

Gemeente Zundert

Bestemmingsplan Randweg Zundert

projectnr. 196747.00
revisie 07
28 juni 2012

	datum	nummer besluit	resultaat
• voorontwerp			inspraak en vooroverleg
• ontwerp			ter inzage legging
• besluit gemeenteraad	25 juni 2012		<gewijzigd> vastgesteld
o besluit afdeling bestuursrechtspraak			besluit <niet/volledig> in stand gelaten

Opdrachtgever
Gemeente Zundert
Postbus 10.001
4880 GA Zundert

datum vrijgave

28 juni 2012

beschrijving revisie 07

vastgesteld

goedkeuring

drs. J.H. Aalberts-Bakker

vrijgave

ing. P.F.G.M Kennes

projectnr. 196747
28 juni 2012

Bestemmingsplan Randweg Zundert
Gemeente Zundert

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding & doel	4
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	5
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	6
1.4	Leeswijzer	6
2	De huidige situatie	8
2.1	Beschrijving plangebied	8
2.2	Beschrijving plangebied	11
2.3	Verkeer	12
3	Milieueffectrapportage	14
3.1	M.e.r.-procedure	14
3.2	Aanleiding randweg	15
3.3	Doelstelling en uitgangspunten	15
3.4	Centrumvisieplus alternatief geen oplossing	16
3.5	Keuze zoekgebied	17
3.6	Varianten binnen zoekgebied Noord-West	20
3.7	Effecten en beoordeling	25
3.8	Meest Milieuvriendelijke Alternatief	28
3.9	Keuze voorkeursalternatief	30
3.10	Evaluatie	31
4	Beschrijving randweg Zundert	34
4.1	Beschrijving ontwerp randweg Zundert	34
4.2	Landschappelijke inpassing	36
4.3	Ontwerptechnische eisen	37
5	Beleidskader	38
5.1	Europees- en rijksbeleid	38
5.2	Provinciaal beleid	39
5.3	Gemeentelijk beleid	42
6	Milieu- en overige aspecten	46
6.1	Archeologie	46
6.2	Cultuurhistorie	48
6.3	Akoestiek	49
6.4	Bodem	52
6.5	Luchtkwaliteit	53
6.6	Water	56
6.7	Ecologie	60
6.8	Externe veiligheid	67
6.9	Kabels en leidingen	69
7	Juridische aspecten	70
7.1	Indeling van de regels	70
7.2	De regels	70

8	Economische uitvoerbaarheid	74
9	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	76
9.1	Inspraak ingevolge de inspraakverordening	76
9.2	Overleg ingevolge ex artikel 3.1.1 Bro	76

Separate bijlagen

1. Archeologisch inventariserend veldonderzoek, Oranjewoud, 17 juni 2010
2. Addendum Archeologisch inventariserend veldonderzoek, Oranjewoud, 27 juli 2010
3. Archeologisch bureauonderzoek, Oranjewoud, 25 september 2009
4. Akoestisch onderzoek Randweg Zundert, Oranjewoud, december 2011
5. Rapport Milieuhygiënische onderzoeken randweg Zundert, Oranjewoud, 30 juni 2011
6. Onderzoek luchtkwaliteit, Oranjewoud, 26 januari 2011
7. Toelichting Watertoets, Randweg Zundert, Oranjewoud, 21 december 2010
8. Natuurtoets Randweg Zundert, Onderzoek naar beschermde natuurwaarden, Oranjewoud, 28 juli 2010
9. Natuurcompensatieplan Randweg Zundert, Oranjewoud, 15 juli 2011
10. Risicoberekening vervoer gevaarlijke stoffen randweg Zundert, Oranjewoud, december 2010
11. MER randweg Zundert, Oranjewoud, 10 februari 2011.
12. Inspraak- en vooroverleggerapport voorontwerpbestemmingsplan 'Randweg Zundert' en MER, gemeente Zundert, 2011.
13. Aanvulling op het MER randweg Zundert, Oranjewoud, 8 juli 2011;
14. Verantwoording groepsrisico Randweg Zundert, 9 mei 2012;
15. Nota zienswijzen Randweg Zundert, 16 mei 2012.

projectnr. 196747
28 juni 2012

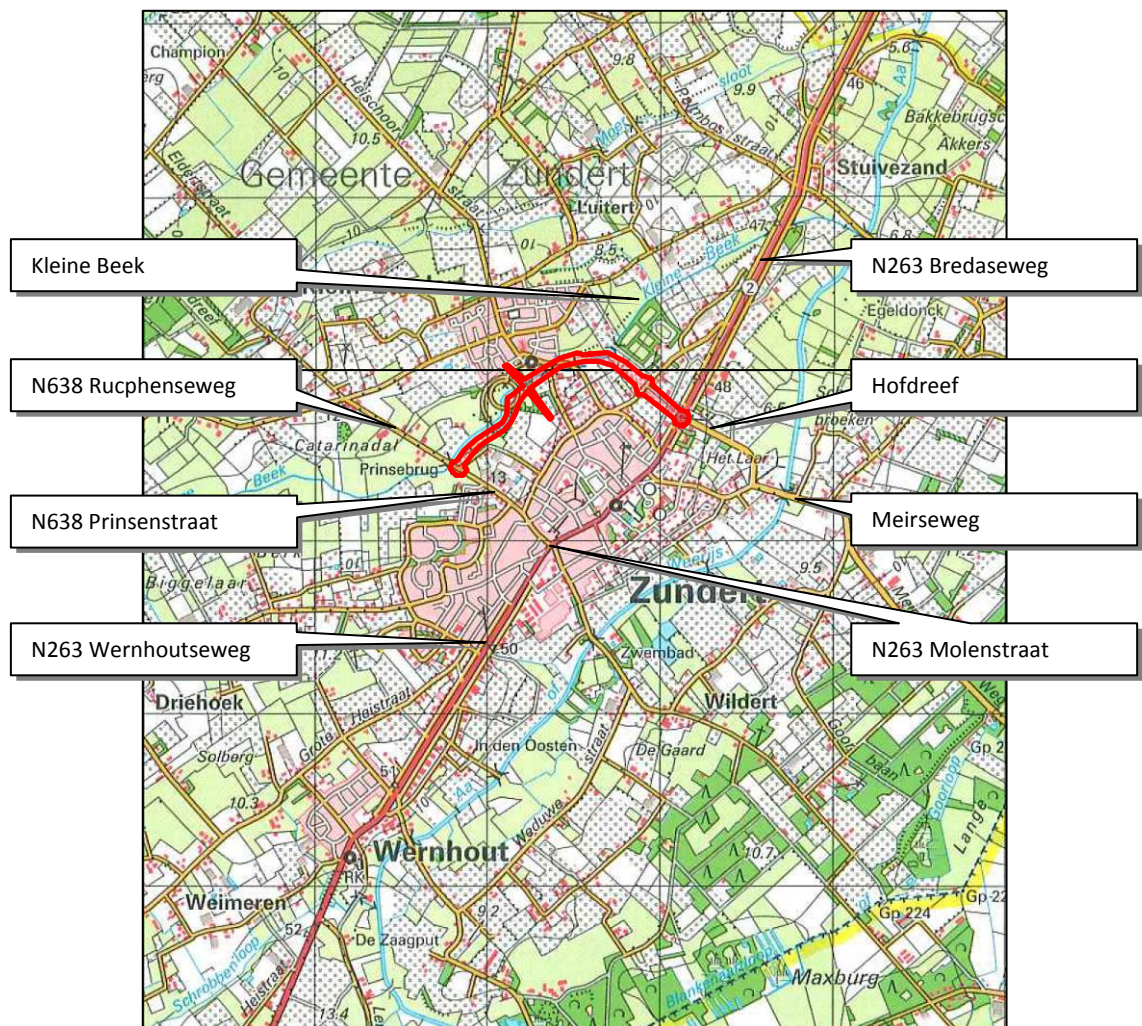
Bestemmingsplan Randweg Zundert
Gemeente Zundert



1 Inleiding

1.1 Aanleiding & doel

De gemeente Zundert en de provincie Noord-Brabant zijn voornemens een randweg aan te leggen ten noordwesten van Zundert. De randweg is voorzien als verbinding tussen de Bredaseweg en de Rucphenseweg en gelegen tussen de kernen Zundert en Klein-Zundert. Het tracé voor de randweg is hieronder globaal weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Plangebied randweg Zundert (bron ondergrond: Topografische Dienst Emmen)

Daarnaast is een deel van het plangebied in het provinciale beleid aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Middels onderhavig bestemmingsplan wordt tevens de EHS exact begrensd en wordt de benodigde natuurcompensatie in verband met de aanleg van de randweg ruimtelijk-juridisch mogelijk gemaakt.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft derhalve een tweeledig doel:

- de aanleg van de randweg Zundert inclusief benodigde natuurcompensatie;
- het exact begrenzen van de EHS.

1.1.1 Randweg Zundert

Aanleiding voor het aanleggen van een randweg is de huidige verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in de kern van Zundert. Er rijden teveel auto's en vrachtauto's door de kern van Zundert. De huidige Molenstraat heeft een (te) smal profiel voor dit verkeer. Dit leidt tot een verslechterde bereikbaarheid en tot leefbaarheidsproblemen als geluidsoverlast, luchtverontreiniging, trillingshinder, verkeersonveiligheid en een slechte overstekbaarheid. In de toekomst nemen de verkeersintensiteiten verder toe, deels door autonome groei van de automobiliteit, deels door verkeersaantrekkende ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw, uitbreiding van bedrijventerreinen en de realisatie van Treeport Zundert: een agrologistiek bedrijventerrein gericht op de boomteeltsector.

Daarnaast is de regionale bereikbaarheid van Zundert en omgeving aanleiding voor een nieuwe randweg. De route Meirsegweg - Molenstraat - Prinsenstraat - Rucphenseweg in Zundert heeft een gebiedsontsluitende functie naar de A16/E19 (Breda – Antwerpen) en de A58 (Roosendaal – Breda – Tilburg). Om de regionale bereikbaarheid te verbeteren en de ontsluiting van het gebied Zundert-Rucphen te kunnen waarborgen heeft de provincie Noord-Brabant de wens om deze oost-westverbinding te optimaliseren. De regionale verbinding is opgenomen in het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BMIT), het uitvoeringsprogramma van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP), en is onderzocht in de regionale verkeersstudie 'West van de A16'. Inmiddels heeft de provincie een planstudie opgestart naar het Duurzaam Veilig inrichten van dit hele wegvak. De nieuwe randweg maakt onderdeel uit van deze verbinding en dient hiermee de huidige functie van de Molenstraat te vervangen.

1.1.2 Ecologische hoofdstructuur

In de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant wordt gekozen voor een vitaal en mooi landelijk gebied. Dit is uitgewerkt in twee robuuste structuren; de agrarische structuur en de groenblauwe structuur. Het beleid in de groenblauwe structuur is gericht op behoud en ontwikkeling van natuurwaarden in én buiten natuurgebieden. De groenblauwe structuur bestaat uit drie perspectieven:

- het kerngebied groenblauw;
- de groenblauwe mantel;
- de gebieden voor waterberging.

Het kerngebied groenblauw bestaat uit de ecologische hoofdstructuur inclusief de ecologische verbindingzones. De Kleine Beek, als ecologische verbindingzone, en het bosgebied en de vijver in de Assortimentstuin maken als 'bestaande natuur' onderdeel uit van het kerngebied groenblauw.

De exacte begrenzing van de ecologische hoofdstructuur dient in het bestemmingsplan te worden vormgegeven. Met voorliggend bestemmingsplan wordt hier invulling aan gegeven.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied bestaat uit de aan te leggen randweg, de ecologische verbindingzone rondom de Kleine Beek, de fietsbrug tussen Klein Zundert en Zundert en de gronden benodigd voor natuurcompensatie. In figuur 1.2 is de ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven.



Figuur 1.2: ligging en begrenzing van het plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Tot het moment waarop het bestemmingsplan 'Randweg Zundert' in werking treedt, gelden de onderstaande bestemmingsplannen.

Vigerende Bestemmingsplannen Randweg Zundert	Vaststelling	Goedkeuring
Bebouwde kom Zundert / Wernhout	20 februari 1997	9 oktober 1997
Klein Zundert	16 augustus 1984	24 december 1985
Buitengebied Zundert 1997	23 juli 1998	
Woongebieden Zundert	25 november 2010	17 februari 2011

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving van de huidige situatie van het plangebied gegeven. Hierbij gaat het zowel om de ruimtelijke structuur als de aanwezige functies. Hoofdstuk 3 beschrijft het doorlopen voortraject, te weten de m.e.r.-procedure, de gekozen alternatieven en een beoordeling van de effecten. Hoofdstuk 4 beschrijft het uiteindelijk gekozen tracé van de randweg. In hoofdstuk 5 komen, voor zover relevant, in hoofdlijnen de relevante beleidsdocumenten aan bod die ten aanzien van het plangebied gelden. Dit geeft een impressie van het beleidskader voor het bestemmingsplan. In hoofdstuk 6 komen de milieu- en overige aspecten aan bod. In hoofdstuk 7 wordt aangegeven hoe het beleid, de planuitgangspunten en milieuaspecten zijn verwoord in de planregels. In hoofdstuk 8 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en de maatschappelijke uitvoerbaarheid in hoofdstuk 9.

projectnr. 196747
28 juni 2012

Bestemmingsplan Randweg Zundert
Gemeente Zundert

2 De huidige situatie

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de karakteristiek, de functies en de structuur van het plangebied. Allereerst is een bondige beschrijving gegeven van de gemeente Zundert. Hierin wordt kort ingegaan op de ontstaans- en voorgeschiedenis van de randweg Zundert ten slotte wordt een beschrijving gegeven van de ruimtelijke structuur.

2.1 Beschrijving plangebied

2.1.1 Algemeen

De gemeente bestaat uit vijf kernen. Zundert vormt de hoofdkern met een ruim aanbod aan voorzieningen, Klein Zundert is een dorp ten noorden van Zundert. Een deel van de kernen (waaronder Zundert) is gesitueerd aan de oude weg van Breda naar Antwerpen.

De kernen zijn als esdorp¹ ontstaan met een pleinvormige centrale open ruimte (de brink) waar vanuit wegen in een onregelmatig stervormig patroon uitwaaien. Met de aanleg van de oude weg van Breda naar Antwerpen hebben de aangelegene kernen zich vooral langs deze weg ontwikkeld.

Binnen de landelijke regio Zundert is een zeer herkenbare landschapsstructuur waarneembaar. Het afhellend dekzandplateau wordt doorsneden door beken die voor een groot deel samenkomen bij Breda. Gezamenlijk vormen ze het deelstroomgebied van de Donge. Direct noordelijk van de gemeente Zundert ligt de brede stedenband Roosendaal, Etten-Leur, Breda en Tilburg. Deze band valt binnen twee stedelijke regio's. De stedenband markeert ook de overgang van zandgronden in het zuiden naar de kleigronden van West-Brabant. De belangrijkste beken in de gemeente zijn de Aa of Weerij, de Kleine Beek, de Hazeldonkse Beek, de Turfvaart en de Bijloop. Ze zijn gelegen op de lagere delen tussen de zandplateaus. De beekdalen zijn vrij van bebouwing. Parallel aan de beekdalen liggen de hogere gebieden. Van de genoemde beken is de Kleine Beek gelegen in het plangebied van voorliggend plan.

2.1.2 Ontstaansgeschiedenis

De naam Zundert is voor het eerst terug te vinden in een akte uit 1157, waarbij de bisschop van Luik de schenking van tienden van Sunderda bevestigt. Met Sunderda is hier bedoeld het huidige Klein Zundert; de kerk was gelegen aan het Palmbos op de Raamberg. Naast hun geestelijke arbeid hielden de kloosterlingen zich ook bezig met de ontginning van het toen nog ruige grondgebied van moerassen, vennen en heidevelden en met verbetering van de landbouwmethoden. In de prehistorische tijd moeten al mensen bij Rijsbergen geleefd hebben, al is niet duidelijk of zij daar woonden, of voorbij trokken.

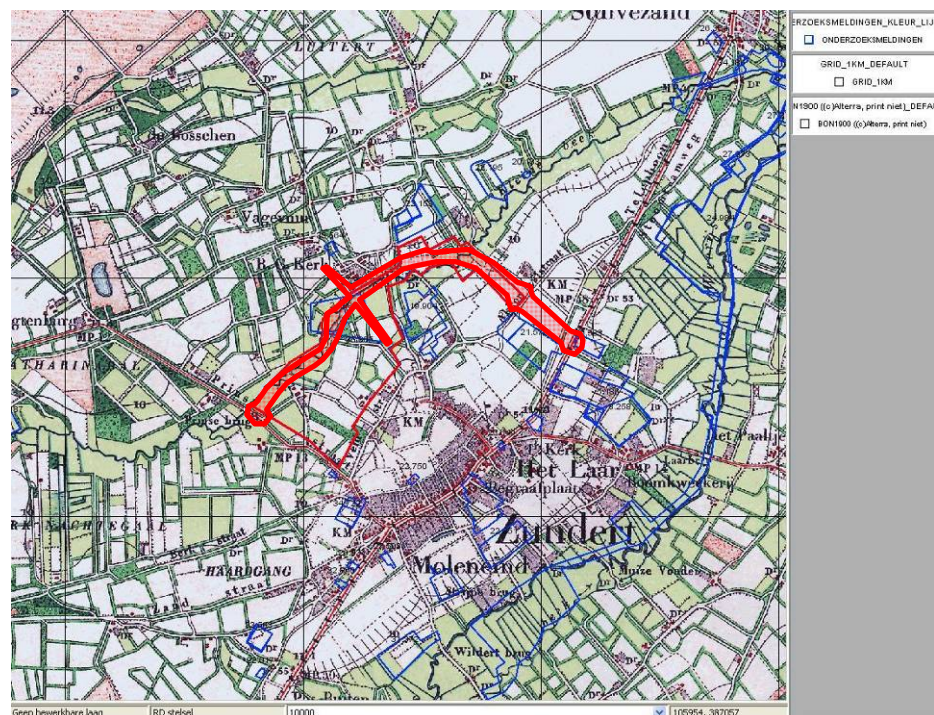
1. Dorpstype op de zandgronden waarvan de kern van het dorp wordt gevormd door een dorpsplein (brink), omgeven door boerderijen en akkers (essen), ook bekend onder de naam brinkdorp.

Uit de 2e of 3e eeuw is een Romeins altaar gevonden. Maar of dit op een vaste verblijfplaats duidt, is onbekend. Het kan ook een veldkapel geweest zijn. Van na de Romeinse tijd tot aan de 12e eeuw zijn geen archeologische vondsten meer gedaan, zodat aangenomen wordt dat toen de streek onbewoond was.

In de tweede helft van de twaalfde eeuw schenkt Arnulfus of Arnoud II van Brabant onder andere het patronaatsrecht (het recht om de pastoor te benoemen en de daarbij behorende inkomsten te innen) aan de abdij van Tongerlo. Het dorp Zundert en omgeving vormde de schepenbank Zundert-Hertog en vormde een enclave van de hertog van Brabant binnen de schepenbank Zundert-Nassau. Uit Zundert-Hertog is in de 12e eeuw een tweede enclave ontstaan, de schepenbank Wernhout. Met de oprichting in 1811 van het Koninkrijk der Nederlanden werd de bestuurlijke organisatie gewijzigd. De Zundertse heerlijkheden werden samengevoegd tot de gemeente Zundert en Wernhout. Tegen het einde van de 19e eeuw werd de gemeentenaam vereenvoudigd tot Zundert.

De schenkingen uit de 12e eeuw hadden tot doel de economische ontwikkeling van de regio te stimuleren. Naast hun geestelijke arbeid waren de kloosterlingen ook actief in de agrarische sector. Uit de uitgestrekte veengebieden werd eeuwenlang turf gewonnen die in Zuid-Nederlandse en Hollandse steden als brandstof werd verkocht. Voor het vervoer werden speciale vaarten gegraven die nu nog op enkele plaatsen in het landschap herkenbaar zijn. De vrijkomende zandgronden werden voor de landbouw en veeteelt en in de loop van de 19e eeuw de tuinbouw ingericht. Gedurende dezelfde tijd werden op de minst bruikbare gronden bossen aangeplant; het begin van de Zundertse boomteelt.

Op de kadastrale minuut uit 1811-1832 staat het zuidelijke deel van het plangebied aangegeven als de Veldstraatsche Akkers. Naar het noorden toe liggen de Zundertsche Molen Akkers. Hierin staat de Akker Molen waarvan de biotoop nog net over het meest noordoostelijke puntje van het plangebied ligt. Hoewel niet bij name genoemd staat de Kapellekestraat er al op en is de Klein Zundertseweg (ook zonder naam) nog vaag aangegeven met stippellijnen. De Akkermolenweg heet hier nog Akker Straat.



Figuur 2.1: het plangebied op de BONNE-kaart uit 1900. Bron: ARCHIS II.

Op de BONNE-kaart uit 1900 (figuur 2.1) is te zien dat, hoewel de kern van Zundert gegroeid was, in deze periode de akkers en graslanden binnen het plangebied weinig veranderd zijn ten opzichte van de periode ervoor. Er verschijnen in het zuidelijke deel van het plangebied meer (land)wegen, die parallel aan de Prinsstraat (aan de zuidrand van het plangebied) liepen richting de beek. Deze verdwijnen later weer, worden omgeleid of blijven over als kleine zandweg. De Akker Molen wordt niet meer op de kaart aangeduid, wel is de Akkerstraat nog genoemd.

Tussen 1921 en 1938 wordt de Klein Zundertseweg een doorgangsweg tussen Klein Zundert en Zundert². Het dorp Klein Zundert is nu groot genoeg voor meer verkeer en daarvoor worden enkele wegen verhard of nieuw aangelegd. De percelen bestaan eerst nog voornamelijk uit akkers (1921), later komen er boomkwekerijen tussen te staan (1938). De boomkwekerijen blijven tot in de jaren '90 van de 20e eeuw bestaan, waarna ze begin 21e eeuw verdwijnen en plaats maken voor grasland en bouwland.

2.1.3 Voorgeschiedenis randweg Zundert

De randweg kent een lange voorgeschiedenis. Al sinds eind jaren tachtig van de vorige eeuw wordt het verkeersprobleem in de kern van Zundert onderkend en zijn diverse onderzoeken verricht naar de beste oplossing. Het meest recente onderzoek is de Quicksan Randweg Zundert uit 2007 (Provincie Noord-Brabant/Compositie 5). In 2007 is ook het Masterplan Centrumvisie opgesteld om het centrum van de kern Zundert te verbeteren. In het masterplan wordt gesteld dat verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid van het centrum één van de belangrijkste randvoorwaarden is voor verbetering van het centrum.

De Uitwerking Masterplan Centrum Visie II Zundert (2009) gaat qua verkeersstructuur onder andere uit van het instellen van éénrichtingsverkeer in het centrum van Zundert, gecombineerd met het omleiden van (een deel van het) verkeer via een randweg om de kern.

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

In 2008 hebben de gemeenteraad van Zundert en de provincie Noord-Brabant besloten een noordwestelijke randweg bij Zundert te willen realiseren. Dit besluit is vastgelegd in een raadsbesluit uit september 2008 en een intentieovereenkomst tussen provincie en gemeente uit november 2008.

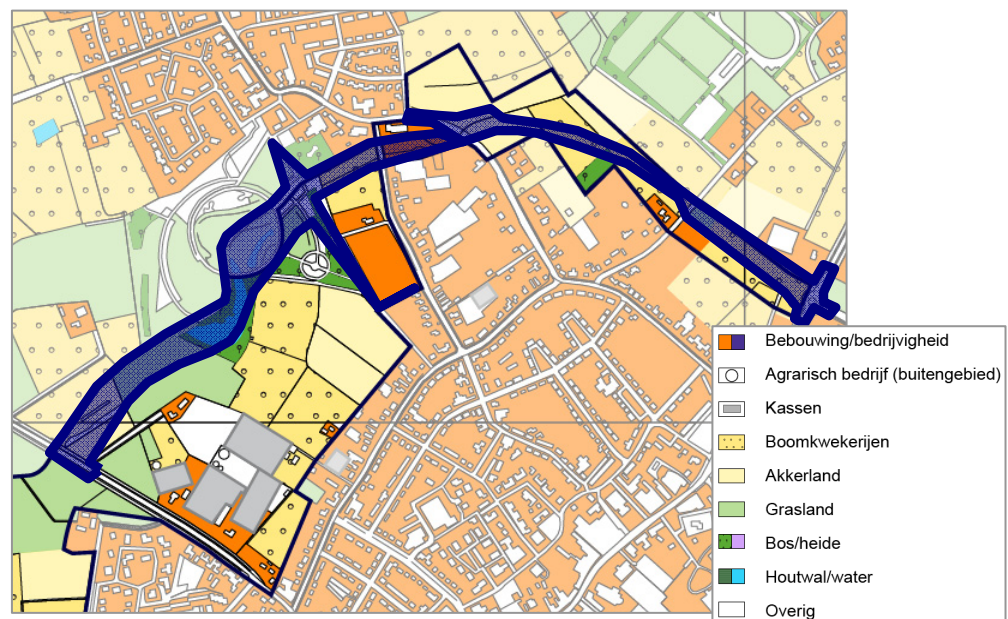
In 2009 is gestart met de m.e.r.-procedure voor deze noordwestelijke randweg. In dit MER is de keuze voor een randweg aan de noordwestelijke zijde van Zundert nogmaals beschouwd en onderbouwd. Daarnaast zijn de effecten van de randweg op de omgeving onderzocht en beschreven. Een samenvatting van het MER is opgenomen in hoofdstuk 5.

