

**NOORDELIJKE RANDWEG ZEVENBERGEN
NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU**

GEMEENTE MOERDIJK

26 oktober 2012
076447685:C - Definitief
B02046.000001.0100



Inhoud

1	Waarom een nieuwe Noordelijke randweg Zevenbergen?	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel notitie Reikwijdte en Detailniveau	4
1.3	Projectgeschiedenis en genomen besluiten	4
1.4	Relatie met andere projecten	10
1.5	Zoekgebied tracés Noordelijke randweg Zevenbergen	11
1.6	Leeswijzer	13
2	Waarom een milieueffectrapport?	15
2.1	M.e.r.-plicht	15
2.2	M.e.r.-procedure	15
3	Nut, noodzaak en doelstelling	19
3.1	Inleiding	19
3.2	Nut en noodzaak	19
3.2.1	Ruimtelijke samenhang in de ontwikkeling van Zevenbergen	20
3.2.2	Ruimtelijke structuur	21
3.2.3	Verkeersstructuur	21
3.2.4	Kwaliteit van de leefomgeving	25
3.3	Doelstellingen Noordelijke randweg Zevenbergen	28
4	Alternatieven en varianten	31
4.1	Inleiding	31
4.2	Kaders en uitgangspunten	31
4.3	Verkenning mogelijke alternatieven voor de Noordelijke randweg Zevenbergen	33
4.3.1	Referentiesituatie / Nulalternatief	34
4.3.2	Nulplusalternatief: opwaardering huidig tracé	34
4.3.3	Alternatief 1: verdiept met tunnel	35
4.3.4	Alternatief 2: wijde boog	36
4.3.5	Alternatief 3: krappe boog	38
4.3.6	Alternatief 4: aansluiting A17	40
4.4	Alternatieven en varianten in het MER	41
5	Werkwijze milieubeoordeling	43
5.1	Beoordelingsmethodiek	43
5.2	Beoordelingskader	43
5.3	Toets Model A	47
Bijlage 1	Luchtkwaliteit en bijdrage van de N285	49
Bijlage 2	Kaart omgevingslawaai	51
Bijlage 3	Zuidelijke randweg als alternatief?	53

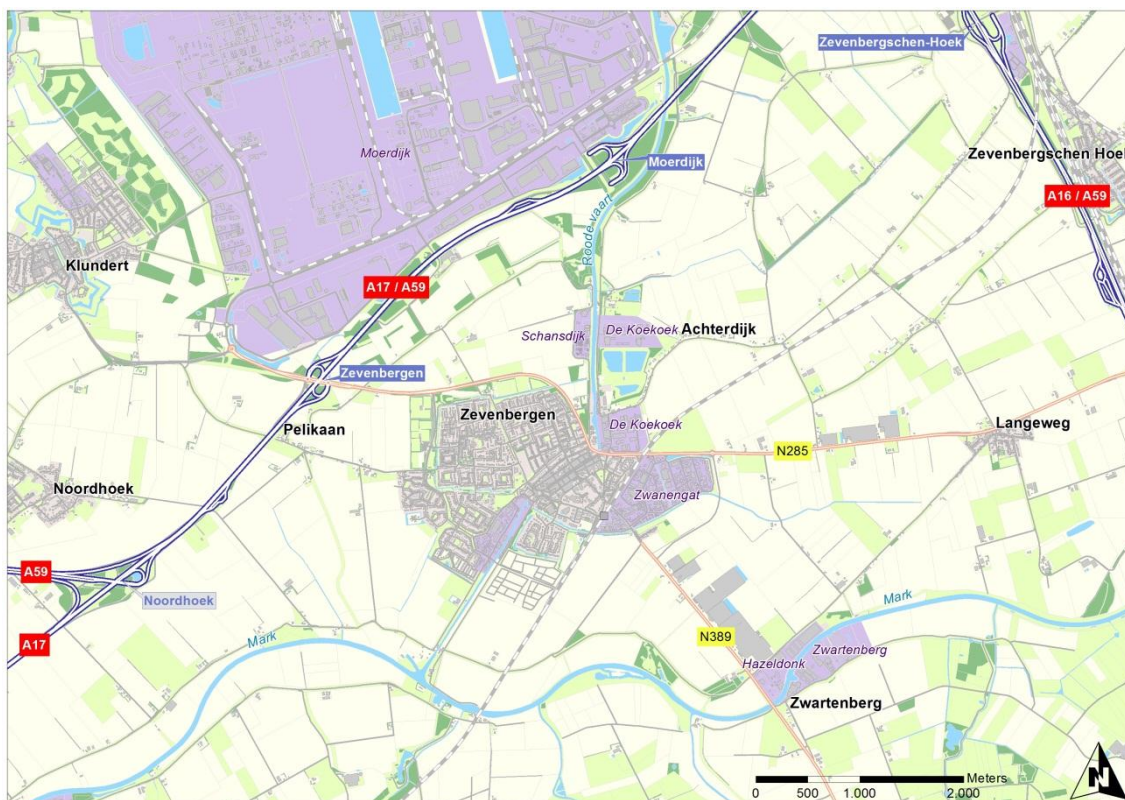
Bijlage 4	Overzicht wet- en regelgeving en beleid	55
Bijlage 5	Natura 2000 - stikstofdepositie	69
Colofon.....		71

1

Waarom een nieuwe Noordelijke randweg Zevenbergen?

1.1 AANLEIDING

De ontwikkeling van de noordzijde van Zevenbergen (Noordrand) maakt deel uit van de groeiambitie van de gemeente Moerdijk. In de gemeente wordt groei van grootschalige bedrijvigheid afgestemd met verbetering van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. De Noordelijke randweg Zevenbergen is een belangrijke schakel in het geheel.



Afbeelding 1: Huidige situatie Zevenbergen

De realisatie van de Noordelijke randweg Zevenbergen hangt nauw samen met de voorgenomen ontwikkeling van de Noordrand Zevenbergen, onderdeel van Moerdijk MeerMogelijk. De Noordrand is het gebied binnen de toekomstige Noordelijke randweg en de huidige provinciale weg N285/De Langeweg. Door de realisatie van de Noordelijke randweg wordt de bestaande provinciale weg door de kern van Zevenbergen omgelegd en ontstaat er een nieuwe Noordelijke randweg. Deze sluit aan op de Oostelijke randweg en zal weer aantakken op de provinciale weg N285 ten noorden van de kern

Zevenbergen. Doordat het doorgaande verkeer de Noordelijke randweg zal volgen in plaats van door de kern te moeten rijden, neemt de doorstroming toe en zal de leefbaarheid in Zevenbergen verbeteren. De huidige N285/De Langeweg wordt afgewaardeerd.

De ligging van de Noordelijke randweg wordt bepalend voor verdere ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden aan de noordoostzijde van Zevenbergen. De randweg dient als begrenzing voor de Noordrand waarbij nieuwe ontwikkelingen aan de binnenzijde van de randweg worden geprojecteerd. De binnen de randweg vrijkomende gronden bieden ruimte voor woningbouw, bedrijvigheid, recreatie, groen en water. Omlegging van de N285 betekent ook een kans voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het gebied. Met name de aansluiting van de Roode Vaart op het centrum van Zevenbergen, in het kader van de centrumontwikkeling Zevenbergen en de zoetwaterverbinding Volkerak-Krammer.

1.2 DOEL NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU

Een bestemmingsplan is nodig om de Noordelijke randweg planologisch te verankeren en daarmee het startsein te geven voor de verdere invulling van het gebied. De gemeente Moerdijk en de provincie Noord-Brabant werken nauw samen bij het doorlopen van de planstudiefase, waarbij de gemeente de trekkersrol vervult.

In een Milieueffectrapportage worden de resultaten opgenomen van milieuonderzoek. Dat milieuonderzoek moet voldoende informatie op tafel brengen om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen in de besluitvorming over het bestemmingsplan Noordelijke randweg Zevenbergen. Dit vereist een scherpe afbakening van 'reikwijdte en detailniveau'. In deze notitie Reikwijdte en Detailniveau (notitie R&D) is daarom o.a. beschreven:

- Wat de aanleiding is van het project (nut en noodzaak).
- Wat de doelstellingen zijn van het project.
- Welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn (alternatieven).
- Welk beoordelingskader in het MER gebruikt wordt bij de beoordeling van de alternatieven.

De notitie R&D wordt gebruikt voor de raadpleging van de bij het plan betrokken bestuursorganen en adviseurs en het verkrijgen van zienswijzen door een ieder op de voorgestelde omvang van het milieuonderzoek.

1.3 PROJECTGESCHIEDENIS EN GENOMEN BESLUITEN

Projectgeschiedenis

Het begin

De Noordelijke randweg Zevenbergen is als 'mogelijke ontwikkeling' voor het eerst opgenomen in het categoriseringsplan uit het Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan uit 1998. Vervolgens zijn in 2001 de verkeerskundige consequenties van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (zoals de ontwikkeling van de Noordrand) onderzocht door de gemeente Moerdijk. Uit het rapport 'Nieuwe wegenstructuur Zevenbergen' blijkt dat de problematiek en de toekomstige ontwikkelingen een nieuwe wegenstructuur voor Zevenbergen noodzakelijk maken. Deze wegenstructuur omvat als pijlers de Oostelijke randweg, Noordelijke randweg en een aansluiting vanuit de Noordelijke randweg op de A17 (zie Afbeelding 2).



Afbeelding 2: Nieuw model wegenstructuur uit 2001

Doorwerking in ruimtelijke plannen en visies

Vervolgens zijn de Noordelijke randweg en de ontwikkeling van de Noordrand opgenomen in diverse ruimtelijke plannen en visies van de provincie en gemeente, zoals het Ontwerp Uitwerkingsplan Moerdijk en omgeving¹ (2004), Interim Structuurvisie en Paraplunota Brabant in Ontwikkeling (2007), gebiedsvisie Moerdijk-Oost (2006) en de Strategische Visie Moerdijk 2030 (2009). Vigerend is de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening van de provincie Noord-Brabant (2011). De Noordelijke randweg is hierin opgenomen als ‘onderliggende weg – in studie’ en N285/De Langeweg als ‘onderliggende weg – af te waarderen’. De Noordrand is aangeduid als ‘zoekgebied verstedelijking’. Op gemeentelijk niveau is de Structuurvisie Moerdijk 2030 (2011) vigerend (zie verder onderaan deze paragraaf).

Ontwikkeling van de gebiedsinrichting

De geschiedenis van de Noordelijke randweg hangt nauw samen met de ontwikkeling van de Noordrand Zevenbergen. De ontwikkelingsmogelijkheden van de Noordrand zijn in 2003 in de "Ontwikkelingsstudie Noordrand Zevenbergen" verkend. Centraal in deze studie staat de omleiding van de N285 via een vloeiende wijde boog door het gebied heen en de functionele invulling van het gedeelte binnen de Noordelijke randweg ten behoeve van bedrijvigheid. Vanaf de Noordrand kan er op termijn een nieuwe rechtstreekse verbinding naar de op-/afrit 26 van de A17 worden gerealiseerd.

In 2008 is opnieuw gekeken naar de invulling van de Noordrand (‘Visiedocument Noordkant Zevenbergen’). Door de verplaatsing van de bedrijven Caldic Chemie Productie B.V. en Wolst Mortel B.V. vallen milieutechnische beperkingen in het gebied weg en komen andere functies zoals wonen in beeld. Als ontwikkelingsperspectief voor de Noordrand geldt²:

- Lokale verkeerssituatie verbeteren.
- Centrumfunctie Zevenbergen versterken.
- Duurzame ruimtelijke ‘afronding’ door middel van randweg Zevenbergen.

¹ Uitwerking van het Streekplan Noord-Brabant, Brabant in Balans (2002)

² Uit ‘Presentatie ondertekening intentieverklaring Noordrand’ 24 november 2008 (www.moerdijkmeermogelijk.nl)

- Ontwikkelingsperspectief bieden voor gebiedsontwikkeling binnen de aan te leggen randweg voor functies wonen, werken en recreëren.

Zevenbergen wordt veiliger en aantrekkelijker om te wonen en te leven als Caldic en Wolst worden gesaneerd. De verkeersveiligheid en de doorstroming nemen toe door de aanleg van een noordelijke randweg om de kern van Zevenbergen en buiten het huidige bedrijventerrein De Koekoek om. Het doorgaande verkeer hoeft dan niet meer door de kern van Zevenbergen. De binnen de randweg vrijkomende gronden bieden ruimte voor woningbouw, bedrijvigheid, recreatie, groen en water.

In samenspraak met de omgeving zijn vier verschillende modellen ontwikkeld voor de invulling van de Noordrand. In deze modellen varieert het tracé van de Noordelijke randweg; de opwaardering van het huidige tracé van de N285, een 'krappe boog' en een 'wijde boog' (zie Afbeelding 3).



Model A Compact met tracé wijde boog



Model B Wonen met tracé wijde boog



Model C Behouden met opwaardering bestaand tracé



Model D met tracé krappe boog

Afbeelding 3: De vier modellen uit het 'Visiedocument Noordkant Zevenbergen'

Variante Model A Compact waarin de 'wijde boog' is opgenomen, is door de gemeenteraad aangemerkt als voorkeursmodel. De compacte opzet voorziet het meest in de geuite wensen ten aanzien van efficiënt ruimtegebruik en een goede ruimtelijke ordening. In dit model wordt het westelijke deel nabij en aansluitend op de stadskern van Zevenbergen ontwikkeld tot woongebied en wordt het oostelijke deel, aansluitend op de hier reeds aanwezige bedrijventerreinen, ontwikkeld tot bedrijventerrein.

