben. Vooral op het kruispunt N282- Spoorstraat worden problemen rond de doorstroming van het verkeer verwacht. Belangrijke ontwikkeling is de planstudie die op dit moment loopt voor het gedeelte van de N282 tussen Rijen, Hulten en Reeshof. Een aantal alternatieven kenmerkt zich door een verdubbeling van het huidige aantal rijstroken. Verwacht mag worden dat dit tot een toename van verkeer op de rest van de N282 leidt (dus ook door de kern Dorst).

5.4 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in en rond Dorst wordt vooral bepaald door de achtergrondconcentratie en wegverkeer. In onderstaande tabel zijn de achtergrondconcentraties voor het gebied voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) weergegeven voor de jaren 2010 en 2020. In de huidige en referentiesituatie is de achtergrondconcentratie zeer veel lager dan de wettelijk geldende grenswaarde (40 $\mu g/m^3$). Hier bovenop dient nog de bijdrage van de N282 te worden opgeteld.

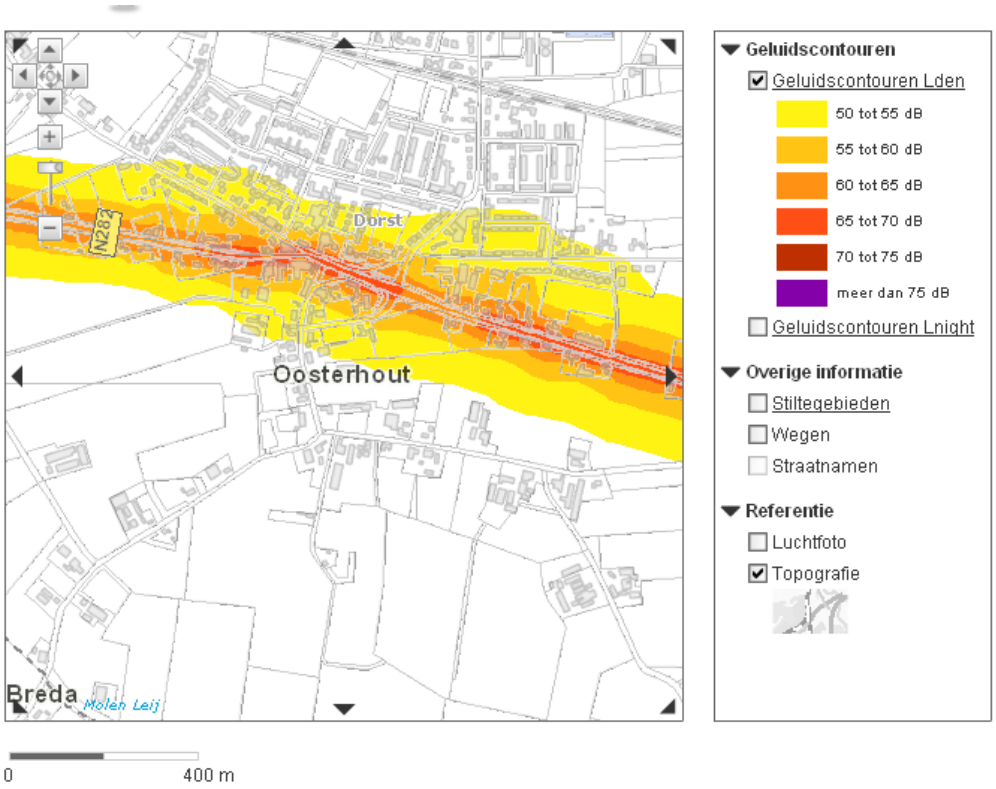
Tabel 5.2: Achtergrondconcentraties in het plangebied (in $\mu g/m$, bron: Planbureau voor de Leefomgeving)

	Huidige situatie 2010	Referentiesituatie 2020	Grenswaarde
NO_2 (Stikstofdioxide)	ca. 20-28	ca. 15-20	40
PM_{10} (Fijn stof)	ca. 25	ca. 22-23	40

Autonome ontwikkeling
Verwacht wordt dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen - ondanks toename van de verkeersintensiteiten op de N282 - afnemen omdat verbrandingsmotoren steeds schoner zullen worden. Verdere autonome ontwikkelingen zullen geen wezenlijke invloed hebben op de achtergrondconcentraties in het plangebied.

5.5 Geluid en trillingen

De belangrijkste bronnen van geluidbelasting in het plangebied zijn wegverkeer en railverkeer. Door de relatief hoge verkeersintensiteiten in de kern Dorst wordt hier geluidhinder ervaren. In het buitengebied zal de geluidhinder beperkter zijn. In het westelijk deel van het plangebied is echter wel een relatief hoge geluidbelasting vanwege de A27. Het railverkeer op de spoorlijn Breda-Tilburg zal in de kern Dorst ook geluidhinder veroorzaken. Langs de N282 is deze hinder naar verwachting beperkt, vanwege de ruimere afstand tot de spoorlijn.



Figuur 5.3: Geluidcontour N282 nabij Dorst (bron: Provincie Noord-Brabant)

Trillingshinder wordt vooral veroorzaakt door auto- en vrachtverkeer. Rond de doorsnijding van de N282 in Dorst kan sprake zijn van trillingshinder. Hierover zijn vooralsnog geen gegevens bekend.

Autonome ontwikkeling
Door de verwachtte toename van verkeersintensiteiten zal in de toekomst de geluidbelasting langs de N282 toenemen.

5.6 Kabels en leidingen

Momenteel is de ligging van kabels en leidingen nog niet bekend. In het MER wordt een overzicht opgenomen van de belangrijkste kabels en leidingen in het plangebied die de aanleg van de weg mogelijk beïnvloeden.

Autonome ontwikkeling
De autonome ontwikkelingen hebben naar verwachting geen wezenlijke invloed op de hierboven beschreven huidige situatie.

5.7 Externe veiligheid

In de gemeente Oosterhout zijn geen routes aangewezen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Transport van gevaarlijke stoffen vindt plaats op de A27, A58 en op de spoorlijn Breda-Tilburg. Incidenteel is wel sprake van bestemmingsverkeer over de N282 met transport van gevaarlijke stoffen.

Autonome ontwikkeling
De autonome ontwikkelingen hebben naar verwachting geen wezenlijke invloed op de hierboven beschreven huidige situatie.

5.8 Ruimtegebruik

Het plangebied kent, buiten de kern Dorst, op dit moment als belangrijkste functie landbouw en natuur en is grotendeels in gebruik als grasland en bouwland, met verspreide bebouwing en bospercelen. De bebouwing is aanwezig in de vorm van lintbebouwing langs historische wegen. In het centrum van Dorst bevindt de bebouwing zich (vlak) langs de N282. Er zijn naast woningen ook diverse voorzieningen aanwezig.

De landbouwbedrijven in het gebied zijn grondgebonden en de bedrijfsvoering is noord-zuid georiënteerd (o.a. uitloop koeien).

Direct ten oosten van het plangebied bevind zich een golfterrein dat ontsloten wordt via de N282. Iets verder richting Rijen bevindt zich de militaire vliegbasis Gilze-Rijen. Ten westen van het plangebied bevindt zich het bedrijventerrein Hoogeind en de voormalige stortplaats Bavelse Berg.

Autonome ontwikkeling
Binnen het plangebied vallen twee woningbouwlocaties uit het structuurplan Dorst. De locaties zijn gelegen direct ten oosten en westen van de huidige kern. Op deze locaties zal agrarisch ruimtegebruik veranderen in gebruik voor wonen. Aan de zuidzijde van de kern zijn ook woningbouwlocaties opgenomen ("wonen op een erf", Structuurplan Dorst). Deze locaties zullen later ontwikkeld worden.
Ten aanzien van landbouw kan worden gesteld dat op basis van de landelijke trend te verwachten valt dat op termijn een deel van de boeren zal verdwijnen en verdere schaalvergroting zal optreden.