2. Topografische militaire kaarten 1921 en 1938.

2.2 Beschrijving plangebied

2.2.1 Randweg

Zundert ligt centraal in agrarisch gebied. Het grondgebruik in het plangebied bestaat grotendeels uit boomkwekerijen, akkerland en grasland, maar ook een deel van de Kleine Beek maakt onderdeel uit van het plangebied. Centraal in het plangebied ligt de Assortimentstuin, die tentoonstellingsmogelijkheden voor de boomkwekerijsector in Zundert biedt en als uitloopgebied tussen Zundert en Klein-Zundert fungeert. In het plangebied is geen bebouwing aanwezig.



Figuur 2.2: Ruimtegebruik (bron: Compositie 5, 2007)

De nieuwe randweg is zo gesitueerd dat bestaande bebouwing behouden kan blijven. Rondom het plangebied zijn bebouwing, kassen, een jeugdcentrum, een school voor voortgezet onderwijs, een gebiedsontsluitingsweg (Kappellekestraat) en enkele erftoegangswegen (Verlengde Hofdreef, Akkermolenweg en Klein Zundertseweg) gelegen.



Figuur 2.3: Oostelijk deel nabij passage Kappellekestraat (links) en westelijk deel nabij aansluiting op Rucphenseweg (rechts)

2.2.2 Compensatiegebied

In het kader van de planologische procedure voor de aanleg van de randweg Zundert dient voor het verlies aan natuurwaarden compensatie plaats te vinden. In onderstaande figuur is het compensatiegebied weergegeven. Dit perceel bestaat uit akkerbouwgronden en sluit aan op een bosperceel.

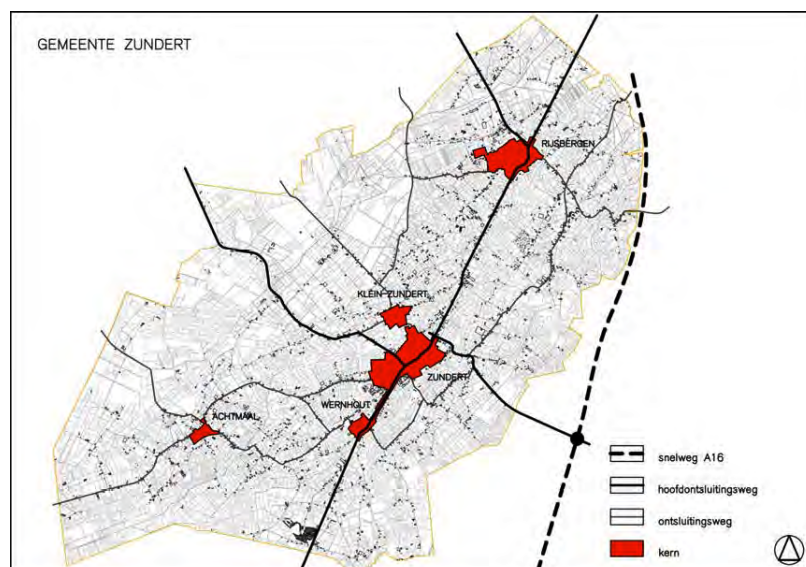


Figuur 2.4: Compensatieperceel (omlijnd)

2.3 Verkeer

2.3.1 Verkeersstructuur in de gehele gemeente Zundert

Ten oosten van de gemeente ligt de snelweg A16 en de HSL-lijn. Het vormt een (inter-) nationale bundel infrastructuur. Binnen de gemeente vormt de oude weg van Breda naar Antwerpen (N263) de belangrijkste drager in de wegenstructuur. De weg doorsnijdt de dorpen Rijsbergen, Zundert en Wernhout. De N263 maakt van oudsher onderdeel uit van de route Breda-Antwerpen.

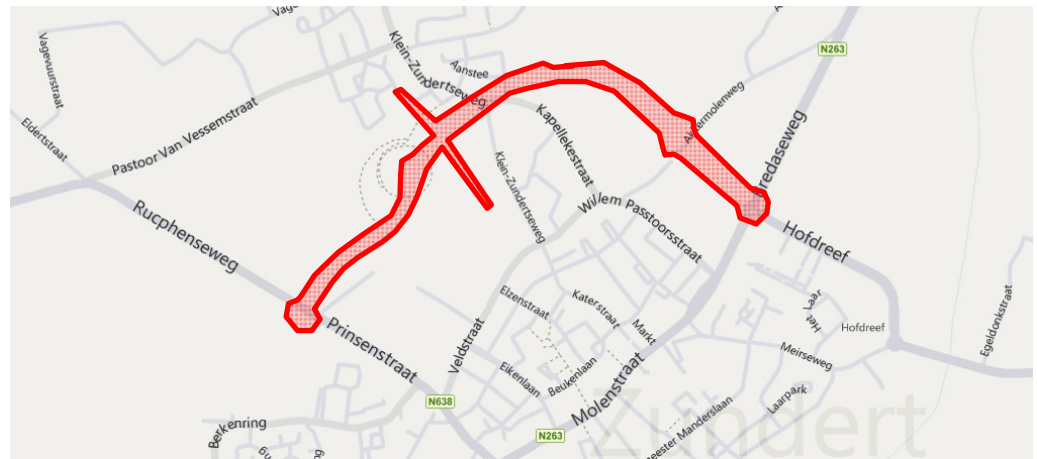


Figuur 2.5: Wegenstructuur gemeente Zundert (bron: Welstandsnota Zundert)

2.3.2 Verkeersstructuur in en om het plangebied

De belangrijkste dragers van de verkeersstructuur in en om het plangebied vormen de wegen Rucphenseweg/Prinsenstraat ten zuiden, de Klein-Zundertseweg/Kapellekestraat die het plangebied doorsnijdt en de Bredaseweg ten noordoosten van het plangebied.

Deze wegen bieden via verschillende aansluitingen toegang tot de diverse wijken en de ontsluiting tussen de kernen Zundert en Klein-Zundert. Alle overige straten in en om het plangebied vervullen een functie voor het bestemmingsverkeer. Het verblijfsklimaat staat hier centraal. Erftoegangswegen die direct aansluiten op de wijkontsluitingswegen vervullen een verzamelfunctie binnen het gebied.



Figuur 2.6: Uitsnede van de wegen in de huidige situatie, in en rondom het plangebied (bron: Bing maps)

3 Milieueffectrapportage

3.1 M.e.r.-procedure

Voor de randweg Zundert is een m.e.r.-(milieueffectrapportage) procedure doorlopen³. Het doel van de m.e.r.-procedure voor de randweg Zundert is geweest om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen. Specifiek doel van de m.e.r.-procedure voor de randweg was het streven naar één optimaal alternatief, een alternatief dat binnen de gestelde randvoorwaarden en uitgangspunten én het beste voldoet aan de doelstelling én tot de minste hinder zal leiden. Dit is nagestreefd door op voorhand, gemotiveerd, te zoeken naar het meest optimale zoekgebied en binnen dit zoekgebied door inbreng van milieuaspecten in de ontwerpfase te zoeken naar het meest optimale tracé.

Voor deze procedure is in 2009 een startnotitie en in 2010 een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER is op 28 oktober 2010 door de gemeenteraad van Zundert aanvaard. In maart 2011 heeft de gemeente Zundert het MER Randweg Zundert samen met het voorontwerp bestemmingsplan gepubliceerd. Het MER en het voorontwerp bestemmingsplan hebben ter inzage gelegen van 14 maart tot en met 25 april 2011. In deze periode is het MER ook beoordeeld door de Commissie voor de milieueffectrapportage, een onafhankelijk toetsende instantie. Door de Commissie m.e.r. is in mei 2011 een aantal vragen gesteld over het MER. De commissie heeft vooral om een nadere analyse gevraagd van:

- de mogelijkheid om met een nulplusalternatief (zonder randweg) invulling te geven aan de doelstellingen;
- de mogelijkheden voor meer landschap- en natuursparende ontwerpvarianten.

Om deze vragen te beantwoorden is in juni 2011 een aanvulling op het MER opgesteld. Deze aanvulling is in juli aan de Commissie m.e.r. toegezonden om te worden betrokken bij de definitieve toetsing van het MER. Op 8 september 2011 heeft de Commissie m.e.r. een definitief advies gegeven op het MER. Hoofdpunten van het advies zijn:

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

³ De aanleg van een randweg is m.e.r.-plichtig conform het Besluit milieueffectrapportage. De m.e.r.-plicht geldt voor "aanleg van een autoweg". Dit betreft een weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of via door verkeerslichten geregelde kruispunten waarop het verboden is te stoppen of te parkeren. Rotondes hebben dezelfde werking als door verkeerslichten geregelde kruispunten, omdat het gaat om toeritdosering en doorstroming van het verkeer. Voor de randweg Zundert geldt dat de weg alleen toegankelijk gaat worden via knooppunten, via door verkeerslichten geregelde kruispunten of via rotondes. Er gaat een parkeerverbod gelden. Hiermee is de aanleg van de randweg m.e.r.-plichtig.

De m.e.r.-procedure is doorlopen conform de wettelijke eisen die daaraan gesteld zijn in de Wet Milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage ten tijde van de start van de procedure (2009). Dit houdt o.a. in dat in het milieueffectrapport (MER) ook invulling is gegeven aan een zogenaamd meest milieuvriendelijk alternatief (MMA), iets wat in de vigerende wet- en regelgeving niet meer verplicht is.

Ten aanzien van beide punten heeft de commissie in de toelichting van haar advies geadviseerd de afwegingen die hebben geleid tot het laten afvallen van oplossingsrichtingen en de keuze voor het voorkeursalternatief duidelijk en zo integraal mogelijk op te nemen in het bestemmingsplan. Om aan het advies van de Commissie invulling te geven, is de oorspronkelijke tekst van dit hoofdstuk 3 (Milieueffectrapportage) zoals opgenomen in het voorontwerp-bestemmingsplan aangevuld en aangepast. Voor een uitgebreidere beschrijving van en meer informatie over afwegingen wordt verwezen naar het MER en de Aanvulling op het MER. Samen met het nu voorliggend ontwerpbestemmingsplan wordt ook de aanvulling op het MER ter inzage gelegd.

3.2 Aanleiding randweg

Aanleiding voor het aanleggen van een randweg is de huidige verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in de kern van Zundert. Er rijden teveel auto's en vrachtauto's door de kern van Zundert. Dit leidt tot een verslechterde bereikbaarheid en tot leefbaarheidsproblemen als geluidoverlast, luchtverontreiniging, trillingshinder, verkeersonveiligheid en een slechte oversteekbaarheid. In de toekomst nemen de verkeersintensiteiten verder toe, deels door autonome groei van de automobiliteit, deels door verkeersaantrekkende ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw, uitbreiding van bedrijventerreinen en de realisatie van Treeport Zundert: een agrologistiek bedrijventerrein gericht op de boomteeltsector. Daarnaast is de regionale bereikbaarheid van Zundert en omgeving aanleiding voor een nieuwe randweg. De route Meirseweg-Molenstraat-Prinsenstraat-Rucphenseweg in Zundert heeft een gebiedsontsluitende functie naar de A16/E19 (Breda-Antwerpen) en de A58 (Roosendaal-Breda-Tilburg). Om de regionale bereikbaarheid te verbeteren en de ontsluiting van het gebied Zundert-Rucphen te kunnen waarborgen heeft de provincie Noord-Brabant de wens om deze oost-westverbinding te optimaliseren. De verbetering van deze regionale verbinding is daarom opgenomen in het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BMIT), het uitvoeringsprogramma van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP), en is onderzocht in de regionale verkeersstudie 'West van de A16'. Inmiddels is voor dit wegvak een planstudie uitgevoerd voor het Duurzaam Veilig inrichten van dit hele wegvak. De nieuwe randweg maakt onderdeel uit van deze verbinding en dient hiermee de huidige functie van de Molenstraat te vervangen.

3.3 Doelstelling en uitgangspunten

Het hoofddoel van de oplossing is het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de kern Zundert. Belangrijk neven doel is het verbeteren van de gebiedsontsluitende functie van de N638 binnen het Regionaal Verbindend Wegennet, daarmee invulling gevend aan de provinciale doelstellingen ten aanzien van de N638.

Concreet betekent dit dat de uiteindelijke oplossing moet resulteren in:

- een afname van verkeersintensiteiten op de Molenstraat en omliggende wegen in de kern. Gezien de nieuwe functie (erftoegangsweg) van de Molenstraat door de maatregelen in de Centrumvisie en de functie en het karakter van de omliggende wegen in de kern is een maximale intensiteit van circa 5.000 mvt/etmaal gewenst;
- een afname van de geluidbelasting op de gevels langs de weg in de kern;
- afname van de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de kern: geen overschrijding van normen voor luchtkwaliteit;
- goede oversteekbaarheid;
- bijdrage aan de verbetering van de aantrekkelijkheid van het centrum;
- vergroten van mogelijkheden voor ruimtelijke (her)ontwikkelingen in het centrum;

- verplaatsen van vervoer van gevaarlijke stoffen: uit het centrum;
- verbetering van de ontsluiting van de omgeving Zundert/Rucphen richting A16/E19 en A58;
- verbetering van de doorstroming op de regionale verbinding tussen de A16/E19 en A58.

Daarbij gelden tenminste de volgende uitgangspunten:

- geen verplaatsing van de problematiek naar andere wegen in de kern Zundert;
- zo min mogelijk hinder (voor Zundert als geheel);
- zoveel als mogelijk rekening houden met bestaande waarden en functies;
- voldoen aan eisen van Duurzaam Veilig en het PVVP.

3.4 Centrumvisieplus alternatief geen oplossing

Milieuaspecten

De problematiek in de kern van Zundert kan alleen maar robuust en toekomstvast worden opgelost door het afleiden van verkeer over een nieuwe weg buiten de kern van Zundert. Onderstaand staan hiervoor de argumenten beschreven.

Er bestaan momenteel geen reële mogelijkheden om het gebruik van de auto (de automobilititeit) wezenlijk te laten afnemen. Ook het verplaatsen van verkeersaantrekkende functies uit de kern is geen haalbare optie.

In het MER is onderzocht in hoeverre een nulplus alternatief als volwaardig alternatief zou kunnen worden meegenomen. In het MER is echter op basis van verkeerstellingen geconcludeerd dat een nulplus alternatief niet probleemoplossend maar probleemverplaatsend is. Door de commissie m.e.r. is echter in het voorlopig toetsingsadvies gevraagd om dit beter te motiveren.

In (de aanvulling op) het MER is onderzoek verricht naar de mogelijkheden om verkeer uit het centrum van Zundert (m.n. Molenstraat) af te leiden over bestaande infrastructuur in en rond de kern van Zundert.

Verkeersmodellering en fysieke verkeersproeven in het centrum van Zundert hebben laten zien dat de verkeersmaatregelen vanuit de Centrumvisie leiden tot een halvering van het verkeer door de Molenstraat. Het verkeer verplaatst zich, zonder aanvullende maatregelen, over de omliggende wegen als Burgemeester Manderslaan, Willem Pastoorsstraat / Veldstraat en Wildertsedijk / Rustenburgstraat.

In de aanvulling op het MER is onderzocht of dit zodanig mogelijk kan worden gemaakt dat de verplaatsing van hinder acceptabel is en daarmee een nieuwe weg in het buitengebied niet nodig zou zijn.

Geconcludeerd is dat toename van verkeer op de Burgemeester Manderslaan niet gewenst is, gezien de functie van de weg en de ligging van de huizen en een basisschool nabij de weg. Ook het afleiden van verkeer over de Wildertsedijk / Rustenburgstraat is niet gewenst gezien de lokale functie van de weg en het feit dat de route onlogisch is voor regionaal verkeer op de N638.

De route Willem Pastoorsstraat / Veldstraat is in de aanvulling op het MER als Centrumvisieplus-alternatief nader onderzocht op aspecten als ruimtelijke inpassing, verkeersdruk, geluidhinder en verkeersveiligheid. Conclusies van de aanvullende analyse zijn:

- Aanpassing van de Veldstraat en de Willem Pastoorsstraat aan de huidige eisen die aan de beoogde functie worden gesteld, leidt tot noodzaak van sloop van minimaal 6 woningen en aantasting van de ruimtelijke kwaliteit van de rest van de straten (verlies van groenstructuren, tuinen e.d.).

- Verkeerskundig is de aangepaste route in staat het verwachte aantal verkeersbewegingen te verwerken. Wat in de analyse niet voorspeld kan worden, maar wat wel een verwacht negatief effect is, is het effect van het grote aantal in- en uitritten langs de weg op de doorstroming. Ook is de inrichting van de kruispunten nog een belangrijk aandachtspunt.
- Vanuit verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en oversteekbaarheid heeft de menging van lokaal in- en uitrijdend verkeer en lokaal/regionaal doorgaand verkeer een negatief effect.
- Zonder geluidreducerende wegdekverharding leidt dit alternatief niet tot afname van het aantal geluidgehinderden in Zundert en tot een toename van het aantal ernstig geluidgehinderden.
- Met geluidreducerende wegdekverharding leidt dit alternatief tot een afname van het aantal geluidgehinderden, niet tot een afname van het aantal ernstige geluidgehinderden.

Daar staat uiteraard tegenover dat een Centrumvisieplus-alternatief niet of nauwelijks negatieve effecten heeft op waarden en kwaliteiten in het buitengebied (landschap, ecologie, water, archeologie e.d.)

Afweging en keuze

Geconcludeerd wordt dat een Centrumvisieplus-alternatief voor een deel kan voldoen aan de doelstellingen (verkeer), maar niet op alle aspecten (geluid). De negatieve gevolgen in de Veldstraat en Willem Passtoorsstraat zijn groot (inpassing, geluidhinder, verkeersveiligheid). In feite verplaatst dit alternatief het leefbaarheidsprobleem binnen de kern van Zundert, waarbij tevens ingrijpende maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de vereisten voor een goede en (verkeers)veilige wegverbinding als onderdeel van het regionaal verbindend net.

De conclusie is derhalve dat een alternatief Centrumvisie-plus als niet-realistisch moet worden beschouwd.

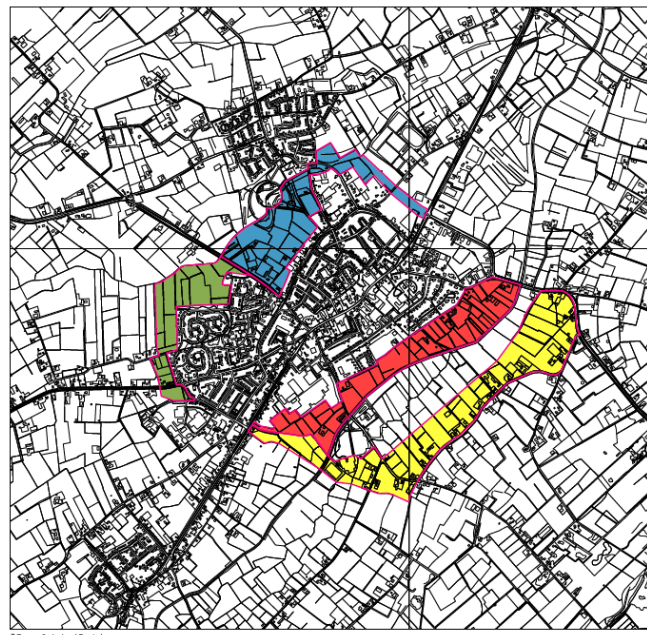
Concluderende afweging

Verplaatsing van de verkeersproblematiek binnen het centrum van Zundert past niet binnen de doelstellingen van het project. Weliswaar wordt een groot deel van de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek op de Molenstraat opgelost, maar dit gaat ten koste van diverse verkeers- en leefbaarheidseffecten op overige wegen in het centrum van Zundert. Bovendien wordt het regionale verkeer alsnog door woonstraten geleid waar de verkeersfunctie ondergeschikt zou dienen te zijn aan de verblijfsfunctie. Met het Centrumvisieplus-alternatief wordt juist het tegenovergestelde effect bereikt. Het Centrumvisieplus-alternatief is derhalve voor zowel gemeente Zundert als Provincie Noord-Brabant geen realistisch alternatief en is daarom niet meegenomen in de integrale effectbeoordeling van de onderzochte alternatieven in het MER en de Aanvulling op het MER.

3.5 Keuze zoekgebied

Milieuaspecten

In het MER zijn in eerste instantie zowel oostelijke als westelijke alternatieven voor een randweg onderzocht. In figuur 3.1 zijn de zoekgebieden voor deze alternatieven weergegeven.



© Topografische kaart Zundert

- zoekgebied noordwestelijke randweg
- zoekgebied westelijke randweg (in combinatie met noordwestelijke randweg)
- zoekgebied oostelijke randweg langs de kern
- zoekgebied oostelijke randweg, ten zuiden van Aa of Weerijds

Figuur 3.1 Ligging zoekgebieden voor de Randweg Zundert (bron: Compositie 5, 2007)

Het gaat om de onderstaande alternatieven voor een randweg:

- een noordwestelijke randweg die de Bredaseweg en de Rucphenseweg met elkaar verbindt;
- een westelijke randweg tussen de Bredaseweg en de Leeuwerikstraat;
- een oostelijke randweg langs de kern;
- een oostelijke randweg ten zuiden van Aa of Weerijds.

Uit de vergelijking van de alternatieven blijkt dat een randweg ten oosten (zuidelijk van de Aa of Weerijds) verkeerskundig onvoldoende probleemoplossend vermogen biedt. Een westelijke randweg heeft het grootste probleemoplossend vermogen en de minste negatieve verkeerskundige neveneffecten. Zowel een westelijke als een noordwestelijke randweg leveren een bijdrage aan de regionale doelstelling. Zowel de noordwestelijke randweg als de oostelijke randweg langs de kern scoren verkeerskundig minder goed dan de westelijke randweg, maar kunnen een aanzienlijk deel van de knelpunten oplossen rondom de leefbaarheid in de kern van Zundert.

Vergelijking noordwestelijke en oostelijke randweg

Wanneer vanuit verkeerskundig oogpunt een noordwestelijke en een oostelijke randweg met elkaar worden vergeleken heeft noordwest de voorkeur boven oost. Dit heeft te maken met de volgende aspecten:

- De route Willem Passtoorsstraat – Veldstraat is een route met fietssuggestiestroken en veel erfaansluitingen. In het onlangs vastgestelde gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) zijn deze wegen gecategoriseerd als erftoegangsweg. Hierdoor is de verkeersfunctie ondergeschikt aan de verblijfsfunctie. Het noordwestelijke alternatief ontlast deze route meer, waardoor beter invulling wordt gegeven aan het gemeentelijke verkeersbeleid;

- Met het noordwestelijke alternatief wordt de komtraverse in het centrum meer ontlast;
- De oostelijke randweg zorgt ten opzichte van de noordwestelijke voor extra verkeer (+ 500 mvt/etmaal) op de Prinsenstraat;
- De oostelijke randweg zorgt weliswaar voor grotere ontlasting van de Wernhoutseweg, maar deze route is door haar brede profiel met parallelwegen minder kwetsbaar dan de route Willem Passtoorsstraat – Veldstraat die door de noordwestelijke randweg wordt ontlast.

Zowel het noordwestelijke als oostelijke zoekgebied langs de kern grenzen aan een beekdal: in het westen is dat het beekdal van de Kleine Beek, in het oosten het beekdal van de Aa of Weerij. Het zoekgebied voor een oostelijke randweg ten zuiden van de Aa of Weerij kruist het beekdal van de Aa of Weerij. De beide beekdalen maken deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (provinciale GHS-natuur) waar de aanleg van een randweg een versturende werking kan hebben op de aanwezige natuurwaarden. Landschappelijk gezien bieden een noordwestelijke randweg en een oostelijke randweg direct langs de kern de beste kansen voor de afronding van de kern. Een oostelijke randweg legt echter een groter ruimtebeslag in het buitengebied dan een noordwestelijke randweg. De provincie heeft aangegeven vooral aan de ecologische en landschappelijke waarde van de Aa of Weerij groot belang te hechten. Beide beekdalen kennen een hoge indicatieve archeologische waarde.

Vergelijking noordwestelijke en westelijke randweg

Een noordwestelijke randweg voldoet goed aan de doelstelling van het project. De lokale problemen worden nagenoeg opgelost en de Randweg vormt een schakel in de regionale verbinding tussen de A16/E19 en de A58 ter ontsluiting van het gebied. Een volledige westelijke randweg heeft verkeerskundig gezien een groter probleemoplossend vermogen voor de lokale problematiek, maar heeft geen meerwaarde ten aanzien van de regionale doelstelling van de N638.

Afweging en keuze

Een randweg noordwest geeft binnen de uitgangspunten en randvoorwaarden de beste oplossing met de minste negatieve milieueffecten. Een oostelijke randweg lost het probleem minder op, voldoet minder aan de provinciale doelstelling en heeft een relatief groot negatief effect op het buitengebied. Een volledige westelijke randweg heeft lokaal een nog positiever verkeerskundig effect dan een noordwestelijke randweg, maar heeft geen meerwaarde vanuit de regionale doelstelling en heeft een groter negatief effect op het buitengebied.

Aangezien de doelstellingen van de Randweg Zundert gericht zijn op het oplossen van zowel lokale als regionale knelpunten, gaat de voorkeur uit naar het realiseren van een randweg in het zoekgebied Noordwest. Met dit alternatief worden de doelstellingen van gemeente en provincie het beste bereikt en is het verkeersoplossend vermogen het grootst (op een volledig westelijk tracé na), waarbij de impact op natuur en landschap minder ingrijpend is dan bij een volledig westelijk tracé. Een bijkomend argument om niet een volledig westelijk tracé als te onderzoeken alternatief in het MER mee te nemen is dat voor het oplossen van de 'lokale' problematiek van de ontsluiting van Zundert Zuid naast een westelijk tracé ook andere oplossingen mogelijk zijn die onderwerp zijn van een andere verkeersstudie (Studie Zuid).