In 2008 heeft de gemeente toegezegd een extra ingebrachte variant³ mee te nemen bij de verdere uitwerking van de plannen. Dit 'Verbeterd bestaand tracé' omvat het verdiept en deels ondertunneld aanleggen van de N285, aangegeven met de gele lijn in Afbeelding 4.

³ Ingebracht door de vereniging Belangen Buurtschap Achterdijk (vBBA)



Afbeelding 4: Verbeterd bestaand tracé

Genomen besluiten

Bestuursovereenkomst Realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk

Op 3 juli 2009 is de Bestuursovereenkomst Realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk ondertekend door het dagelijks bestuur van rijk, provincie en gemeente. In juli 2009 hebben Provinciale Staten en de gemeenteraad ingestemd met deze overeenkomst. De opgave betreft de benodigde opvang van bovenregionale bedrijvigheid enerzijds en een forse impuls aan de leefbaarheid in de omgeving anderzijds. Op deze wijze wordt groei gecombineerd met verbetering van de leefbaarheid. Dit is in lijn met de onderstaande dubbelstelling.

1. Het creëren van ruimte voor economie (regionaal en bovenregionaal) door optimaal gebruik te maken van het bestaande Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk (intensivering en herstructurering) en door het realiseren van het Logistiek Park Moerdijk (LPM).
 2. Het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving op andere locaties binnen de gemeente Moerdijk, door daar vooral in te zetten op versterking van de leefbaarheid, het milieu en de ruimtelijke kwaliteit.
- Deze totale gebiedsontwikkeling is ondergebracht onder de noemer 'Moerdijk MeerMogelijk'.

Met de Bestuursovereenkomst is het sein op groen gegaan voor de planvoorbereiding van diverse plannen en daarmee voor de uitvoering van Moerdijk MeerMogelijk. Eén van de leefbaarheidsprojecten, die onderdeel uitmaakt van het project Moerdijk MeerMogelijk is het plan Ontwikkeling Noordrand Zevenbergen, waar de Noordelijke randweg Zevenbergen deel van uitmaakt.

De negen plannen van Moerdijk MeerMogelijk

Moerdijk MeerMogelijk (www.moerdijkmeermogelijk.nl) heeft betrekking op een programma met onder andere de volgende onderdelen:

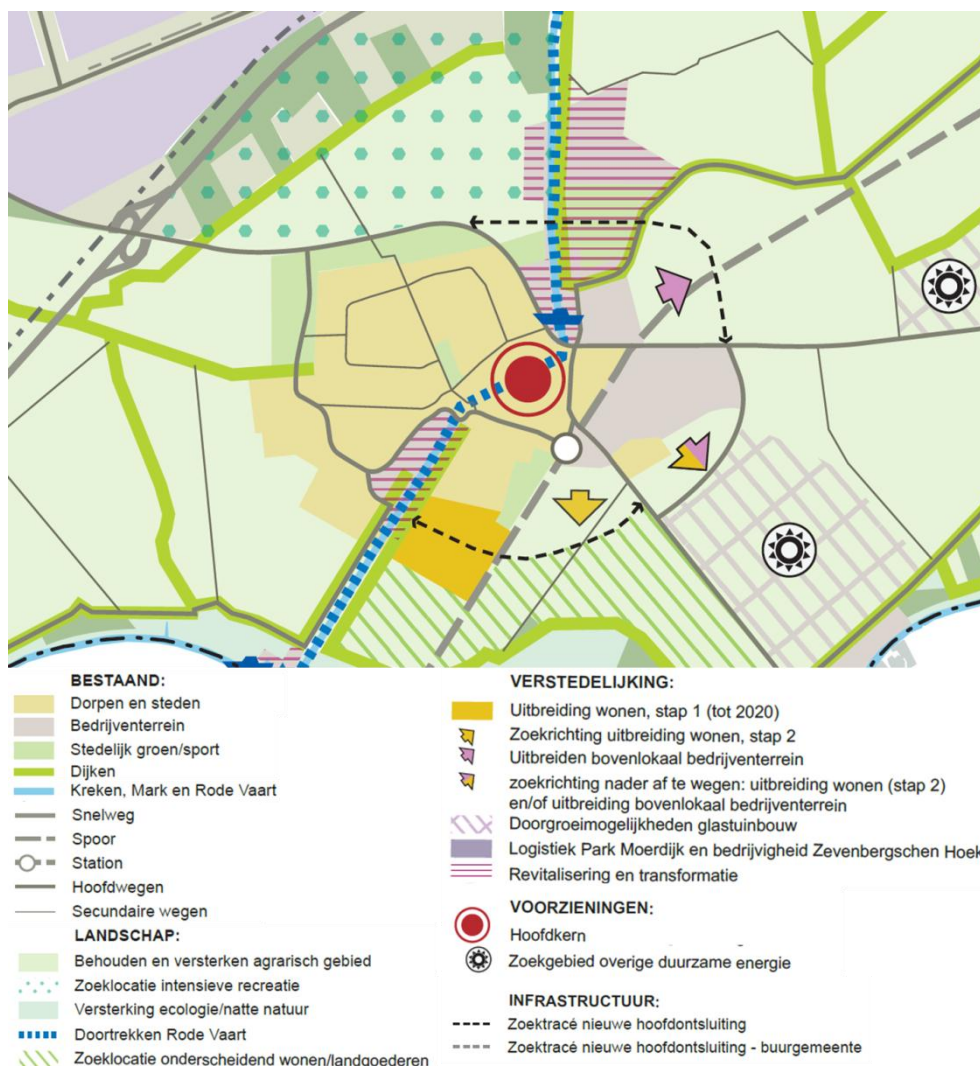
- Ontwikkeling Logistiek Park Moerdijk
- Intensievere benutting industrierrein Moerdijk
- Inrichting Waterfront Moerdijk
- Leefbaarheidsimpuls Zevenbergschen Hoek
- Inrichting Stationsgebied Lage Zwaluwe
- Herinrichting bedrijventerrein Klundert
- Herontwikkeling Huizersdijk-Zuid Zevenbergen
- Ontwikkeling Noordrand Zevenbergen
- 825 extra woningen

In de bestuursovereenkomst zijn afspraken gemaakt over de relatie tussen en financiering van de verschillende plannen die onder Moerdijk MeerMogelijk vallen. Voor de realisatie van de Noordelijke randweg Zevenbergen is door de provincie een apart budget gereserveerd. Voor de aanpassing van het onderliggend wegennet is budget gereserveerd door de gemeente.

Structuurvisie Moerdijk 2030

Gemeente Moerdijk heeft op 9 juni 2011 de 'Structuurvisie Moerdijk 2030' vastgesteld. De structuurvisie is van toepassing op het gehele grondgebied van de gemeente Moerdijk en toont de gewenste ruimtelijke ontwikkeling in de periode tot 2030. In de structuurvisie zijn ook de projecten die voortvloeien uit de hierboven genoemde bestuursovereenkomst ten aanzien van Moerdijk MeerMogelijk opgenomen, waaronder de ontwikkeling Noordrand Zevenbergen.

De structuurvisie vormt de ruimtelijke uitwerking van de door de raad vastgestelde Strategische Visie en bevat aldus de ruimtelijke kaders voor de toekomstige ontwikkelingen binnen de gemeente Moerdijk. Als zodanig vormt de structuurvisie dan ook het ruimtelijke referentiekader voor toekomstige ruimtelijke plannen en bestemmingsplannen.



Afbeelding 5: Uitsnede Structuurvisiekaart Moerdijk 2030 van de kern Zevenbergen

De noordelijke randweg Zevenbergen is specifiek benoemd in de structuurvisie waarbij op kaart een zoektracé is aangegeven (zie Afbeelding 4). Hierbij is aangegeven dat aan de noordoostzijde van Zevenbergen een nieuwe randweg wordt gerealiseerd, buiten het huidige bedrijventerrein De Koekoek om. Daarnaast is ook voorzien in de realisatie van de Zuidelijke randweg, waarmee uiteindelijk een sluitende randwegenstructuur bij Zevenbergen wordt gerealiseerd.

Stappen naar de nieuwe ruimtelijke structuur

Diverse plannen en opgaven opgenomen in de Structuurvisie worden inmiddels nader vormgegeven. Zo zijn inmiddels de (planologische) procedures in gang gezet voor bijvoorbeeld het Logistiek Park Moerdijk en de intensievere benutting van het industrieterrein Moerdijk. Ook zijn/worden er overeenkomsten gesloten met de vertrekkende bedrijven Caldic en Wolst⁴ en zijn bedrijfsgronden reeds aangekocht. Met de ontwikkeling van de Noordrand wordt door de voorgenomen realisatie van de Noordelijke randweg de volgende stap gezet. De Noordelijke randweg wordt bepalend voor verdere ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden aan de noordoostzijde van Zevenbergen. Het plan van aanpak voor de Noordelijke randweg is in mei 2011 vastgesteld door het college van B&W. De provincie (Gedeputeerde Staten) heeft ingestemd met het plan van aanpak en het project als planstudie opgenomen in het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BMIT)⁵.

De volgende fasen van het project Noordrand richten zich op de ontwikkelingsmogelijkheden binnen de nieuwe randweg. Dit wordt op zijn vroegst opgestart nadat er duidelijkheid is over de tracékeuze voor de Noordelijke randweg. Het uitgangspunt bij de ontwikkeling van de Noordrand is een compacte invulling binnen de nieuwe Noordelijke randweg (conform model A uit het visiedocument Noordkant Zevenbergen). Het plan is om het westelijk deel van het gebied te ontwikkelen als woongebied rondom de Roode Vaart en het gedeelte ten oosten van het bestaande bedrijventerrein de Koekoek voor bedrijvigheid. Ter voorbereiding op de nadere uitwerking van de plannen voor de Noordrand wordt momenteel de bedrijventerreinopgave geactualiseerd (zie kader). De woningbouwopgave komt na 2020 in beeld in verband met de huidige aanwezigheid van bedrijven en de tijd die het kost om dit om te vormen naar woningbouwbehoefte. Om een goede aansluiting van de woningvraag op de woningbouwbehoefte te kunnen garanderen wordt het woningbouwprogramma en de bevolkingsontwikkeling tussentijds (om de twee jaar) gemonitord. De ontwikkeling van het gebied rondom de Roode Vaart met woningen wordt, zodra aan de orde, in die tweejaarlijkse afweging meegenomen.

Actualisatie bedrijventerreinopgave

In de structuurvisie "Moerdijk 2030" is tot 2020 55 ha aan plannen voor ontwikkeling van bedrijventerrein opgenomen. Daarvan is 20 ha voorzien in de Noordrand, die is aangewezen als eerste locatie voor de realisatie van bovenlokale bedrijvigheid. De bedrijventerreinopgave is gebaseerd op een behoeferaming uit 2008. De huidige economische situatie vraagt om bijstelling van de opgave en planning/fasering. Daarom vindt binnenkort een actualisatie van de behoeferaming plaats. Het resultaat van deze actualisatie heeft invloed op de start van de planontwikkeling van het bedrijventerrein in de Noordrand.

⁴ Met Caldic is een reeds een overeenkomst gesloten. De overeenkomst met Wolst wordt naar verwachting eind dit jaar afgerond.

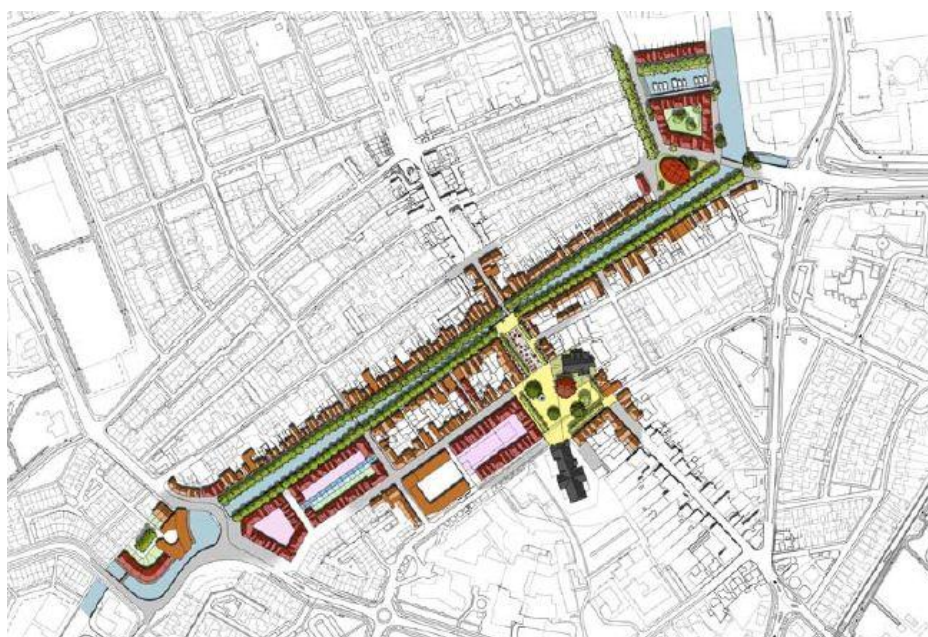
⁵ Het Brabants MIT vormt het uitvoeringsprogramma van het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan (PVVP, 2006). In het Brabants MIT zijn de projecten opgenomen voor verkeer, vervoer en infrastructuur die de wegbeheerders provincie, gemeenten en rijk samen willen aanpakken. De projecten verkeren in verschillende fases (problemanalyse, verkennings-, planstudie- of realisatiefase). Het Brabants MIT beslaat een periode van 5 jaar en wordt ieder jaar geactualiseerd. De Noordelijke randweg Zevenbergen is opgenomen onder projectnummer RNPW285.10.