5.9 Landschap

Geomorfologie

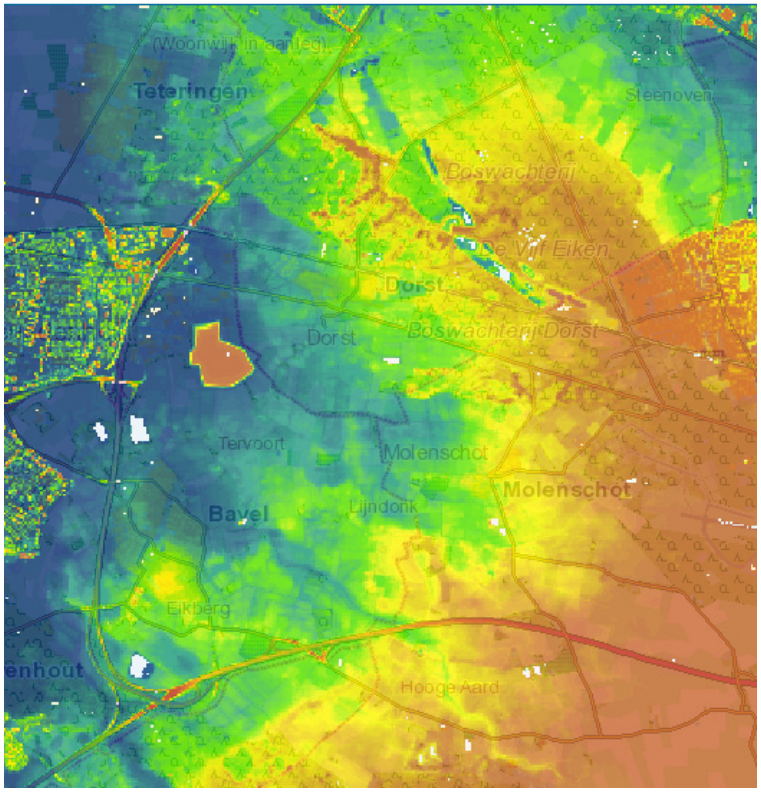
Het plangebied bestaat uit een zacht golvend dekzandlandschap, dat in hoogte afloopt in noordwestelijke richting. In figuur 5.4 is de maaiveldhoogte in het plangebied weergegeven. De maaiveldhoogte varieert van circa N.A.P. + 10 m in het oosten van het gebied tot circa N.A.P. + 4 m in het westen van het gebied. Opvallend element in het landschap is de Bavelse Berg van ongeveer 22 meter hoogte.

Landschappelijke kenmerken

Het huidige landschap is voornamelijk open en agrarisch. De verkaveling is relatief kleinschalig. Naast akker- en grasland zijn ook enkele kassen in het gebied aanwezig. Op sommige plekken zijn heggen of bossages tussen de agrarische percelen aanwezig. Daarnaast bevinden zich hier en daar solitaire bomen in het landschap. De wegen met hun laanbeplanting en lintbebouwing zijn de belangrijkste structuurdragers binnen dit landschap. Aan de randen van het plangebied zijn de bebouwingsranden van de kern Dorst en Breda, de bosrand bij Dorst, de N282, en de A27 beeldbepalend. De figuren 5.5 t/m 5.7 geven een beeld van het plangebied.

Autonome ontwikkeling

De autonome ontwikkelingen hebben naar verwachting geen wezenlijke invloed op de hierboven beschreven huidige situatie.



Figuur 5. 4: Hoogtekaart plangebied (bron: AHN)



Figuur 5.5: De Leijbeek en Leijweg gezien richting het westen vanaf de Kapelweg



Figuur 5.6: Zicht vanaf de Akkerweg richting het oosten



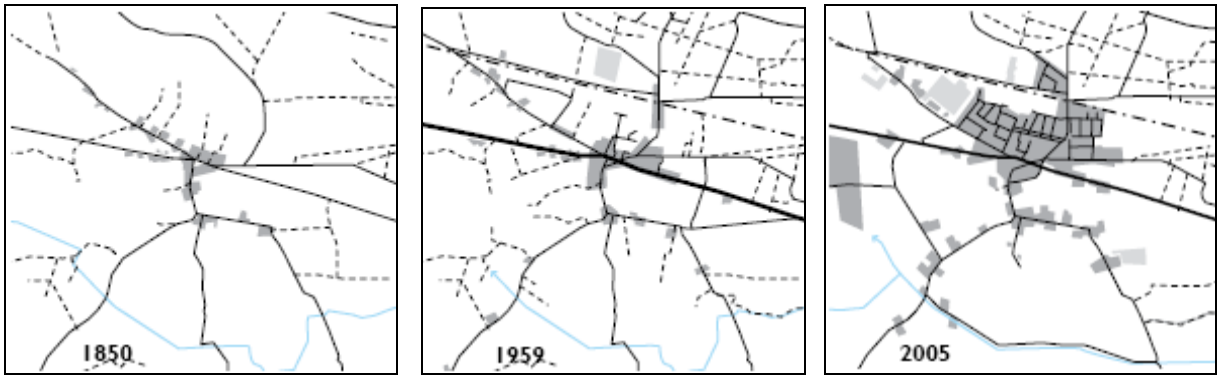
Figuur 5.7: De onverharde Groeneweg met laanbeplanting

5.10 Cultuurhistorie en archeologie

Dorst is -net als Bavel, Teteringen en Ulvenhout- ontstaan uit een kleine boeren-gemeenschap dat -lopend- op ongeveer een uur gaans ligt van Breda. Als nederzetting gaat Dorst mogelijk al terug naar de vroege middeleeuwen.

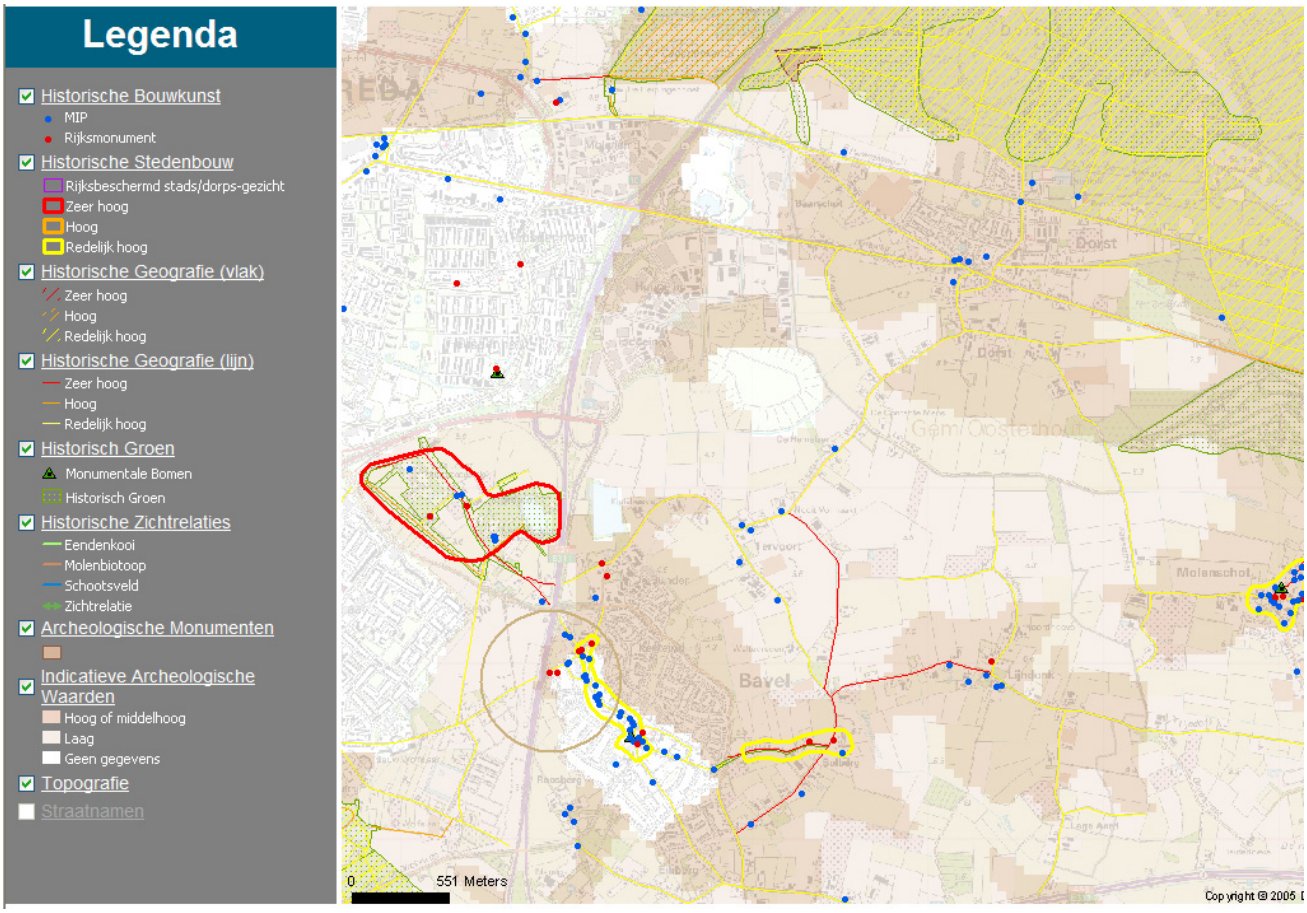
De ruimtelijke structuur van Dorst wordt gekenmerkt door het wegenpatroon, waarlangs de bebouwing zich in eerste instantie als langgerekte linten kon ontwikkelen ('spinnenweb'). Op de topografische kaart van 1900 is te zien dat Dorst omstreeks 1900 nog niet meer is dan een aantal bebouwingslinten, dat samenkomt rond de kruising van de Rijksweg met de Spoorstraat. De parallel aan de Rijksweg gelegen spoorweg Breda-Tilburg is dan al aangelegd. De omliggende gronden zijn agrarisch in gebruik met ten noorden van de spoorlijn een heide- en bosgebied.

In figuur 5.8 is de occupatiegeschiedenis van Dorst weergegeven.