3.6 Varianten binnen zoekgebied Noord-West

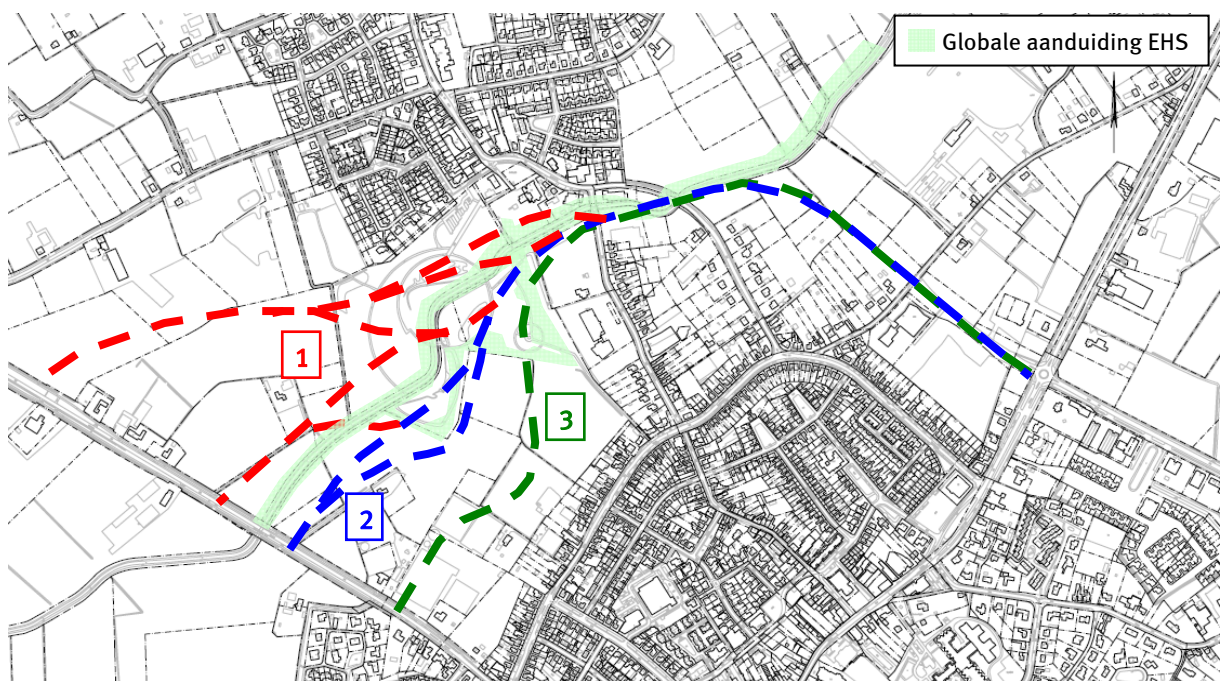
Milieuaspecten

In het noordoostelijk deel van het zoekgebied noordwest ligt het tracé van de randweg vanwege de beperkte grootte van het zoekgebied nagenoeg vast. Verkeerskundig, ruimtelijk en stedenbouwkundig is een aansluiting op de bestaande rotonde op de Verlengde Hofdreef het meest logisch. Een aansluiting noordelijker of zuidelijker op de Bredaseweg voldoet verkeerskundig minder aan de doelstelling, is stedenbouwkundig minder gewenst en leidt ruimtelijk en milieutechnisch tot (meer) negatieve effecten.

Binnen het westelijk deel van het zoekgebied zijn echter verschillende tracés mogelijk. In het kader van het MER is onderzocht welke hiervan voldoende reëel zijn om onderzocht te worden in het MER. Door de gemeenteraad van Zundert is een voorkeur uitgesproken voor een ligging van de Randweg zo dicht mogelijk langs de Kleine Beek.

In principe zijn in zoekgebied noordwest voor het westelijke deel van de Randweg drie typen tracés mogelijk

1. tracés die noordelijk van de Kleine Beek op de Rucphenseweg aansluiten (rood);
2. tracés net ten zuiden van de Kleine Beek (blauw);
3. tracés met een zuidelijkere ligging en aansluiting op de Prinsenstraat (groen).



Figuur 3.2 Schematische weergave van tracés voor het westelijk deel van de Randweg

In tabel 3.1 is een beschouwing van voor- en nadelen van de verschillende tracés voor de westelijke aansluiting van de Randweg opgenomen.

Tabel 3.1 Voor- en nadelen verschillende tracés

Tracé	Voordelen	Nadelen
1	- Vloeiende schakel in de regionale verbinding. - Afhankelijk van het tracé een beperkte doorsnijding van de EHS.	- Grotere aantasting van het landschap. - Kruising van de Kleine Beek/ ecologische verbindingszone. - Grotere barrièrewerking voor Klein-Zundert. - Bij verdere verstedelijking mogelijk alsnog de noodzaak voor een extra weg aan de zuidelijke zijde van de Kleine Beek en daarmee een nieuwe doorsnijding. - Door de noordelijkere aansluiting op de Rucphenseweg zal meer verkeer van het zuidelijke deel van Zundert door de kern rijden in plaats van over de Randweg. - Buiten zoekgebied zoals weergegeven in startnotitie.
2	- Middenweg tussen vloeiende schakel in de regionale verbinding en een aansluiting dichtbij Zundert waardoor meer verkeer van het zuidelijke deel van Zundert van de Randweg gebruik zal maken. - Kortste en meest directe verbinding. - Biedt ruimte voor de uitbreiding van woningbouw. - Mogelijkheden voor eventuele toekomstige doortrekking naar zuidwesten.	- Ligging langs de Kleine Beek/ ecologische verbindingszone. - Ruimtebeslag Ecologische Hoofdstructuur.
3	- Sluit dicht bij Zundert aan op de Prinsen-sstraat, waardoor van het zuidelijke deel van Zundert het meeste verkeer over de Randweg zal rijden in plaats van door de kern. - Een beperkte doorsnijding van de Ecologische Hoofdstructuur. - Geringe(re) aantasting Kleine Beek/ ecologische verbindingszone. - In de huidige situatie een logische afronding van de kern Zundert.	- Minst vloeiende ligging in de regionale verbinding. - Minder verkeersoplossend vermogen voor het centrum van Zundert⁴ - De minste ruimte voor de uitbreiding van woningbouw. - Het tracé doorsnijdt het gebied dat in de Structuurvisie van de gemeente Zundert is aangewezen als zoekgebied voor verstedelijking. Tevens is dit gebied in de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant aangewezen als een van de weinige zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling. - De locatie van de aansluiting op de Rucphenseweg maakt een mogelijke doortrekking van een ontsluiting aan de zuid-westzijde van Zundert niet mogelijk.

Tracé 1 is mogelijk een goede oplossing vanuit de regionale doelstelling bezien. Echter tracé 1 ligt verder van de kern van Zundert en draagt daardoor minder bij aan oplossing voor de lokale verkeers- en leefbaarheidsproblematiek. Ruimtelijk gezien leidt tracé 1 tot een beperkte aantasting van de EHS. Daar staat een grotere landschappelijke impact, meer barrièrewerking voor Klein-Zundert en meer asfalt tegenover.

Tracé 2 geeft voldoende en optimaal invulling aan de regionale en lokale verkeers- en leefbaarheidsdoelstelling en is ruimtelijk / stedenbouwkundig een logische verkeerskundige oplossing. Het tast wel de EHS en de landschappelijke waarden van de Kleine Beek aan.

4. Deze variant is weliswaar niet doorgerekend in het verkeersmodel, maar de verkeersaantrekkende werking is duidelijker minder dan de alternatieven behorende bij tracé 2. In het MER zijn namelijk de alternatieven 1a, 1b en 2 doorgerekend. Qua ligging en vormgeving komt alternatief 2 het dichtst in de buurt van tracé 3. Ook voor dit tracé zou zodoende een snelheidsregime van 50km/h gelden, vanwege de vele 'slingers' in het tracé. In het MER is

Tracé 3 leidt tot minder aantasting van het beekdal en de EHS. Echter dit tracé past niet in het vigerend ruimtelijk beleid van de gemeente en de provincie: het doorsnijdt gebied dat in de Structuurvisie van de gemeente Zundert en in de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant is aangewezen als zoekgebied voor verstedelijking. Daarnaast geeft tracé 3 geen invulling aan de regionale doelstelling.

Afweging en keuze

Hoofddoel van de Randweg Zundert is het oplossen van de verkeers- en leefbaarheids problematiek in het centrum van Zundert. Belangrijk neven doel is het invulling geven aan de provinciale doelstellingen ten aanzien van de verbinding via de provinciale weg N638. Aangezien de tracés onder 1 (over de beek) onvoldoende bijdragen aan het oplossen van de hoofddoelstelling van deze studie, vallen deze hoe dan ook af. Tracé 3 draagt weliswaar bij aan de hoofddoelstelling, maar heeft een beperkt verkeersaantrekkende werking en ligt bovendien midden in een zoekgebied voor verstedelijking. Ten aanzien van het zoekgebied voor verstedelijking heeft de gemeenteraad op voorhand nadrukkelijk de keuze gemaakt om de randweg zoveel mogelijk aan de rand van het zoekgebied voor verstedelijking te projecteren, en zo dicht als mogelijk tegen de Kleine Beek. Gelet op de dubbeldoelstelling van de Randweg Zundert gaat de voorkeur voor de uit te werken alternatieven nadrukkelijk uit naar tracé 2.

Varianten binnen tracé 2

In het MER zijn de mogelijkheden voor een Randweg conform tracé 2 met een ligging direct ten zuiden van de Kleine Beek onderzocht. Belangrijke aandachtspunten/uitgangspunten hierbij zijn geweest:

- (zoveel mogelijk) invulling geven aan lokale en regionale doelstelling: verkeerskundig zo optimaal mogelijk tracé;
- (zoveel mogelijk) voorkomen van sloop van woningen;
- (zo min mogelijk) barrièrewerking tussen Zundert en Klein-Zundert;
- passage Kapellekestraat / Kleine Beek in relatie tot beperkte ruimte ter plaatse;
- (zoveel mogelijk voorkomen/beperken van) aantasting van het landschap en Ecologische Hoofdstructuur (EHS) rondom Kleine Beek;
- aansluiting op Bredaseweg ter hoogte van bestaande rotonde Hofdreef;
- aansluiting op Rucphensweg direct ten zuiden van Kleine Beek (ten noorden van bestaande woning);
- goede ontsluiting Klein Zundert.

Passage Kapellekestraat/Kleine Beek

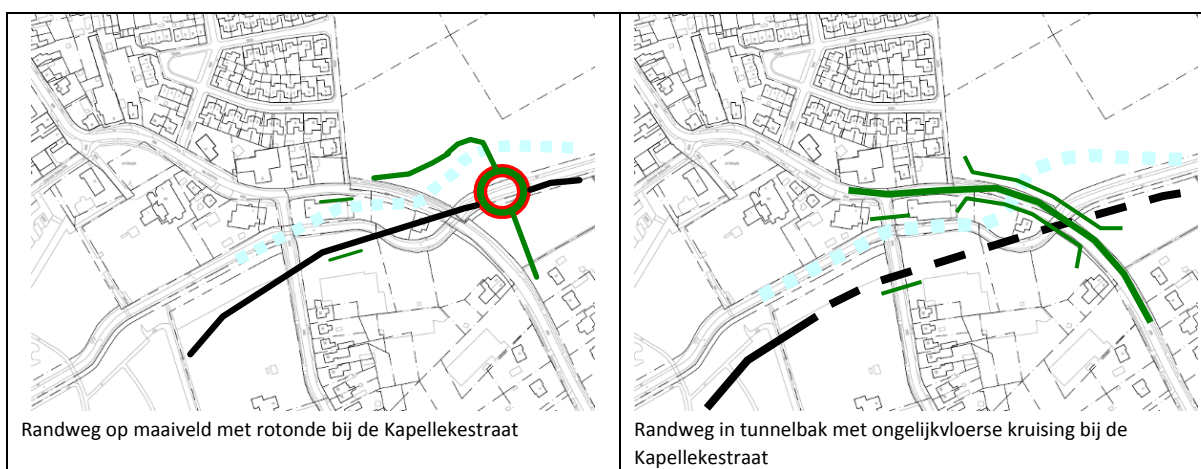
Voor de passage van de Klein-Zundertseweg / Kapellekestraat is de meest pragmatische oplossing een Randweg met een ligging op maaiveld, met een aansluiting op het onderliggend wegennet door middel van een rotonde ter hoogte van de Kapellekestraat. Een ligging op maaiveld leidt echter tot negatieve effecten: barrièrewerking, (geluids)hinder, aantasting beekdal / ecologische verbindingzone. Daarnaast is de inpassing lastig, het vereist o.a. het verleggen van de Kleine Beek.

Een andere ligging op maaiveld van de Randweg en rotonde zodanig dat de Kleine Beek niet verlegd hoeft te worden is verkeerskundig niet mogelijk of leidt tot de noodzaak van de sloop van meer woningen alsmede de aantasting van de bolle akker ten westen van de Kapellekestraat

gebleken dat een dergelijke vormgeving en snelheid van 50km/h minder verkeer aantrekt dan een alternatief langs de Kleine Beek met een snelheid van 80km/h.

Een deel van de negatieve effecten kan verminderd worden door de Randweg verdiept aan te leggen (in een tunnelbak). Een tunnelbak biedt voordelen op het gebied van barrièrewerking en (geluid)hinder. Het zorgt echter ook voor een aantal (nieuwe) grote nadelen: er is geen uitwisseling van verkeer mogelijk tussen Klein Zundert en de Randweg (een rotonde is niet inpasbaar in een verdiepte ligging) waardoor verkeer richting Klein Zundert alsnog door het centrum van Zundert dient te rijden. Bovendien leidt een ongelijkvloerse verbinding tot (negatieve) effecten op de waterhuishouding in het beekdal. Daarnaast vraagt een verdiepte ligging om forse technische maatregelen (o.a. door de ligging in een beekdal) en is een verdiepte ligging veel duurder dan een maaiveldligging.

In figuur 3.3 zijn schematische weergaven opgenomen van een Randweg op maaiveld met rotonde bij de Kapellekestraat en een tunnel met ongelijkvloerse kruising bij de Kapellekestraat.



Figuur 3.3 Ontwerp Randweg met gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruising

Om te besluiten of het wel of niet wenselijk is een variant met tunnel in het MER te onderzoeken is met behulp van het verkeersmodel een vergelijking gemaakt tussen het verkeerseffect van een variant met aansluiting op de Kapellekestraat (rotonde) en een variant zonder aansluiting (tunnel). Dit met name om de noodzakelijkheid van een aansluiting van de Kapellekestraat op de Randweg en de effecten op het verkeer tussen Klein-Zundert en Zundert in beeld te onderzoeken. Hierbij is geconcludeerd dat:

- Met een rotonde bij de Kapellekestraat (doorgaand) verkeer vanuit Klein Zundert niet meer door Zundert rijdt, maar via de Kapellekestraat en de Randweg.
- De rotonde ten opzichte van de tunnel ervoor zorgt dat het rustiger wordt op de routes Willem Passtoorsstraat, Kapellekestraat Zuid en Prinsenstraat.

Wel of geen parallelweg

Op gebiedsontsluitende wegen hoort langzaam verkeer conform de principes van Duurzaam Veilig en het provinciale beleid in principe niet thuis. Voor langzaam verkeer, zoals fietsers en landbouwtrekkers, dient een parallelweg aangelegd te worden. Echter de meerwaarde van een parallelweg langs de Randweg is beperkt

- De Randweg Zundert gaat een relatief korte schakel vormen binnen een lange regionale verbinding tussen de A16 en de A58. Bij het overige deel van de regionale verbinding zijn parallelwegen niet of slechts beperkt aanwezig en zullen deze ook niet worden gerealiseerd.
- De hoofd fietsroute blijft door de kern Zundert lopen. Naar verwachting is de behoefte aan een fietsverbinding langs de Randweg beperkt.

- Een parallelweg noodzaakt tot een groter ruimtebeslag en leidt tot inpassingsproblemen, zeker bij de passage van de Kapellekestraat en Klein-Zundertseweg. Het voorgaande heeft geleid tot de keuze om de randweg niet te voorzien van een parallelweg. Het gebruik van de Randweg door landbouwtrekkers wordt toegestaan. Ter hoogte van de Verlengde Hofdreef wordt ten zuiden van de Randweg wel een parallelweg aangelegd voor de ontsluiting van het Mencia college. Deze parallelweg wordt voorzien tussen de Bredaseweg en de Akkermolenweg.

EHS/Beekdal Kleine Beek

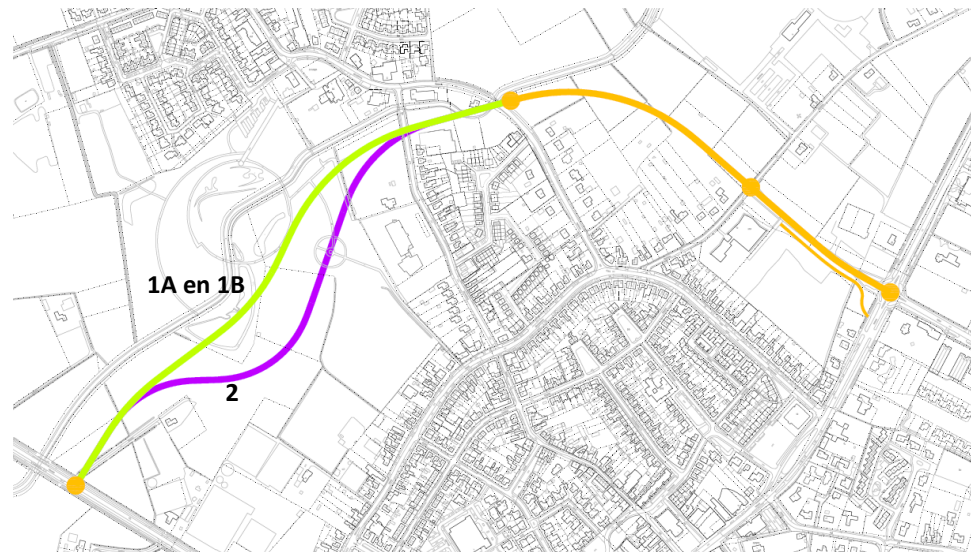
Een belangrijk aandachtspunt in dit gebied is de ligging van de Ecologische Hoofdstructuur en de Kleine Beek. In het ontwerpproces is gezocht naar tracés waarbij aantasting van het beekdal en doorsnijding van de ecologische hoofdstructuur (EHS) zoveel mogelijk wordt beperkt. Een tracé waarbij de EHS helemaal niet wordt doorsneden is binnen het zoekgebied en binnen de ontwerptechnische uitgangspunten niet mogelijk. Rekening houdend met de EHS en de Kleine Beek als ecologische verbindingszone (EVZ) zijn globaal gezien twee tracés mogelijk: één tracé vloeiend langs de Kleine Beek en één tracé dat, binnen de ontwerptechnische mogelijkheden, de EHS beperkter doorsnijdt. Om de effecten van beide tracés op de EHS en het beekdal zo goed mogelijk in beeld te brengen, zijn beide tracés in het MER onderzocht.

In het ontwerptraject is door gemeente en waterschap gezamenlijk onderzoek gedaan naar mogelijkheden voor inpassing en mitigatie. Dit heeft geleid tot inpassingsvoorstellen en landschappelijke ontwerpen (zie paragraaf 4.2. Gemeente en waterschap hebben inmiddels afspraken gemaakt voor een samenwerking bij het realiseren van de doelen van het waterschap (onder andere: waterberging en natuurontwikkeling) en van gemeente en provincie (realiseren Randweg).

Resultaat: 2 alternatieven

Resultaat van de analyse van mogelijkheden in het MER heeft geleid tot 2 alternatieven die nader onderzocht zijn in het MER. De tracés voor de randweg zijn voor verschillende snelheden onderzocht. De randweg vormt een schakel in het regionale wegennet om het achterliggende gebied te ontsluiten. De randweg krijgt daartoe een wegcategorisering en -inrichting als gebiedsontsluitingsweg. Hierbij bestaan twee mogelijkheden: een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximum toegestane snelheid van 80 km/uur en een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximum toegestane snelheid van 50 km/uur. Tracé 1 is zowel bij 50 km/uur als bij 80 km/uur mogelijk en is voor beide snelheden onderzocht in dit MER. Tracé 2 is vanwege de boogstralen in het ontwerp alleen bij een maximum toegestane snelheid van 50 km/uur mogelijk en is voor deze snelheid onderzocht. In figuur 3.4 zijn de hiervoor beschreven tracés weergegeven. Samengevat zijn in het MER de volgende alternatieven (alternatief 1 heeft twee varianten) onderzocht:

- Alternatief 1A: tracé 1 met als toegestane snelheid 80 km/uur;
- Alternatief 1B: tracé 1 met als toegestane snelheid 50 km/uur;
- Alternatief 2: tracé 2 met als toegestane snelheid 50 km/uur.



Figuur 3.4: Te onderzoeken tracés in het MER

Afweging en keuze

Naar aanleiding van de onderzochte alternatieven en varianten is gekozen voor een nader onderzoek naar de alternatieven langs de Kleine Beek. Met deze alternatieven wordt het beste invulling gegeven aan de doelstellingen van het project en worden zowel gemeentelijke als provinciale belangen het best gewaarborgd. Er is gekozen voor een uitwerking waarbij de Randweg tussen Klein Zundert en Zundert de Klein-Zundertseweg en Kapellekestraat op maaiveldniveau kruist. Met deze variant wordt het beste invulling gegeven aan het oplossen van de lokale verkeers/ en leefbaarheidsproblematiek omdat ook verkeer van en naar Klein-Zundert gebruik kan maken van de Randweg. Hierdoor worden onder andere de Willem Passtoorsstraat en Kapellekestraat het meest ontlast en de randweg het meest intensief gebruikt. Voor een verkeersveilige ontsluiting van verkeer van en naar Klein Zundert wordt een rotonde voorzien op de aansluiting van de Kapellekestraat.

3.7 Effecten en beoordeling

In het MER is een uitgebreide beschrijving en beoordeling van de effecten van de alternatieven opgenomen aan de hand van een groot aantal milieuaspecten en criteria. Hieronder volgt een samenvatting van de vergelijking van de alternatieven in het MER.

Verkeer en hinder

Zoals al eerder gesteld worden met de verkeerskundige maatregelen uit de Centrumvisie de problemen op en langs de Molenstraat al aanzienlijk opgelost. De Randweg zorgt ervoor dat de problematiek zich niet verplaatst naar de direct omliggende wegen, maar afgeleid wordt buiten de kern. De Randweg slaagt hier goed in: afhankelijk van de gekozen snelheid trekt de Randweg ca. 5 duizend (50 km/uur) tot 11 duizend (80 km/uur) motorvoertuigen per etmaal. Dit leidt op de Molenstraat tot een (verdere) afname van de intensiteiten: -10% (50 km/uur) tot - 37 % (80 km/uur). De Randweg leidt tot een aanzienlijke afname van verkeer op de Willem Passtoorsstraat en Veldstraat. De Randweg vormt daarnaast een nieuwe, logische route voor het verkeer dat geen bestemming heeft in het centrum. De afname van verkeer in de kern leidt tot een verbetering van de leefbaarheid: vermindering van de geluid- en trillinghinder en verbetering van de luchtkwaliteit, veiligheid en oversteekbaarheid. De Randweg maakt hiermee invulling van doelstellingen uit de Centrumvisie mogelijk. Realisatie van de Randweg heeft niet of nauwelijks negatieve effecten op de kern van Zundert.

In het buitengebied verandert de verkeersstructuur. De Klein-Zundertseweg wordt "geknipt" ter hoogte van de Randweg. De Kapellekestraat wordt middels een rotonde aangesloten op de Randweg, waarmee Klein-Zundert een rechtstreekse aansluiting krijgt op de Randweg. Ook de Akkermolenweg (noordelijk deel) krijgt een rechtstreekse aansluiting op de Randweg, waarmee de sportvoorzieningen ten noorden van Zundert goed ontsloten worden. Op de Rucphenseweg / Prinsenstraat wordt de Randweg aangesloten middels een rotonde. De al bestaande verlengde Hofdreef en rotonde op de Bredaseweg/Hofdreef worden opgewaardeerd.

De veranderingen in de wegenstructuur leiden tot veranderingen in de verkeersbewegingen en -stromen. Op de regionale ontsluitende structuur (Bredaseweg, Rucphenseweg, Hofdreef en Meirseweg) nemen de intensiteiten toe met, afhankelijk van weg en snelheid, 500 tot 1.750 mvt/etmaal (een toename van 10 tot 20%). Dit leidt niet tot afwikkelingsproblemen: de genoemde wegen zijn ontworpen op grotere verkeersintensiteiten. Op de Kapellekestraat neemt de intensiteit toe met circa 750 mvt/etm (+30%) door de afsluiting van de Klein Zundertseweg en de rechtstreekse aansluiting op de Randweg. Ook dit hoeft niet tot afwikkelingsproblemen te leiden.

De fietsstructuur in het zoekgebied verandert. De Klein Zundertseweg wordt afgesloten. De route over de Kapellekestraat en Akkermolenweg moet via de rotonde de Randweg passeren. Als onderdeel van de realisatie van de randweg wordt een fiets- en voetgangersbrug over de Kleine Beek en de Randweg gerealiseerd ter hoogte van de Assortimentstuin met mogelijk een doorsteek over het JeeKaaCee-terrein. Hiermee wordt een alternatief geboden voor fiets- en voetgangersverkeer tussen Zundert en Klein-Zundert. De school langs de verlengde Hofdreef krijgt een parallelweg voor de scholieren.

Door de Randweg neemt in het studiegebied als geheel de geluidbelasting toe, met name langs de Randweg zelf, maar ook in het zuidelijk deel van Klein-Zundert en het noordelijk deel van Zundert-Noord. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden, met name voor alternatief 1a, maar ook, in minder mate, voor alternatieven 1b en 2. Toepassing van stiller asfalt als mitigerende maatregel geeft een reductie in geluidbelasting van maximaal 4,5 tot 5 dB. Hierdoor neemt het aantal overschrijding van 48 dB af.