1.4 RELATIE MET ANDERE PROJECTEN

Ook in andere projecten worden ontwikkelingen in de kern van Zevenbergen voorzien, waarbij een relatie bestaat met de realisatie van de Noordelijke randweg.

Centrumontwikkeling Zevenbergen

De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van het Masterplan Centrum Zevenbergen (2011) gekozen voor het scenario frisse wind als ontwikkelingsrichting van het Centrum. De blauwe loper is een variant binnen dit scenario waarbij de relatie tussen de Roode vaart en de voormalige haven wordt hersteld. De voormalige haven wordt ontgraven en de Roode Vaart wordt doorgetrokken (mede in combinatie met de zoetwaterverbinding, zie hieronder). Recent (25 oktober 2012) is door de gemeenteraad definitief gekozen voor de variant de blauwe loper. Een goede relatie tussen het centrum en de Noordrand is bij dit scenario van belang en daarin speelt de afwaardering van de N285/ Langeweg een belangrijke rol.



Afbeelding 6: Het scenario frisse wind met variant blauwe loper uit het Masterplan Centrum Zevenbergen

In het Centrumplan wordt eveneens vooruitgeblikt op de komst van de Noordelijke randweg en daarmee de afwaardering van de huidige N285/De Langeweg. De entree van het centrum ligt nu bij de haven aan de zijde van het Haveneind. De andere zijde van de haven, aan de kant van De Langeweg, is alleen 'kruip-door-sluip-door' te bereiken en voelt daardoor gevoelsmatig als de achterzijde van het centrum. Met de aanleg van de noordelijke rondweg transformeert De Langeweg tot een stadsstraat en is het mogelijk ook aan deze zijde een prominente entree te maken voor het centrum. Daarmee wordt het centrum logischer bereikbaar en beter verbonden met de geplande nieuwe ontwikkelingen in de Noordrand. Met het herinrichten en rechte trekken van de flauwe bocht in De Langeweg ontstaan er ontwikkelingsmogelijkheden op de locatie tussen de Stooftstraat en De Langeweg, de nieuwe entree van het centrum. Aan de overzijde van de afgewaardeerde Langeweg is ruimte voor woningen.

Zoetwaterverbinding Krammer-Volkerak

Om de verzilting van het Volkerak-Zoommeer in de strijd tegen de Blauwalg te realiseren, is de aanleg van een alternatieve zoetwateraanvoer door het Rijk noodzakelijk.

Zoetwaterverbinding Krammer-Volkerak

Het Volkerak-Zoommeer, gelegen in de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland, bestaat uit stilstaand zoet water. In dit voedselrijke water ontstaan bijna elke zomer giftige Blauwalgen die het water ongeschikt maken als drinkwater voor vee en voor de landbouw. Verzilting is een maatregel om de waterkwaliteit te verbeteren. Er ontstaan dan echter problemen met de zoetwatervoorziening in het omliggende gebied. Verzilting van het Volkerak-Zoommeer mag alleen plaatsvinden als de zoetwatervoorziening van de landbouw wordt gegarandeerd. De alternatieve zoetwaterverbinding Volkerak-Krammer is aangemerkt als een 'altijd goed' oplossing. Er zijn 2 alternatieve routes in beeld geweest; door en om Zevenbergen. Inmiddels is er gekozen voor de zoetwaterverbinding door Zevenbergen door middel van het doortrekken van de Roode Vaart (www.zwdelta.nl).

Door de aanleg van de zoetwaterverbinding Volkerak-Krammer door Zevenbergen ligt er een kans om de twee delen van de Roode Vaart, ten zuiden en ten noorden van de kern Zevenbergen, weer met elkaar te verbinden. De bestuurders van de Zuidwestelijke Delta, provincies Noord-Brabant, Zeeland, Zuid-Holland en Waterschappen zien de kansen die deze verbinding biedt voor de herontwikkeling van het centrum van Zevenbergen (zie hierboven) en het financiële voordeel van het meeliften met deze herontwikkeling t.o.v. later een verbinding om Zevenbergen te realiseren. Inmiddels is er budget beschikbaar gesteld door de deelnemende partijen van de Zuidwestelijke Delta en het Rijk voor het doortrekken van de Roode Vaart door het centrum van Zevenbergen. Ook heeft de gemeente budget gereserveerd in het kader van de centrumontwikkeling.

Fietsverbinding Zevenbergen – Moerdijk

In het Lokaal Mobiliteitsplan (2007), het Beleidsplan Toerisme en Recreatie (2005) en het Uitvoeringsprogramma Beleidsplan Economie (2008) is aangegeven dat bewoners van de gemeente Moerdijk zich te voet en op de fiets goed en veilig moeten kunnen verplaatsen. Dit geldt zowel voor woon/werk verkeer als voor recreatief verkeer. Daarnaast streeft de gemeente Moerdijk ernaar randvoorwaarden te creëren om fietsen en wandelen te ontwikkelen tot een volwaardig concurrent van autorijden. Om de mobiliteit van langzaam verkeer verder te ontwikkelen is een fiets- en wandelnetwerk samengesteld. Hieruit volgen ontbrekende schakels, waaronder een (vrijliggende) fietsvoorziening tussen de kernen Moerdijk en Zevenbergen. Deze is vooralsnog geprojecteerd parallel langs de Roode Vaart.

1.5 ZOEKGEBIED TRACÉS NOORDELIJKE RANDWEG ZEVENBERGEN

Binnen het zoekgebied (zie Afbeelding 7) voor de Noordelijke randweg Zevenbergen is in brede zin verkend welke tracés voor de Noordelijke randweg mogelijk zijn. Het zoekgebied wordt begrensd door de huidige N285/De Langeweg aan de zuidzijde. De rotonde met de Oostelijke randweg en de N285 ter hoogte van sportpark De Knip begrenzen het zoekgebied aan de oost- respectievelijk westzijde. Het zoekgebied is aan de noordzijde 'opgerekt' tot aan de aansluiting met de A17 om bij het verkennen van mogelijke tracés voor de Noordelijke randweg een aansluiting met de A17 als mogelijkheid mee te nemen.



Afbeelding 7: Zoekgebied tracés Noordelijke randweg Zevenbergen

Het zoekgebied heeft een gemengd en gevarieerd karakter waarbij functies als wonen, bedrijvigheid, natuur, recreatie, land- en akkerbouw elkaar afwisselen, maar in de loop van de tijd ook met elkaar vervlochten zijn geraakt. Het gebied ligt aan de rand van Zevenbergen en op korte afstand van de historische stadskern. De aanwezigheid van de voormalige suikerfabriek aan weerszijden van de Blokweg is een belangrijke factor geweest voor de ontwikkeling van het gebied. Na beëindiging van de productieactiviteiten zijn de verouderde industriële gebouwen voor verschillende doeleinden in gebruik genomen. Inmiddels is het gebied de Koekoek als bedrijventerrein ontwikkeld, waar de fabriekssilo's en andere 'oude' bedrijfsvestigingen van de voormalige suikerfabriek zijn opgenomen.

In het plangebied liggen de voormalige vloeivelden van de Suikerunie. De vloeivelden zijn als bassins gebruikt om de klei van de gewassen suikerbieten in te kunnen bergen. Tegenwoordig bestaan de vloeivelden uit twee waterplassen aan de noordzijde en een braakliggend terrein aan de zuidzijde (waar voorheen de plassen van de zuidelijke vloeivelden lagen). Het gebied van de vloeivelden is omgeven door een hoge wal met bomen en heeft hierdoor een geïsoleerde ligging. Door de geïsoleerde ligging en de aanwezigheid van grote aantallen vogels hebben de noordelijke vloeivelden een hoge natuurkwaliteit. De noordelijke vloeivelden (zie Afbeelding 8) zijn dan ook aangewezen in het kader van de EHS (Ecologische Hoofdstructuur). Ook de Roode Vaart en daaraan grenzende gebieden maken deel uit van de EHS.



Afbeelding 8: Links de westelijke plas van de noordelijke vloeivelden. De noordelijke vloeivelden hebben de EHS status. Rechts luchtfoto (2011) waarop te zien is dat de zuidelijke vloeivelden zijn gedempt en het terrein braak ligt.

Langs de dijken en de polderwegen zijn verspreid in het gebied diverse clusters met kleinschalige (woon)bebouwing verzezen zoals aan de Achterdijk, de Koekoeksedijk en de Schansdijk. Dwars door het gebied ligt de Roode Vaart die ontstaan is als een uitsparing tussen twee polders. Deze gekanaliseerde rivier speelde in het verleden een centrale rol als doorgaande vaarverbinding tussen de Mark en het Hollandsch Diep voor de aan- en afvoer van goederen. Langs de Roode Vaart zijn daarom nog steeds verschillende bedrijven gevestigd die gebruik maken of hebben gemaakt van deze vaarverbinding.

Richting de A17 heeft het gebied aan beide zijden van de Roode Vaart een overwegend landelijk karakter. Het relatief besloten gebied fungeert als stedelijk-landschappelijk uitloopgebied van Zevenbergen en als buffer tussen Zevenbergen en Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk. In het gebied bevinden zich een waterzuiveringsinstallatie en een gemaal.

De nieuwe Noordelijke randweg zal in dit gebied ingepast moeten worden, rekening houdende met de aanwezige waarden. De tracéalternatieven worden toegelicht in hoofdstuk 4.

1.6 LEESWIJZER

In het volgende hoofdstuk (H2) wordt toegelicht dat, gekoppeld aan het opstellen van een bestemmingsplan, de m.e.r.-procedure wordt doorlopen. Daarbij wordt tevens een beschrijving gegeven van deze procedure. Vervolgens wordt nut en noodzaak en de doelstelling van de Noordelijke randweg Zevenbergen omschreven (H3). Een belangrijk onderdeel van deze notitie vormt de beschrijving van de alternatieven en varianten (H4). Daarbij wordt toegelicht welke tracéalternatieven mee worden genomen in het MER en welke in deze fase reeds afvallen. De notitie eindigt met een beschrijving van de wijze waarop de effecten van de Noordelijke randweg Zevenbergen in het MER worden bepaald (H5).

2

Waarom een milieueffectrapport?

2.1 M.E.R.-PLICHT

Doel m.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure heeft tot doel om het milieu volwaardig mee te kunnen nemen bij de besluitvorming over projecten die grote gevolgen kunnen hebben voor de (leef)omgeving, zoals de Noordelijke randweg Zevenbergen. In het MER worden de effecten van de Noordelijke randweg Zevenbergen op de (leef)omgeving in beeld gebracht.

M.e.r.-plicht

De aanleg van nieuwe infrastructuur is m.e.r.-plichtig conform het Besluit m.e.r. 1994, gewijzigd 2011 (VROM, 2011). De m.e.r.-plicht geldt voor de "aanleg van een autosnelweg of autoweg" (onderdeel 1.2 van lijst C uit het Besluit m.e.r.). Dit betreft een weg bestemd voor autoverkeer die alleen toegankelijk is via knooppunten of via door verkeerslichten geregelde kruispunten⁶ waarop het verboden is te stoppen of te parkeren. De Noordelijke randweg Zevenbergen zal worden aangelegd als een autoweg. Deze activiteit is volgens bovenstaande beschrijving m.e.r.-plichtig.

Het initiatief wordt tijdens de planstudiefase getrokken door de gemeente Moerdijk. De provincie Noord-Brabant neemt de trekkersrol over voor de realisatie van de randweg.