Figuur 5.8: Occupatiegeschiedenis Dorst (bron: Gemeente Oosterhout, 2006)

In figuur 5.9 is een uitsnede te zien van de cultuurhistorische waardenkaart. De bestaande bebouwingslinten in het agrarisch gebied zijn van cultuurhistorische waarde. In het plangebied bevinden zich geen Rijksmonumenten. Wel bevinden zich in het plangebied enkele boerderijen uit het provinciale Monumenten Inventarisatie Project (MIP) dat van 1979 tot 1991 is uitgevoerd.



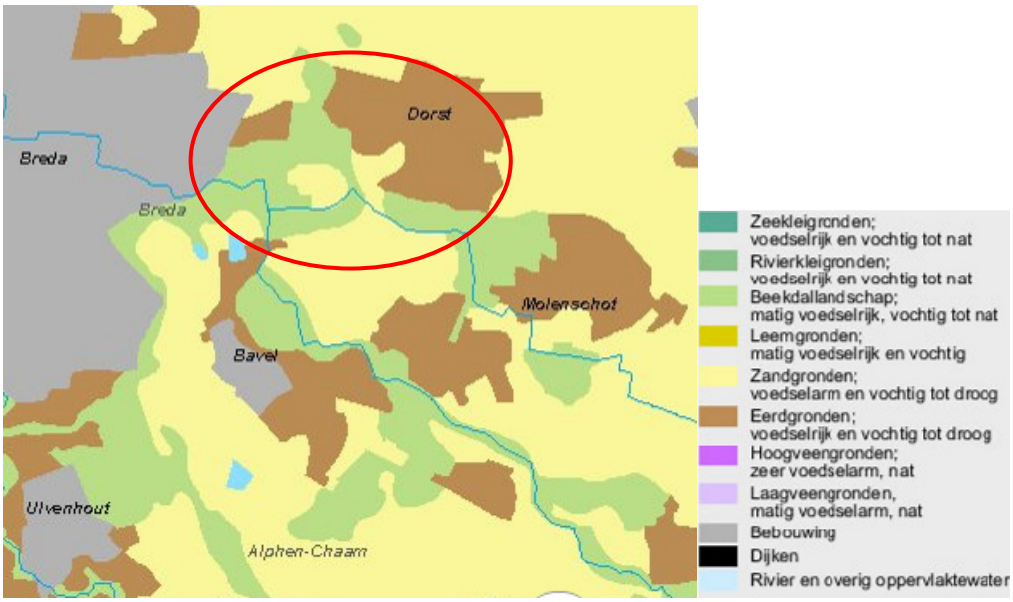
Figuur 5.9: Uitsnede cultuurhistorische waardenkaart (bron: Provincie Noord-Brabant)

Uit verkennend archeologisch bureauonderzoek (Oranjewoud, 2010) blijkt dat het gebied rondom Dorst een oud bouwlanddek uit de Middeleeuwen bevat, waaronder mogelijk nog archeologische resten uit oudere perioden bewaard zijn gebleven. De archeologische verwachting is in dit gedeelte van het plangebied het grootst. In de rest van het plangebied is de archeologische verwachting laag.

Autonome ontwikkeling
De autonome ontwikkelingen hebben naar verwachting geen wezenlijke invloed op de hierboven beschreven huidige situatie.

5.11 Bodem

Bodemtypen
De bodem in het zoekgebied bestaat voor het grootste gedeelte uit "zandgronden" (voedselarm en vochtig tot droog) (figuur 5.10). Rondom de waterlopen in het zoekgebied komt het bodemtype "beekdallandschap" voor (matig voedselrijk en vochtig tot nat). Op enkele plaatsen in het zoekgebied komt het bodemtype "eerdgronden" voor. Deze zijn voedselrijk en vochtig tot droog.



Figuur 5.10: Bodemkaart van de omgeving Dorst

Bodemkwaliteit
De locatie van het plangebied wordt in de Bodemkwaliteitskaarten van de gemeentes Breda en Oosterhout ingedeeld in de kwaliteit 'schoon'.

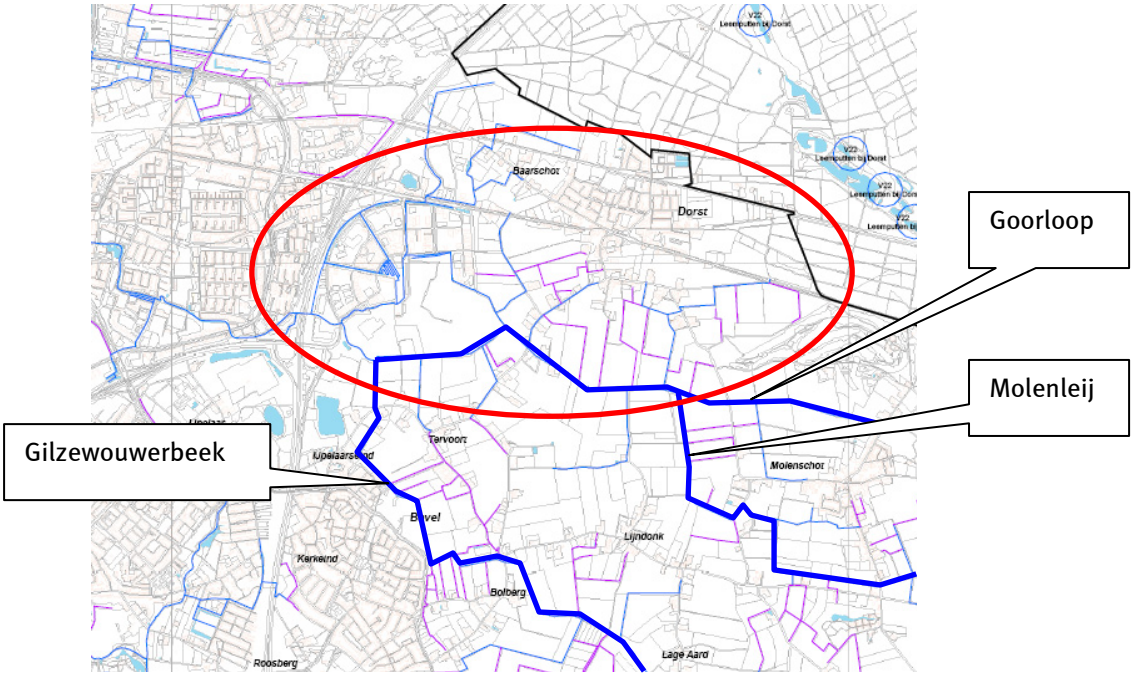
Autonome ontwikkeling
De autonome ontwikkelingen hebben naar verwachting geen wezenlijke invloed op de hierboven beschreven huidige situatie.

5.12 Water

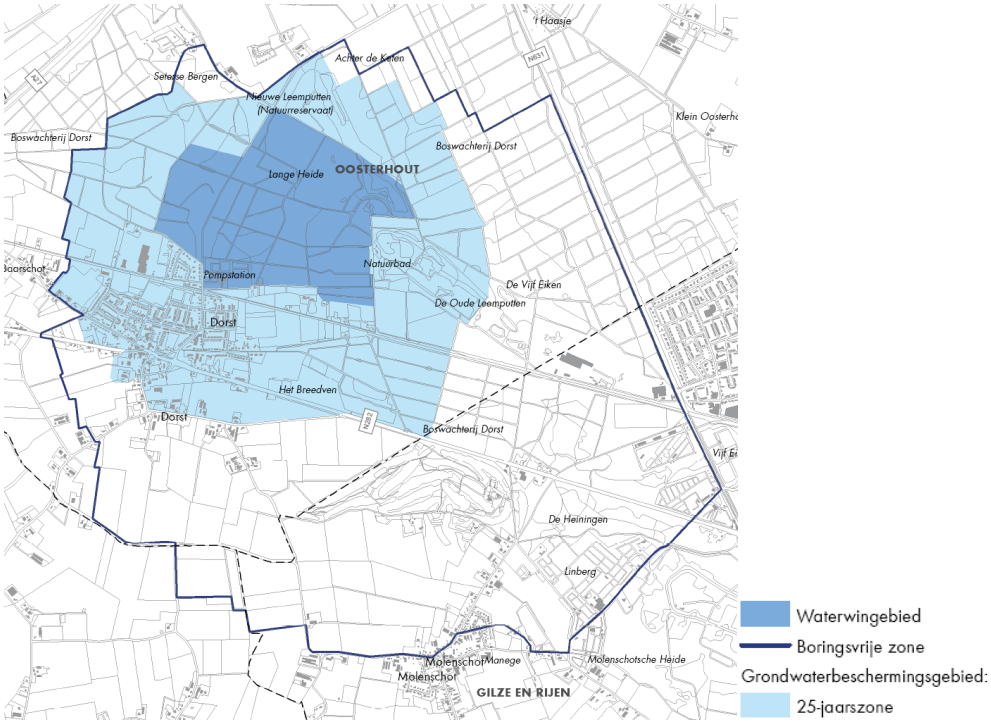
Oppervlaktewater
De belangrijkste waterlopen in het plangebied zijn de Goorloop, Molenleij en de Gilzewouwerbeek (figuur 5.11). De Gilzewouwerbeek is een van oorsprong natuurlijke beek en stroomt in het westen van het plangebied uit in de Molenleij. De Goorloop en Molenleij zijn beide gegraven waterlopen en stromen uit in de Stadsmark in de binnenstad van Breda. Naast deze hoofdwaterlopen bevinden zich in het plangebied diverse sloten tussen de voornamelijk agrarische percelen. Nabij de afrit van de A27 ligt een voormalige zandwinput.