De Randweg leidt tot een toename van verkeer en daarmee tot een toename van luchtverontreinigende stoffen in het zoekgebied. De maximale toename bedraagt $1,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Nox en $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 (beide op de Hofdreef). Er worden echter geen normen overschreden.

De Randweg leidt vervoer van gevaarlijke stoffen uit het centrum. Dit leidt tot een toename van externe veiligheidsrisico's in het zoekgebied, maar tot een afname van deze risico's in de kern. Echter gezien de relatief lage vervoersintensiteiten en de lage bevolkingsdichtheid in het gebied zijn de risico's gering. Er worden geen normen overschreden. In het bestemmingsplan moet wel een zogenaamde verantwoording groepsrisico worden opgenomen om te kijken of het risico acceptabel geacht wordt door de gemeente en of aanvullende maatregelen nodig/mogelijk zijn om calamiteiten te voorkomen.

In de verkeersstructuur hebben beide alternatieven dezelfde werking en functie: het afleiden van verkeer uit de kern en het verbinden van de regionale structuur buiten de kern om. Alternatief 1A (80 km/uur) doet dit verkeerskundig gezien, op basis van de etmaalintensiteiten, beter dan alternatieven 1B en 2 (50 km/uur): 20-30% meer afname op de Molenstraat (1.000 mvt/etmaal verschil) en op de Veldstraat/Willem Passtoorsstraat (1.500

mvt/etmaal verschil). Alternatief 1A trekt bovendien meer verkeer aan dan alternatieven 1B en 2: 10.000 tot 11.000 mvt/etmaal versus 4.000 tot 5.000 mvt/etmaal. Dit verschil heeft ook effect op de omliggende regionale wegen. Alternatief 1A leidt tot een grotere intensiteit dan alternatief 1B/2, met een maximaal verschil van 10% (op de Bredaseweg). Op de Kapellekestraat/Klein Zundertseweg is het verschil tussen 80 km/uur en 50 km/uur groot. Alternatief 1A leidt tot een toename van 750 mvt/etmaal (+28%), terwijl alternatief 1B en 2 geen effect lijken te hebben. Gerelateerd aan de verkeersintensiteiten verschillen ook de effecten op de aspecten geluidhinder en luchtkwaliteit. Het positieve effect in de kern is groter bij alternatief 1A dan bij alternatief 1B en 2. Daar staat tegenover dat ook het negatieve effect in het buitengebied groter is bij alternatief 1A dan bij 1B/2.

Landschap, bodem, water, natuur, archeologie en cultuurhistorie

De Randweg leidt tot fysiek ruimtebeslag (alternatief 1a ca. 5 ha, alternatief 1b/2 ca. 4 ha) in het buitengebied van Zundert, dat wordt ingevuld door asfalt, bermsloten en begeleidend groen. De Randweg doorsnijdt het buitengebied van Zundert met als belangrijkste effect aantasting van het beekdal van de Kleine Beek. De Kleine Beek moet voor een deel worden verlegd. Met alternatief 2 is gestreefd naar een alternatief dat zoveel als mogelijk binnen de uitgangspunten het beekdal spaart. Alternatief 2 zorgt ervoor dat er meer ruimte blijft voor het beekdal en wordt op dit aspect daarom minder negatief beoordeeld dan alternatief 1.

De Randweg leidt tot aantasting van natuurwaarden. Het doorsnijdt in meer (0,65 ha bij ligging langs de beek in variant 1) of mindere (0,12 ha bij ligging van de beek af in variant 2) de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) langs de Kleine Beek. Daarnaast leidt het verkeer op de Randweg tot geluidhinder op de natuur, wat ervoor zorgt dat een groot deel van de EHS verstoord wordt. Voor aantasting van de EHS is een 'nee, tenzij'-afweging gemaakt. Daarnaast gaat de Randweg ten koste van vliegroutes (beide tracés) en foerageergebied (bij tracé 1) van vleermuizen. Ook dit moet gemitigeerd dan wel gecompenseerd worden. Vanuit landschappelijke inpassing zijn ideeën hiervoor geformuleerd, zoals het aanleggen van 'hop-overs' voor vleermuizen, die in het kader van het bestemmingsplan verder ontwikkeld moeten worden.

De Randweg kan afhankelijk van de locatie, nadere uitwerking van het ontwerp en de resultaten van aanvullend onderzoek op drie deellocaties ten koste gaan van archeologische waarden. Het cultuurhistorisch effect is beperkt, anders dan de al eerder genoemde aantasting van het (cultuur-)landschap.

Beide alternatieven hebben een negatief effect op natuurwaarden. Het effect van alternatief 2 is echter geringer, doordat de weg zoveel als mogelijk buiten de EHS is gelegd. Daar staat tegenover dat de kans op verlies van archeologische waarden voor alternatief 2 groter is dan voor alternatief 1. Het effect op cultuurhistorie is vergelijkbaar.

De verschillen op de aspecten bodem en water zijn beperkt: alternatief 1 heeft door zijn ligging in het beekdal mogelijk een enigszins negatiever effect op grondwaterhuishouding en kwel en doorsnijdt het oppervlaktewater in de Assortimentstuin. Voor beide alternatieven geldt dat de Kleine Beek ter hoogte van de Kapellekestraat moet worden verlegd en dat daardoor ook een bergbezinkriool moet worden verplaatst.

Sociaal

Vanuit sociale aspecten bezien zijn de verschillen tussen de alternatieven gering. Beide alternatieven leiden tot een verbetering van het leefklimaat in het centrum van Zundert en een afname van het leefklimaat in het zoekgebied.

Tabellen 3.2 en 3.3 geven een samenvattend overzicht van de effectbeoordelingen.

Tabel 3.2 Beoordeling alternatieven op effecten in het centrum van Zundert

Thema	Tracé 1a 80 km/h	Tracé 1b 50 km/h	Tracé 2 50 km/h
Ruimtegebruik	+	+	+
Ruimtelijke structuur	0/+	0/+	0/+
Cultuurhistorie	+	+	+
Verkeer	+ / ++	+	+
Geluid	+ / ++	0/+	0/+
Luchtkwaliteit	+ / ++	+	+
Trillingen	+	+	+
Geur	0/+	0/+	0/+
Externe veiligheid	+	+	+
Sociale aspecten	++	++	++

Tabel 3.3 Beoordeling alternatieven op effecten in het zoekgebied

Thema	Tracé 1a 80 km/h	Tracé 1b 50 km/h	Tracé 2 50 km/h
Ruimtegebruik	-	-	-
Ruimtelijke structuur	--	--	-- / -
Bodem	- / 0	- / 0	- / 0
Water	0	0	0
Natuur	--	--	-
Archeologie	- / 0	- / 0	-
Cultuurhistorie	- / 0	- / 0	- / 0
Verkeer	+ / ++	+	+
Geluid	--	- / --	- / --
Luchtkwaliteit	- / 0	- / 0	- / 0
Trillingen	- / 0	- / 0	- / 0
Geur	0	0	0
Kabels en leidingen	0	0	0
Externe veiligheid	- / 0	- / 0	- / 0
Sociale aspecten	--	--	--

3.8 Meest Milieuvriendelijke Alternatief

In een besluit-MER is het verplicht te zoeken naar een alternatief met de minst negatieve milieueffecten: het zogenoemde Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). In geval van de randweg is het MMA een van de onderzochte alternatieven met aanvullende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen (en positieve effecten verder te verbeteren). Daarbij is gekeken naar alle milieuaspecten, variërend van landschap en natuur tot geluidhinder en veiligheid.

Welk onderzocht alternatief vormt de beste basis voor het MMA

Het MMA is dat alternatief waarbij de combinatie, het effect van het alternatief en de verandering van het effect door MMA-maatregelen, zo milieuvriendelijk mogelijk is. Het lastige in dezen is de definitie wat "meest milieuvriendelijk" is. Dit kan variëren per aspect per locatie en per belanghebbende. Milieuvriendelijk voor de randweg is het zo veel mogelijk verbeteren van de leefbaarheid in de kern van Zundert en het zoveel mogelijk voorkomen van negatieve effecten elders. Welke van de alternatieven de beste basis is voor het MMA hangt dus af van het aspect en de locatie (zie tabel 3.4)

Tabel 3.4 Welk alternatief is basis voor het MMA ?

Thema	Bezien vanuit kern	Bezien vanuit buitengebied
Ruimtegebruik	1a	1a/1b
Ruimtelijke structuur	geen voorkeur	2
Bodem	n.v.t.	geen voorkeur
Water	n.v.t.	2
Natuur	n.v.t.	2
Archeologie	n.v.t.	1a/1b
Cultuurhistorie	1a	1a/1b
Verkeer	1a	geen voorkeur
Geluid	1a	1b/2
Luchtkwaliteit	1a	1b/2
Trillingen	1a	1b/2
Geur	1a	1b/2
Kabels en leidingen	n.v.t.	geen voorkeur
Externe veiligheid	1a	1b/2
Sociale aspecten	1a	2

Vanuit het centrum van Zundert gezien is alternatief 1A (80 km/uur) de beste basis voor het MMA: het trekt het meeste verkeer uit het centrum weg. Vanuit het buitengebied van Zundert bekeken, is alternatief 2 de beste basis voor het MMA: minder aantasting beekdal/EHS/water, minder hinder.

Omdat politiek/bestuurlijk en maatschappelijk gezien de effecten in het buitengebied maatgevend worden geacht voor het MMA, is alternatief 2 gekozen als basisalternatief voor het MMA. In de raadsvergadering van 28-10-2010 is het MER aanvaard en alternatief 2 als MMA gekozen

Mogelijke en onderzochte MMA-maatregelen

In het MER is een analyse opgenomen van negatieve milieueffecten, mogelijke MMA maatregelen en verwacht effect van de MMA-maatregelen. Conclusie is dat MMA maatregelen het meest reëel / mogelijk zijn voor de aspecten landschappelijke inpassing en mitigatie van geluidhinder:

- Landschappelijke inpassing: de inpassing van de passage van de randweg bij de Klein Zundertseweg/Kapellekestraat/Kleine Beek maakt al deel uit van het ontwerp en is in dat opzicht geen MMA-maatregel. Landschappelijke inpassing van het overig deel van de Randweg kan mogelijk wel tot minder negatieve effecten leiden.
- Mitigatie geluidhinder: mitigatie van geluidhinder middels stiller asfalt en geluidschermen zijn voor een deel van het gebied maatregelen die afgewogen moeten worden op effect en doelmatigheid in het kader van de aanvraag van hogere waarden. Voor het overige deel van het gebied zijn stiller asfalt en geluidschermen MMA maatregelen. Bij geluidschermen speelt daarbij wel nadrukkelijk de vraag in hoeverre ze landschappelijk-ecologisch inpasbaar en gewenst zijn.

In het kader van het MER is een eerste analyse verricht naar het mogelijke effect van mitigerende / geluidwerende maatregelen op de geluidbelasting op woningen langs de randweg. Dit in eerste instantie om te onderzoeken of met mitigerende maatregelen voldaan kan worden aan ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (grenswaarden). Dit verkennende akoestische onderzoek naar het effect van mitigerende / geluidwerende maatregelen laat zien dat met name het toepassen van stil asfalt (dunne dekplaten, type b) een positief effect heeft op de geluidbelasting. Afhankelijk van de snelheid, type weg

en intensiteit kan stiller asfalt tot 5 dB geluidreductie betekenen. Het effect is groter bij hogere snelheden.

Het effect van een geluidscherm is niet nader onderzocht, omdat het voor de resterende woningen, waar na aanleg van stiller asfalt de 48 dB nog overschreden wordt, niet doelmatig wordt geacht en bovendien niet gewenst in relatie tot een goede en passende landschappelijke/ecologische inpassing van de randweg. In alle varianten voor de randweg wordt voldaan aan de ten hoogste maximaal toelaatbare grenswaarde (58 respectievelijk 63 dB). Voor woningen beneden de ten hoogste maximaal toelaatbaar grenswaarde is het toepassen van stil asfalt te zien als MMA-maatregel. In de kern van Zundert kan gestreefd worden naar het nog verder terugdringen van het verkeer en de hinder. Mogelijke maatregelen hiervoor zijn echter beperkt, aangezien in de Centrumvisie al veel maatregelen zijn opgenomen.

3.9 Keuze voorkeursalternatief

Vooraf

Bij de keuze voor het voorkeursalternatief voor de Randweg Noordwest dienen diverse aspecten afgewogen te worden:

- Probleemoplossend / Doelrealiserend vermogen: wordt voldoende voldaan aan de doelstelling de bereikbaarheid van en leefbaarheid van het centrum van Zundert te verbeteren en wordt daarnaast voldoende voldaan aan de regionale doelstelling?
- Negatieve effecten: zijn de geconstateerde negatieve effecten acceptabel en weegt de mate waarin aan de doelstellingen voldaan wordt hier tegenop?
- Kosten: Is de investering acceptabel en zijn baten en lasten in evenwicht?
- Maatschappelijk draagvlak: weegt het positieve effect voor een deel van de bevolking op tegen het negatieve effect voor een ander deel.

In deze paragraaf wordt allereerst een visie gegeven op het voorkeursalternatief vanuit de eerste twee punten bezien: probleemoplossend/doelrealiserend vermogen versus negatieve effecten. Daarna wordt in een breder bestuurlijk perspectief een totaalafweging gemaakt voor een voorkeursalternatief zoals vastgelegd in dit bestemmingsplan.

Vanuit milieuoptiek

Alternatief 1a is het meest probleemoplossend / doelrealiserend...

Beide alternatieven geven invulling aan de doelstelling. Echter alternatief 1a "trekt" veel meer verkeer uit het centrum dan alternatieven 1b en 2. Op de Molenstraat is het verschil 37% afname versus 10% afname. Daarmee is ook de afname van geluidhinder, uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en de verbetering van de oversteekbaarheid en veiligheid in alternatief 1a groter dan dat van 1b en 2.

...maar alternatief 1a heeft ook de meeste negatieve effecten op het buitengebied.

Daar staat tegenover dat alternatief 1a meer negatieve effecten op het buitengebied heeft dan alternatieven 1b en 2. Dit met name op het aspect geluidhinder. Mitigerende maatregelen als stiller asfalt kunnen de geluidbelasting terugbrengen tot vergunbare normen, maar het negatieve effect van alternatief 1a blijft.

Alle alternatieven hebben een groot negatief effect op het buitengebied en het landschap.

Alternatief 1a (als ook 1b) leidt tot meer ruimtebeslag in de EHS dan alternatief 2, maar de

geluidhinder is van beide zo groot dat in beide alternatieven een groot deel van de EHS verloren gaat en gecompenseerd moet worden.

De balans: Alternatief 1a als basis voor het voorkeursalternatief

Het verschil in positief effect op het centrum is groter dan het verschil in negatieve effecten in het buitengebied. Bovendien kunnen door mitigerende maatregelen de negatieve effecten van alternatief 1a worden verkleind. Alternatief 1a is daarmee vanuit milieuoptiek (probleemoplossend/doelrealiserend vermogen versus negatieve effecten) het voorkeursalternatief.

Integrale afweging en keuze

Omdat de primaire doelstelling van dit project voor zowel gemeente als provincie is om zoveel mogelijk verkeer uit het centrum van Zundert te halen, is alternatief 1a als voorkeursalternatief gekozen door de gemeente en de provincie. Dit alternatief heeft weliswaar een grotere impact op het buitengebied van Zundert maar is wel het meest probleemoplossend.

Op het traject Bredaseweg - Kapellekestraat zijn op relatief korte afstand een drietal rotondes gelegen. Op dit traject is een snelheid van 80 km/h niet realistisch. Voor dit traject wordt daarom een snelheid van 50 km/h voorgesteld.

Belangrijkste aandachtspunt bij de verdere uitwerking van 1a als voorkeursalternatief is het waar mogelijk verminderen van de negatieve milieueffecten op het buitengebied. Naast de mitigerende maatregelen ten aanzien van geluid (stiller asfalt) is uitwerking van de landschappelijke inpassing en optimale inzet van de compensatieverplichting gekozen als MMA maatregelen die bij de realisatie van het voorkeursalternatief en dus in het bestemmingsplan randweg Zundert worden meegenomen..

Als aanvulling op het voorkeursalternatief heeft de gemeente in overleg met de klankbordgroep bovendien besloten om een tweetal flankerende maatregelen in de verdere planvorming mee te nemen. Deze maatregelen worden parallel aan de planvorming voor de Randweg uitgewerkt door de gemeente:

- Instellen van éénrichtingsverkeer van laatste deel Akkermolenweg ter hoogte van de aansluiting op de Bredaseweg. Voor gemotoriseerd verkeer is het niet meer mogelijk om vanaf de Bredaseweg de Akkermolenweg op te rijden. Hiermee beoogt de gemeente de verkeersveiligheid ter hoogte van dit kruispunt te verbeteren
- Verharderen van het zandpad van de Stuivezandseweg naar de sportvelden aan de Akkermolenweg. Hiermee beoogt de gemeente een tweede, verbeterde verbinding van Klein Zundert naar de sportvelden te realiseren.

3.10 Evaluatie

Wettelijk heeft het bevoegd gezag de verplichting om een evaluatieonderzoek te (laten) verrichten als het besluit tot stand is gekomen met behulp van een m.e.r. In het MER is een voorstel voor het evaluatieprogramma opgenomen. Dit is in voorliggend bestemmingsplan overgenomen.

Voor de realisatie van de randweg kan de evaluatie verschillende doelen dienen, namelijk:

- het waarborgen dat de realisatie plaatsvindt volgens de gestelde doelen en de in het MER en voor de besluitvorming gehanteerde uitgangspunten;

- het vergelijken van de daadwerkelijk optredende milieugevolgen met de in het MERvoorspelde gevolgen (monitoring milieugevolgen);
- het invullen van (voor de besluitvorming essentiële) leemten in kennis (zie MER).

Specifieke aandachtspunten voor het evaluatieprogramma voor de MER Randweg Zundert zijn:

- het monitoren van de daadwerkelijke verkeerseffecten en daaraan gerelateerde hindereffecten (met name geluid);
- het monitoren van het functioneren van de verbinding tussen Klein-Zundert en Zundert, zowel voor autoverkeer als fietsverkeer;
- het monitoren van de daadwerkelijk optredende ecologische effecten (ook die van de compensatie);
- het monitoren van de daadwerkelijk optredende hydrologische effecten in het beekdal van de Kleine Beek.

projectnr. 196747
28 juni 2012

Bestemmingsplan Randweg Zundert
Gemeente Zundert

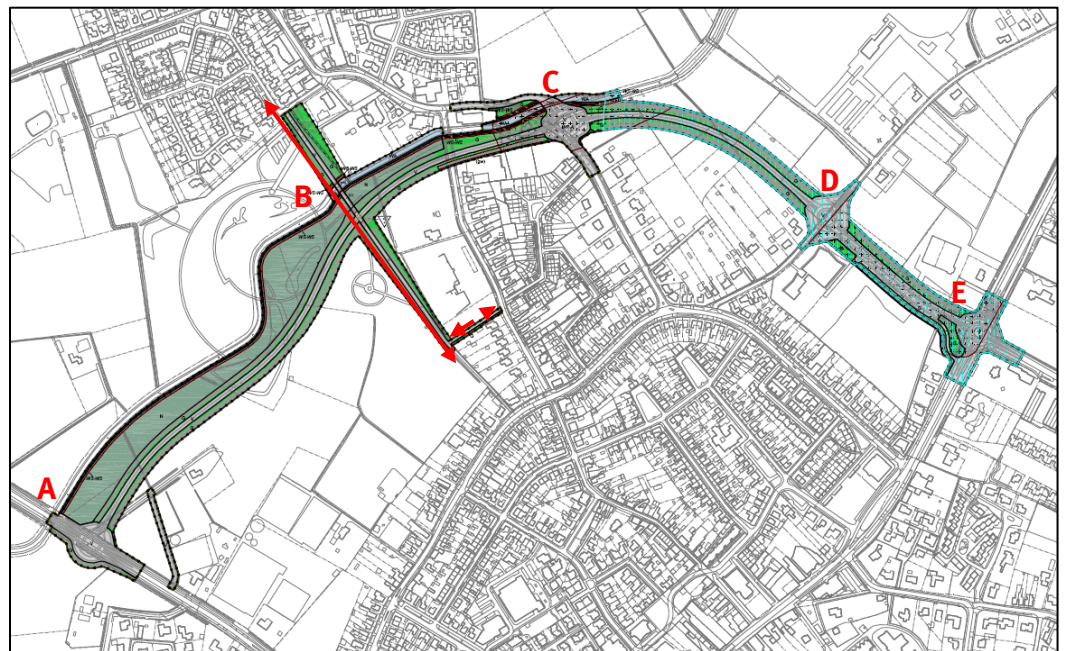
4 Beschrijving randweg Zundert

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor de randweg, het wegontwerp en de exacte ligging van de randweg in beeld gebracht. De randweg Zundert is uitgewerkt op basis van het in de MER gekozen voorkeursalternatief dat een combinatie is van de alternatieven 1a en 1b.

4.1 Beschrijving ontwerp randweg Zundert

Met de realisatie van de randweg ontstaat een hoofdontsluitingweg aan de noordwest-zijde van Zundert. De randweg vormt een verbinding tussen de Bredaseweg ter hoogte van de Hofdreef en de Prinsenstraat/Rucphenseweg. De randweg vormt daarmee een schakel tussen de regionaal gebiedsontsluitende wegen N638 (Rucphenseweg) en het noordelijke deel van de N263 (de Bredaseweg) en tussen de N638 (Rucphenseweg) en de Meirseweg/N146(richting de A16/E19).

Door de komst van de randweg ontstaat een alternatief voor verkeer wat nu nog in of door de kern van Zundert rijdt (met name de Molenstraat). Met de toevoeging van de randweg aan de wegenstructuur wordt het wegennet versterkt.



Figuur 4.1: Ligging van de randweg

- A: rotonde Randweg en Rucphenseweg: gemotoriseerd verkeer kan alle 3 richtingen op, ook landbouwontsluiting is mogelijk (aan de zuidwestzijde van de rotonde), fietsverkeer mag niet de Randweg op;
- B: fiets- en voetgangersbrug: fiets- en voetgangersverkeer kan de Randweg hier ongelijkvloers kruisen;
- C: rotonde Randweg en Kapellekestraat: gemotoriseerd verkeer kan alle 4 richtingen op, fiets- en voetgangersverkeer op Kapellekestraat kan Randweg via rotonde kruisen, fietsverkeer mag niet de Randweg op;
- D: rotonde Randweg en Akkermolenweg: gemotoriseerd verkeer kan niet richting het zuidelijk deel van de Akkermolenweg en vice versa, fietsverkeer op de Akkermolenweg kan Randweg via rotonde kruisen, fietsverkeer mag niet de Randweg op;
- E: rotonde Randweg en Bredaseweg: gemotoriseerd verkeer kan alle 4 richtingen op, fietsverkeer mag niet de Randweg op maar kan wel gebruik maken van de parallelweg richting de Akkermolenweg.

De randweg kruist de Kapellekestraat en de Akkermolenweg met rotondes. Bij de Akkermolenweg wordt voor gemotoriseerd verkeer alleen aan de noordzijde van de rotonde een verbinding gerealiseerd met de randweg. Met de komst van de randweg wordt de Klein Zundertseweg ter hoogte van de randweg afgesloten.

De randweg wordt gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. Het gedeelte tussen de Kapellekestraat en de Rucphenseweg krijgt een categorisering als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (80 km/h) en het gedeelte tussen de Kapellekestraat en de Bredaseweg krijgt een categorisering als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/h).

De Kapellekestraat heeft zowel aan de zijde van Zundert als aan de zijde van Klein Zundert een categorisering als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/uur). De Akkermolenweg heeft aan de zijde van Zundert (waar alleen een doorgang voor fietsers komt) een categorisering als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/uur) en noordelijk van de randweg als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur).

Langzaam verkeer

Langs de randweg komt geen fietsroute. De hoofdfietsroute blijft door de kern van Zundert lopen. Met de komst van de randweg neemt de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op andere wegen af. Daarnaast rijdt het landbouwverkeer in de toekomst via de randweg in plaats van door de kern en verplaatst het vrachtverkeer van de kern naar de randweg. Dit heeft een positief effect op de situatie voor het langzaam verkeer in de kern. Voor voetgangers en fietsers ontstaat met name op de noord-zuidverbinding meer ruimte. Hierdoor neemt (het gevoel van) de verkeersveiligheid van fietsers en het fietsgebruik naar verwachting toe.

Doordat er meer ruimte ontstaat is het mogelijk de regionale hoofdfietsverbinding tussen Breda en Wuustwezel verder te optimaliseren. Voor voetgangers neemt vooral de oversteekbaarheid van de noord-zuidroute in de kern Zundert toe en daarmee ook de (subjectieve) veiligheid.

Met de komst van de randweg neemt de barrièrewerking in de kern af. Daarentegen ontstaat met de randweg zelf een nieuwe barrière. De directe verbinding tussen Zundert en Klein Zundert via de Klein Zundertseweg vervalst. De Kapellekestraat en de Akkermolenweg kruisen door middel van rotondes met de randweg. Deze rotondes worden van oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers voorzien, wat in principe een goede en verkeersveilige oversteekbaarheid biedt.

Om de verbinding tussen Zundert en Klein Zundert via de Klein Zundertseweg te compenseren wordt aanvullend een fietsbrug tussen Zundert en Klein Zundert ter hoogte van de Assortimentstuin aangelegd. Hiermee wordt naast de rotonde bij de Kapellekestraat tevens een ongelijkvloerse oversteek van de randweg geboden. Dit reduceert de barrièrewerking en verhoogt de verkeersveiligheid.