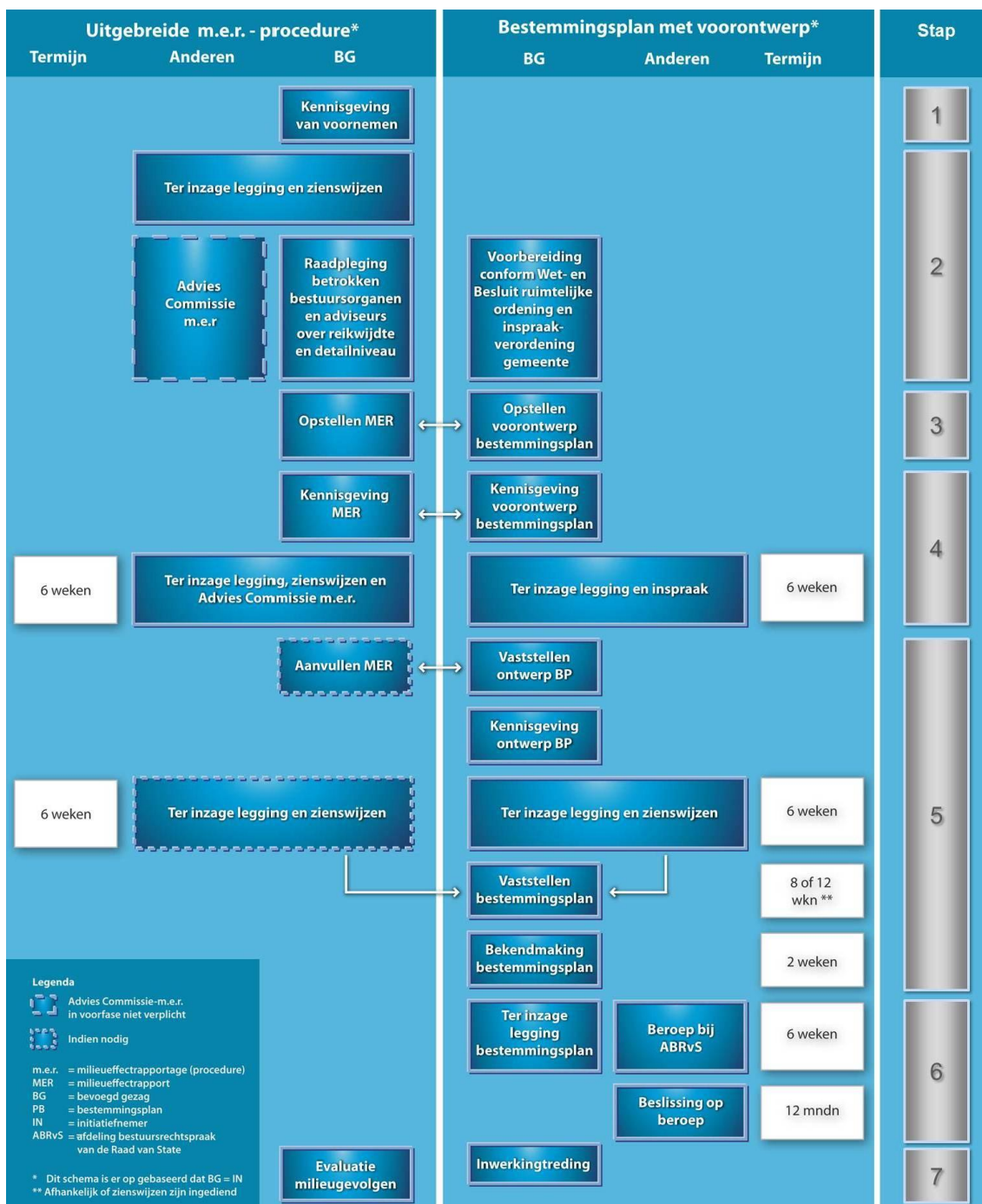
2.2 M.E.R.-PROCEDURE

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure. Bevoegd gezag is de gemeenteraad van de gemeente Moerdijk. De koppeling is schematisch weergegeven in Afbeelding 9. In de m.e.r.-procedure worden de volgende stappen doorlopen.

Stap 1: Kennisgeving

Het voornemen om een plan te gaan opstellen of een m.e.r.-plichtige activiteit te ondernemen en hiervoor de m.e.r.-procedure te doorlopen, wordt openbaar aangekondigd. Deze kennisgeving wordt gedaan door het bevoegd gezag (gemeenteraad van de gemeente Moerdijk). De kennisgeving vermeldt de inhoudelijke zaken van het voornemen, zoals informatie over de wijze waarop de procedure wordt doorlopen en wie daarbij wordt betrokken.

⁶ Rotondes hebben dezelfde werking als door verkeerslichten geregelde kruispunten, omdat het gaat om toeritdosering en doorstroming van het verkeer.



Afbeelding 9: procedureschema m.e.r. gekoppeld aan bestemmingsplan

Stap 2: Zienswijzen en raadplegen betrokken bestuursorganen

In deze stap wordt bepaald wat er in het MER aan informatie moet worden opgenomen; de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Het bevoegd gezag raadpleegt hierover de adviseurs en andere bestuursorganen die bij de voorbereiding van het plan of het besluit een rol hebben. Er bestaan geen wettelijke vereisten voor de vorm van het advies en de raadpleging. In dit geval wordt bij de raadpleging onderhavige notitie reikwijdte en detailniveau (notitie R&D) gebruikt. De notitie R&D wordt ook ter inzage gelegd voor een periode van 6 weken. Tijdens deze periode kan iedereen reageren op de voorgestelde aanpak van het MER. Daarnaast wordt aan de Commissie voor de m.e.r. (vrijwillig) een advies gevraagd over de reikwijdte en detailniveau van het MER. De Commissie voor de m.e.r. betreft in haar advies de binnengekomen zienswijzen.

Stap 3: Opstellen MER

Vervolgens wordt het MER opgesteld. Het MER moet in ieder geval de volgende onderdelen bevatten:

- Doel plan of besluit.
- Voorgenomen activiteit & redelijke alternatieven.
- Relevante andere plannen & besluiten.
- Huidige situatie & autonome ontwikkeling.
- Effecten voor de relevante milieuaspecten.
- Vergelijking van effecten voor alternatieven.
- Mitigerende & compenserende maatregelen.
- Leemten in informatie en kennis.
- Samenvatting voor een algemeen publiek.

Stap 4: Kennisgeving, zienswijzen en advies Commissie voor de m.e.r.

Na het schrijven van het MER wordt door het bevoegd gezag:

- Openbaar kennis gegeven van het MER.
- Het MER ter inzage gelegd.
- Een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen over het MER naar voren te brengen.

De Commissie voor de m.e.r. toetst of het MER voldoende informatie bevat om het milieu volwaardig mee te nemen in de besluitvorming over de Noordelijke randweg Zevenbergen. Aangezien het MER is opgesteld om de vaststelling van het bestemmingsplan te ondersteunen, wordt ook het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd. Hierbij worden de eisen en termijnen van de bestemmingsplanprocedure aangehouden.

Stap 5: Besluit, motiveren en bekendmaking

Pas wanneer de m.e.r.-procedure correct en volledig is doorlopen en het MER goed aansluit op de inhoud van het bestemmingsplan, kan het bestemmingsplan worden vastgesteld. In het bestemmingsplan wordt gemotiveerd op welke wijze rekening is gehouden met:

- De mogelijke gevolgen voor het milieu.
- De alternatieven.
- De ingebrachte zienswijzen.
- Het advies van de Commissie voor de m.e.r..

Na vaststelling van het bestemmingsplan vindt de openbare kennisgeving van het bestemmingsplan plaats. Ook vindt mededeling plaats door toezending van een exemplaar van het bestemmingsplan aan degenen die bij de voorbereiding waren betrokken. Alle activiteiten in deze stap worden uitgevoerd door het bevoegd gezag.

Stap 6: Beroep

Als derden het niet eens zijn met het vastgestelde bestemmingsplan kan beroep worden aangetekend. Het niet juist of niet volledig doorlopen van de m.e.r.-procedure kan in een dergelijke zaak leiden tot vernietiging van het vaststellingsbesluit.

Stap 7: Evaluatie

Het bevoegd gezag moet de milieugevolgen van de uitvoering van de activiteit waarvoor de m.e.r.-procedure is doorlopen onderzoeken. Bij de constatering dat de milieugevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag maatregelen nemen.

3

Nut, noodzaak en doelstelling

3.1 INLEIDING

De Noordelijke randweg Zevenbergen is niet een ‘standaard’ randwegenproject ingegeven door bestaande verkeersknelpunten. De Noordelijke randweg is een belangrijke schakel in de totale ontwikkeling van Zevenbergen en het project is gericht op het creëren van een functionerende verkeersstructuur afgestemd op de groei van de gemeente en de plannen voor het gebied. Het is van belang om de randweg in samenhang te beschouwen met de andere ontwikkelingen, ook al is de realisatie van de Noordelijke randweg als een apart project opgepakt. Op deze wijze kunnen gemeente en provincie tot een goede afweging komen, zodat de verdere ontwikkeling van het gebied wordt gefaciliteerd en investeringen in wegen, bedrijfsvestigingen en woningbouw op elkaar worden afgestemd. De onderbouwing van nut en noodzaak van de Noordelijke randweg als ook de doelstellingen is op deze wijze ingestoken.

3.2 NUT EN NOODZAAK

Het waarom van de Noordelijke randweg Zevenbergen hangt, zoals gezegd, nauw samen met andere ontwikkelingen in Zevenbergen. De Structuurvisie Moerdijk 2030 wordt daarom als vertrekpunt genomen voor de onderbouwing van nut en noodzaak van de Noordelijke randweg. Met de Structuurvisie brengt de gemeente (ruimtelijke) samenhang in de voorgenomen ontwikkeling van Zevenbergen binnen de gemeente. De Noordelijke randweg is één van de ontwikkelingen die bijdraagt aan het realiseren van het totaalbeeld dat is gevisualiseerd op de Structuurvisiekaart.

Nut en noodzaak van de Noordelijke randweg Zevenbergen wordt in deze paragraaf beschreven door de relatie tussen de Noordelijke randweg en de ruimtelijke samenhang van de ontwikkeling van Zevenbergen te beschouwen. Dit wordt gedaan aan de hand van de volgende drie pijlers:

- Ruimtelijke structuur.
- Verkeersstructuur.
- Kwaliteit van de leefomgeving.



In paragraaf 3.2.1 wordt de ruimtelijke samenhang in de ontwikkeling van Zevenbergen beschreven op hoofdlijnen en worden de ontwikkelingen benoemd die een directe relatie hebben met de Noordelijke Randweg. In paragrafen 3.2.2, 3.2.3 en 3.2.4 wordt achtereenvolgens ingegaan op de ruimtelijke structuur, verkeersstructuur en kwaliteit van de leefomgeving in relatie tot nut en noodzaak van de Noordelijke randweg.

Voor de onderbouwing van nut en noodzaak is gebruik gemaakt van bestaande informatie. Het verkeersmodel dat zal worden gebruikt voor de verkeersstudie naar de Noordelijke randweg Zevenbergen is nog niet gereed. Het model dat is toegepast voor het Logistiek Park Moerdijk (LPM) zal t.b.v. het MER voor de Noordelijke randweg nog op maat worden gemaakt. Voor de probleembeschrijving is gebruik gemaakt van de technische rapportage verkeersmodellering LPM⁷, telcijfers van de provincie Noord-Brabant en andere openbare rapportages en data. De onderstaande analyses zullen in het MER nader worden onderzocht en gedetailleerd met behulp van het op maat gemaakte verkeersmodel.

3.2.1 RUIMTELIJKE SAMENHANG IN DE ONTWIKKELING VAN ZEVENBERGEN

De opgave voor Zevenbergen

Zevenbergen vormt samen met het Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk het stedelijk kerngebied van de gemeente Moerdijk. Het is de hoofdkern van de gemeente, met een hoog voorzieningenniveau en een regionale verzorgingsfunctie. Deze centrumfunctie zal verder worden versterkt. In de periode tot 2030 groeit Moerdijk uit tot een netwerkgemeente waarbij de hoofdkern Zevenbergen door goede en veilige verbindingen bereikbaar is voor inwoners van de 10 andere kernen.

De woningbouwbehoefte die o.a. voortkomt uit het programma Moerdijk MeerMogelijk (met bovenregionale grootschalige werkgelegenheidsontwikkelingen als het Logistiek Park Moerdijk en de intensivering van het Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk) zal grotendeels worden gerealiseerd in Zevenbergen. Het verminderen van (milieu)hinder door bedrijven en infrastructuur moet bijdragen aan het creëren van een aantrekkelijke en leefbare woonomgeving. Daarnaast wordt ruimte geboden aan meer bovenlokale bedrijvigheid.

De diverse opgaven en ontwikkelingen hebben op de structuurvisiekaart een plek gekregen. Nieuwe stedelijke functies zijn geprojecteerd binnen een voltooide randwegenstructuur, waardoor het centrum van Zevenbergen centraal komt te liggen. De gemeente creëert rustige gebieden gericht op wonen, recreëren, winkelen, en korte verplaatsingen die veelal met fiets kunnen. De autobewegingen worden afgewikkeld via randwegen. Daarnaast zorgt een juiste situering van de bedrijven voor een goede ontsluiting naar de autosnelwegenstructuur en niet via de lokale infrastructuur. Rondom de Roode Vaart worden gebieden gerevitaliseerd en het centrum wordt geherstructureerd waarbij eventueel de Roode Vaart wordt doorgetrokken. Buiten de randwegen liggen zoekgebieden voor landgoederen en recreatie.



Afbeelding 10: Zevenbergen. Links, bestaande situatie. Rechts, toekomstige situatie o.b.v. de Structuurvisie

⁷ Technische rapportage Verkeersmodellering LPM, Witteveen + Bos, concept 4 september 2012

De relaties met de Noordelijke randweg Zevenbergen

De Noordelijke randweg Zevenbergen heeft in het geheel van ontwikkelingen de volgende relaties:

- In het algemeen kan worden gesteld dat de groei van Zevenbergen en de gemeente Moerdijk als geheel door woningbouw en werkgelegenheidsontwikkelingen een relatie heeft met de Noordelijke randweg doordat zich dit vertaalt in de groei van het verkeer.
- Door het vertrek van Caldic en Wolst neemt de milieuhinder voor omwonenden af en vallen milieubeperkingen voor de ontwikkeling van de Noordrand weg. De omlegging van de N285 kan verder bijdragen aan het creëren van een aantrekkelijke en leefbare woonomgeving, zowel voor bestaande bebouwing als nieuwe woningbouw binnen de Noordrand.
- Voor de ontwikkeling van de Noordrand is de ligging van de Noordelijke randweg een bepalende factor. Het tracé van de randweg vormt de grens waarbinnen ontwikkelingen voor woningbouw en bedrijvigheid plaatsvinden.
- Het herstel van de relatie tussen de Roode Vaart en het centrum (de oude haven) in combinatie met het afwaarderen van de bestaande N285 vormt een belangrijk onderdeel van de centrumontwikkeling van Zevenbergen. De relatie tussen de Roode Vaart en het centrum is het sterkst wanneer de Roode Vaart wordt doorgetrokken als alternatieve zoetwatertoevoer richting het Volkerak-Zoommeer.