Grondwater
Het plangebied is onderdeel van het stroom- en afwateringsgebied van de Mark en Vliet. De meest voorkomende grondwatertrap in het gebied is VI. Dit betekent dat de Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (GHG) 40-80 cm-mv bedraagt en de Gemiddelde Laagste Grondwaterstand (GLG) ‹ 120 cm-mv.

Waterkwaliteit
De kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater wordt vooral beïnvloed door agrarische activiteiten in het plangebied. Het nutriëntengehalte van het oppervlaktewater is door landbouwactiviteiten naar verwachting relatief hoog.



Figuur 5.11: Oppervlaktewater in het plangebied (bron: Waterschap Brabantse Delta)



Figuur 5.12: Waterwingebied Dorst (bron: Provinciale milieuverordening Noord-Brabant, 2010)

Beschermde gebieden

Een deel van het plangebied ligt binnen de beschermingszone van het grondwaterwingebied Dorst, zie figuur 5.12. Binnen de boringsvrije zone hiervan is het niet toegestaan om boorputten op te richten of de grond te roeren dieper dan 10 meter onder het maaiveld. In de 25-jaarszone gelden eveneens randvoorwaarden bij grondroerselen.

Verder worden een aantal delen van het plangebied beschermd in het kader van de provinciale Verordening Water en de Keur van het waterschap, zie figuur 5.13. In deze gebieden is voor elke vorm van wateraanvoer en waterafvoerlozing of onttrekking een vergunning vereist. Het uitgangspunt is hierbij dat ingrepen in beschermde gebieden hydrologisch neutraal moeten gebeuren (standstill verdroging).

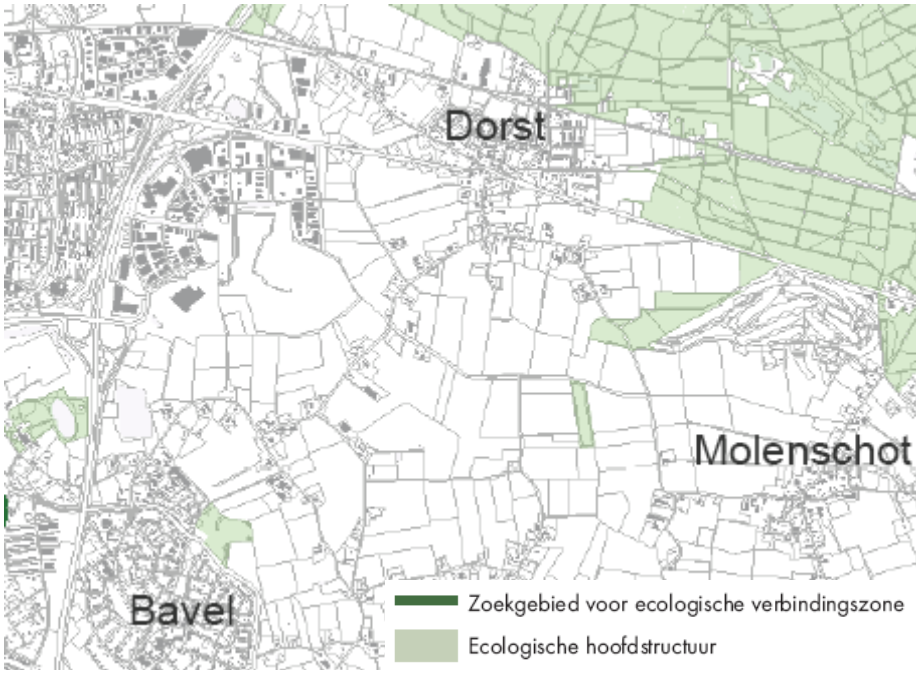


Figuur 5.13: Keurkaart beschermingsgebieden (bron:Waterschap Brabantse Delta)

Autonome ontwikkeling
De autonome ontwikkelingen hebben naar verwachting geen wezenlijk effect op de waterhuishouding in het plangebied.

5.13 Natuur

Beschermde gebieden
In het oosten van het plangebied zijn enkele beboste percelen onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur. Deze kleine loofbosjes fungeren als stapsteen tussen de boswachterijen van Dorst en Chaam die eveneens deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS,figuur 5.14).



Figuur 5.14: Ecologische Hoofdstructuur (bron: Provincie Noord-Brabant, 2010)

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, het Ulvenhoutse Bos, ligt op enkele kilometers ten zuidoosten van het plangebied (figuur 5.15). Het gebied is aangewezen in het kader van de Habitatrichtlijn, voornamelijk vanwege bijzondere bos-habitats.



Figuur 5.15: Ligging Natura 2000-gebied Ulvenhoutse Bos (bron: www.minlnv.nl)

Beschermde soorten
De verwachting is dat binnen het plangebied wettelijk beschermde dier- en plantsoorten voorkomen. Exacte gegevens zullen in het kader van de planstudie/MER worden opgevraagd.

Ecologische relaties
In de ruimere omgeving van het plangebied liggen twee grote bosgebieden: in het noorden de boswachterij Dorst, in het zuiden de boswachterij Chaam. Beide bossen maken onderdeel

uit van de EHS. De bospercelen van de Ecologische Hoofdstructuur in het plangebied zijn bedoeld als stapstenen in het agrarische landschap tussen de twee boswachterijen.

Autonome ontwikkeling
In het MER zal rekening worden gehouden met de realisatie van de EHS. Verder hebben autonome ontwikkelingen naar verwachting geen wezenlijke invloed op de hierboven beschreven huidige situatie.

5.14 Sociale aspecten

Beleving
In de kern Dorst heeft de doorsnijding van de N282 negatieve invloed op de beleving van het centrumgebied vanwege geluidhinder, subjectieve verkeersonveiligheid en een matige tot slechte oversteekbaarheid van de weg. Ook de woonbeleving langs de N282 wordt hierdoor negatief beïnvloed. De beleving van het buitengebied ten zuiden van Dorst is positief: het is een relatief open en rustig gebied in een stedelijke omgeving en wordt gebruikt als (recreatief) uitloopgebied.

Recreatie
Het buitengebied ten zuiden van Dorst kent een (beperkte) recreatieve functie: de wegen in het gebied worden recreatief gebruikt door fietsers. Er zijn geen andere recreatieve voorzieningen.

Sociale relaties
De N282 vormt in de huidige situatie een barrière in de kern Dorst.

Autonome ontwikkeling
De toename van de verkeersintensiteiten zal in te toekomst leiden tot een nog negatievere beleving van het dorpscentrum en een toename van de sociale barrièrewerking.

6 Doorkijk naar het MER

6.1 Inleiding

De oplossing van de verkeersproblematiek Dorst heeft een aantal ruimtelijke- en milieugevolgen, zowel in het plangebied als in de omgeving van het bestaande wegennet. In dit hoofdstuk 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 6.1 gepresenteerde beoordelingskader gehanteerd.

In het MER worden de effecten beschreven ten opzichte van de referentiesituatie in het jaar 2020. Deze referentiesituatie is (globaal) beschreven in hoofdstuk 5.

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. Ook zal aandacht worden besteed aan de leemten in kennis en de evaluatie van het project.

Tabel 6.1: Beoordelingskader planstudie/MER Verkeersproblematiek Dorst

Thema	Aspecten	Wijze van beschrijving
Verkeer	Wegenstructuur, Verkeersafwikkelingen, Verkeersveiligheid, Langzaam Verkeer, Openbaar vervoer	Kwantitatief/kwalitatief
Leefbaarheid	Geluid, Luchtkwaliteit, Trillingen, Kabels en leidingen Externe Veiligheid	Kwantitatief/kwalitatief
Ruimtelijke structuur	Ruimtelijke opbouw, Ruimtelijk Beeld	Kwalitatief
Ruimtegebruik	Functionele opbouw, Ruimtegebruik, Landbouw	Kwalitatief
Bodem	Bodemverzet, Bodemopbouw, Bodemkwaliteit	Kwalitatief
Water	Oppervlaktewater, Grondwater, Waterkwaliteit	Kwalitatief
Natuur	Beschermde soorten, Beschermde gebieden, Ecologische relaties	Kwalitatief
Archeologie	Archeologische waarden en verwachtingswaarde	Kwalitatief
Cultureel Erfgoed	Beschermde en overige cultuurhistorische waarden, Monumenten	Kwalitatief
Sociale aspecten	Beleving, Recreatie, Sociale relaties	Kwalitatief
Duurzaamheid	Duurzaamheidseffecten	Kwalitatief

6.2 Te onderzoeken in het MER

6.2.1 Verkeer

Effect op wegenstructuur
Met behulp van een verkeersmodel worden verkeersprognoses opgesteld voor de autonome situatie en de alternatieven. Op basis hiervan ontstaat een kwantitatief beeld van de toe- en afname 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
Het effect 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 snelheidverschillen en de beperking van conflictpunten.