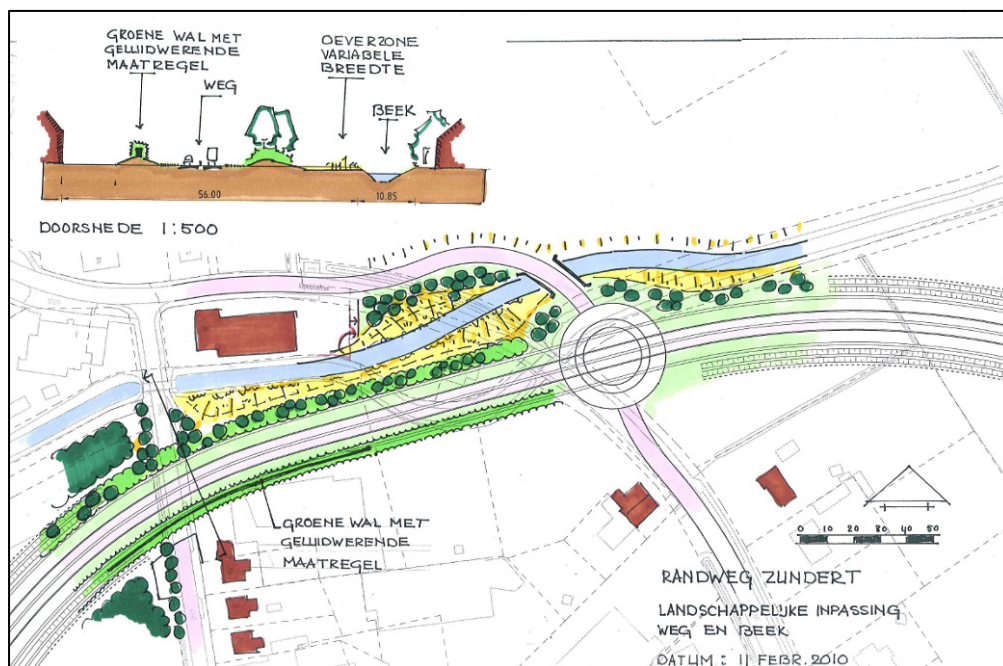
Eerdere tellingen van de gemeente Zundert laten zien dat in de huidige situatie circa 1.000 fietsers tussen Zundert en Klein Zundert fietsen. Ongeveer 2/3 daarvan fietst via de Klein Zundertseweg en 1/3 via de Kapellekestraat. Met een fietsbrug ligt de verhouding naar verwachting anders. De omrijafstand tussen de fietsbrug en de Kapellekestraat is beperkt. Daardoor kiest een deel van de fietsers voor de gelijkvloerse verbinding in plaats van de fietsbrug. Dit heeft alles te maken met comfort en geleverde inspanning. Aan de andere zijde zorgt de ongelijkvloerse oversteek van de fietsbrug voor minder conflictpunten en daarmee voor een (gevoelsmatig) verkeersveiliger alternatief.

4.2 Landschappelijke inpassing

Het algemene ruimtelijke uitgangspunt is het realiseren van de randweg Zundert met een goede landschappelijke inpassing. De ruimtelijke karakteristiek van het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit de groen- en waterstructuur en de verkeersstructuur.

Belangrijkste aandachtspunt voor de groenstructuur is de inpassing van de Kleine Beek. Dit beekdal is aangewezen als zoekgebied ecologische verbingszone, waardoor ook een ecologische afweging in het ontwerp is gemaakt. De randweg kan niet worden ingepast zonder een verlegging van de Kleine Beek. Om tot een (ecologisch) goede inpassing van de randweg en de Kleine Beek te komen heeft bij de ontwikkeling van de alternatieven voor de randweg overleg plaatsgevonden met het waterschap Brabantse Delta en de provincie Noord-Brabant.

Specifiek voor de passage Kapellekestraat-Klein Zundertseweg is vanwege de noodzakelijke verlegging van de beek een eerste impressie van de mogelijke inpassing gemaakt (figuur 4.2). Hierbij is de haalbaarheid van de gewenste ecologische verbingszone getoetst en vormgegeven. Zowel door het waterschap als door de provincie is deze impressie van de inpassing positief beoordeeld. In voorliggend bestemmingsplan is de voorgestelde inrichting mogelijk gemaakt. De beek is als zodanig bestemd met een bestemming 'Water' en de gronden grenzend aan de beek met de bestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie'.



Figuur 4.2: Impressie landschappelijke inpassing Randweg ter hoogte van Klein Zundert

4.3 Ontwerptechnische eisen

Het nieuwe tracé bevat vier rotondes, namelijk bij de Bredaseweg, de Akkermolenweg, de Kapellekestraat en de Rucphenseweg. De rotonde bij de Akkermolenweg bevat drie takken voor gemotoriseerd verkeer (randweg in beide richtingen en Akkermolenweg in noordelijke richting) en twee takken voor fietsverkeer (Akkermolenweg in beide richtingen). De rotonde bij de Kapellekestraat wordt ook van fietsoversteken voorzien. Tussen Zundert en Klein Zundert ter hoogte van de Assortimentstuin komt een fietsbrug. Tussen de school en de Bredaseweg komt een parallelweg.

Rotondes

- De rotonde zijn ontworpen volgens de standaard van de provincie Noord-Brabant met een buitenstraal van 20 meter en met toepassing van middengeleiders in elke aansluitende tak.
- De rotondes worden iets hoger aangelegd dan maaiveld, dit vergroot de zichtbaarheid van de rotondes en daardoor ook de veiligheid.

Dwarsprofiel

- Voor het dwarsprofiel is het standaard dwarsprofiel van de provincie Noord-Brabant voor 80 km/uur gehanteerd. De totale asfaltbreedte komt daarbij uit op 7,5 meter. Er is langs het totale wegvak overal een obstakelvrije zone van 4,5 meter aanwezig en er is rekening gehouden met een afwateringssloot.
- Voor het dwarsprofiel ten oosten van de Kapellekestraat is gerekend met het toepassen van bomen in een laanstructuur.
- Voor het dwarsprofiel ten oosten van de school is rekening gehouden met een parallelvoorziening van 4,5 meter breed met een langsparkeerstrook van 2 meter breed en een voetpad van 3 meter breed.

Fietsbrug

- Voor het overbruggen van de hoogte is gekozen voor een grondlichaam met hellingen van maximaal 3%. De totale overspanning is 90 meter waardoor een tussensteunpunt nodig is. Dit kan op verschillende manieren worden vormgegeven. Dit kan later in detail verder uitgewerkt worden.

5 Beleidskader

In dit hoofdstuk is kort en voor zover relevant het beleidsprofiel opgenomen voor het bestemmingsplan.

5.1 Europees- en rijksbeleid

5.1.1 Nota Ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De Nota Ruimte is op 17 januari 2006 aangenomen door de Eerste Kamer en vervangt de planologische kernbeslissingen (PKB's), behorend bij de Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra en het Structuurschema Groene Ruimte. In de Nota Ruimte zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland vastgelegd. Daarbij gaat het om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020 met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de Nationaal ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (NRHS) een belangrijke rol zal spelen. De nota heeft vier algemene doelen: versterken van de economie (oplossen van ruimtelijke knelpunten), krachtige steden en een vitaal platteland (bevordering leefbaarheid en economische vitaliteit in stad en land), waarborging van waardevolle groengebieden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden) en veiligheid (voorkoming van rampen). Het bundelen van verstedelijking en infrastructuur in stedelijke netwerken is ook onderdeel van de Nota Ruimte.

Zundert ligt in het nationaal stedelijk netwerk BrabantStad (2007). Bijbehorende doelen zijn: behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding, en waarborging van milieu en veiligheid.

5.1.2 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.

5.1.3 Wet op de archeologische monumentenzorg (Nota belvédère)

In de nota belvédère staat de instandhouding, versterking en verdere ontwikkeling van de cultuurhistorische identiteit bij ruimtelijke aanpassingen centraal. Hiertoe wordt een ontwikkelingsgerichte benadering voorgestaan, die bestaande kwaliteiten als vertrekpunt hanteert en deze combineert met een beschrijving van de recente cultuurgeschiedenis, dynamiek en ontwikkelingspotenties van een gebied. Het plangebied is niet gelegen in een gebied aangewezen binnen de nota belvédère.

5.1.4 Water

Op Europees en nationaal niveau heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de verplichte 'watertoets'. Deze watertoets vormt een waarborg voor de inbreng van water in de ruimtelijke ordening. Sinds 2001 wordt de watertoets toegepast op plannen die gevolgen voor de waterhuishouding kunnen hebben. Een watertoets is verplicht als het gaat om een functieverandering en/of bestemmingswijziging.

Op basis van informatie en randvoorwaarden vanuit waterbeheerders, het waterbeleid en relevante bodemgegevens worden de verschillende wateraspecten uitgewerkt in een waterparagraaf. De waterparagraaf beschrijft het huidige watersysteem alsmede de mogelijkheden en randvoorwaarden voor het toekomstig watersysteem. De waterparagraaf is afgestemd met de waterbeheerder en vervolgens verwerkt in de plantoelichting. In paragraaf 6.5 is deze waterparagraaf opgenomen.

5.2 Provinciaal beleid

5.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant

De provincie Noord-Brabant heeft de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (Svro) op 1 oktober 2010 vastgesteld en deze is per 1 januari 2011 in werking getreden. Hiermee is de Interimstructuurvisie definitief vervangen.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) vraagt overheden om hun belangen helder in een structuurvisie te definiëren en aan te geven hoe zij deze willen realiseren. De Svro geeft aan welke ambities de provincie heeft en hoe zij deze wil realiseren. In de nieuwe structuurvisie geeft de provincie aan hoe zij omgaat met de ruimtelijke opgave voor de periode tot 2025, met een doorkijk naar 2040.

Op het gebied van infrastructuur heeft de provincie als belangrijkste ambitie het bevorderen van de (internationale) bereikbaarheid van Brabant en het afstemmen van ruimtelijke ontwikkelingen met infrastructuur. In de Svro wordt het belang van landschappelijke inpassing van wegen benadrukt. Het is van 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 het 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.

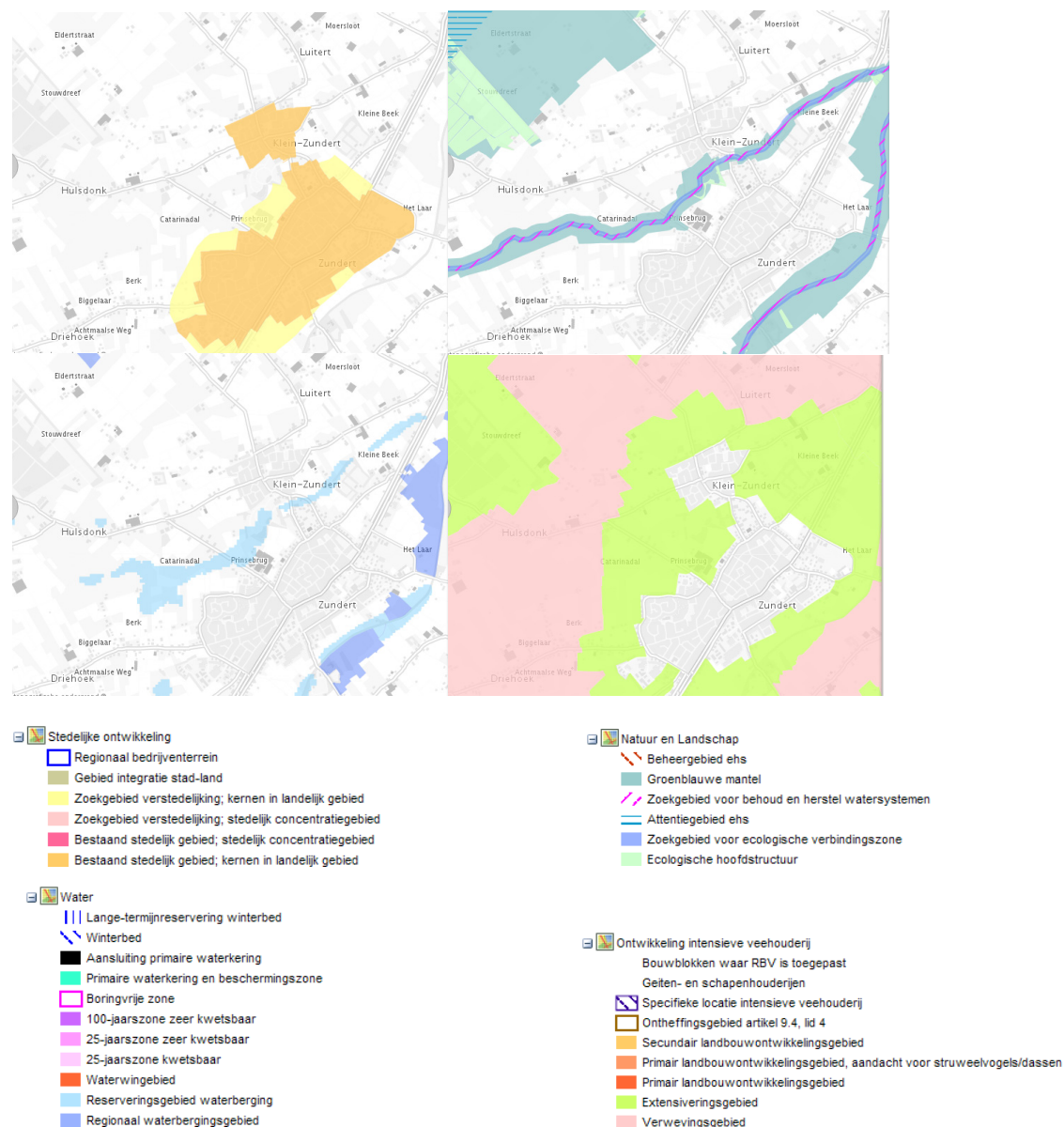
In de Svro is de randweg bij Zundert reeds voorzien zonder dat er een exacte locatie voor is aangewezen. Het gebied rondom Zundert is in de Svro aangewezen als primair agrarisch gebied voor boomteelt. Ook de ontwikkeling van Treeport Zundert is in de visie opgenomen. De Kleine Beek is aangeduid als beekdal.

5.2.2 Verordening ruimte Noord-Brabant

Provinciale Staten hebben op 17 december 2010 de Verordening ruimte Noord-Brabant 2011 vastgesteld. De verordening is in twee fasen tot stand gekomen:

- de Verordening ruimte fase 1, die op 23 april 2010 werd vastgesteld, betrof het omzetten in regels van het toen geldende provinciaal beleid;
- de Verordening ruimte fase 2, waarvan het ontwerp op 1 en 22 juni 2010 werd vastgesteld, betrof het omzetten in regels van nieuw beleid dat is opgenomen in de Structuurvisie ruimtelijke ordening en gedeeltelijk ook een herziening van de verordening ruimte, fase 1.

De Verordening ruimte Noord-Brabant 2011 is op 1 maart 2011 in werking getreden. De onderwerpen die in de Verordening Ruimte staan, komen uit de provinciale structuurvisie. Daarin staat welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. De verordening is daarbij één van de manieren om die provinciale belangen veilig te stellen.



Figuur 5.1: Kaarten uit verordening ruimte (bron: Provincie Noord-Brabant)

Een groot deel van het plangebied voor de Randweg Zundert is in de Verordening ruimte aangeduid als zoekgebied voor verstedelijking. Het beekdal is aangegeven als zoekgebied voor behoud en herstel watersystemen, groenblauwe mantel en een deel van het plangebied valt binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS betreft de omgeving van de Assortimentstuin. Verder is het beekdal van de Kleine Beek aangeduid als reserveringsgebied voor waterberging. Het gebied geldt als extensiveringsgebied in het kader van het beleid rondom de intensieve veehouderij.

Reserveringsgebied waterberging

Langs de Kleine Beek deels in het traject van de nieuwe randweg Zundert is een reserveringsgebied voor waterberging gelegen. Tijdens overleg (november 2009) met het Waterschap Brabantse Delta en de provincie Noord-Brabant is aangegeven dat de reservering voor waterberging in dit stroomgebied grotendeels wordt ingevuld bij de Aa of Weerijds op basis van de Integratie Gebiedsanalyse (IGA) Aa of Weerijds. Daarnaast bestaat een optie voor waterberging bij de Kraaiven. Nabij de assortimentstuin ligt tevens een zoekgebied voor 2 hectare waterberging, maar wanneer waterberging bij de Kraaiven gevonden wordt, is extra waterberging in het plangebied van de randweg niet nodig. In het maatregelenpakket van de IGA is langs de Kleine Beek ter hoogte van Zundert dan ook geen waterberging voorzien. In het traject van de randweg is ruimte beschikbaar direct langs de Kleine Beek voor de eventuele aanleg van extra waterberging in natuurlijke laagtes.

Het zoekgebied voor behoud en herstel watersystemen is bestemd met de bestemming 'Natuur' en de naast gelegen gronden met de aanduiding 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' ter bescherming van de gronden. Conform de Verordening ruimte zijn de delen die in de verordening zijn aanwezen als EHS die niet bestemd zijn als 'Natuur' in voorliggend bestemmingsplan aangegeven (zie hiervoor paragraaf 6.7). De overige gronden hebben een Natuur bestemming gekregen ter bescherming van de aanwezige waarden.

5.2.3 Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (2006)

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

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

In het Provinciale Verkeer- en Vervoerplan Noord-Brabant 2006 zijn de N263 Bredaseweg, de N638 Rucphenseweg en de N146 Meirsegweg opgenomen wegen met een gebiedsontsluitende functie, die onderdeel zijn van het regionaal verbindend wegennet. De N638 betreft hierbij een verbinding met de A58 en (via de Meirsegweg) met de E19 in België. De aanduiding van de N638 als gebiedsontsluitende regionale verbinding komt voort uit

verschillende kaders (de Duurzaam Veilig categorisering, de studie West van de A16, de studie OWN+ en Beter Bereikbaar Brabant).

Hierbij is onder andere gesteld dat:

- om een robuust en betrouwbaar wegennet te bieden het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet hier samen voor moeten zorgen, wat ook tot alternatieve routes bij calamiteiten moet leiden en geen onnodig gebruik van het hoofdwegennet;
- de N638 de enige bestaande redelijk directe verbinding tussen de E19 en de A58 betreft met aansluitingen op de autosnelwegen;
- de N638 een lage verkeersfunctie heeft, maar voor de bereikbaarheid van de regio een onmisbaar onderdeel uitmaakt van het beschikbare wegennet.

Bij de aanduiding van de N638 als weg met een gebiedsontsluitende functie binnen het Regionale Verbindend Wegennet, ligt de prioriteit sterker bij de ontsluitende functie (het ontsluiten van het gebied van/naar de autosnelwegen) dan bij het verbinden van de autosnelwegen (verkeer tussen beide autosnelwegen).

5.2.4 Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 2010-2014 (2010)

Doel van het Brabants meerjarenprogramma infrastructuur en transport (BMIT) 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. Het BMIT vormt het uitvoeringsprogramma bij het PVVP (2006). De komproblematiek in Zundert is in het provinciale wegenprogramma als onderdeel van het BMIT opgenomen. Voor de komproblematiek dient een planstudie te worden uitgevoerd.

Parallel worden planstudies uitgevoerd naar de komproblematiek in Rucphen (N638) en overkoepelend naar de totale N638 (A58-Rucphen-Zundert-E19) als onderdeel van het Regionaal Verbindend Net. De laatste studie is in het tweede kwartaal van 2011 afgerond.

5.3 Gemeentelijk beleid

5.3.1 StructuurvisiePlus Zundert (2002)

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

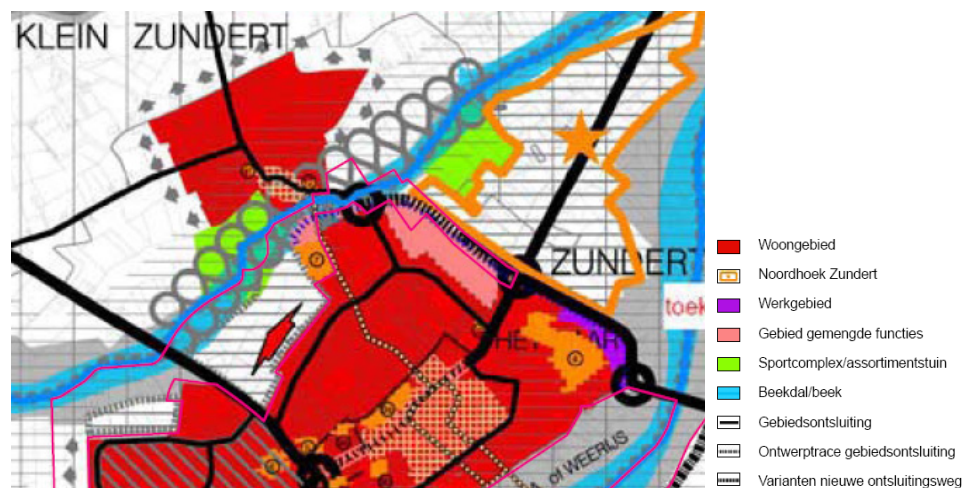
- in het oosten de A16/E19 en de HSL;
- centraal de beekdalen, kernen en de Napoleonweg;
- in het westen de landgoederenzone.

Voor de kern Zundert is in de toekomstvisie opgenomen dat ten aanzien van wonen ruimte geboden moet worden voor de eigen kern en Klein-Zundert. Ten aanzien van bedrijvigheid dient ruimte geboden te worden voor de hele gemeente. Verder bevat de structuurvisie een

visie over voorzieningen op gemeentelijk niveau, een recreatieve dorpskern voor kleinschalig verblijf en dient de groenstructuur versterkt te worden.

Ten aanzien van verkeer staan een Duurzaam Veilige inrichting en een versterking van de verkeersstructuur centraal. Hierbij zijn een goede bereikbaarheid van woon- en werkgebieden en een inrichting die is afgestemd op de functie van de weg belangrijk. De verkeersstructuur dient in samenhang met het regionale schaalniveau beschouwd te worden.

In de structuurvisie is aangegeven dat nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk binnen het zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling dient te worden geprojecteerd en dat het beekdal zoveel als mogelijk gerespecteerd dient te worden. In de structuurvisie wordt echter ook reeds onderkend dat een deel van een noordwestelijke randweg sowieso in het beekdal moet worden aangelegd, namelijk ter hoogte van de kruising met de Kapellekestraat en ter hoogte van de aansluiting op de Rucphenseweg. In het milieueffectrapport is een variant onderzocht die zoveel als mogelijk geprojecteerd is in het zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling. Dit is gebeurd middels alternatief 2, het alternatief dat ook als meest milieuvriendelijk alternatief is gekozen door de gemeenteraad. Omdat de primaire doelstelling van dit project echter is om zoveel mogelijk verkeer uit het centrum te halen is alternatief 2 niet als voorkeursalternatief gekozen maar heeft alternatief 1a de voorkeur gekregen. Met deze bestuurlijke keuze is voor dit deel van het wegtracé afgeweken van de uitgangspunten van de structuurvisie van 2002. In die overweging is ook betrokken de aanwijzing in de verordening ruimte van het gebied tussen de Kleine Beek en de kern Zundert als een van de weinige zoekgebieden voor verstedelijking en de wens van het gemeentebestuur om de randweg zoveel als mogelijk aan de rand te projecteren van dit zoekgebied teneinde dit gebied in de toekomst zo optimaal mogelijk te kunnen invullen.



Figuur 5.2: Uitsnede StructuurvisiePlus (2002)

5.3.2 Masterplan (2007) en Uitwerking Masterplan (2009) Centrumvisie II Zundert

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

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

5.3.3 Gemeentelijk Verkeers- en vervoerplan 2011-2015

Op 5 juli 2011 is een gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) vastgesteld voor de periode 2011-2015. In dit beleidsplan is rekening gehouden met realisatie van de randweg. Verder zijn thema's als verkeersveiligheid, leefbaarheid, langzaam verkeer, landbouwverkeer, parkeren en openbaar vervoer uitgewerkt. De principes van Duurzaam Veilig worden gehanteerd, waarbij de inrichting, functie en gebruik van de weg op elkaar worden afgestemd. Conform de Structuurvisie en het PVVP kan de verkeersstructuur niet los worden gezien van het regionale schaalniveau, waarbij de Bredaseweg, Meirseweg, Rucphenseweg en Ettenseweg de belangrijkste toevoerwegen zijn.

In het Gemeentelijk verkeer en vervoerplan 2010-2015 is de toekomstige wegencategorisering opgenomen. Daarin is de randweg opgenomen als een gebiedsontsluitingsweg met een toegestane snelheid van 50 of 80 km/uur (respectievelijk binnen of buiten de bebouwde kom). Op structuurniveau is te zien dat alle aansluitende wegen ook gebiedsontsluitingswegen zijn met een toegestane snelheid van 50 km/uur of 80 km/uur. Op structuurniveau is het dan ook passend dat de randweg een gebiedsontsluitingsweg wordt.



- Gebiedsontsluitingsweg buiten bebouwde kom (80 km/uur)
- Gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom (50 km/uur)
- Erftoegangsweg type I buiten bebouwde kom (60 km/uur)
- Erftoegangsweg type I binnen bebouwde kom (30 km/uur)
- Overige wegen erftoegangsweg type II (30/60 km/uur)

Figuur 5.3: Toekomstige wegcategorisering (bron: Concept Gemeentelijk verkeer en vervoerplan 2010-2015)

6 Milieu- en overige aspecten

De laatste jaren is in toenemende mate het besef gegroeid dat ruimtelijke ordening en milieu twee beleidsvelden zijn die met elkaar te maken hebben, rekening met elkaar moeten houden en elkaar kunnen versterken. Het gemeenschappelijke doel dat aan beide beleidsvelden ten grondslag ligt, is het creëren van een goede kwaliteit van het leefmilieu (de omgevingskwaliteit). In dit hoofdstuk zijn de onderzoeken naar de milieuaspecten opgenomen en is een beschrijving opgenomen van de archeologische en cultuurhistorische waarden in het plangebied.

6.1 Archeologie

6.1.1 Algemeen

Het verdrag van Malta regelt de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Nederland heeft dit verdrag in 1992 ondertekend en in 1998 geratificeerd. Het Verdrag van Malta (ook wel Verdrag van Valletta genoemd) is geïmplementeerd in de Monumentenwet. De wet op de archeologische monumentenzorg is in april 2006 door de Tweede Kamer aangenomen en in december van dat jaar door de Eerste Kamer bekrachtigd. Op 1 september 2007 is de wet als onderdeel van de monumentenwet in werking getreden. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische materiaal in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering.