Samenvattend

Met de Structuurvisie Moerdijk 2030 brengt de gemeente ruimtelijke samenhang in de voorgenomen ontwikkeling van de kern Zevenbergen. De Noordelijke randweg is een belangrijke schakel in de totale ontwikkeling van Zevenbergen, in het bijzonder de ontwikkeling van de Noordrand en het doortrekken van de Roode Vaart.

3.2.2 RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Een randweg als grens voor de ontwikkeling van de Noordrand

De gemeente Moerdijk heeft voor de ontwikkeling van Zevenbergen gekozen voor een duidelijk patroon met één centraal gelegen centrum, waar de voornaamste voorzieningen zijn geconcentreerd. Rondom dit centrum wordt gewoond en gewerkt. Het stedelijk gebied wordt begrensd door een randwegenstructuur. Ruimte voor groei is er onder meer in de Noordrand. De Noordelijke randweg Zevenbergen zorgt enerzijds voor de ontsluiting van woningen en bedrijfsvestigingen in de Noordrand en is anderzijds een duidelijke overgang tussen het stedelijk gebied van Zevenbergen en het open buitengebied. Daarnaast wordt de ligging van de randweg bepalend voor de fysieke ontwikkelingsruimte (hectare beschikbaar voor herontwikkeling en transformatie). Indien de Noordrand wordt ontwikkeld zonder de aanleg van de Noordelijke randweg wordt de ruimte voor groei niet afgebakend. De indruk bestaat dat zonder deze barrière eerder nieuwe ontwikkelingen in het buitengebied worden toegestaan en het open polderlandschap steeds verder wordt aangetast.

Samenvattend

De ontwikkeling van de Noordrand past in de ruimtelijke structuur van Zevenbergen waarbij de Noordelijke randweg het stedelijk gebied begrenst. De ligging van het tracé bakent de fysieke ruimte voor de ontwikkeling van de Noordrand af.

3.2.3 VERKEERSSTRUCTUUR

Een volledige en functionerende randwegstructuur

De beoogde verkeersstructuur van Zevenbergen is vastgelegd in de structuurvisie van de gemeente Moerdijk. In 2010 is daarbij de Oostelijke randweg gerealiseerd, vanuit de visie van de gemeente om uiteindelijk te komen tot een volledige randwegenstructuur. Deze randwegenstructuur moet het doorgaande verkeer om de kern heen leiden en ook bestemmingsverkeer de mogelijkheid geven buiten

om de kern via de invalswegen naar de bestemming te rijden. De Zuidelijke randweg (gepland voor de periode 2021-2030 op basis van de structuurvisie) en Westelijke randweg (bestaand) zijn gericht op het ontsluiten van de omliggende wijken, terwijl de Oostelijke en Noordelijke randweg daarnaast ook een functie hebben voor het afwikkelen van het doorgaand verkeer.

Het realiseren van de Noordelijke randweg Zevenbergen levert niet alleen een bijdrage aan het reduceren van het verkeer op De Langeweg (N285) maar zal ook een bijdrage leveren aan de structuur en daarmee aan het beter functioneren van de andere randwegen. Een deel van het verkeer met de relatie Etten-Leur – A17 kiest voor de kortste route via de Prins Hendrikstraat tussen de N285 en de N389 door het centrum in plaats van via de Oostelijke randweg en N285 te rijden. Een voltooide randwegenstructuur zal dit doorgaand verkeer aan de noordkant van Zevenbergen moeten afwikkelen.

De ontwikkeling van de Noordrand past in het kader van de groei van de gemeente, echter de bestaande N285 vormt daarbij een belemmerende factor. In de verkeersstructuur betekent dit dat de bestaande weg steeds zwaarder wordt belast en dat niet wordt gewerkt aan een structurele oplossing om het verkeer af te wikkelen.

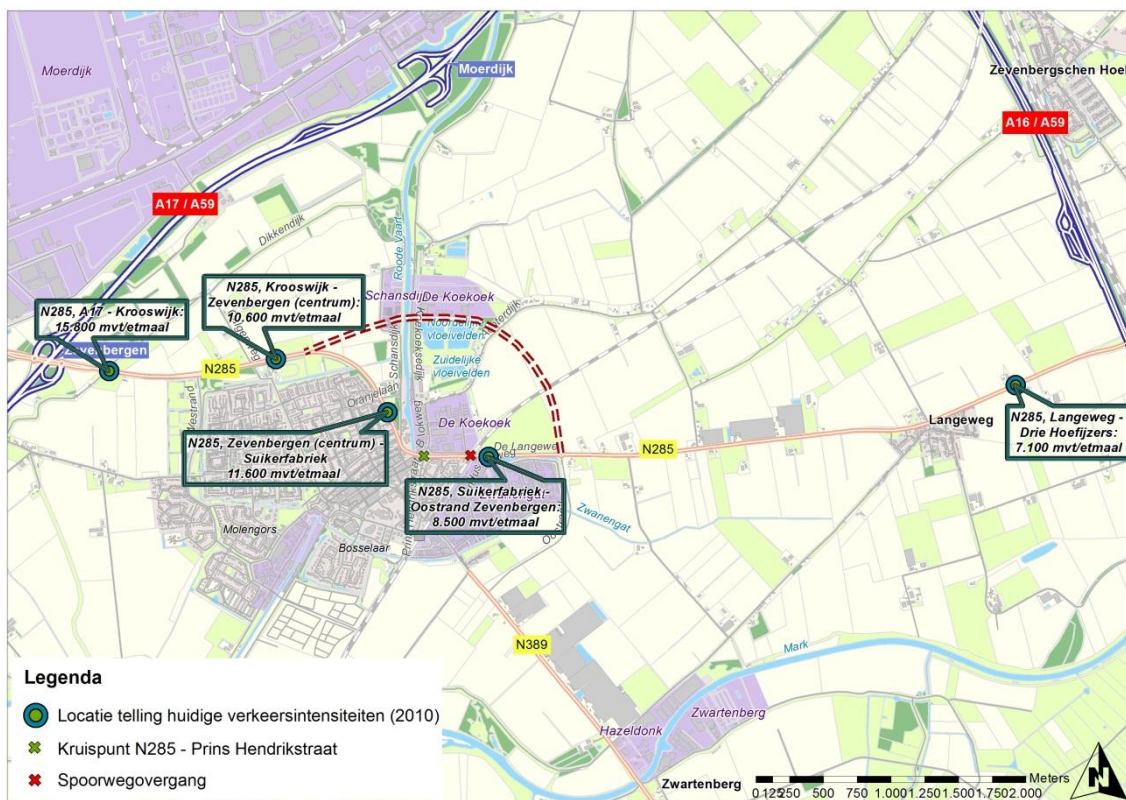
Zevenbergen bereikbaar

Als grootste kern van de gemeente Moerdijk dient Zevenbergen goed bereikbaar te zijn. De N285 speelt een belangrijke rol in de verbinding met de andere kernen en de externe bereikbaarheid.

Verkeersafwikkeling op de wegvakken

De verkeersafwikkeling op de N285 / De Langeweg ter hoogte van de kern Zevenbergen is beschreven op basis van de bestaande verkeersintensiteiten. Vanuit de telcijfers van de provincie Noord-Brabant (2010) blijkt dat de intensiteit bij Zevenbergen rond de 10.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Het drukste wegvak in Zevenbergen ligt tussen de kruisingen met de Prins Hendrikstraat en de Schansdijk met 11.600 motorvoertuigen per etmaal. De telpunten worden getoond op Afbeelding 11. Deze intensiteiten leiden niet tot knelpunten in de afwikkeling op de wegvakken. Ook de spitsintensiteiten leiden niet tot structurele knelpunten in de verkeersafwikkeling. De verhouding intensiteit versus capaciteit ligt rond de 0,5⁸.

⁸ Bij een verhouding tussen de intensiteit en capaciteit (I/C-verhouding) van minder dan 0,7 is er sprake van een goede verkeersafwikkeling. Bij I/C-verhouding tussen de 0,7 en 0,85 is er sprake van een matige verkeersafwikkeling. Bij een verhouding tussen 0,85 en 1,0 is er sprake van een slechte verkeersafwikkeling. Bij een verhouding van 1 en hoger is er sprake van een overbelasting van de weg.



Afbeelding 11: Intensiteiten op de N285

Op basis van het verkeersmodel voor het Logistiek Park Moerdijk is de verwachting dat de intensiteiten op de N285 met ongeveer 20 tot 40% zullen toenemen tot 2020. Deze groei is het gevolg van de autonome verkeersgroei en ruimtelijke ontwikkelingen zoals onder andere opgenomen in het programma Moerdijk MeerMogelijk. In hoeverre er in de autonome situatie sprake kan zijn van afwikkelingsproblemen op de wegvakken, zal in het MER nader moeten worden onderzocht.

Indien bij een verdere ontwikkeling van de Noordrand geen nieuwe randweg wordt gerealiseerd, komt het extra verkeer op de bestaande weg terecht. In het MER dient inzichtelijk te worden gemaakt of de nieuwe functies in de Noordrand dan goed kunnen worden ontsloten.

Verkeersafwikkeling op de kruisingen

Door Rijkswaterstaat is in 2011 een analyse gemaakt van de verkeersafwikkeling op de kruising N285-Prins Hendrikstraat⁹. Daaruit blijkt dat er in de N285 richting het westen in de ochtendspits overbelast is. Vooral als de spoorwegovergang dicht is geweest, duurt het een aantal cycli voordat de wachtrij is weggewerkt. Optimalisatie van de regeling kan verlichting geven, maar kan het knelpunt niet geheel wegnemen. Met de verkeersgroei die in het LPM-model wordt geprognostiseerd, zal het knelpunt een meer structureel karakter krijgen. Daarnaast ontstaan er mogelijk ook afwikkelingsproblemen op de kruising met de Schansdijk. Bij een verdere ontwikkeling van de Noordrand zonder nieuwe randweg, neemt het aanbod op de kruisingen en daarmee knelpunten verder toe.

⁹ Zevenbergen VRI 992, Quick scan N285 met de Prins Hendrikstraat, Rijkswaterstaat Groene Golf Team i.o.v. de provincie Noord-Brabant, 4 april 2011.



Afbeelding 12: De wachtrij bij de kruising met de Prins Hendrikstraat

Verder wordt de verkeersafwikkeling op het wegvak verstoord door de spoorwegovergang¹⁰. Gemiddeld 8 treinen per uur maken gebruik van deze overgang. De spoorwegovergang zorgt in de spitsuren voor langere wachttijden. De gelijkvloerse spoorwegovergang zal ook in de toekomst een knelpunt in de verkeersafwikkeling op de N285 blijven¹¹.

Een veilige weg

De verkeersveiligheid is in beeld gebracht op basis van de geregistreerde verkeersongevallen¹² over de periode 2006-2010 die hebben plaatsgevonden op de N285. Opgemerkt moet worden dat er bij de ongevallen altijd sprake is van een onderregistratie¹³.

Op het wegvak van de N285 zijn over een periode van 5 jaar 21 ongevallen geregistreerd, waarvan 4 ongevallen met letsel. Bij 3 van de 4 letselongevallen zijn (brom)fietsers betrokken. De hoogste concentratie van de ongevallen is ter hoogte van het kruispunt met de Prins Hendrikstraat. Dit zijn voornamelijk kop-staart ongevallen met uitsluitend materiële schade. Daarnaast zijn er enkele ongevallen waarbij geen doorgang wordt verleend, als gevolg van het conflict dat in de regeling aanwezig is¹⁴. Verkeer vanaf de Prins Hendrikstraat en verkeer vanaf de Blokweg krijgen tegelijk groen voor alle richtingen. Hierbij ontstaan onoverzichtelijke situaties van wachtende voertuigen midden op de kruising. De lange wachtrij tot aan de spoorwegovergang kan tot gevaarlijke situaties leiden als de wachtrij tot over de spoorwegovergang komt. Verspreid is er op de N285 sprake van ongevallen met vaste voorwerpen (bomen/wegmeubilair), vaak als gevolg van hogere snelheden waarbij de bestuurder de macht over het stuur heeft verloren. In de huidige situatie zijn er relatief gezien weinig letselongevallen om te spreken van een knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid.

¹⁰ Spoorlijn Lage Zwaluwe – Roosendaal.