Langzaam verkeer
Langzaam verkeer (fietsers en landbouwverkeer) in het zoekgebied kan barrièrewerking ondervinden die mogelijk omrijdafstanden tot gevolg heeft. Dit wordt in het MER onderzocht

Openbaar vervoer
In het MER wordt onderzocht in hoeverre effect is op (het gebruik van) openbaar vervoer.

6.2.2 Geluid en trillingen

Door verkeersmaatregelen in de kern, een omlegging van de N282 of een nieuwe tangentverbinding met Breda veranderen de verkeersstromen in en rond Dorst en daarmee de geluidhinder door verkeer. In de kern van Dorst zal de geluidhinder afnemen. In het buitengebied wordt, bij aanleg van een nieuwe weg, 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 effecten zijn op de geluidhinder voor de omgeving. In verband met de aanwezige natuurwaarden en de EHS wordt ook het akoestisch ruimtebeslag van de diverse alternatieven op natuurwaarden in beeld gebracht.

Verandering van verkeersintensiteiten leidt tot verandering in trillingshinder. Naar verwachting is het effect in de kern van Dorst positief. In het buitengebied liggen minder trillingsgevoelige objecten en een eventuele nieuwe weg kan zo worden gerealiseerd dat trillingen worden beperkt. In het MER wordt het aspect trillingshinder kwalitatief beschreven.

6.2.3 Luchtkwaliteit

In het MER wordt beschreven wat de invloed van de verschillende oplossingsrichtingen is op de luchtkwaliteit voor de relevante stoffen (NO_2, fijnstof). De planontwikkeling wordt in het MER getoetst aan de Wet Luchtkwaliteit (2007). Ook wordt per alternatief bepaald waar er sprake is van verbetering of verslechtering van de luchtkwaliteit. Berekening vindt plaats met een rekenmodel conform de vereisten uit de Wet Luchtkwaliteit.

6.2.4 Ruimtelijke structuur

Nieuwe infrastructuur in het buitengebied is een toevoeging aan het landschap in het plangebied en heeft een wezenlijk effect op de ruimtelijke structuur. In het MER wordt dit effect beschreven. Hierbij wordt nagegaan in hoeverre een weg ingepast kan worden in de ruimtelijke structuur en wat het effect is op de bestaande ruimtelijke structuren en elementen.

6.2.5 Kabels en leidingen

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

6.2.6 Ruimtegebruik

De realisatie van een omlegging of tangent kan leiden tot een verandering in ruimtegebruik. Ook verkeersmaatregelen op de bestaande N282 kunnen het ruimtegebruik direct langs de weg beïnvloeden. In het MER wordt onder andere gekeken naar de hinder voor het bestaande gebruik (wonen, werken, recreatie). Daarnaast besteedt de MER aandacht aan de (mogelijk) aantrekkende werking op nieuwe ontwikkelingen.
Tevens heeft een nieuwe weg in het buitengebied mogelijk effect op de recreatieve functie van het gebied en de bedrijfsvoering in de landbouw sector. Belangrijk aandachtspunt in het MER is het in kaart brengen van de gevolgen voor de landbouw.

6.2.7 Bodem

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. Ten slotte wordt bekeken of er effecten zijn op de bodemkwaliteit (bijvoorbeeld door afspoelend wegwater).

6.2.8 Water

In het MER worden de effecten van aanpassingen in de infrastructuur op het oppervlakte-water, 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.

6.2.9 Natuur

In het MER zullen de effecten op natuurwaarden in de kern Dorst en het buitengebied 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.

Gezien de afstand van het plangebied ten opzichte van Natura2000 gebieden (dichtstbijzijnde is Ulvenhoutsebos, zie paragraaf 5.13) worden effecten hierop niet verwacht en zullen geen onderdeel uitmaken van het onderzoek in het MER.

6.2.10 Archeologie

Wanneer sprake is van vergraving van de ondergrond bestaat de kans op het verloren gaan van archeologische sporen. In het MER wordt aan de hand van archeologisch onderzoek de kans op verstoring van deze sporen onderzocht en beschreven. Vervolgens wordt beschreven hoe in geval van verstoring het beste met deze sporen omgegaan kan worden.

6.2.11 Cultuurhistorie

In het MER zullen de effecten van maatregelen op de cultuurhistorische waarden in het gebied kwalitatief worden beschreven. Hierbij zal vooral aandacht worden besteed aan de monumenten in de kern van Dorst en de wegen van historische waarde in het buitengebied.

6.2.12 Externe veiligheid

In Dorst is incidenteel sprake van bestemmingsverkeer met transport van gevaarlijke stoffen. Hierdoor overschrijdt de contour van het plaatsgebonden risico het wegprofiel naar verwachting niet en hebben de alternatieven naar verwachting een neutraal effect ten aanzien van plaatsgebonden risico. Aangezien alleen incidenteel bestemmingsverkeer van transport van gevaarlijke stoffen via Dorst rijdt, wordt verwacht dat het groepsrisico niet toeneemt.

In het MER wordt op kwalitatieve wijze aandacht besteed aan het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de verschillende oplossingsrichtingen, het persoonlijk risico en het groepsrisico.

6.2.13 Sociale aspecten

De verkeersdrukte in de kern Dorst zal door realisatie van de voorgenomen activiteit veelal afnemen (uitgezonderd het Nulplus alternatief) en de oversteekbaarheid van de N282 verbeteren. In het buitengebied wordt mogelijk nieuwe infrastructuur gerealiseerd. Op verschillende locaties zijn dus verschillende effecten te verwachten op de hinderbeleving, recreatie, sociale relaties, sociale veiligheid en barrièrewerking. In het MER wordt beschrijvend ingegaan op de sociale aspecten.

6.2.14 Duurzaamheid

In het MER worden aspecten die betrekking hebben op duurzaamheid nader in beeld gebracht.

6.3 Het voorkeursalternatief

Nadat alle milieuaspecten onderzocht zijn en de effecten van de diverse alternatieven beschreven zijn, zal het bevoegd gezag een keuze maken voor een voorkeursalternatief. Dit gebeurt onder andere op basis van het MER maar ook op basis van zaken die niet in het MER worden onderzocht zoals kosten en andere bestuurlijke overwegingen. Het voorkeursalternatief kan afwijken van de in het MER onderzochte alternatieven. Op dat moment zullen ook van het voorkeursalternatief de milieueffecten in beeld worden gebracht. Het voorkeursalternatief is uiteindelijk het alternatief dat de basis vormt voor het nieuwe of te wijzigen bestemmingsplan en de te realiseren weg.

6.4 Robuustheidstoets

Van een aantal ontwikkelingen in de omgeving van Dorst is nog onzeker of deze in een verdere toekomst (na 2020) van invloed kunnen zijn op het gebruik van de N282. Het betreft hier onder andere de ontwikkelingen Lijndonk/Tervoort nabij Bavel, de planstudie/m.e.r. voor het andere gedeelte van de N282 (Rijen-Hulten-Reeshof) en diverse andere woningbouwinitiatieven in Oosterhout, Breda en Dorst. Om een robuuste oplossing te bieden voor de verkeersproblematiek Dorst zal met behulp van het verkeersmodel een gevoeligheidsanalyse worden uitgevoerd op het voorkeursalternatief waarbij de nu nog onzekere autonome ontwikkelingen worden meegenomen.

Bronnen

Dienst Landelijk Gebied en Staatsbosbeheer (2006)
Delen in kwaliteit, landschapsontwikkeling tussen de bossen bij Dorst en Chaam.

Gemeente Breda (2005)
Structuurplan Breda-Oost 'Bavel, Beek en Berg)

Gemeente Breda (2007)
Landelijk wonen in Lijndonk-Tervoort, structuurplan.

Gemeente Oosterhout (2006)
Structuurplan Dorst en omstreken, kansen voor Dorst.

Gemeente Oosterhout (2008)
Masterplan Fiets 2008-2015

Provincie Noord-Brabant (2002
Beleidsnota Wegenbeheer (incl. modules)

Provincie Noord-Brabant (2004)
Uitwerkingsplan stedelijke regio Breda-Tilburg

Provincie Noord-Brabant (2006)
Provinciaal Verkeerds- en Vervoerplan

Provincie Noord-Brabant (2006-I)
Integrale netwerkanalyse Brabants wegennet 2020

Provincie Noord-Brabant (2007)
Verkennende studie N282 Tilburg - Breda.