Het is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden.

De cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Brabant biedt inzicht in de archeologische waarden in het plangebied. Deels geldt een 'middelhoge tot hoge' verwachting, deels geldt een 'lage tot middelhoge' verwachting en deels betreft het 'niet-gekarteerd' gebied. Op basis van deze waardenkaart bevinden zich in het plangebied naar verwachting op diverse plaatsen archeologische waarden in de bodem en is archeologisch onderzoek noodzakelijk.

6.1.2 Onderzoek

In het kader van zowel het MER als het bestemmingsplan is een archeologisch inventariserend veldonderzoek⁵ door middel van verkennende boringen uitgevoerd. Op basis van het eerder uitgevoerde bureauonderzoek⁶ werd het plangebied grotendeels een hoge kans op het aantreffen van archeologische waarden uit de periode vanaf het Neolithicum tot en met de Romeinse tijd verwacht, waarbij de nadruk ligt op archeologische resten uit de IJzertijd. Ook konden resten uit het Laat-Paleolithicum en het Mesolithicum worden uitgesloten. Eveneens werden archeologische resten uit de Late Middeleeuwen en de Nieuwe tijd verwacht. Deze verwachting is (deels) gebaseerd op de aanwezigheid van een beekdal en hoger gelegen (flanken van) dekzandruggen met (overspoelde) dekzanden binnen of nabij het plangebied.

3. Archeologisch onderzoek, Oranjewoud, 2010

4. Archeologisch bureauonderzoek, Oranjewoud, 2009.

Op basis van het veldonderzoek kan aan het grootste gedeelte van het plangebied, circa 14 hectare, een lage verwachtingswaarde worden toegekend. Dit gebied is voor wat betreft archeologie vrijgegeven.

Aan drie zones binnen het zoekgebied van het MER is een hoge archeologische verwachtingswaarde toegekend (zie figuur 6.1: zone I, zone II en zone III). Deze zones dienen voordat gestart wordt met de aanleg van de randweg nader onderzocht te worden. Hierbij wordt opgemerkt dat het plangebied van voorliggend bestemmingsplan uiteindelijk niet over zone II ligt. Vervolgonderzoek voor deze zone is voor de aanleg van de randweg niet noodzakelijk.

Kansrijke Zone I

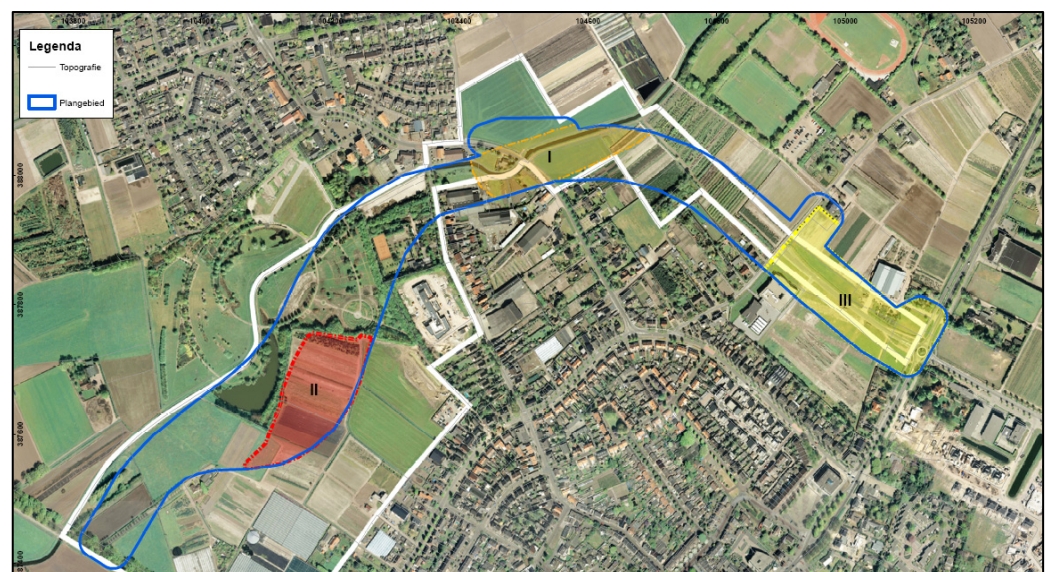
Zone I, dat een oppervlakte heeft van circa 2,0 hectare, betreft een versmalling in het beekdal met aan weerszijden hoger gelegen dekzandruggen. Dergelijke gebieden zijn weliswaar niet (erg) geschikt als vestigingsplaats, maar waren wel vaak zeer interessant als oversteekplaatsen (bruggen en voordes). Ook is bekend dat dergelijke gebieden vaak als dumpzones dienden. Ook de nabijheid van archeologische vindplaatsen op de dekzandrug van Klein Zundert maakt de kans op de aanwezigheid van archeologische waarden groter.

Kansrijke Zone II

Zone II, dat een oppervlakte heeft van circa 1,7 hectare, betreft een relatief hooggelegen akker met esdek en plaatselijk podzolrestanten in het zuidelijk deel van het plangebied. Het betreft een kleine dekzandrug/flank nabij een zone met restgeulen. Dergelijke locaties zijn altijd zeer interessante menselijke vestigingsplaatsen geweest.

Kansrijke Zone III

Zone III, is een gebied dat aan twee zijden omringd is door bekende vindplaatsen uit de periode Late Bronstijd - (Vroege) Middeleeuwen. Het is ondanks de beperkte intactheid van het bodemprofiel ter plaatse, niet uitgesloten dat zich hier nog (delen van) een vindplaats (nederzetting en/of grafveld) bevinden.



Figuur 6.1: Gebieden met hoge archeologische verwachtingswaarden (bron: Inventariserend veldonderzoek archeologie, Oranjewoud, 2010)

6.1.3 Conclusie

Uit de uitgevoerde archeologische onderzoeken zijn in het plangebied twee gebieden naar voren gekomen waar de aanwezigheid van archeologische waarden niet kan worden uitgesloten. Vóór de aanleg van de randweg zal op deze twee locaties nader onderzoek plaatsvinden. Om de mogelijk aanwezige archeologische waarden in deze gebieden te beschermen, is voor deze gronden de bestemming 'Waarde - Archeologie' opgenomen. De overige gronden van het plangebied zijn vrijgegeven voor nader archeologisch onderzoek.

6.2 Cultuurhistorie

6.2.1 Algemeen

De cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Brabant biedt inzicht in de cultuurhistorische waarden van het plangebied.



Figuur 6.2: Cultuurhistorie gemeente Zundert (bron: cultuurhistorische waardenkaart Noord-Brabant)

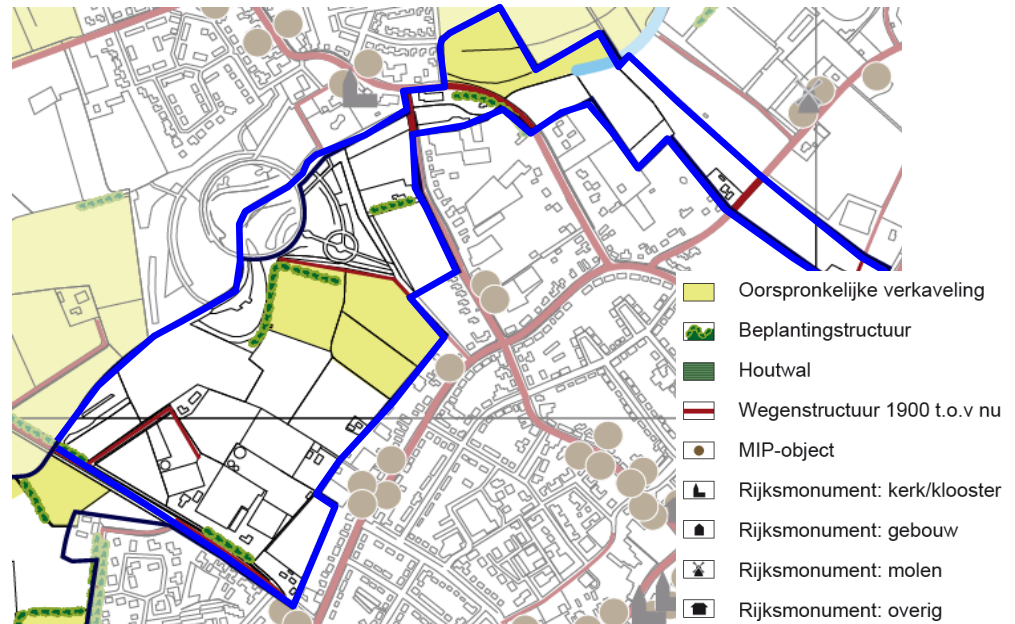
Het tracé doorsnijdt het nog vrij oorspronkelijke verkavelingspatroon in het beekdal, evenals een aantal historische wegen, waaronder de Klein Zundertseweg, de Akkermolenweg en de toegangsweg naar het agrarisch bedrijf aan de Prinsenstraat. Daarnaast is de Prinsenstraat aangewezen als 'historisch groen'.

Door de aanleg van de randweg gaan evenwel geen beschermde cultuurhistorische waarden verloren.

Het plangebied is gelegen binnen de molenbiotop van de molen aan de Akkermolenweg. Deze molen ligt buiten het plangebied, maar rondom de molen is sprake van een molenbiotop van 400 meter om het zicht op de molen en om de wind- vang te garanderen.

De aanleg en het gebruik van de randweg heeft geen effecten op deze molen en de bijbehorende biotoop. Wel wordt de molenbiotop in de regels van het bestemmingsplan overgenomen.

In de directe omgeving van de randweg zijn de Klein Zundertseweg 5 en 7 aangewezen als Rijksmonument. De aanleg van de randweg heeft geen effect op deze monumenten.



Figuur 6.3: Cultuurhistorische waarden (bron: Compositie 5, 2007)

6.2.2 Conclusie cultuurhistorie

De aanleg van de randweg heeft nagenoeg geen effecten op de cultuurhistorische waarden in het plangebied. Het tracé doorsnijdt het nog vrij oorspronkelijke verkavelingspatroon in het beekdal, evenals een aantal historische wegen. De verkaveling en historische wegen zijn echter geen beschermde cultuurhistorische waarden.

6.3 Akoestiek

6.3.1 Regelgeving

Voor het aspect wegverkeerslawaai is de Wet geluidhinder (Wgh) het wettelijke kader. Bij de aanleg van de randweg Zundert bestaat vanuit deze wet een tweetal aandachtspunten.

Ten eerste dient op basis van de Wgh bij de aanleg van een weg te worden aangetoond dat de geluidbelasting op woningen in de directe omgeving van het plangebied de grenswaarden uit de Wgh niet wordt overschreden.

Daarnaast dient aangetoond te worden of er sprake is van een reconstructie in het kader van de Wgh. Van een reconstructie in de zin van de Wgh is sprake bij een wijziging op of aan een aanwezige weg waarbij de toename van de geluidsbelasting 1,5 dB (afgerond 2 dB) of meer bedraagt op nabijgelegen woningen.

De Wgh is van toepassing binnen de wettelijke vastgestelde zone van de weg. De breedte van de geluidzone langs wegen is geregeld in artikel 74 Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De ruimte boven en onder de weg behoort eveneens tot de zone van de weg.

In onderhavige situatie is er sprake van de aanleg van een randweg met twee rijstroken. De ontsluitingsweg is deels in stedelijk en deels in buitenstedelijk gebied gesitueerd. De Prinsenstraat/Rucphenseweg en het noordelijk gedeelte van de Bredaseweg ligt ter plaatse van de wijziging aan de weg in buitenstedelijk gebied. Voor deze weg en voor de aan te leggen randweg betreft het in de zin van de Wgh een buitenstedelijke situatie met een zonebreedte van 250 meter.

De Kapellekesstraat, de Akkermolenweg, het zuidelijk gedeelte van de Bredaseweg en de Hofdreef liggen ter plaatse van de wijziging aan de weg in stedelijk gebied. Voor deze wegen en voor de aan te leggen randweg betreft het in de zin van de Wgh een stedelijke situatie met een zonebreedte van 200 meter.

6.3.2 Onderzoek

Voor het bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek⁷ uitgevoerd. Het doel van het onderzoek is om de akoestische effecten van de aan te leggen randweg en de aanpassingen aan de bestaande wegen te berekenen. Het onderzoek richt zich op het bepalen van de geluidbelasting op de woningen binnen de zone van de aan te leggen randweg en in het invloedsgebied van de wijzigingen aan de Prinsenstraat/ Rucphenseweg, de Kapellekesstraat, de Akkermolenweg en de Bredaseweg.

De berekeningsresultaten zijn getoetst aan de volgens de Wgh geldende grenswaarden. Wanneer de in de Wgh gestelde grenswaarden worden overschreden, dient beoordeeld te worden of er maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn en/of er een hogere waarde moet worden vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders.

Aanleg nieuwe weg

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat in de nieuwe situatie de geluidbelasting ten hoogste 60 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt. De (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB wordt bij 18 woningen overschreden. Gelet op de overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde vanwege de randweg, is een maatregelenonderzoek uitgevoerd.

Maatregelen aan de bron (de weg) door middel van het toepassen van dunne deklagen type B als wegdekverharding in plaats van fijn asfalt leveren op de maatgevende toetspunten maximaal 5 dB reductie op. Na het treffen van deze bronmaatregel (DDB) zijn er nog 9 woningen waar een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde bestaat als gevolg van de aanleg van een nieuwe weg.

Door de wegbeheerder wordt de voorkeur gegeven aan het toepassen van een deklaag uit SMA⁸ op een gedeelte van de nieuwe wegaanleg (wegvak Akkermolenweg - Kapellekestraat). Daarmee wordt minder onderhoud verwacht (minder deklaagovergangen en wringingslijtage). Vanwege een iets geringer geluideffect dient voor 10 woningen (in plaats van de genoemde 9 woningen) een hogere waarde te worden vastgesteld.

Reconstructie

5. Akoestisch onderzoek Randweg Zundert, Oranjewoud, 4 februari 2011

6. SMA staat voor Steenmastiakasfalt, een type asfalt dat geluidreducerend werkt.

Naast de aanleg van een nieuwe weg is er ook sprake van de reconstructie van de Verlengde Hofdreef. Voor drie woningen en de school langs de Verlengde Hofdreef is sprake van een toename van de geluidbelasting met meer dan 2 dB. Aldus is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh. Door het treffen van bronmaatregelen (toepassen stil wegdektype dunne deklagen type B en SMA 0/6) neemt de geluidbelasting met 1 dB af, doch geeft onvoldoende effect om het reconstructie-effect weg te nemen.

Zoals eerder aangegeven geeft de wegbeheerder de voorkeur aan het toepassen van een deklaag uit SMA op dit wegvak. Daarmee wordt minder onderhoud verwacht (minder deklaagovergangen en wringingslijtage). Ondanks een iets geringer geluideffect dient voor vier geluidgevoelige objecten een hogere waarde vastgesteld te worden.

Voor de overige wegen waar wegaanpassingen plaatshebben, treedt geen reconstructie op.

Effecten overige weggedeelten

De effecten van de wijzigingen aan de weg buiten de daadwerkelijke fysieke wijzigingen op of aan de weg zijn vergelijkbaar met deze binnen de daadwerkelijke reconstructie.

Omdat deze woningen zijn gelegen buiten het fysiek te reconstrueren gedeelte van de weg, geldt dat toetsing aan de normering van de Wgh niet mogelijk is. Vanuit het oogpunt van een 'goede ruimtelijke ordening' kan wel door de gemeente worden overwogen de toename van de geluidbelasting langs de Prinsenstraat/Rucphenseweg te beperken.

Maatregelen aan de bron door middel van het toepassen van een stil wegdektype (bijvoorbeeld SMA 0/6 of dunne deklagen type B) als wegdekverharding in plaats van het referentiewegdek kunnen het geluidniveau met maximaal 1 respectievelijk 5 dB verlagen. Vanwege de kruispunten in de Prinsenstraat binnen de bebouwde kom en de snelheid is het twijfelachtig of het toepassen van dunne deklagen in de praktijk ook deze geluidreductie oplevert.

6.3.3 Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek kan geconcludeerd worden dat de uiterste grenswaarde niet wordt overschreden op de onderzochte woningen. Wel is sprake van een waarde hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor 18 woningen in de directe omgeving van het plangebied. Door het toepassen van dunne deklagen op een deel van het traject van de randweg kan dit aantal worden teruggebracht tot 10 woningen. Door de wegbeheerder wordt de voorkeur gegeven aan het toepassen van een deklaag uit SMA (wegvak Akkermolenweg - Kapellekestraat). Daarmee wordt minder onderhoud verwacht (minder deklaagovergangen en wringingslijtage). Vanwege een iets geringer geluideffect dient voor 10 woningen (in plaats van 9) een hogere waarde te worden vastgesteld.

Het verder terugbrengen van de geluidbelasting door maatregelen te treffen in het overdrachtsgebied (tussen de weg en de woning/ bijvoorbeeld geluidsschermen) wordt als niet doelmatig beschouwd.

Voor drie woningen en de school langs de Verlengde Hofdreef is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh. Bij één van deze woningen is ook sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Door het treffen van de voorgestelde bronmaatregelen neemt de geluidbelasting af, doch onvoldoende om het reconstructie-effect weg te nemen. Daarom dient ook voor deze geluidgevoelige objecten een hogere waarde aangevraagd te worden.

Gelet op de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, wordt parallel aan de procedure van het bestemmingsplan een procedure doorlopen voor het vaststellen van een hogere grenswaarde voor in totaal 13 woningen en een school (10 woningen als gevolg van de aanleg van de randweg, en 3 woningen als gevolg van de reconstructie)

Het ontwerpbesluit daarvan wordt tegelijkertijd met de tervisielegging van het ontwerp bestemmingsplan gepubliceerd. Tegelijkertijd met de vaststelling van het bestemmingsplan wordt ook het besluit vastgesteld voor de hogere grenswaarde.

6.4 Bodem

6.4.1 Regelgeving

Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreinigingen ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

6.4.2 Onderzoek

Op basis van de verzamelde basisinformatie, de aanleiding van het onderzoek en de mate van verdachtheid van de onderzoekslocatie is gekozen voor een standaard vooronderzoek⁹. Het standaard vooronderzoek richt zich op de onderzoekslocatie en de direct hieraan grenzende percelen. Indien een direct aangrenzend perceel <10 meter breed is, worden ook de percelen hier weer aangrenzend meegenomen. Bij grotere aangrenzende percelen, wordt alleen het gedeelte van deze percelen binnen 25 meter vanaf de grens van de onderzoekslocatie in beschouwing genomen, tenzij aanleiding bestaat het gehele aangrenzende perceel te onderzoeken.

Terreinbeschrijving

Het onderzoeksgebied betreft het geplande tracé van de verbindingsweg tussen de N263 ten noordoosten van Zundert naar de Prinsenstraat ten noordwesten van Zundert. Het tracé doorsnijdt voornamelijk agrarisch gebied, de 'Assortimentstuin', een visvijver en een gedeelte van 'De Kleine Beek'. 'De Kleine Beek' zal deels gedempt worden en de loop van de beek wordt verlegd over een afstand van circa 200 meter. Tevens zal de visvijver worden gedempt (oppervlakte circa 5.770 m²). De oppervlakte van het te onderzoeken tracé bedraagt circa 55.000 m².

Daarnaast wordt een fietsbrug aangelegd tussen de kernen van Zundert en Klein-Zundert. De fietsbrug zal via een talud ten oosten van de Assortimentstuin het tracé van de randweg kruisen. De oppervlakte van het talud van de fietsbrug bedraagt circa 10.000 m².

7. Rapport Milieuhygiënische onderzoeken randweg Zundert, Oranjewoud, juni 2011

Terreininspectie

De terreininspectie heeft plaatsgevonden op 18 november 2010, waarbij alleen die terreindelen zijn geïnspecteerd die vanaf de openbare weg te bereiken zijn geweest. Tijdens de terreininspectie zijn op twee plaatsen puinverhardingen aangetroffen. Eén puinpad bevindt zich direct ten zuiden van 'De Kleine Beek' en ten oosten van de Kapellekestraat. Een tweede puinverharding is aangetroffen ten zuiden van 'De Kleine Beek' en ten westen van de Klein Zundertseweg. Dit is een parkeerterrein met puinverharding die aan de westzijde overgaat in een weg met puinverharding. Navraag bij de gemeente leverde op dat van dit puin geen certificaten aanwezig zijn en dat niet bekend is wanneer dit puin is opgebracht. Dergelijke puinverhardingen worden in principe als asbestverdacht beschouwd.

Op basis van informatie aangeleverd door Waterschap Brabantse Delta blijkt dat naast de te dempen visvijver en de om te leggen 'Kleine Beek' nog drie kleine watergangen het tracé van de randweg doorkruisen. Hiervan is niet bekend of deze worden gedempt of dat ter plaatse de watergang door een buis zal worden geleid.

Voormalig- en huidig gebruik

Het voormalige en huidige gebruik van het onderzoekstracé is voornamelijk agrarisch.

Voor zover bekend hebben er op de onderzoekslocatie geen calamiteiten of overtredingen van voorschriften in het kader van de Wet milieubeheer en/of Wet bodembescherming en/of andere milieuregeling plaatsgevonden.

6.4.3 Conclusie

Op basis van de resultaten van het bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat het aspect bodemkwaliteit geen belemmeringen oplevert voor de voorgenomen ontwikkeling van het gebied. In het plangebied is een beschoeiing van asbestverdacht materiaal aangetroffen. Aanbevolen wordt om de asbestverdachte beschoeiing te laten verwijderen door een erkend asbestverwijderingsbedrijf. Ter verificatie kan een grondmonster op asbest geanalyseerd worden.

6.5 Luchtkwaliteit

6.5.1 Regelgeving

Wet luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (Wm). In samenhang met Titel 5.2 zijn de grenswaarden voor luchtkwaliteit in Bijlage 2 van de Wm opgenomen.

In Titel 5.2 Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit kunnen nemen wanneer:

- wordt voldaan aan de in bijlage 2 Wm opgenomen grenswaarden;
- een besluit (per saldo) niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- aannemelijk is gemaakt dat een besluit 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de concentratie van een stof;
- het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Bij Titel 5.2 Wm horen uitvoeringsregels die zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen. De volgende AMvB's en regelingen zijn of kunnen relevant zijn bij luchtkwaliteitsonderzoeken:

- AMvB en Regeling niet in betekenende mate bijdragen;
- Regeling projectsaldering 2007;
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007;
- Besluit Gevoelige bestemmingen.

Grenswaarden

De (Europese) grenswaarden voor de concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht zijn vastgelegd in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Deze grenswaarden zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen en dienen op voorgeschreven data te zijn bereikt. In onderstaande tabel zijn de grenswaarden weergegeven.

Tabel 6.1: Grenswaarden met ingang van 1 augustus 2009

Component	Concentratiesoort	Grenswaarden in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ geldend op			*) Toegestane aantal overschrijdingen per jaar
		01-08-2009	11-06-2011	01-01-2015	
Fijn stof (PM_{10})	jaargemiddelde	48 *	40	40	-
	24-uursgemiddelde	75	50	50	35
Fijn stof ($\text{PM}_{2,5}$)	jaargemiddelde	-	-	25	
Stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde	60	60	40 **	-
	uurgemiddelde	300	300	200 **	18
Koolmonoxide (CO)	8-uurgemiddelde	10.000	10.000	10.000	
Lood (Pb)	jaargemiddelde	0,5	0,5	0,5	
Zwavel dioxide (SO_2)	24-uursgemiddelde	125	125	125	
	uurgemiddelde	350	350	350	
Benzeen (C_6H_6)	jaargemiddelde	10	5	5	

* Buiten de zone 'midden' en de agglomeraties Amsterdam/Haarlem, Rotterdam/Dordrecht en Utrecht is deze grenswaarde $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

** In de agglomeratie Heerlen/Kerkrade is deze grenswaarde al op 01-01-2013 van kracht.

Naast grenswaarden zijn er voor de stoffen benzo(a)pyreen, ozon, arseen, cadmium en nikkel richtwaarden opgenomen in Bijlage 2 van de Wm. Richtwaarden geven een kwaliteitsniveau van de buitenlucht aan dat zo veel mogelijk moet zijn bereikt. De verwachting is dat de richtwaarden voor deze stoffen nergens in Nederland worden overschreden.

Besluit niet in betekenende mate bijdragen

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (NIBM) is vastgelegd wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof.

Een project draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel NO_2 als PM_{10} niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor die stoffen. Dit komt voor beide stoffen neer op een maximale toename van de concentraties met $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Wel moet worden aangetoond dat als gevolg van het project de jaargemiddelde concentraties PM_{10} en NO_2 niet met meer dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toenemen. In de onder het Besluit NIBM vallende Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is tot slot een aantal categorieën van plannen (projecten) opgenomen waarvoor tot een bepaalde omvang zonder meer geldt dat deze plannen niet in betekenende mate bijdragen.

Blijft de ontwikkeling binnen de voor deze categorieën opgenomen grenzen, dan is het project per definitie niet in betekenende mate, hoeft dit niet met berekeningen te worden aangetoond en hoeft ook in dat geval verder geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden.

Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl2007) zijn regels vastgelegd voor de wijze van uitvoering van luchtkwaliteitonderzoeken. Bepaald is onder andere waar en hoe de luchtkwaliteit vastgesteld dient te worden. Hiertoe is vastgelegd met welke (standaard)rekenmethode gerekend moet worden. Hierbij wordt grofweg een verdeling gemaakt in wegen in stedelijk gebied (SRM-1), buitenstedelijke wegen (SRM-2) en industriële bronnen (SRM-3).