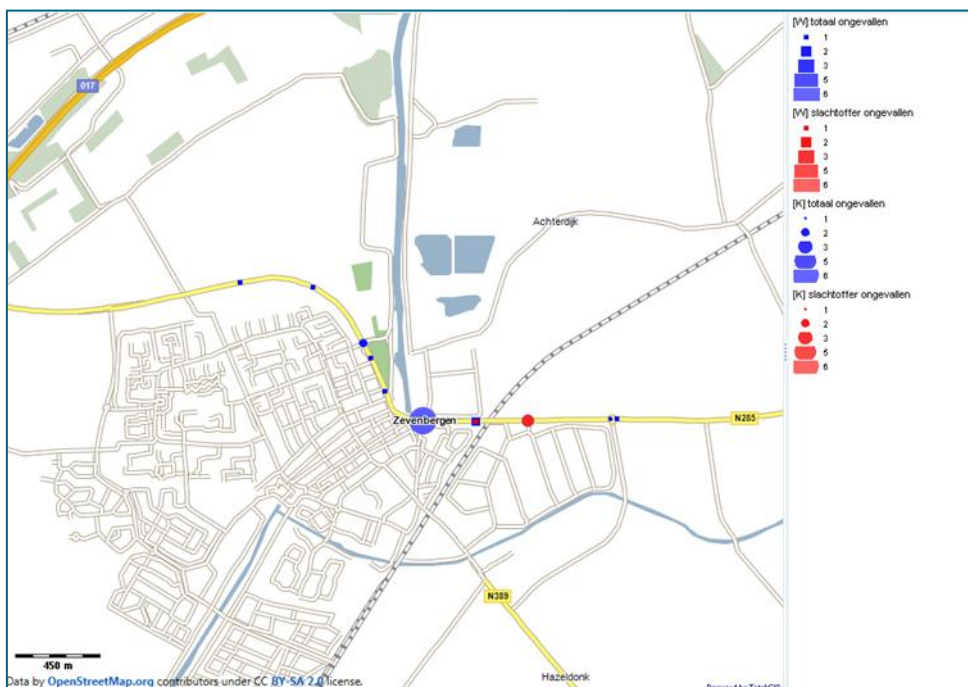
¹¹ In zijn algemeenheid kan worden uitgegaan van groei van het vervoer over het spoor, waardoor de verstoring toeneemt. Op dit moment zijn geen exacte groeicijfers bekend voor de spoorwegverbinding door Zevenbergen.

¹² Bron: Dienst Verkeer en Scheepvaart (Rijkswaterstaat, Ministerie van Infrastructuur en Milieu).

¹³ Niet alle ongevallen worden geregistreerd. Met name bij ongevallen met uitsluitend materiële schade is de registratie niet compleet.

¹⁴ Zevenbergen VRI 992, Quick scan N285 met de Prins Hendrikstraat, Rijkswaterstaat, 4 april 2011

De autonome verkeersdruk en het extra verkeer van de Noordrand zal geconcentreerd zijn op de N285. Dit betekent dat door de hogere intensiteiten, ook in noord-zuid richting, de verkeersveiligheid hier onder druk komt te staan.



Afbeelding 13: Verkeersongevallen op de N285 over de periode 2006-2010

Samenvattend

De groei van het verkeer zal leiden tot extra verkeersdruk in het centrum van Zevenbergen waardoor ook de verkeersveiligheid onder druk komt te staan. De Noordelijke randweg Zevenbergen draagt bij aan het reduceren van de verkeersdruk in het centrum, het beter functioneren van de overige randwegen en zorgt voor de ontsluiting van de ontwikkelingen binnen de Noordrand. Door de Noordelijke randweg wordt groei gecombineerd met het veilig bereikbaar blijven van de kern Zevenbergen.

3.2.4 KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING

Een leefbare omgeving

Het programma Moerdijk MeerMogelijk is gericht op een forse investering in de leefbaarheid in de kernen als compensatie van de toename van bedrijvigheid en de daaraan gerelateerde groei van mobiliteit. De Noordrand Zevenbergen is benoemd als één van de leefbaarheidsprojecten. De groei van Zevenbergen wordt gecombineerd met het creëren van een aantrekkelijke en leefbare woonomgeving door het vertrek van Caldic en Wolst en de omlegging van de N285 (doorgaand verkeer uit de kern halen). Daarnaast is in de Structuurvisie opgenomen dat de milieuhinder door mobiliteit zoveel mogelijk wordt teruggedrongen.

Hieronder wordt ingegaan op geluidhinder door en barrièrewerking van de N285. De weg is geen knelpunt in het kader van de luchtkwaliteit (zie Bijlage 1 voor een nadere toelichting).

Geluidhinder voor omwonenden

De N285 is een belangrijke bron van wegverkeerslawaai voor de geluidsgevoelige bestemmingen langs de noordrand van de huidige kern van Zevenbergen. Vooral ten westen van de spoorlijn, aan de zuidzijde

van de weg, liggen er veel geluidgevoelige bestemmingen, met name woningen en een woonzorgcentrum. Afbeelding 14 toont de huidige (2012) geluidbelasting.



Afbeelding 14: Geluidcontouren N285 in Lden (2012)¹⁵. Deze kaart is in groter formaat opgenomen als Bijlage 2.

Binnen circa 200 meter van de weg zijn er nog overschrijdingen zichtbaar van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Aan de zuidzijde van de weg zijn de hoogste belastingen zichtbaar, circa 55 dB. Door de groei van het verkeer zal de geluidbelasting toenemen. Ook zal de ontwikkeling van de Noordrand Zevenbergen een verkeersaantrekkende werking hebben. Als dit verkeer volledig zal worden afgewikkeld via de bestaande N285 zal dit een verdere toename van de geluidsbelasting met zich meebrengen. Een goed ingepaste nieuwe Noordelijke randweg Zevenbergen zal een gedeelte van zowel het doorgaande verkeer als van het nieuwe verkeer kunnen faciliteren. Daarmee zal de geluidbelasting op de geluidsgevoelige bestemmingen langs de bestaande N285 afnemen.

De ontwikkeling van de Noordrand Zevenbergen maakt ook de bouw van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk binnen de zone van de bestaande N285/Langeweg. Deze bestemmingen zullen zonder nieuwe Noordelijke randweg blootgesteld worden aan een geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde.

Barrièrewerking van de N285

In de huidige situatie is er sprake van barrièrewerking van de N285 in de kern van Zevenbergen. Het gebied aan de noordzijde van de N285 is alleen bereikbaar via de twee kruispunten op de N285 waar men kan oversteken (zie Afbeelding 15). Daarnaast lopen er verschillende wandel- en (recreatieve) fietsroutes

¹⁵ beschikbaar gesteld via de website van de wegbeheerder de Provincie Noord-Brabant.
www.brabant.nl/home/kaarten/milieukaarten/omgevingsgeluidkaart

Achterdijk als kleinschalig lint is waardevol. Aan de oostzijde van de Roode Vaart en de Schansdijk ligt een waardevol bosvak.

De Roode Vaart eindigt abrupt bij de N285. De Roode Vaart vormde ooit een doorgaande waterlijn dwars door Zevenbergen heen, geflankeerd door kleinschalige woonpanden en pakhuizen. De haven was de ruggengraat van Zevenbergen en de beeldbepaler van het centrum. Het water in de haven is begin jaren 70 verdwenen, de ruimte is van gevel tot gevel verhard en wordt gedeeltelijk als parkeerruimte gebruikt en gedeeltelijk als marktruimte. In beide gevallen is er geen aangename verblijfsruimte ontstaan. Ruimtelijk gezien loopt de Roode Vaart nog over in de haven, maar deze wordt doorsneden door de N285. In het gebied valt er met het verbinden van de Roode Vaart met de haven de grootste winst aan kwaliteit te behalen, zoals ook geschetst in het Masterplan Centrum Zevenbergen. Hieraan kunnen ook herstel van recreatieve routes richting de Roode Vaart een bijdrage aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit leveren. Dit gebied wordt omgeven door bedrijvigheid, hetgeen past bij de functie van de Roode Vaart. Echter is het gebied rondom de Roode Vaart enigszins verrommeld door leegstand en achterstallig onderhoud. Ook hier kan ruimtelijke kwaliteit worden toegevoegd. De N285 vormt als relatief drukke weg een barrière om de hierboven geschetste mogelijkheden voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit te kunnen bereiken. De Noordelijke randweg biedt daarom kansen voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in aansluiting van de Roode Vaart op het centrum en het doortrekken van de Roode Vaart als alternatieve zoetwaterverbinding. De verbetering van de ruimtelijke kwaliteit kan verder versterkt worden door de functie en inrichting van het huidige tracé daarop aan te passen. Als kanttekening kan worden geplaatst dat het tracé van de Noordelijke randweg de ruimtelijke kwaliteit van andere gebieden aan zal tasten.

Samenvattend

De groei van het verkeer leidt tot vermindering van de leefbaarheid in de kern van Zevenbergen, tenzij de verkeersstromen worden gebundeld op de Noordelijke randweg waar inwoners er de minste hinder van ondervinden. Ruimtelijke kwaliteit kan in Zevenbergen worden toegevoegd door de aansluiting van de Roode Vaart op het centrum. Het afwaarderen van de bestaande N285 wordt bepalend voor de mogelijkheid om het gewenste eindbeeld te kunnen realiseren.

3.3 DOELSTELLINGEN NOORDELIJKE RANDWEG ZEVENBERGEN

De ruimtelijke ontwikkeling en groei van de gemeente Moerdijk brengt voor de kern Zevenbergen een grote opgave met zich mee. De voorgenomen investeringen in infrastructuur, bedrijvigheid en woningbouw zijn op elkaar afgestemd door een samenhangend geheel van plannen voor Zevenbergen. De huidige N285 is een belangrijke schakel in het geheel.

Met de realisatie van een nieuwe Noordelijke randweg Zevenbergen wordt het volgende beoogd:

- Creëren van de begrenzing voor de ontwikkeling van de Noordrand.
- Verbeteren van de verkeersstructuur van Zevenbergen.
- Verbeteren van de verkeersleefbaarheid.
- Verbeteren van de bereikbaarheid/doorstroming.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid.
- Verminderen van de barrière voor het doortrekken van de Roode Vaart in het centrum in combinatie met de centrumontwikkeling voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.

Creëren van de begrenzing voor de ontwikkeling van de Noordrand

In het programma Moerdijk MeerMogelijk wordt de economische groei gekoppeld aan de verbetering van de leefbaarheid. De ontwikkeling van de Noordrand is één van de projecten waarmee de gemeente beoogt de leefbaarheid te verbeteren. Het gebied wordt met woon- en werkfuncties ingericht waardoor het centrum van Zevenbergen meer centraal komt te liggen. De Noordelijke randweg moet de toekomstige begrenzing van het (stedelijk) gebied vormen waarbij er binnen de randweg ruimte is voor groei.

Verbeteren van de verkeersstructuur van Zevenbergen

De gemeente beoogt met de Noordelijke randweg de verkeersstructuur van Zevenbergen te verbeteren. Het doel is om met de Noordelijke randweg een duidelijk en passend ingerichte gebiedsontsluitingsweg te realiseren, die de kernen in de gemeente met Zevenbergen en met andere regio's verbindt, en waarmee de kern van Zevenbergen wordt ontlast van doorgaand verkeer. De Noordelijke randweg moet een belangrijke bijdrage leveren aan de beoogde randwegstructuur.

Verbeteren van de verkeersleefbaarheid

De Noordelijke randweg moet de leefbaarheid in Zevenbergen verbeteren en beperkingen voor ruimtelijke ontwikkeling van het gebied door geluid en barrièrewerking wegnemen. Enerzijds moet de Noordelijke randweg zorgen dat doorgaand verkeer wordt verschoven naar de nieuwe randweg. Anderzijds moet het ontstaan van nieuwe leefbaarheidsknelpunten voor de nieuwe functies in de Noordrand zoveel mogelijk worden beperkt.

Verbeteren van de bereikbaarheid/doorstroming

Door de groei van het verkeer neemt de verkeersdruk in Zevenbergen toe. De Noordelijke randweg beoogt de bereikbaarheid van Zevenbergen te verbeteren door een betere doorstroming van verkeer op de wegvakken en kruisingen en het scheiden van het bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Verder dienen de nieuwe woon- en werkgebieden in de Noordrand op de Noordelijke randweg ontsloten te worden.

Verbeteren van de verkeersveiligheid

Door de groei van het verkeer komt ook de verkeersveiligheid onder druk te staan. Met de Noordelijke randweg wordt beoogd de verkeersveiligheid te verbeteren door een betere verkeersafwikkeling, het scheiden van verkeersstromen en het verplaatsen van de doorgaande route uit de kern om zo de conflicten met kwetsbare verkeersdeelnemers te verminderen.

Verminderen van de barrière voor het doortrekken van de Roode Vaart in het centrum in combinatie met de centrumontwikkeling voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.

Voor de alternatieve zoetwateraanvoer naar het Volkerak-Zoommeer is gekozen voor het doortrekken van de Roode Vaart in het centrum. De oude haven wordt ontgraven en het centrum wordt ontwikkeld volgens de blauwe variant uit het Masterplan Centrum Zevenbergen. De gemeente beoogt met het realiseren van de Noordelijke randweg de barrière voor deze ontwikkeling te verminderen.

4

Alternatieven en varianten

4.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de alternatieven en varianten om de hiervoor beschreven doelen te bereiken. Als eerste is hiervoor breed verkend welke alternatieven op basis van de projectgeschiedenis, huidige inzichten, kaders en uitgangspunten mogelijk zijn. De kaders en uitgangspunten staan beschreven in paragraaf 4.2. In paragraaf 4.3 staan de mogelijke alternatieven beschreven. Ieder alternatief wordt kort omschreven en er is beoordeeld of deze oplossingsrichting een realistisch en haalbaar alternatief is. Op basis van deze analyse wordt in paragraaf 4.4 samengevat welke alternatieven in deze fase afvallen en welke alternatieven in het MER nader zullen worden uitgewerkt en onderzocht op milieueffecten.