Provincie Noord-Brabant (2008)
Interim structuurvisie

Provincie Noord-Brabant (2009)
Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2010-2014

Provincie Noord-Brabant (2010)
Provinciale structuurvisie

Provincie Noord-Brabant (2010-I)
Verordening Ruimte Fase 1

VROM (2006)
Nota Ruimte

VROM (2009)
Besluit MER

VWS (2005)
Nota Mobiliteit

Bijlage 1: Afkortingen en begrippen

alternatief	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
aspect	deelonderwerp voor de effectbepaling
autonome ontwikkeling	1. Ruimtelijk-planologische ontwikkeling van het studiegebied op basis van bestaand en voorgenomen beleid, zonder de voorgenomen activiteit 2. 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	1. de overheidsinstantie die bevoegd is tot het nemen van het besluit op grond waarvoor de m.e.r.-verplichting bestaat 2. de overheid die bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer
Commissie m.e.r.	een landelijke commissie van ca. 180 onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over reikwijdte en detailniveau voor het milieueffectrapport 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
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
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 milieueffecten dat een m.e.r. procedure moet worden doorlopen voorafgaand aan realisering
m.e.r.-plicht	de verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapport 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)
mvt	motorvoertuigen
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
PVVP	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
besluit 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
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)
UMS	Uitsluitend Materiële Schade
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 2: Uitgebreide m.e.r.-procedure

Sinds 1 juli 2010 is de m.e.r.-regelgeving aangepast. Hieronder wordt een beschrijving gegeven van de nieuwe regelgeving voor een uitgebreide m.e.r.-procedure. De nieuwe procedure kenmerkt zich ten opzichte van de oude door meer vrijheden in de beginfase van de procedure te introduceren. Deze worden hieronder als 'optioneel' aangegeven.

B2.1 Procedure in hoofdlijnen

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

- het bevoegd gezag geeft op een geschikte wijze openbaar kennis van het voornemen een plan op te stellen of een m.e.r.-plichtige activiteit te ondernemen en geeft hierbij aan dat er gelegenheid wordt geboden zienswijzen over het voornemen naar voren te brengen, aan wie, op welke wijze en binnen welke termijn (artikel 7.27 lid 2 tot en met 6 Wet milieubeheer)
- *optioneel: opstellen Notitie Reikwijdte en Detailniveau (vml. startnotitie; verder Notitie R&D) door initiatiefnemer;*
- *optioneel: indienen Notitie R&D bij bevoegd gezag;*
- het bevoegd gezag raadpleegt de adviseurs en andere bestuursorganen over de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER (artikel 7.25 en 7.27 lid 2 Wet milieubeheer).
- *optioneel: het bevoegd gezag kan ervoor kiezen om de raadpleging breder in te steken en eenieder de kans te geven om in te spreken op het voornemen. In de inspraakperiode, die doorgaans 6 weken duurt, kan een informatie- / inspraakavond worden gehouden;*
- *optioneel: het bevoegd gezag kan er voor kiezen om de Commissie m.e.r. te vragen een advies op te stellen ten aanzien van de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER;*
- *optioneel: het bevoegd gezag kan ervoor kiezen een advies uit te brengen voor Reikwijdte en Detailniveau voor het op te stellen MER;*
- opstellen MER en de (concept-)ontwerpen van de besluiten die mede op basis van het MER zullen worden genomen (artikel 7.23 Wet milieubeheer);
- indienen MER en (concept-)ontwerpbestemmingsplan bij bevoegd gezag;
- bekendmaken en ter visie leggen van het MER (artikel 7.30 lid 1 Wet milieubeheer) en (concept-)ontwerpen van de besluiten door het bevoegd gezag).
- toetsen van het MER door de Commissie m.e.r. (artikel 7.32 lid 5 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).

B2.2 Kennisgeving voornemen

De kennisgeving is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Hiermee kondigt het bevoegd gezag de voorgenomen activiteit officieel aan. In de kennisgeving dient te worden aangegeven:

- dat stukken betreffende het voornemen openbaar zullen worden gemaakt, en waar en wanneer;
- dat er gelegenheid wordt geboden zienswijzen over het voornemen naar voren te brengen, aan wie, op welke wijze en binnen welke termijn;
- of de commissie m.e.r. of een andere onafhankelijke instantie in de gelegenheid wordt gesteld advies uit te brengen over het voornemen;

B2.3 Raadpleging reikwijdte en detailniveau

Bij de uitgebreide m.e.r.-procedure raadpleegt het bevoegd gezag in alle gevallen de adviseurs en andere bestuursorganen over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (MER). Het gaat daarbij om adviseurs en bestuursorganen die vanwege het wettelijk voorschrift waarop het plan of besluit berust bij de voorbereiding hiervan moeten worden betrokken.

Optioneel kan het bevoegd gezag er voor kiezen om bij de raadpleging ook alle belanghebbenden en omwonenden te betrekken (eenieder). In dat geval wordt de Notitie R&D gedurende zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kan eenieder reageren op Notitie R&D. Wensen en/of suggesties over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER kunnen bij het bevoegd gezag worden ingediend. Tijdens de inspraakperiode kan een informatie- en inspraakbijeenkomst worden gehouden.

Voor de vorm van het advies en de raadpleging over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER zijn in de Wet milieubeheer geen vereisten opgenomen. Er kan voor worden gekozen om een Notitie Reikwijdte en Detailniveau op te stellen met ongeveer dezelfde inhoud als de eerder verplichte startnotitie. In dat geval dient de Notitie R&D om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). De initiatiefnemer stelt in dat geval de Notitie R&D op.

Advies door de landelijke onafhankelijke Commissie m.e.r. is in deze fase niet verplicht. Indien hier wel voor wordt gekozen wordt door het bevoegd gezag de Notitie R&D gezonden aan de Commissie m.e.r. met het verzoek om een advies op te stellen ten aanzien van de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. De Commissie m.e.r. heeft daartoe tot uiterlijk 6 weken na de openbare kennisgeving de gelegenheid. De Commissie m.e.r. kan op verzoek in haar advies de reacties van de insprekers en adviseurs betrekken.

B2.4 Het opstellen van het MER

Conform artikel 7.23 van de wet Milieubeheer [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.

.

B2.5 Van MER naar besluiten

Het MER wordt 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 voorontwerp-bestemmingsplan.

Het MER wordt ter toetsing aangeboden aan de Commissie m.e.r. De Commissie m.e.r. brengt een toetsingsadvies uit over het MER, waarbij rekening kan worden 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 m.e.r. kan Bevoegd gezag de besluiten verder in procedure brengen.

B2.6 Rolverdeling in de m.e.r procedure

Initiatiefnemer

Rol: het opstarten van de voorbereidingen om te komen tot realisatie van de oplossing van de verkeersproblematiek Dorst, waaronder het opstellen van de startnotitie en het MER.

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

Bevoegd gezag

Rol:
- vaststellen van de ruimtelijke besluiten, in dit geval 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 Oosterhout
Gemeenteraad van Breda

Commissie voor de milieueffectrapportage

Rol:
- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER;
- uitbrengen van advies over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).

NB. Bij het opstellen van deze adviezen kan de Commissie op aanvraag 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 reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER 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 5 Wet milieubeheer) behoren hiertoe:

- een door de minster van LNV aangewezen bestuursorgaan (de betreffende regiodirectie);
- een door de minster van OCW aangewezen bestuursorgaan (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed);
- alleen als het bevoegd gezag onderdeel is van de centrale overheid: een door de minister van VROM aangewezen bestuursorgaan;
- alleen in het geval de activiteit een inrichting betreft die behoort tot een per ministeriële regeling aangewezen categorie: de VROM-inspectie.