Tevens is vastgelegd dat gebruik gemaakt dient te worden van enkele generieke invoergegevens welke jaarlijks worden vastgesteld. Tot deze gegevens behoren de achtergrondconcentraties, de emissiefactoren en de meteorologie.

Zeezoutcorrectie

In artikel 35 lid 6 en bijlage 4 van de regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 wordt aangegeven dat de concentraties van zwevende deeltjes (PM_{10}), die zich van nature in de lucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens, buiten beschouwing mogen worden gelaten. Per gemeente is een aftrek voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof gegeven.

Voor de gemeente Zundert bedraagt deze correctie $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde grenswaarde fijn stof is bepaald dat deze in heel Nederland met 6 dagen verminderd mag worden.

6.5.2 Onderzoek

Om de effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van de randweg in beeld te brengen is een luchtkwaliteitonderzoek¹⁰ uitgevoerd. In deze paragraaf zijn de conclusies uit dat onderzoek opgenomen.

Stikstofdioxide

De gehanteerde grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide bedraagt $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze grenswaarde wordt in 2015 van kracht en geldt ook in 2020. Voor 2012 geldt officieel een grenswaarden van $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$, maar in dit onderzoek is getoetst aan $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, hetgeen een worstcase aanpak is. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide met CARII bedraagt $25,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en is berekend in 2012. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide met Pluim Snelweg bedraagt $24,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en is eveneens berekend in 2012.

De grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie NO_2 wordt op geen van de beoordelingspunten overschreden, ongeacht het beoordelingsjaar. De grenswaarde van 18 uren voor het maximaal toegestane aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide wordt niet overschreden.

8. Onderzoek luchtkwaliteit, Oranjewoud, 26 januari 2011

Fijn stof

De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof bedraagt $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de rekenjaren 2012 en 2020. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie fijn stof met CARII bedraagt $25,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en is berekend in 2012. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie fijn stof met Pluim Snelweg bedraagt $24,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en is eveneens berekend in 2012.

De grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie PM_{10} wordt op geen van de beoordelingspunten overschreden, ongeacht het beoordelingsjaar.

De grenswaarde voor de etmaalgemiddelde concentratie van PM_{10} wordt op de berekende afstanden in geen van de scenario's vaker dan 35 maal per jaar overschreden.

6.5.3 Conclusie

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de realisatie van de randweg geen overschrijding van de grenswaarden tot gevolg heeft. Er wordt voldaan aan de eisen zoals gesteld in titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, artikel 5.16 lid 1 onder a. Het aspect luchtkwaliteit vormt daarom geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan.

6.6 Water

6.6.1 Regelgeving

Het plangebied ligt in het beheersgebied van het waterschap Brabantse Delta dat zowel het waterkwantiteits- als het waterkwaliteitsbeheer verzorgt. Sinds november 2003 is de watertoets wettelijk van toepassing, een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over het planvoornemen.

De watertoets is erop gericht dat ruimtelijke ontwikkelingen in elk geval niet leiden tot nadelige effecten op het watersysteem. In deze waterparagraaf is een beschrijving van het huidige watersysteem gegeven en de vertaling van het beleid naar het bestemmingsplan in relatie tot de aanleg van de randweg. Het doel van de watertoets is dat wateraspecten vroegtijdig in de planontwikkeling worden meegenomen. Het gaat hierbij om de thema's: veiligheid, waterkwantiteit, waterkwaliteit, afvalwaterketen en onderhoud, waarbij het waterschap een vroegtijdige en actieve inbreng heeft gehad bij de planvorming.

6.6.2 Onderzoek

Voor de ontwikkeling van de randweg Zundert is het proces van de watertoets doorlopen. De knelpunten en aandachtspunten ten aanzien van de waterhuishouding zijn geïnventariseerd. In de waterrapportage¹¹ zijn de huidige en toekomstige situatie, het beleid en de randvoorwaarden beschreven. Hieronder zijn beknopt de belangrijkste aspecten beschreven.

Randvoorwaarden

De randvoorwaarden van het waterschap Brabantse Delta voor ruimtelijke ontwikkelingen zijn opgenomen in de Hydraulische randvoorwaarden 2009. Hierin zijn onder meer de regels ten aanzien van hemelwater, oppervlaktewater en grondwater opgenomen.

9. Toelichting Watertoets, Randweg Zundert, Oranjewoud, december 2010

- **Hemelwater**
De nieuwe randweg geldt als een matig vuil oppervlak. Het hemelwater hiervan mag worden geïnfiltreerd of na zuivering (bijv. berminfiltratie) worden geloosd op oppervlaktewater. Nieuwe verharding mag niet tot een versnelde afvoer leiden. Het gebied betreft een vrij afwaterend zandgebied. De maatgevende afvoer (die 1x per jaar optreedt) is 0,67 l/s/ha ofwel 5,8 mm/dag. Bij hogere herhalingstijden (lagere kansen van voorkomen) is ook een hogere afvoer toegestaan, tot 1,34 l/s/ha (11,6 mm/d) bij een herhalingstijd $T=100$. Dit houdt in dat voor een bui $T=10$ per hectare verharding 555 m^3 retentie moet worden gerealiseerd. Bij een bui $T=100$ is 780 m^3 retentie per hectare verharding noodzakelijk. De voorkeursvolgorde voor de realisatie van retentie is:
 1. infiltratie;
 2. retentie binnen plangebied;
 3. retentie buiten plangebied;
 4. berging elders in bestaand watersysteem.
- **Oppervlaktewater**
Afmetingen van nieuwe waterlopen en kunstwerken dienen met het waterschap te worden besproken en in de Waterwetvergunning (keur) worden vergund.
- **Grondwater**
Het waterpeil van (nieuwe) waterlopen is van invloed op het grondwatersysteem. Als richtlijn wordt het waterpeil zodanig ingesteld dat de ontwateringsdiepte in stedelijk gebied bij de Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand (GHG) minimaal 0,7 meter is en ter plaatse van hoofdwegen minimaal 1,0 meter. In agrarisch gebied wordt een drooglegging van minimaal 0,6 meter bij de maatgevende afvoer ($T=1$) aangehouden. Waterhuishoudkundige maatregelen waardoor een verdroging optreedt, mogen niet in gebieden met ecologische waarden (EHS, GHS e.d.) worden uitgevoerd tenzij er compensatie wordt uitgevoerd. Over het algemeen is het ongewenst als de grondwaterstanden worden verlaagd door waterhuishoudkundige maatregelen.

Huidige situatie

Het maaiveld in het plangebied varieert van circa NAP +7,5 meter tot circa NAP + 11,5 meter. De variatie in maaiveldhoogte komt omdat Zundert is gelegen op een dekzandrug tussen twee beekdalen: de beekdalen van de Kleine Beek en de Aa of Weerijds. Deze beekdalen komen ten noorden van Zundert samen. Het plangebied voor de randweg ligt ten noordwesten van Zundert op de noordelijke flank van de dekzandrug richting het beekdal van de Kleine Beek. Voor een deel ligt het plangebied in het beekdal.

Grondwater

Door de variatie in maaiveldhoogte is er eveneens een sterke variatie in de aard van het grondwater in de omgeving van Zundert. De kern van Zundert ligt op een hoger gelegen dekzandrug. Hier treedt infiltratie van neerslag op. De grondwaterstanden liggen hier relatief diep ten opzichte van maaiveld: grondwatertrap VI en VII, met een Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand (GHG) van 40-80 of meer dan 80 cm beneden maaiveld, en een Gemiddeld Laagste Grondwaterstand (GLG) van meer dan 120 cm -mv.

De Kleine Beek heeft een drainerende werking, waardoor hier kwelwater uittreedt. Mede door de lagere maaiveldligging van het beekdal liggen de grondwaterstanden hier ondiep: grondwatertrap III met een GHG van minder dan 40 cm -mv. en een GLG van 80 tot 120 m-mv.

In het plangebied of de directe omgeving daarvan is geen grondwaterbeschermings- of waterwingebied gelegen.

Oppervlaktewater en ecologie

Het plangebied voor de randweg ligt in het stroomgebied van de Aa of Weerij. Dit is één van de grootste watervoerende beken in West-Brabant. De Kleine Beek is de belangrijkste zijtak van de Aa of Weerij. De Kleine beek loopt westelijk van Zundert, tussen Zundert en Klein-Zundert, en ligt ten noordwesten van het plangebied voor de randweg. Juist ten westen van de Assortimentstuin komt vanuit noordelijke richting een kleine zijbeek uit op de Kleine Beek. Verder zijn in het plangebied van de randweg enkele kavelsloten en leggerwaterlopen aanwezig die een afvoerende functie naar de Kleine Beek hebben en door de nieuwe randweg gekruist worden.

In het plangebied ligt de Assortimentstuin. Onderdeel van de Assortimentstuin is een vijver. Deze vijver staat niet in open verbinding met de Kleine Beek. In overleg met het waterschap is vastgesteld dat de vijver daarom geen waterbergende functie heeft. Bij een eventuele demping ervan is geen compensatie noodzakelijk. De vijver en een deel van het omliggende gebied van de Assortimentstuin is als beschermd gebied opgenomen in de Keur.

Toekomstige situatie

Gemeente Zundert is voornemens om samen met de provincie Noord-Brabant een randweg aan te leggen aan de noordwestzijde van Zundert. De weg is voorzien in het gebied tussen Zundert en Klein-Zundert en een moet een verbinding vormen tussen de Rucphenseweg en de Bredaseweg. De nieuwe randweg heeft een lengte van circa 1.650 meter. Het verhard oppervlak van de weg bedraagt circa 15.700 m².

Oppervlaktewater

Het ontwerp van de randweg doorsnijdt de vijver bij de Assortimentstuin. In overleg met het waterschap is vastgesteld dat de vijver geen waterbergende functie heeft en dus niet gecompenseerd hoeft te worden. De beschikbare ruimte voor de randweg nabij de kruising met de Kapellekestraat zeer beperkt. In overleg met hydrologen en ecologen van de provincie en het waterschap is een inpassing van de weg en een verlegging van de Kleine Beek ontwikkeld. Bij deze inrichtingsvisie komen natuur en water optimaal tot hun recht bij de aanleg van de randweg in dit deelgebied.

Het ontwerp van de randweg kruist enkele (legger)waterlopen die een afvoerende functie naar de Kleine Beek hebben. Deze afvoerende functie van de watergangen wordt in de toekomstige situatie gewaarborgd door aanleg van duikers onder de weg naar de Kleine Beek. Aandachtspunt is dat het afstromende wegwater van de randweg gescheiden wordt gehouden van de afvoerende watergangen naar de Kleine Beek die de randweg kruisen.

Grondwater

De randweg wordt op maaiveld aangelegd. Om de gewenste drooglegging te bereiken, zijn geen specifieke maatregelen noodzakelijk. In de lagergelegen delen van het plangebied kan ter hoogte van de huidige GHG drainage worden aangelegd om te voorkomen dat bij extreme buien de drooglegging kleiner wordt dan gewenst is. Door de ligging op de hoogte van de GHG is er geen sprake van een verdrogende werking.

Door de toename van verharding kan de aanvulling van het grondwater afnemen. De neerslag wordt echter opgevangen in ondiepe greppels, die mede als zaksloot fungeren. Dit heeft tot gevolg dat de neerslag toch deels in de bodem kan infiltreren. De toegestane afvoer is gelijk

aan de afvoer die in de huidige situatie in landbouwkundig (onverhard) gebied optreedt. Er is dus geen toename van de afvoer of afname van de grondwateraanvulling.

Waterkwaliteit

Afstromend hemelwater vanaf wegen kan in beginsel vervuild zijn. De randweg is aangeduid als een matig vuil oppervlak. In het ontwerp is uitgegaan van afstroming van het hemelwater via de bermen naar de zakgreppels, waar het in de bodem kan infiltreren en afgevoerd wordt naar oppervlaktewater.

Door gerichte maatregelen in het plangebied moet voorkomen worden dat verontreinigingen in het water geraken. Met name het vermijden van gebruik van uitlogende bouwmaterialen (bouwen conform de richtlijnen Duurzaam Bouwen (DuBo) en geen koper, zink, lood en uitlogende materialen toepassen) is van belang.

Waterkwantiteit

Door de aanleg van de randweg en bijbehorende parallelweg neemt de oppervlakte aan verharding toe met 15.700 m². Langs vrijwel de gehele weg zijn bermsloten / greppels voorzien aan weerszijden van de weg. Hiervoor is voor allebei de bermsloten een ruimte van 5 meter gereserveerd. In verband met de grote fluctuaties van de grondwaterstanden, wordt ervoor gekozen om droge greppels aan te leggen. De sloten zouden anders in de zomer droog komen te staan of een zeer grote diepte moeten krijgen, hetgeen allebei visueel onaantrekkelijk is.

Uit berekeningen is gebleken dat bij greppels aan één kant van de weg met een diepte van 0,5 m, een bodembreedte van 1 meter en taluds 1:1 dus een bovenbreedte van 2 meter aan de bergings- en afvoereisen van het waterschap wordt voldaan. Dit profiel is slechts indicatief. Bij de verdere uitwerking kan gekozen worden voor een ander profiel. In tabel 6.2 en 6.3 zijn de resultaten van de berekening weergegeven.

Tabel 6.2: Benodigde waterberging bij T=10 / T=100 (hydraulische randvoorwaarden 2009)

		Opp. verharding (m ²)	Lengte weg (m)
		15.700	1.650
Eis WS Brabantse Delta	Berging (m ³ /ha verharding)	Benodigde berging (m ³)	Ben. berging (m ³ /m weg)
T=10	555	871	0,528
T=100	780	1.225	0,742

Tabel 6.3: Te realiseren waterberging bij verschillende herhalingstijden bij greppel aan één kant van de weg

Herhalingstijd	randweg Zundert	
	Benodigde berging in greppel (m ³)	Beschikbare berging in greppel (m ³ /m greppel)*
T=10	0,528	0,75
T=100	0,742	0,75

*Bij de berekening van de berging in de greppel is de infiltratie niet meegerekend. Omdat infiltratie in de praktijk wel zal plaatsvinden, is dit een worstcase benadering.

6.6.3 Conclusie

Aangezien in het ontwerp van de randweg aan beide kanten van de weg ruimte (voor een groot deel van het tracé) is gereserveerd voor greppels, wordt aan de bergings- en afvoereisen van het waterschap voldaan. Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan.

Om te voldoen aan de watertoets is deze waterparagraaf voorgelegd aan het waterschap. Uit het overleg zijn de volgende aandachtspunten naar voren gekomen voor de verdere uitwerking van het watersysteem in het kader van de Waterwetvergunning.

- Bodem greppels dienen aangelegd te worden boven de hoogste grondwaterstand (in verband met infiltratie van hemelwater).
- Inzichtelijk dient gemaakt te worden de K-waarde (infiltratiesnelheid) bodem door infiltratieproeven. Dit om te kunnen onderbouwen dat de greppels binnen voldoende tijd weer beschikbaar zijn voor waterberging.

Op 26 april 2011 heeft het waterschap positief geadviseerd in het kader van de watertoets. De uitkomsten hiervan zijn in voorliggend ontwerpbestemmingsplan verwerkt.

6.7 Ecologie

Vanuit de huidige natuurwetgeving is de initiatiefnemer bij ruimtelijke ingrepen verplicht op de hoogte te zijn van mogelijk voorkomende beschermde natuurwaarden in het plangebied en in de beïnvloedingszone. Het gaat daarbij om beschermde natuurgebieden (Natuurbeschermingswet 1998 en het beschermingsregime van de Ecologische Hoofdstructuur) en beschermde soorten (Flora- en faunawet). De Nederlandse natuurwetgeving valt uiteen in gebiedsbescherming en soortbescherming.

6.7.1 Regelgeving

Natuurbeschermingswet 1998

Uit een oogpunt van gebiedsbescherming is de Natuurbeschermingswet 1998 van belang. Deze wet onderscheidt drie soorten gebieden, te weten:

- a. door de minister van LNV aangewezen gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- b. door de minister van LNV aangewezen beschermde natuurmonumenten;
- c. door Gedeputeerde Staten aangewezen beschermde landschapsgezichten.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Natuurbeschermingswet 1998 de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet 1998 zal kunnen worden verkregen. Speciale beschermingszones maken onderdeel uit van een samenhangend Europees ecologisch netwerk: Natura 2000.

Ecologische Hoofdstructuur

De Nota Ruimte geeft het beleidskader voor de duurzame ontwikkeling en een verantwoord toekomstig grondgebruik in de vorm van onder andere de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones.

Flora en fauna

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Deze wet regelt de bescherming van wilde dier- en plantensoorten. In de wet zijn de voormalige Jacht- en Vogelwet opgenomen, alsmede de soortbeschermingsparagrafen uit de Natuurbeschermingswet. Tevens is een deel van de verplichtingen op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn opgenomen.

De Flora- en faunawet verbiedt om dieren te doden of hun rust- of verblijfplaats te verstoren. Ook legt de wet de zorgplicht van de burger voor de flora en fauna vast. Er zijn vrijstellingsbepalingen, onder andere in verband met de jacht en de schadebestrijding. Afwijkingen van de verbodsbepalingen zijn mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

6.7.2 Onderzoek

Voor de aanleg van de randweg is in juli 2010 een natuurtoets¹² uitgevoerd. In deze natuurtoets is het plangebied onderzocht op het voorkomen van beschermde soorten, waarbij specifiek is gelet op de aanwezigheid van de strikt beschermde soorten die uit een eerder natuuronderzoek uit 2008 naar voren zijn gekomen. De natuurtoets geeft inzicht in de voorkomende en de te verwachten beschermde natuurwaarden in het plangebied en de gevolgen van de geplande ingreep op de EHS.

Beschermde soorten

Het resultaat van de natuurtoets is dat in het plangebied een strikt beschermde soort aanwezig is (gewone dwergvleermuis) die de voorgenomen aanleg van de randweg zou kunnen beïnvloeden.

Ten gevolge van de voorgenomen randweg zijn negatieve effecten op een aantal algemene, beschermde soorten te verwachten. Door het nemen van mitigerende maatregelen zoals het aanpassen van de werkperiode aan de activiteiten van dieren blijven deze negatieve effecten beperkt. Voor de effecten op de algemene voorkomende maar beschermde soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Voor de algemene soorten geldt een vrijstelling. Voor de daadwerkelijke start van de werkzaamheden dient voor één beschermde soort ontheffing aangevraagd te worden ex artikel 75 van de Flora en faunawet.

Vleermuizen

Het onderzoek heeft aangetoond dat het plangebied voor de randweg Zundert voornamelijk wordt gebruikt door één vleermuissoort, namelijk de gewone dwergvleermuis. Vleermuizen zijn strikt beschermde soorten en staan vermeld op Tabel 3 van de Flora- en faunawet en Bijlage IV van de Habitatrichtlijn. In het plangebied zijn belangrijke foerageergebieden en vliegroutes van deze vleermuissoort aanwezig.

Indien de aanleg van de randweg ertoe leidt dat deze belangrijke foerageergebieden verloren gaan en/of vliegroutes worden doorsneden, zijn nadelige effecten te verwachten op de gewone dwergvleermuis. In dat geval dienen mitigerende en eventueel compenserende maatregelen getroffen te worden en is een ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en Faunawet voor de start van de werkzaamheden noodzakelijk.

10. Natuurtoets Randweg Zundert, Onderzoek naar beschermde natuurwaarden, Oranjewoud, 22 juli 2010

Steenuil

Het aanvullende steenuilonderzoek 2010 heeft aangetoond dat het zoekgebied voor de randweg Zundert niet of incidenteel gebruikt wordt door steenuilen. De soort is waargenomen in de nabijheid van het toekomstige randweg, maar heeft hier geen verblijfplaats. Het leef- en foerageergebied is met name gelegen rond de beek, de voetbalvelden en de bomen langs de akkers. Bij de aanleg van de randweg Zundert gaan geen verblijfplaatsen verloren en wordt geen actueel leefgebied verstoord of doorsneden. Een ontheffing ex art. 75 van de Flora- en faunawet is niet noodzakelijk.

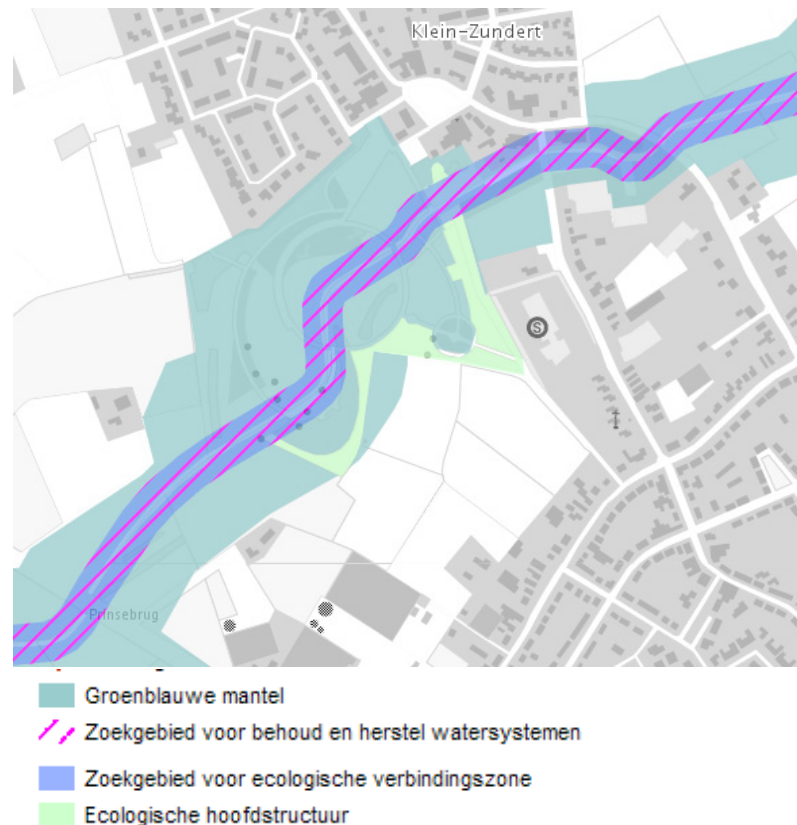
Beschermde gebieden

Natuurbeschermingswet/Natura 2000

Het plangebied is niet aangewezen als beschermd gebied in het kader van de Natuurbeschermingswet/ Natura 2000. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden (Brabantse Wal en het Ulvenhoutsebos) liggen op een dusdanig grote afstand dat externe werking kan worden uitgesloten. Er zijn geen negatieve effecten van de aanleg van de randweg op deze Natura 2000-gebieden.

Ecologische Hoofdstructuur

Het tracé van de randweg Zundert is gedeeltelijk gelegen in de Assortimentstuin, vijver en bosschage nabij de Assortimentstuin die onderdeel zijn van de EHS. Als gevolg van de ruimtelijke ingreep (randweg) wordt de Kleine Beek (ecologische verbindingzone) en de bosschages en visvijver in de Assortimentstuin aangetast en verstoord. Om de ecologische verbinding functioneel te houden of te ontwikkelen is het verleggen van de Kleine Beek en het aanleggen van faunapassages en begeleidende vegetatie van belang.



Figuur 6.4: Kaart verordening ruimte ter plaatse van het plangebied (Ecologische Hoofdstructuur is de licht groene lijn) (bron: www.brabant.nl)

Binnen de ecologische hoofdstructuur geldt het 'Nee, tenzij'-regime. Dit houdt in dat geplande ontwikkelingen niet mogelijk zijn als daarmee de wezenlijke kenmerken of waarden van een gebied significant worden aangetast, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. In het kader hieronder is de 'nee, tenzij'-afweging weergegeven die voor de randweg is gemaakt.

Nee-tenzij afweging

Voor aantasting van de EHS is een nee-tenzij afweging nodig. Hieronder volgt deze afweging.

Wezenlijke kenmerken en waarden

Bij de voorgenomen randweg Zundert vindt een aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden plaats in de EHS. Naast ruimtebeslag is ook een toename van geluidsbelasting aan de orde. In het natuurbeheerplan worden de beheertypen en ambities van de EHS weergegeven. In de Verordening Ruimte wordt aangegeven dat deze beheertypen en ambities bepalen wat de wezenlijke waarden en kenmerken zijn. Hieruit volgt dat de wezenlijke kenmerken en waarden van het onderhavige deel EHS bestaan uit de beheertypen: Beek en Bron, Droog bos met productie en Vochtig bos met productie. Voor het visvijver en het noordwestelijke deel zijn geen beheertypen of ambities geformuleerd. Hier vindt ook geen ruimtebeslag plaats, wel een extra geluidsbelasting. De beheertypen geven echter geen inzicht in de kwaliteit van de natuurwaarden. De voorliggende natuurtoets heeft hier meer inzicht in gegeven. De bosschages zelf bezitten geen grote natuurwaarden en komen algemeen voor in Noord-Brabant. Echter, de functie die de bosschages en de visvijver vervullen als stapsteen in samenhang met de EVZ de Kleine Beek is van ecologische waarde. Door het ruimtebeslag (in variant 1 0,65 ha en in variant 2 0,12 hectare) ontstaat versnippering en door de geluidsbelasting wordt het gebied ongeschikt als broed- en leefgebied voor vogels (en andere fauna) en zal deze functie grotendeels komen te vervallen. Aan het doel om met de EHS een samenhangend netwerk te creëren en versnippering tegen te gaan wordt niet voldaan. Daarnaast is aangetoond dat het gebied een belangrijke functie vervult als foerageergebied van gewone dwergvleermuizen uit Zundert en Klein Zundert. Een dergelijk aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden is als significant te beschouwen en dient gemitigeerd en gecompenseerd te worden.