4.2 KADERS EN UITGANGSPUNTEN

Voor het proces van ontwikkelen en beoordelen van mogelijke alternatieven zijn kaders en uitgangspunten opgesteld. De uitgangspunten hebben betrekking op de tracering en inrichting van de weg (het ontwerp). De kaders komen voort uit afspraken en beleid en geven het 'speelveld' aan. Bij het beoordelen van de haalbaarheid van de mogelijke oplossingen zijn deze kaders dus van belang.

De belangrijke kaders zijn:

- Sober en doelmatig. Bestuurlijk is tussen de gemeente en provincie overeengekomen dat er een sober en doelmatig ontwerp van de nieuwe randweg wordt opgesteld. Dat betekent dat oplossingsrichtingen in verhouding moeten staan tot de functie van de weg en de doelen.
- De nieuwe randweg neemt de functie over van de bestaande N285 (gebiedsontsluitingsweg). De bestaande weg heeft een oost-west functie voor doorgaand verkeer en ontsluit de kern van Zevenbergen.
- Structuurvisie Moerdijk 2030. In de structuurvisie is een zoektracé aangegeven voor de nieuwe randweg buiten het huidige bedrijventerrein De Koekoek om waardoor de kern wordt ontlast.

De belangrijke ontwerpuitgangspunten zijn:

- De Noordelijke randweg Zevenbergen is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (1x2 rijstroken) met een maximum snelheid van 80 km/u.
- De weg voldoet aan de ontwerprichtlijnen van Duurzaam Veilig en de richtlijnen van het CROW.
- Er is geen landbouwverkeer toegestaan op de hoofdrijbaan.
- Het tracé sluit aan de oostzijde aan op de rotonde N285/Oostelijke randweg (Zwanegat). Aan de westzijde sluit het tracé aan op de bestaande weg in bocht ongeveer ter hoogte van sportpark De Knip.
- De aansluitingen worden vormgegeven als rotondes of met verkeerlichten geregelde kruisingen (VRI). In Afbeelding 16 zijn rotondes afgebeeld.

- De weg heeft een beperkt aantal aansluitingen in verband met de veiligheid en doorstroming. Ontsluiting van het gebied binnen de Noordelijke randweg op één locatie ten oosten van de Roode Vaart en op één locatie ten westen van de Roode Vaart door middel van een rotonde of VRI.
- Het spoor wordt ongelijkvloers gekruist door middel van een brug of tunnel.
- De Roode Vaart wordt ongelijkvloers gekruist door middel van een brug. Een onderdoorgang van de weg door middel van een aquaduct is in strijd met 'sober en doelmatig' en wordt wegens te hoge kosten niet als realistische variant beschouwd.
- De doorvaarhoogte van de brug over de Roode Vaart wordt bepaald door de scheepvaartklasse waarvoor de vaarweg is aangewezen. De Roode Vaart heeft in de keur van het waterschap een scheepvaartklasse II, overeenkomend met een doorvaarhoogte van 7,20 m. In overleg met het waterschap en de provincie (bevoegd gezag aangaande de scheepvaartklasse) wordt gekeken of de scheepvaartklasse kan worden aangepast zodat de doorvaarhoogte beperkt kan worden tot 4,50 m.
- De noordelijke vloeivelden worden zoveel mogelijk gespaard in verband met de EHS status (zie kader hieronder). Dit betekent dat het tracé aan de noord- of aan de zuidzijde van de noordelijke vloeivelden wordt geprojecteerd.
- De Achterdijk heeft geen waterkerende functie meer. De Achterdijk wordt op maaiveld geknipt. Gemotoriseerd verkeer wordt vanaf de Achterdijk naar de nieuwe aansluiting geleid.
- Routes voor fiets-, auto-, vracht- en landbouwverkeer worden zoveel mogelijk in stand gehouden (zoals bij de Achterdijk, Koekoeksedijk, Schansdijk). In geval van het afsnijden van routes wordt een alternatieve route of ontsluiting geboden voor het bereikbaar houden van percelen en bestemmingen.
- Er dient een mogelijkheid te zijn voor een toekomstige aansluiting richting de A17 vanaf de nieuwe randweg.
- Het huidige tracé wordt bij een nieuwe noordelijke randweg geknipt waarbij alleen een langzaamverkeersverbinding behouden blijft. Op deze wijze wordt doorgaand verkeer uit de kern gehouden terwijl bestemmingsverkeer via de gewenste invalsweg de kern kan bereiken. Ook zal door de knip in combinatie met de Noordelijke randweg de Oostelijke randweg beter worden benut voor doorgaand verkeer. Verder wordt door het knippen van de huidige weg ook maximaal ruimte geboden voor de ontwikkeling van het centrum in samenhang met de Noordrand en het eventueel doortrekken van de Roode Vaart.

Ecologische hoofdstructuur: 'Nee, tenzij'-regime

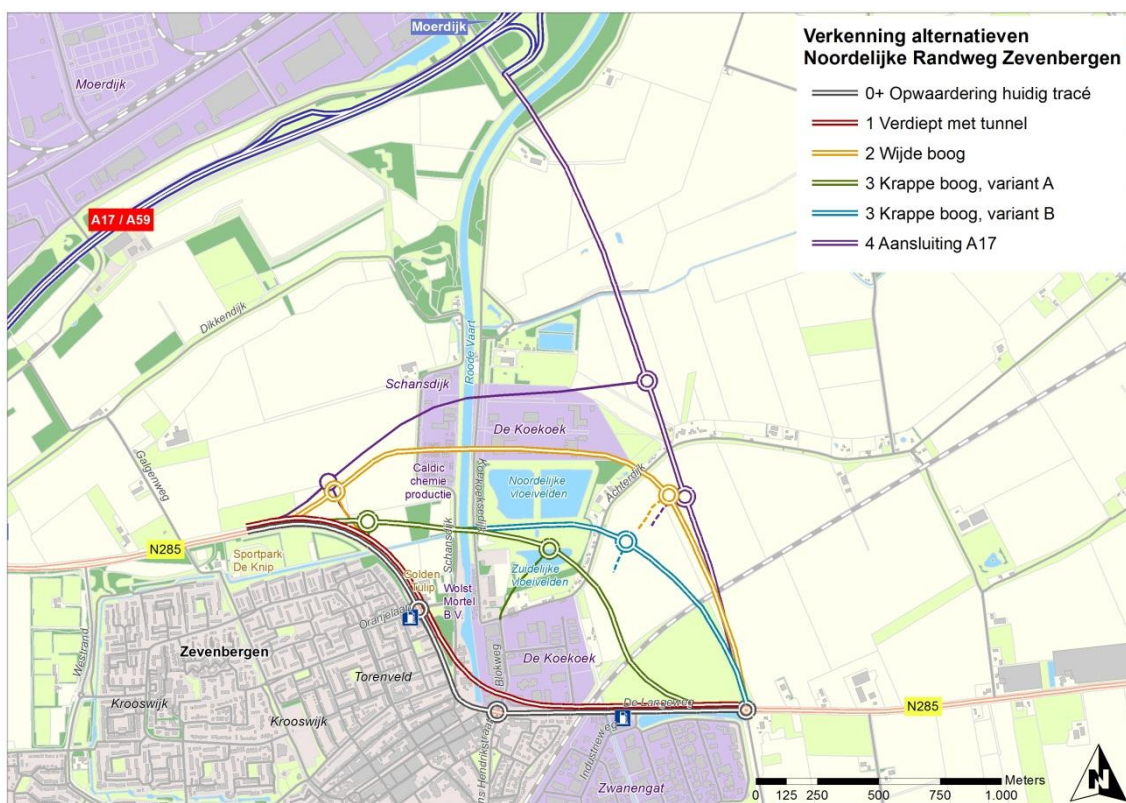
Het beleid rond de EHS is gericht op behoud en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden. Vanuit dit voornemen geldt het 'nee, tenzij'-regime: ontwikkelingen met aanzienlijke gevolgen voor de wezenlijke kenmerken en structuur kunnen alleen plaatsvinden als geen alternatieven aanwezig zijn en het project een groot openbaar belang dient. Een tracé door de noordelijke vloeivelden betekent een aantasting van de wezenlijke kenmerken en structuren. Hiervoor moet het 'nee, tenzij'-regime doorlopen worden. Een van de te doorlopen stappen is het aantonen dat er geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten de ecologische hoofdstructuur. Voor de Noordelijke randweg kan het tracé ten noorden of ten zuiden van de ecologische hoofdstructuur worden gerealiseerd. Daarnaast geldt dat aantasting (na aantonen groot openbaar belang en geen alternatieven aanwezig) gecompenseerd moet worden. Bij een tracé door de noordelijke vloeivelden zal er sprake zijn van een grote en complexe compensatieopgave. Er is dan ook gekozen om het tracé buiten de noordelijke vloeivelden om te leggen.

4.3 VERKENNING MOGELIJKE ALTERNATIEVEN VOOR DE NOORDELIJKE RANDWEG ZEVENBERGEN

Om te bepalen welke alternatieven en varianten in het MER worden onderzocht, zijn eerst de mogelijke verschillende tracéalternatieven in beeld gebracht. Op basis van het 'Visiedocument Noordkant Zevenbergen', de 'Structuurvisie Moerdijk 2030', huidige inzichten en de kaders en uitgangspunten zijn de volgende alternatieven ontwikkeld:

- Referentiesituatie (0 alternatief).
- Nulplusalternatief: opwaardering huidig tracé.
- Alternatief 1: verdiept met tunnel.
- Alternatief 2: wijde boog.
- Alternatief 3: krappe boog met varianten A en B.
- Alternatief 4: aansluiting A17.

Deze alternatieven gaan uit van het huidige tracé of een randweg aan de noordkant van Zevenbergen (zie Afbeelding 16). Tracéalternatieven waarbij de huidige weg wordt omgeleid aan de zuidkant van Zevenbergen worden niet nader beschouwd. De nadere onderbouwing hiervoor is opgenomen in Bijlage 3.



Afbeelding 16: Verkenning alternatieven voor de Noordelijke randweg Zevenbergen

4.3.1 REFERENTIESITUATIE / NULALTERNATIEF

De referentiesituatie is de situatie in 2020 waarbij de Noordelijke randweg Zevenbergen niet wordt aangelegd, maar overige plannen van Moerdijk MeerMogelijk en overige ontwikkelingen zoals opgenomen in de Structuurvisie Moerdijk 2030 (tot 2020) wel zijn uitgevoerd. In deze situatie worden de doelen niet bereikt en het Nulalternatief is dan ook geen realistisch alternatief. Het Nulalternatief dient als referentie voor het in beeld brengen van de effecten van de overige alternatieven.

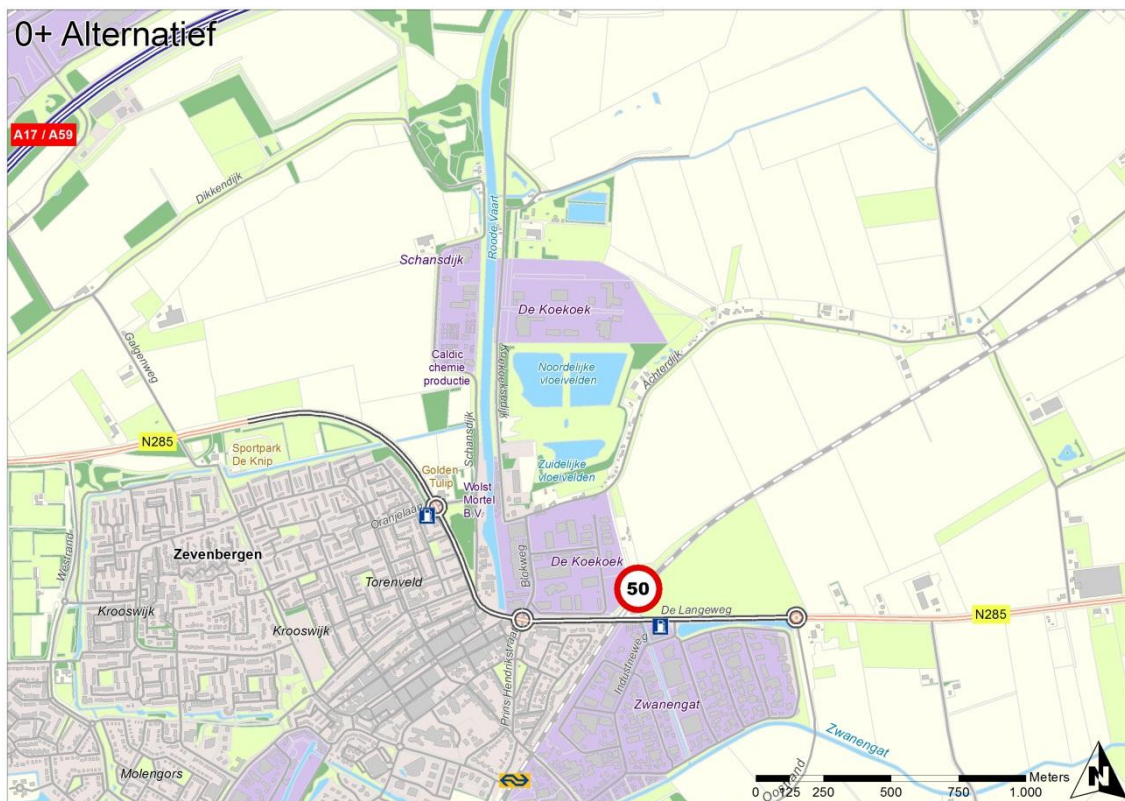
De realisatie van de Noordelijke randweg maakt de herontwikkeling van de Noordrand mogelijk. In het uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Moerdijk 2030 is ten aanzien van de Noordrand voorzien in de ontwikkeling van 20 hectare bedrijvigheid binnen de Noordrand in de periode 2011-2020. De overige invulling van de Noordrand met woningen en bedrijvigheid wordt voor 2020 niet als autonome ontwikkeling beschouwd.