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

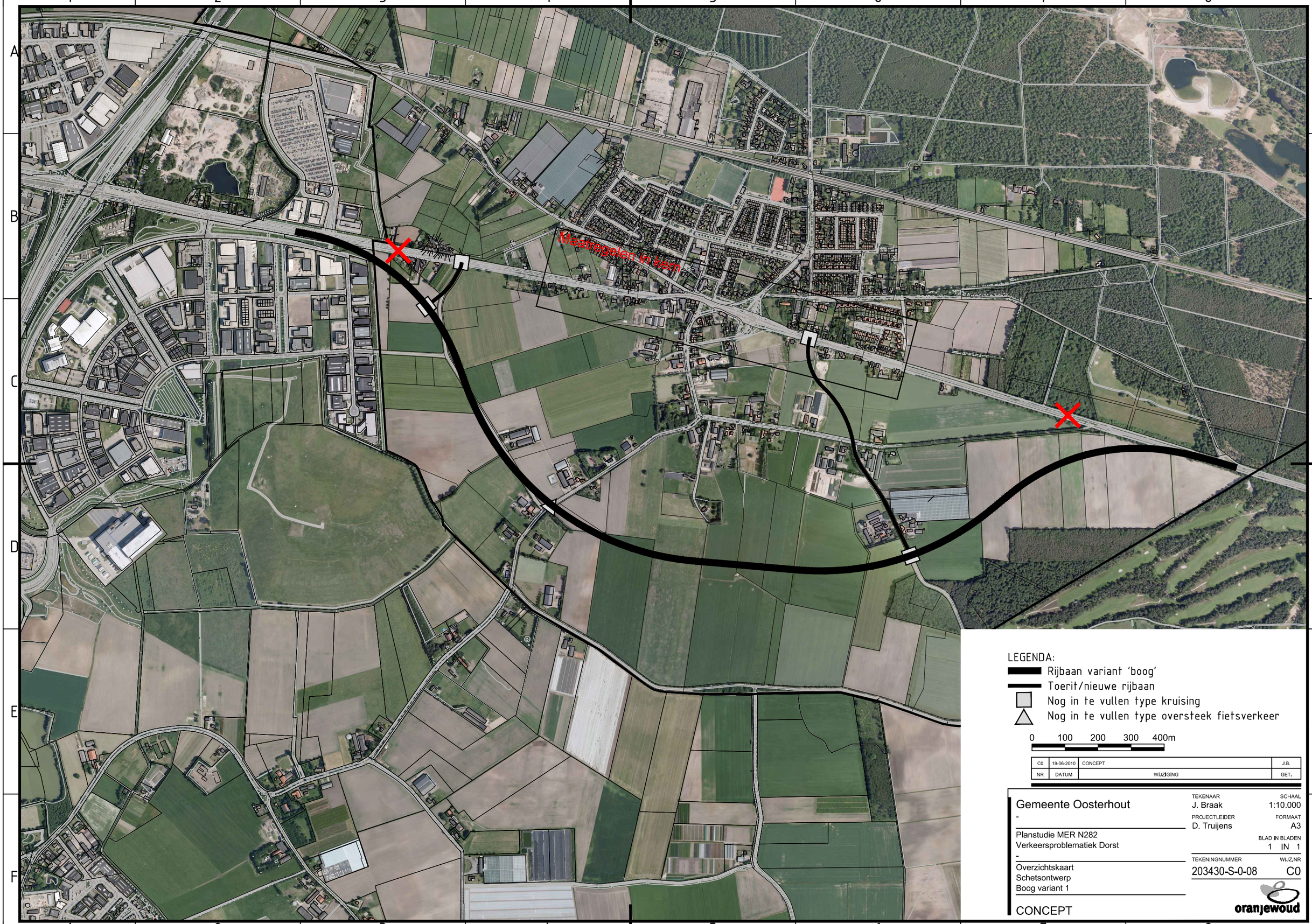
Insprekers

In de procedure van de milieueffectrapportage is één formeel moment voorzien waarop een ieder gebruik kan maken van inspraak:
- naar aanleiding van het presenteren van het MER.

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

Optioneel kan het bevoegd gezag kiezen voor een raadpleging in het kader van de reikwijdte en detailniveau van het onderzoek in het begin van de procedure. Hierbij gaat het vooral om voorstellen voor de te formuleren alternatieven en voor de te onderzoeken milieuaspecten.

Bijlage 3: Kaarten alternatieven



LEGENDA:

- Rijbaan variant 'boog'
- Toerit/nieuwe rijbaan
- Nog in te vullen type kruising
- Nog in te vullen type oversteek fietsverkeer

0 100 200 300 400m

NR	DATUM	WIJZIGING	GET.
C0	19-06-2010	CONCEPT	J.B.

Gemeente Oosterhout

-

Planstudie MER N282
Verkeersproblematiek Dorst

-

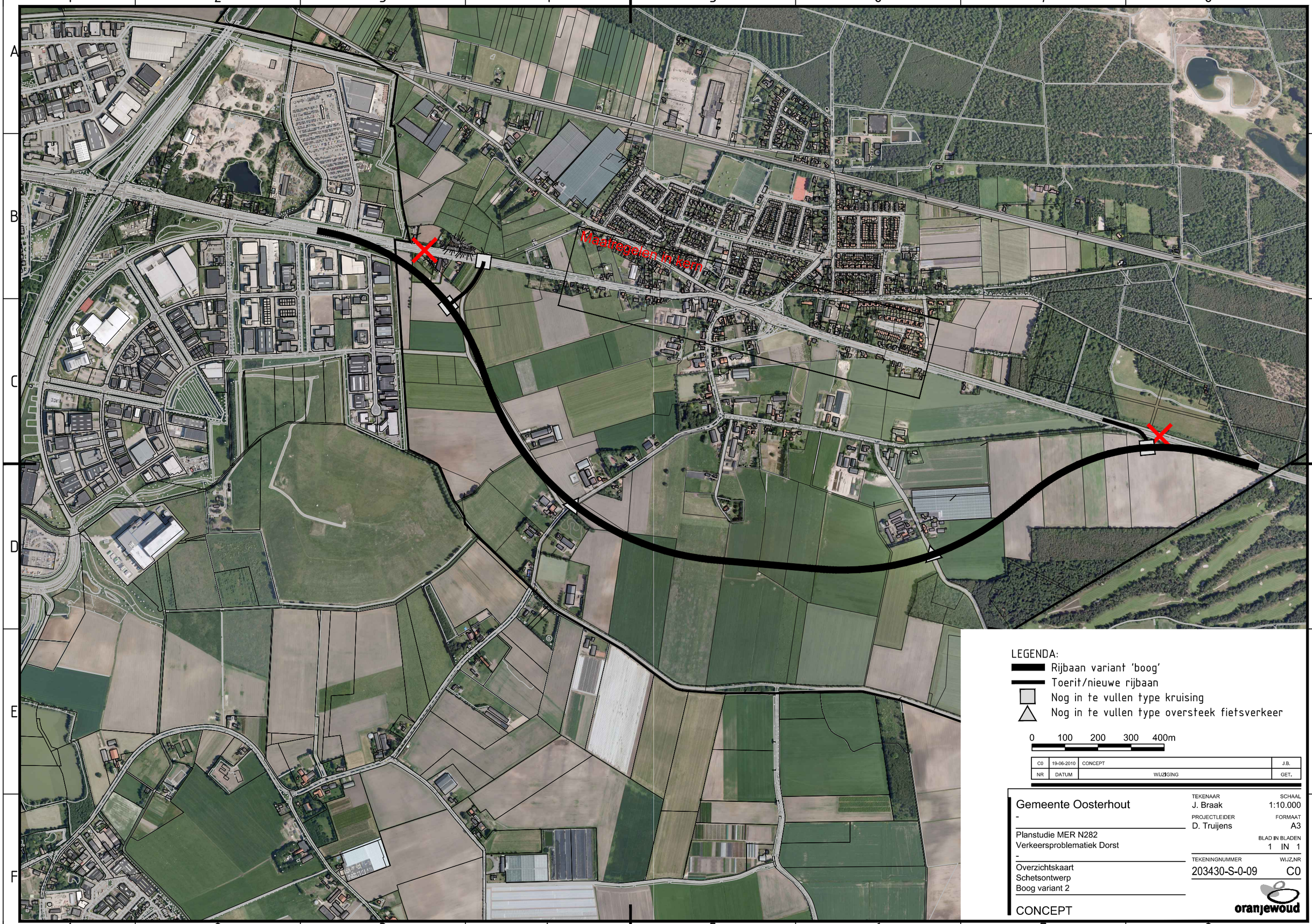
Overzichtskaart
Schetsontwerp
Boog variant 1

CONCEPT

TEKENAAR: J. Braak
SCHAAL: 1:10.000
PROJECTLEIDER: D. Truijens
FORMAAT: A3
BLAD IN BLADEN: 1 IN 1
TEKENINGNUMMER: 203430-S-0-08
WIJZ.NR: C0

oranjewoud

R:\00200000\00203430\Infra\Civil3D\0_Schetsontwerp\203430-S-0-08.dwg



LEGENDA:

- Rijbaan variant 'boog'
- Toerit/nieuwe rijbaan
- Nog in te vullen type kruising
- Nog in te vullen type oversteek fietsverkeer

0 100 200 300 400m

NR	DATUM	WIJZIGING	
C0	19-06-2010	CONCEPT	J.B.