Groot openbaar belang

De Randweg dient een groot maatschappelijk belang: het oplossen van verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in het centrum van Zundert (zie MER paragraaf 7.1 / 2.1). Er rijden teveel auto's en vrachtauto's door de kern van Zundert: circa 10 tot 12 duizend motorvoertuigen per etmaal op de Molenstraat, waarvan ca. 10% vrachtwagens. De huidige Molenstraat heeft een (te) smal profiel voor dit verkeer. Dit leidt tot een verslechterde bereikbaarheid en tot leefbaarheidsproblemen als geluidoverlast, luchtverontreiniging, trillingshinder, verkeersonveiligheid, slechte oversteekbaarheid en een verminderde aantrekkelijkheid van het centrum. In de toekomst nemen de verkeersintensiteiten verder toe, deels door autonome groei van de automobiliteit, deels door verkeersaantrekkende ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw, uitbreiding van bedrijventerreinen en de realisatie van Treeport Zundert. Op de Molenstraat neemt de verkeersintensiteit toe met circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is een toename van ongeveer 16 %. De verdere toename van verkeer in de autonome ontwikkeling vraagt om een (verkeerskundige) oplossing.

Geen alternatieven

Er is geen (ander) alternatief mogelijk zonder effect op de EHS. Nulplusmaatregelen op het bestaande wegennet bieden onvoldoende mogelijkheden de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek op te lossen. Buiten het onderzocht zoekgebied zijn geen reële alternatieven (zie MER paragraaf 7.2 / 2.4 en 7.3 / 2.5). Binnen het zoekgebied hebben alle drie de varianten effect op de EHS. Variant 2 leidt tot minder ruimtebeslag en geluidhinder in de EHS dan variant 1a, maar heeft minder probleemoplossend vermogen dan variant 1a.

Natuurcompensatie

Het tracé van de randweg bevindt zich gedeeltelijk binnen de EHS. Hierdoor valt de ruimtelijke ingreep onder de beleidsregel natuurcompensatie van de provincie Noord-Brabant. In het kader van de ligging van het plangebied is het daarom noodzakelijk om de effecten op de 'wezenlijke kenmerken en waarden' van de EHS in beeld te brengen. Dit dient uitgewerkt te worden in een compensatievoorstel. Hiervoor is een natuurcompensatieplan¹³ opgesteld. Dit plan geeft inzicht in de voorkomende en de te verwachten beschermde natuurwaarden in het plangebied en de gevolgen van de geplande ingreep op de EHS.

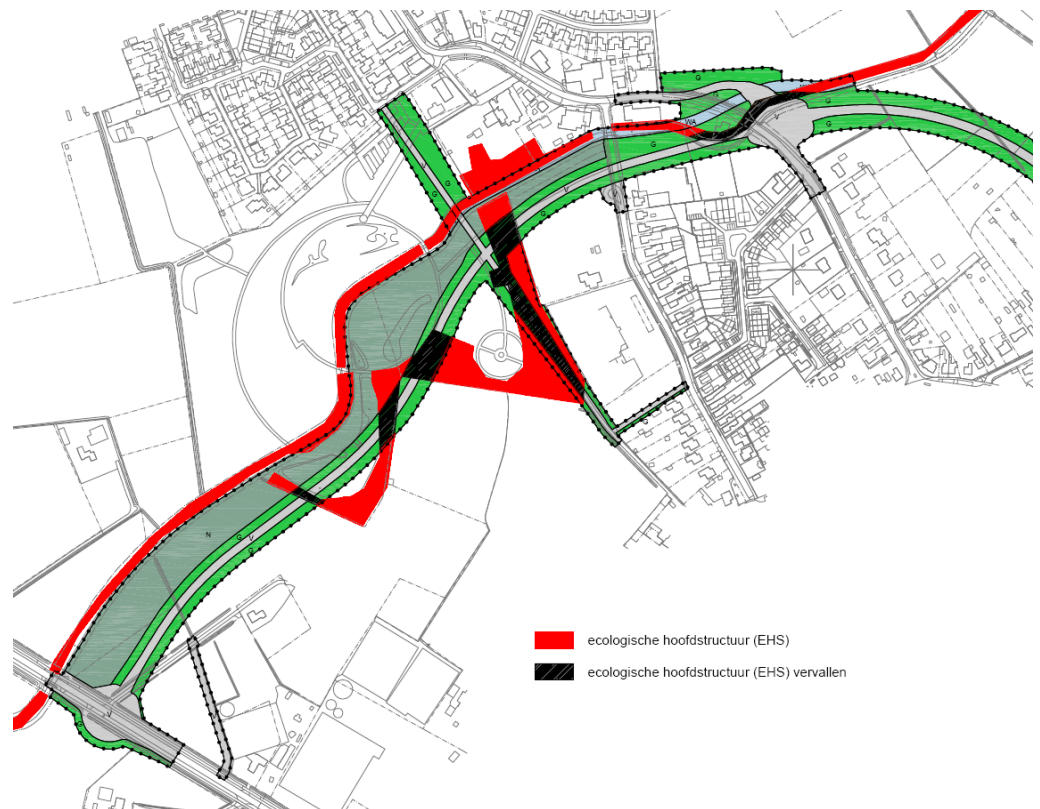
Het ruimtebeslag en de geluidsbelasting op de EHS is zoveel mogelijk beperkt door middel van mitigatie. Hieronder valt ondermeer het aanbrengen van stiller asfalt op de randweg. De schade die alsnog optreedt als gevolg van de aanleg van de randweg wordt gecompenseerd. Hiervoor is een natuurcompensatieplan opgesteld conform de Beleidsregels natuurcompensatie van de provincie Noord-Brabant en de 'Spelregels EHS' in de Verordening Ruimte (artikel 3.1.8, 3.1.9, 3.1.10 en 3.1.12).

De uitgangspunten voor natuurcompensatie zijn de verloren natuurwaarden en de natuurpotenties van het compensatiegebied. De verloren natuurwaarden bestaan uit oppervlakteverlies van gedeeltelijk de Assortimentstuin en de vijver en bosschage liggende nabij de Assortimentstuin. De selectie voor de natuurbeheertypen voor inrichting van de natuurcompensatie heeft plaatsgevonden op basis van de aanduiding van het gekozen tracé van de randweg in het Natuurbeheerplan provincie Noord-Brabant en een veldbezoek aan de locatie. Het natuurbeheerplan wordt in het kader van de Verordening Ruimte ook gebruikt om te bepalen wat de wezenlijke waarden en kenmerken van een onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zijn.

Het ruimtebeslag in de EHS door de aanleg van de Randweg dient gecompenseerd te worden. Het ruimtebeslag is bepaald op 1,30 hectare. Hiervan is ongeveer de helft direct ruimtebeslag van de randweg en de andere helft extra ruimtebeslag van de fietsbrug, inclusief talud. Deze oppervlakte is globaal als volgt verdeeld over de biotopen (beheertypen van de provincie):

- 0,2 hectare droog bos;
- 0,1 hectare vochtig bos;
- 0,55 hectare groen (zonder provinciaal beheertype-aanduiding); en
- 0,45 hectare water (zonder provinciaal beheertype-aanduiding).

11. Natuurcompensatieplan Randweg Zundert, Oranjewoud, 7 februari 2011



Figuur 6.5: De vervallen ecologische hoofdstructuur (op basis van het ruimtebeslag van de weg)

Op basis van het ruimtebeslag per beheertype dient de compensatielocatie vergelijkbaar te worden samengesteld. Het verlies van bovengenoemde beheertypen moet met een oppervlaktetoeslag worden gecompenseerd. De huidige typen betreffen relatief jonge biotopen, met een ontwikkeltijd van minder dan 25 jaar. De toeslag bedraagt 33%. De compensatieoppervlakte komt daarmee op 1,73 hectare, verdeeld over:

- 0,27 hectare droog bos;
- 0,13 hectare vochtig bos;
- 0,73 hectare groen;
- 0,60 hectare water.

De oppervlakte verstoring van broedbiotopen vogels moet worden gecompenseerd in de vorm van ontwikkeling van gelijkwaardige biotopen in een vergelijkbare oppervlakte. Ten opzichte van de huidige situatie is een toename van 1,36 hectare waarvoor de geluidbelasting hoger wordt dan 48 dBA. In deze geluidsbelasting zijn reeds de effecten van mitigerende maatregel in de vorm van 'stil asfalt' op de randweg tussen de Rucphenseweg en de Kapellekestraat meegenomen. In de berekende geluidsverstoorte oppervlakte is het ruimtebeslag (0,65 hectare) van de weg meeberekend en van de fietsbrug (circa 0,2 hectare). Dit ruimtebeslag wordt reeds gecompenseerd volgens de geldende richtlijn, met het geldende toeslagpercentage. Het netto geluidsverstoorte oppervlak bedraagt dus 0,51 hectare. Op basis van de Beleidsregel natuurcompensatie (provincie Noord-Brabant, 2005) is de resterende aantasting compensatieplichtig.

De totale compensatieopgave bedraagt dus 1,73 hectare + 0,51 hectare (2,24 hectare).

Inrichtingsvoorstel compensatieperceel

De gemeente Zundert stelt een perceel beschikbaar dat in aanmerking komt als compensatieperceel. Het betreft een agrarisch perceel langs de Turfvaart, nabij de Buntweg in de gemeente Zundert (zie onderstaande figuur).

Het compensatieperceel heeft een oppervlakte van 3,7 hectare. Deze oppervlakte volstaat ruim voor de compensatieopgave.



Figuur 6.6: Het compensatieperceel (rood).

Ecotopenverdeling

Het compensatieperceel zal worden ingericht als een gevarieerd natuurgebied met water, vochtig bos en droog bos. De combinatie van ecotopen is gebaseerd op de ecotopen die van toepassing zijn in de projectlocatie van de randweg en het aangrenzende invloedsgebied. De onderlinge verhouding van de ecotopen wijkt af van de verhouding in de projectlocatie. Voorgesteld wordt om een realistische ecotopenverdeling te maken die is afgestemd op de abiotische karakteristiek van het compensatieperceel.

Inrichtingsaspecten

De door het compensatieperceel lopende (bestaande) watergang zal worden verbreed en krijgt een flauw talud. De diepte van de waterpartij zal worden afgestemd op de lokale grondwatersituatie, waarbij als richtlijn geldt dat minimaal circa 50 cm water aanwezig is in het diepste gedeelte, bij de gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG). De ontgraving moet opmaat worden uitgewerkt aan de hand van detailinformatie van het perceel. De vrijkomende grond wordt verwerkt op het perceel en vormt de standplaats voor de bosaanplant.

Grenzend aan de verbrede watergang wordt een plas dras -zone aangelegd. Rondom de plas dras - zone krijgt het perceel vochtig bos. Aan de noord- en oostkant van het compensatieperceel zal het droog bos het vochtig bos omringen. Het droog bos wordt aangelegd met inheemse boomsoorten, waaronder inlandse eik, beuk, en een klein aandeel grove den. Het vochtig bos kan bestaan uit soorten als es, beuk, haagbeuk, eik, iep en els.

Overeenkomstig de wens van de toekomstige beheerder (Natuurmonumenten) wordt langs de perceelsgrens een zoom/mantel vegetatie (± 10 meter) aangehouden.

De zuidzijde van het perceel wordt zoveel mogelijk open gelaten, ter bevordering van de zonlicht toetreding.

De bosaanleg vindt op reguliere wijze plaats. In deze strook vestigen zich struiken en kruiden op eigen kracht vanuit zaadbronnen uit de omgeving. Op den duur ontstaat een gevarieerde overgang van zoom/mantel naar bos.

Overeenkomstig de wens van de gemeente en Natuurmonumenten wordt in het inrichtingsplan een wandelpad opgenomen.

6.7.3 Conclusie

Soortenbescherming

Bij de planvorming is rekening gehouden met het treffen van voldoende mitigerende maatregelen voor de gewone dwergvleermuis, onder andere door het aanbrengen van beplanting om de vliegroutes in stand te houden. Daarnaast wordt voor de ontwikkeling een ontheffing van de Flora- en Faunawet aangevraagd.

In het kader van het bestemmingsplan zijn er vanuit de flora- en faunawetgeving derhalve geen belemmeringen.

Gebiedsbescherming

Bij de planvorming is rekening gehouden met het compenseren van EHS-gronden. In het kader van het bestemmingsplan zijn er vanuit de EHS derhalve geen belemmeringen.

6.8 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's die mensen lopen ten gevolge van mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen bij bedrijven en transportverbindingen (wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen). Externe veiligheid gaat nadrukkelijk niet over de veiligheid van de mensen die werkzaam zijn binnen het bedrijf of de betreffende transportroute. Dit wordt geregeld via de Arbeidsomstandighedenwetgeving.

6.8.1 Regelgeving

Sinds 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van kracht. Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Het Bevi is gericht aan het bevoegd gezag inzake de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening en heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. Het Bevi is van toepassing op vergunningsplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven en wat wordt verstaan onder (beperkt) kwetsbare objecten.

Uit het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het projectgebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats

zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas, waarbij de 10^{-6} contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

Het GR beschrijft de kans dat 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1.000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (geen norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet een verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Ten behoeve van de verantwoording groepsrisico wordt advies gevraagd van de regionale brandweer.

6.8.2 Onderzoek

De randweg is bedoeld om het huidige vrachtverkeer door het centrum van Zundert te verminderen. Over de randweg vind dus vrachtverkeer plaats, waaronder ook het vervoeren van gevaarlijke stoffen. Het is daarom noodzakelijk de risico's ten gevolge van de nieuwe weg in kaart te brengen ten behoeve van het nieuwe bestemmingsplan. Hiervoor is een kwantitatieve risicoanalyse van de randweg Zundert opgesteld (zie bijlage 10: Risicoberekening vervoer gevaarlijke stoffen randweg Zundert, Oranjewoud, december 2010).

Plaatsgebonden risico

Uit de risicoberekeningen is gebleken dat de randweg geen PR 10^{-6} contour heeft. Er wordt dus voldaan aan de eisen vanuit het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

In de huidige situatie is er geen groepsrisico, aangezien op de percelen van het plangebied geen weg mogelijk is. Met het nieuwe bestemmingsplan wordt de randweg juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. Het groepsrisico van de randweg neemt door de geprojecteerde ontwikkeling toe, maar ligt onder de oriëntatiewaarde.

6.8.3 Conclusie

Door de aanleg van de randweg is sprake van een toename van het groepsrisico.

Verantwoordingsplicht

De gemeente dient de verantwoording van het groepsrisico af te leggen als onderdeel van het voorliggende ruimtelijke besluit voor de Randweg.

In bijlage 14 (Verantwoording groepsrisico Randweg Zundert, mei 2012) staat beschreven welke elementen relevant zijn voor de invulling van de verantwoordingsplicht. Ingegaan wordt op de mogelijkheden voor bronmaatregelen, ruimtelijke maatregelen, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid benoemd.

Aangezien het onderhavige bestemmingsplan de aanleg van een weg betreft, zijn de mogelijkheden voor veiligheidsverhogende maatregelen beperkt.

De gemeente heeft de rapportage overzien en onderschrijft de hierin genoemde argumenten en aanvaard het hieraan verbonden risico.

6.9 Kabels en leidingen

Er komen in het plangebied geen planologisch relevante kabels en leidingen voor.

7 Juridische aspecten

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de wijze waarop het conserveren van de bestaande toestand is vertaald in juridisch bindende regels, met hieraan gekoppeld een verbeelding. De regels zijn het juridische instrumentarium waarin het gebruik van de gronden, welke gebouwen zijn toegelaten en de wijze waarop de gebouwen mogen worden gebouwd, wordt geregeld. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels evenals de functie van visualisering van de bestemmingen. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

7.1 Indeling van de regels

De regels zijn ingedeeld in 4 hoofdstukken.

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels en bevat 2 artikelen. Het eerste artikel geeft een omschrijving van enkele in de regels gehanteerde begrippen. Het tweede artikel geeft aan hoe ten aanzien van maten, oppervlakte en inhoud gemeten moet worden.

In hoofdstuk 2 worden de verschillende bestemmingen behandeld. Per bestemming wordt aangegeven welke doeleinden/functies zijn toegelaten op de gronden en wat en hoe er mag worden gebouwd.

In hoofdstuk 3 worden de algemene regels behandeld. Dit zijn onder meer de afwijkingsmogelijkheden en algemene wijzigingsregels.

In hoofdstuk 4 worden de overgangs- en slotregels aangegeven.

7.2 De regels

Onderstaand is een korte toelichting opgenomen van de in de regels opgenomen bestemmingen.

7.2.1 Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die gebruikt worden in de regels. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen en/of begrippen.

Artikel 2 Wijze van meten

In het artikel 'wijze van meten' is een regeling opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

7.2.2 Hoofdstuk 2 Bestemmingen

De regels in verband met de bestemmingen kennen allen een min of meer gelijke opbouw en bestaan in ieder geval uit bestemmingsregels en bouwregels. Voor enkele bestemmingen zijn daarbij bijzondere gebruiksregels opgenomen en/of een afwijkingsbevoegdheid.

De bestemmingsomschrijving betreft de centrale bepaling van elke bestemming. Het betreft een omschrijving waarin de functies worden genoemd, die binnen de bestemming zijn toegestaan (=het gebruik). In een aantal gevallen is een specificering opgenomen van de toegestane functie, welke correspondeert met aanduidingen op de verbeelding.

Binnen het plan worden de volgende bestemmingen gebruikt:

Artikel 3 Groen

De bestemming 'Groen' is opgenomen voor de plantsoenen en groenstroken rondom de nieuw aan te leggen randweg. Met deze bestemming wordt een duidelijke overgang gecreeërd tussen de randweg en het gebied daarbuiten. Binnen deze bestemming zijn voorzieningen ten behoeve van de randweg toegestaan. Hierbij kan worden gedacht aan kunstwerken, (verkeers)borden en geluidsschermen en geluidswerende voorzieningen. Daarnaast zijn binnen de bestemming fiets- en voetpaden toegestaan. Gebouwen zijn binnen deze bestemming niet toegestaan.

Voor de gronden ten zuidwesten van de rotonde aan de Prinsenstraat is daarnaast de aanduiding 'ontsluiting' opgenomen. Uitsluitend op deze gronden is een ontsluiting toegestaan voor aangrenzende landbouwpercelen. Met de aanleg van de rotonde in deze weg is de bestaande ontsluiting namelijk komen te vervallen.

Ten zuidoosten van Klein Zundert is de aanduiding 'specifieke vorm van groen - bergbezinkbassin' opgenomen. Als gevolg van de aanleg van de randweg dient het huidige bergbezinkbassin verplaatst te worden. Ter plaatse van deze aanduiding is een nieuwe bergbezinkbassinvoorziening mogelijk.

Artikel 4 Natuur

De bestemming 'Natuur' is bedoeld voor het behoud, herstel en/of ontwikkeling van de ecologische, natuur en landschappelijke waarden. Een deel van de randweg is gelegen binnen de door de provincie aangeduide gebieden: EHS en zoekgebied ecologische verbindingszone. De aanleg van de randweg moet rekening houden met deze ligging. Om invulling te kunnen geven aan deze waarden is voor de gronden tussen de Kleine Beek en de randweg de bestemming 'Natuur' opgenomen. Dit geldt ook voor de natuurcompensatiegronden. Op deze gronden mag niet worden gebouwd.

Artikel 5 Verkeer

Op de gronden waar de randweg wordt aangelegd, is de bestemming 'Verkeer' gelegd. De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen en langzaamverkeerroutes. Daarnaast zijn geluidswerende voorzieningen, zoals geluidsschermen toegestaan. Binnen de bestemming zijn twee aanduidingen opgenomen: 'natuur' en 'water'. De aanduidingen zijn opgenomen voor de aanwezige natuurwaarden en waterlopen die worden doorsneden door de bestemming 'Verkeer'. Tevens is een mogelijkheid opgenomen voor de realisatie van een fietsbrug. Hiervoor is een minimale hoogte opgenomen, zodat verkeer op de randweg geen overlast ondervindt van de fietsbrug.

Artikel 6 Water

Nagenoeg parallel aan de nieuwe randweg loopt de Kleine Beek. Binnen het bestemmingsplan blijft, indien deze wordt doorsneden, de watergang behouden. Met de aanleg van de randweg is het noodzakelijk om voldoende waterberging te realiseren. Door de gronden naast de Kleine Beek te bestemmen als 'Water' wordt dit mogelijk gemaakt.

Artikel 7 Waarde - Archeologie

De bestemming 'Waarde - Archeologie' is gehanteerd voor twee delen van het plangebied. Dit gebied heeft op basis van de archeologische verwachtingskaart mogelijk een archeologische waarde. Bouwen is op deze gronden uitsluitend toegestaan nadat uit archeologisch onderzoek is gebleken dat geen archeologische waarden aanwezig zijn en/of door middel van een wijzigingsbevoegdheid de bestemming archeologisch waardevol gebied is verwijderd.

Artikel 8 Waterstaat - Waterstaatkundige functie

De bestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' is gehanteerd voor een gedeelte van het plangebied aan weerszijden van de Kleine Beek. Deze zone is bedoeld voor bescherming en onderhoud van deze watergang. Bouwen is op deze gronden uitsluitend toegestaan nadat toestemming is verkregen van het waterschap.

7.2.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels

In dit hoofdstuk worden, in aanvulling op de bestemmingsregels, aanvullende regels gesteld.

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

Het artikel 'Anti-dubbeltelregel' bevat bepalingen om te voorkomen dat met het bestemmingsplan strijdige situaties ontstaan of worden vergroot. De redactie is wettelijk vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening en overeenkomstig opgenomen.

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels opgenomen voor het bouwen binnen een vrijwaringszone van een molenbiotoop.

Artikel 11 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is, in aanvulling op de wijzigingsbevoegdheden uit de bestemmingen (hoofdstuk 2) nog een aantal algemene wijzigingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken die niet met toepassing van de specifieke afwijkingbepalingen geregeld kunnen worden.

Artikel 12 Algemene procedureregels

In dit artikel is de procedure voor het stellen van een nadere eis dan wel voor het besluit tot wijziging van het plan vastgelegd.

7.2.4 Hoofdstuk 4 overgangs- en slotregels

Artikel 13 Overgangsrecht

In de overgangsrechtregel is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het inwerking treden van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. De redactie is wettelijk vastgelegd en overeenkomstig opgenomen.

Artikel 14 Slotregel

In de 'slotregel' is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan aangehaald worden.

8 Economische uitvoerbaarheid

Gelet op het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening dient in het kader van een bestemmingsplan onder andere inzicht te worden verschaft in de economische uitvoerbaarheid van het plan binnen de wettelijke planperiode van 10 jaar.

8.1.1 Financiering randweg Zundert

Voor de aanleg van de randweg Zundert en bijbehorende voorzieningen is tussen de gemeente Zundert en de provincie Noord-Brabant een intentie-overeenkomst gesloten.

Op basis van de zogenaamde wegvakkentheorie en het veroorzakersprincipe worden de kosten van de realisatie van de randweg tussen de provincie en de gemeente verdeeld. Tot de kosten van realisatie van de randweg worden ook de kosten van grondverwerving en planschade gerekend.

8.1.2 Verwerving

Om de randweg fysiek aan te kunnen leggen dienen de gemeente en de provincie de beschikking te hebben over de gronden. Een groot deel van de percelen die nodig zijn voor de aanleg van de randweg en de natuurcompensatie zijn in eigendom van gemeente, provincie of waterschap. Voor de gronden die nog niet in eigendom zijn zullen onderhandelingen met de eigenaren worden opgestart om de gronden middels minnelijke verwerving in eigendom te krijgen. Met sommigen is al overeenstemming bereikt.

Mocht minnelijke verwerving niet haalbaar blijken dan beschikt de gemeente en/of de provincie op grond van de Onteigeningswet over de mogelijkheid om de gronden vanwege het maatschappelijk belang van de randweg te onteigenen.

8.1.3 Exploitatieplan

Voor dit bestemmingsplan bestaat geen verplichting om een exploitatieplan vast te stellen, aangezien het verhaal van de kosten van de grondexploitatie anderszins verzekerd is en het bepalen van een fasering en/of het vastleggen van locatie-eisen niet noodzakelijk is.

projectnr. 196747
28 juni 2012

Bestemmingsplan Randweg Zundert
Gemeente Zundert

9 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt getoetst met het opsturen van het plan naar de verschillende overlegpartners. Naast de overlegpartners wordt een ieder in de gelegenheid gesteld het plan te beoordelen.

Onderstaand is aangegeven op welke manier de maatschappelijke uitvoerbaarheid precies getoetst wordt.

9.1 Inspraak ingevolge de inspraakverordening

Ingevolge de inspraakverordening is het voorontwerpbestemmingsplan 'Randweg Zundert' voor de inwoners van de gemeente Zundert en voor de in de gemeente belanghebbende natuurlijke- en rechtspersonen ter inzage gelegd. Gedurende een periode van zes weken konden inspraakreacties ten aanzien van het concept ontwerpbestemmingsplan naar voren worden gebracht. Tevens is het concept ontwerpbestemmingsplan 'Randweg Zundert' tijdens een inloopavond d.d. 28 maart 2011 toegelicht. Van de gevoerde inspraakprocedure is een reactienota opgesteld dat in de bijlage is opgenomen.

9.2 Overleg ingevolge ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerpbestemmingsplan 'Randweg Zundert' voorgelegd aan de volgende instanties:

1. Provincie;
2. VROM - Inspectie;
3. Waterschap Brabantse Delta;
4. Regionale Brandweer Midden en West - Brabant;
5. Regiobureau Breda.
6. Politie Midden- en West-Brabant Regio Breda
7. Het college van burgemeester en wethouders van Breda
8. Het college van burgemeester en wethouders van Etten-Leur
9. Het college van burgemeester en wethouders van Rucphen
10. Het college van burgemeester en wethouders van Roosendaal
11. Het college van burgemeester en schepenen Hoogstraten
12. GHOR Midden- en West-Brabant
13. Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland
14. Enexis B.V.
Rijkswaterstaat
15. Regionale Milieudienst West-Brabant

Door enkele instanties is gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan. Deze reacties en de beantwoording daarvan zijn opgenomen in de bovengenoemde reactienota.

projectnr. 196747
28 juni 2012

Bestemmingsplan Randweg Zundert
Gemeente Zundert