Gemeente Oosterhout

-

Planstudie MER N282
Verkeersproblematiek Dorst

-

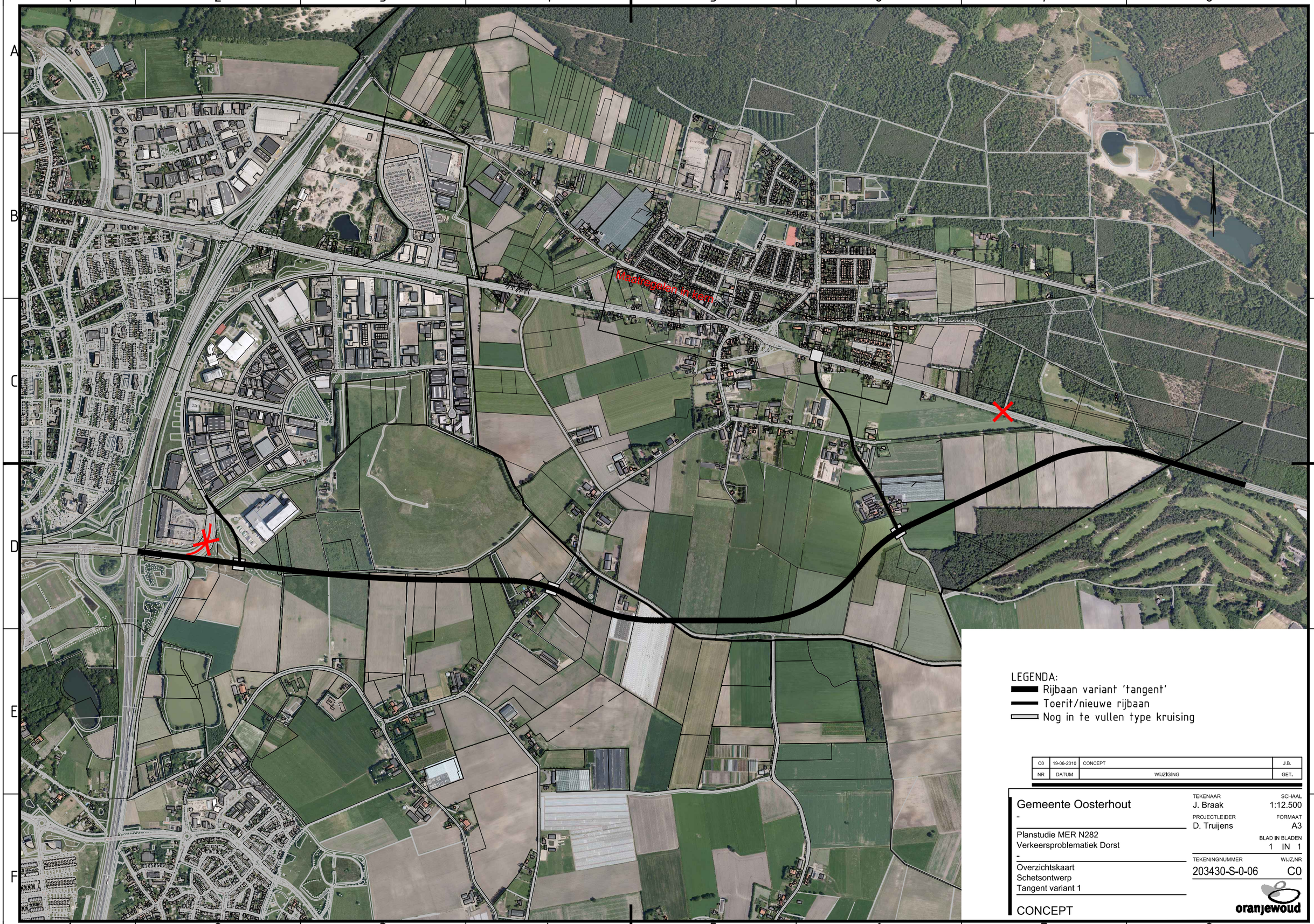
Overzichtskaart
Schetsontwerp
Boog variant 2

CONCEPT

TEKENAAR: J. Braak
SCHAAL: 1:10.000
PROJECTLEIDER: D. Truijens
FORMAAT: A3
BLAD IN BLADEN: 1 IN 1
TEKENINGNUMMER: 203430-S-0-09
WIJZ.NR: C0

oranjewoud

R:\00200000\00203430\Infra\Civil3D\0_Schetsontwerp\203430-S-0-09.dwg



LEGENDA:
- Rijbaan variant 'tangent'
- Toerit/nieuwe rijbaan
- Nog in te vullen type kruising

NR	DATUM	WIJZIGING	
C0	19-06-2010	CONCEPT	J.B.

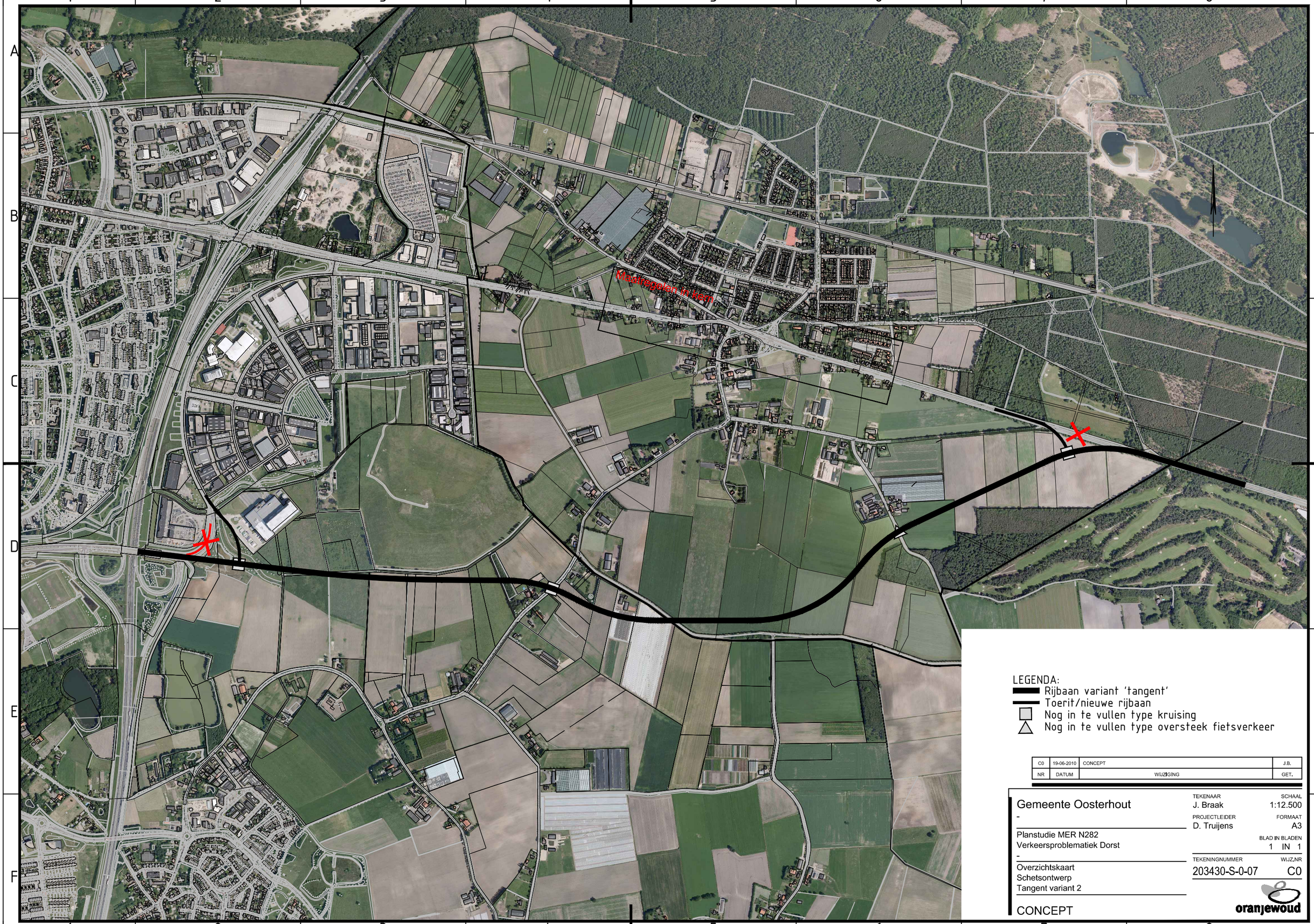
Gemeente Oosterhout
-
Planstudie MER N282
Verkeersproblematiek Dorst
-
Overzichtskaart
Schetsontwerp
Tangent variant 1

CONCEPT

TEKENAAR: J. Braak
SCHAAL: 1:12.500
PROJECTLEIDER: D. Truijens
FORMAAT: A3
BLAD IN BLADEN: 1 IN 1
TEKENINGNUMMER: 203430-S-0-06
WIJZ.NR: C0

oranjewoud

R:\00200000\002034\30\Infra\Civil3D\0_Schetsontwerp\203430-S-0-06.dwg



LEGENDA:
- Rijbaan variant 'tangent'
- Toerit/nieuwe rijbaan
- Nog in te vullen type kruising
- Nog in te vullen type oversteek fietsverkeer

NR	DATUM	WIJZIGING	
C0	19-06-2010	CONCEPT	J.B.

Gemeente Oosterhout
-
Planstudie MER N282
Verkeersproblematiek Dorst
-
Overzichtskaart
Schetsontwerp
Tangent variant 2

CONCEPT

TEKENAAR: J. Braak
SCHAAL: 1:12.500
PROJECTLEIDER: D. Truijens
FORMAAT: A3
BLAD IN BLADEN: 1 IN 1
TEKENINGNUMMER: 203430-S-0-07
WIJZ.NR: C0

oranjewoud

R:\00200000\002034\30\Infra\Civil3D\0_Schetsontwerp\203430-S-0-07.dwg