Referentiejaar

Het referentiejaar 2020 is afgeleid van het in deze studie toe te passen verkeersmodel dat als prognosejaar 2020 heeft. Aangezien 2020 in de niet al te verre toekomst ligt en het van belang is dat de oplossing toekomstvast is, zal in het MER eveneens een doorkijk worden gegeven naar het jaar 2030.

4.3.2 NULPLUSALTERNATIEF: OPWAARDERING HUIDIG TRACÉ

In het Nulplusalternatief wordt het bestaande tracé van de provinciale weg aangehouden en op de kruisingen aangepast. Geluid reducerende maatregelen worden toegepast om de geluidhinder voor omwonenden te beperken.



Abbeelding 17: Nulplusalternatief

Er komt een tunnel bij de kruising met het spoor en rotondes (of aangepaste VRI's) bij de kruisingen met de Prins Hendrikstraat en de Schansdijk. Bij een snelheidsregime van 80 km/uur zijn er bepaalde afstanden nodig voor de tunnelbak (inclusief tunnelingang/-uitgang). Het kruispunt met de Prins Hendrikstraat/Blokweg ligt dermate dicht op de tunnelbak dat dit niet veilig kan worden vormgegeven. Het uitzicht op het kruispunt is vanuit de tunnel niet voldoende. Het verschuiven van de kruising in westelijke richting is geen optie gezien de ruimtelijke beperkingen en functie van de kruising voor de ontsluiting van de kern. Er wordt daarom gekozen voor een lager snelheidsregime om de tunnel veilig in te kunnen passen. Tussen de rotonde met de Oostelijke randweg en de kruising met de Prins Hendrikstraat bedraagt de maximum snelheid 50 km/u. Door de tunnel dient er een alternatieve ontsluiting te worden gerealiseerd voor de gebieden en percelen nabij het spoor die nu op de N285 worden ontsloten. Zo dient voor het bedrijventerrein in de zuidoost hoek van Zevenbergen een nieuwe aansluiting op de Oostelijke randweg gerealiseerd te worden.

Bij het Nulplusalternatief wordt er geen grens gecreëerd om de ontwikkeling van de Noordrand aan op te hangen. Uiteraard is er in het buitengebied wel ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Het extra verkeer dat wordt gegenereerd door deze ontwikkelingen komt op de bestaande weg. Bij een eventuele doortrekking van de Roode Vaart zal een duiker moeten worden toegepast. Aangezien de bestaande barrière behouden blijft, zijn de kansen voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit beperkt.

Oordeel

Alhoewel in het Nulplusalternatief geen ruimte is voor nieuwe ontwikkelingen binnen de randweg, maakt dit alternatief wel duidelijk in hoeverre de doelen kunnen worden gerealiseerd zonder 'nieuw asfalt' aan te leggen. Dit alternatief wordt in het MER daarom nader uitgewerkt en onderzocht.

4.3.3 ALTERNATIEF 1: VERDIEPT MET TUNNEL

In dit alternatief (zie Afbeelding 18 op de volgende pagina) wordt de huidige N285 deels verdiept aangelegd en deels ondertunneld. Het bestaande tracé van de provinciale weg wordt hierbij grotendeels aangehouden.

Vanaf de rotonde bij de Oostelijke randweg wordt de N285 verdiept aangelegd waarna deze na ongeveer 800 meter overgaat in een tunnel. Deze ondertunneling loopt onder het spoor door en volgt daarbij het huidige tracé. De tunnel eindigt ten noorden van het centrum (ter hoogte van Golden Tulip), waarbij de Roode Vaart bij een eventuele doortrekking boven de tunnel loopt. Hierna zal de weg verdiept blijven liggen tot aan de noordzijde.

In dit alternatief is geen ruimte voor nieuwe ontwikkelingen binnen de randweg. Er wordt geen grens gecreëerd om de ontwikkelingen aan op te hangen. Uiteraard is er in het buitengebied wel ruimte voor nieuwe ontwikkelingen.

Aan een dergelijke tunnel zijn hoge kosten verbonden. Daarnaast dient er een parallelle structuur op het dak van de tunnel gerealiseerd te worden om de kern van Zevenbergen en de Noordrand te ontsluiten.

Oordeel

De schaal van deze oplossing wijkt af van het principe 'sober en doelmatig' en staat niet in verhouding tot de problematiek en de doelstellingen. Dit alternatief is daarmee niet als realistisch alternatief te beschouwen en wordt daarom **niet** in het MER meegenomen.



Afbeelding 18: Alternatief 1 Verdiept met tunnel

4.3.4 ALTERNATIEF 2: WIJDE BOOG

In dit alternatief loopt het tracé aan de noordzijde van de noordelijke vloeivelden (EHS). Dit bepaalt in grote mate het verloop van de rest van het tracé (zie Afbeelding 19 op de volgende pagina).

Vanaf de rotonde N285/Oostelijke randweg loopt dit tracé richting het noordwesten, de kavelstructuur volgend. De weg kruist de spoorlijn ongelijkvloers door middel van een tunnel of brug. Hierna zal de weg de Achterdijk kruisen op maaiveld. De locatie van de knip in de Achterdijk kan waarschijnlijk niet verder naar het zuiden worden geschoven zonder de noordelijke vloeivelden aan te tasten.

Tussen het spoor en de Achterdijk zal een rotonde/VRI komen voor de ontsluiting van het bestaande bedrijventerrein, de toekomstige ontwikkelingen en het afgesneden gedeelte van de Achterdijk. Omdat de tunnel of brug onder/over het spoor een bepaald ruimtebeslag met zich meebrengt en er voldoende zicht moet zijn richting de rotonde/VRI (vanaf de brug/tunnel en vanaf de coupure Achterdijk) is er maar beperkte ruimte voor de locatie van deze kruising.

Het tracé loopt verder ten noorden van de noordelijke vloeivelden over de gronden van het bedrijventerrein ter hoogte van beide palletbedrijven. De ontsluitingsweg op dit bedrijventerrein blijft behouden. De wal ten noorden van deze vloeivelden dient intact te blijven om het besloten karakter van de EHS te behouden. Er kan een vloeiende overgang worden gemaakt tussen de wal en het talud van de brug over de Roode Vaart. Ruimte voor eventueel noodzakelijke natuurcompensatie is er bij de zuidelijke vloeivelden. Het tracé loopt verder via een brug over de Roode Vaart. Afhankelijk van de aan te houden doorvaarhoogte kan dit een hoogtebeperking opleveren voor het vrachtverkeer op de Koekoeksedijk.



Abbeelding 19: Alternatief 2 Wijde boog

Na de Roode Vaart te hebben gepasseerd loopt het tracé met een vloeiende boog verder in de richting van de bestaande provinciale weg. Vanaf de brug gaat de weg terug naar maaiveldhoogte. De Schansdijk die nu om het terrein van Caldic loopt, wordt dan waarschijnlijk afgesneden. (Vracht)verkeer wordt met een parallelweg naar de nieuwe rotonde/VRI tussen de Roode Vaart en de huidige N285 geleid. Voor fietsers kan een nieuwe (recreatieve) verbinding parallel aan de Roode Vaart worden gerealiseerd.

De rotonde/VRI ontsluit het centrum en de nieuw te ontwikkelen functies (via de Schansdijk) op de Noordelijke randweg.

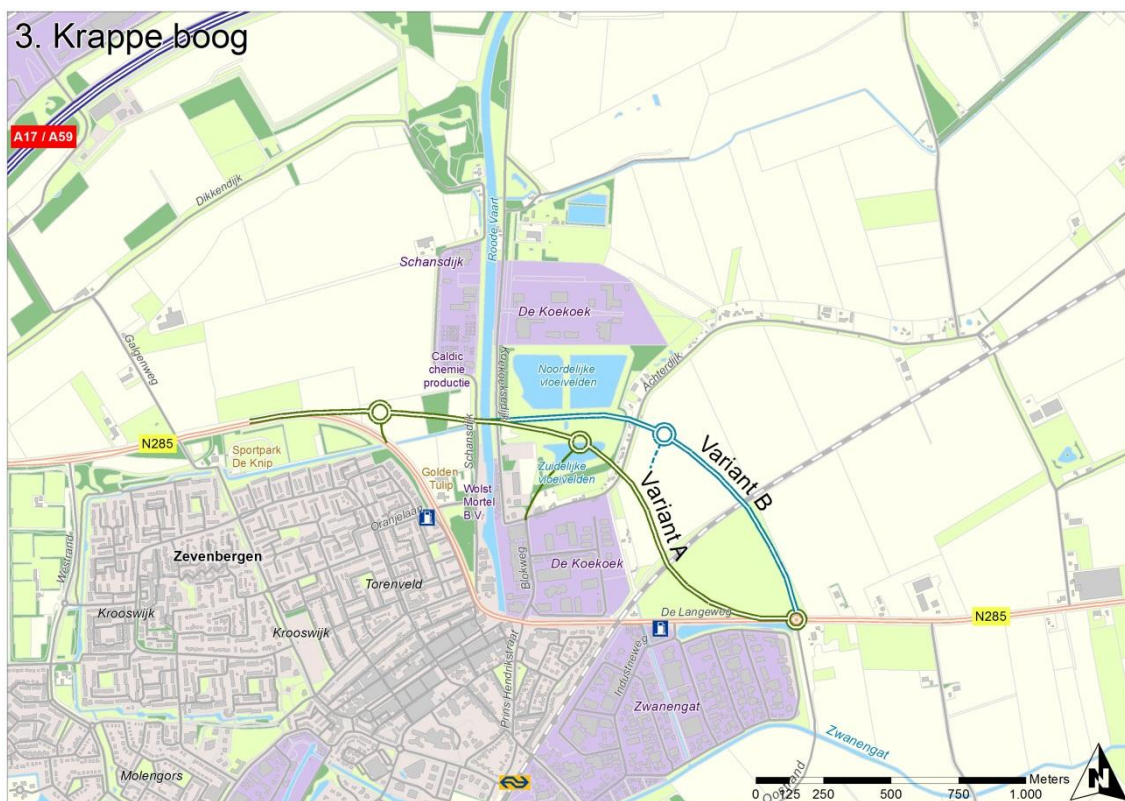
In de toekomst kan zowel aan de oost- als aan de westzijde van de Roode Vaart een toekomstige verbinding naar de A17 worden gerealiseerd. In dit alternatief is waarschijnlijk voldoende ruimte voor de ontwikkelingen geschetst in model A van het visiedocument Noordkant Zevenbergen. De huidige weg heeft alleen nog een functie voor lokaal verkeer (doorgaand verkeer rijdt via de nieuwe randweg) en kan worden afgewaardeerd waardoor de Roode Vaart kan worden doorgetrokken.

Oordeel

Dit alternatief biedt voldoende potentie om de doelstellingen te kunnen behalen en past binnen de kaders. Dit alternatief wordt in het MER daarom nader uitgewerkt en onderzocht.

4.3.5 ALTERNATIEF 3: KRAPPE BOOG

Bij alternatief 3 loopt het tracé aan de zuidzijde van de noordelijke vloeivelden en ten oosten/noorden van het bestaande bedrijventerrein De Koekoek. In de beschikbare ruimte is gekeken naar mogelijke tracés. Naast de krappe boog (alternatief 3, variant A), die beperkt ruimte overlaat voor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, is ook een variant ontwikkeld die binnen de ruimtelijke kaders de meeste ruimte overlaat voor nieuwe ontwikkelingen (alternatief 3, variant B).



Afbeelding 20: Alternatief 3 Krappe boog met varianten A en B

Alternatief 3, variant A

In alternatief 3, variant A loopt het tracé aan de zuidzijde van de noordelijke vloeivelden (EHS) en dicht tegen bedrijventerrein De Koekoek. Dit bepaalt in grote mate het verloop van de rest van het tracé.

Vanaf de rotonde N285/Oostelijke randweg loopt het tracé eerst richting het westen waarna deze afbuigt richting het noordwesten. De contouren van het bestaande bedrijventerrein De Koekoek worden daarbij gevolgd. De weg kruist de spoorlijn ongelijkvloers door middel van een tunnel of brug. Hierna zal de weg de Achterdijk kruisen met een knip. De ruimte tussen de ongelijkvloerse kruising met het spoor en de Achterdijk, waar de weg op maaiveld ligt, is te beperkt voor een VRI/rotonde voor de gebiedsontsluiting.

Het tracé loopt verder ten zuiden van de noordelijke vloeivelden waar de VRI/rotonde voor de gebiedsontsluiting wordt gerealiseerd. Om het besloten karakter van de EHS te behouden wordt een wal aangelegd tussen de weg en de noordelijke vloeivelden. Binnen de nieuwe wal is ruimte voor natuurcompensatie.

Het tracé loopt vervolgens met een brug over de Roode Vaart. Na de Roode Vaart te hebben gepasseerd loopt het tracé in een vrijwel rechte lijn verder in de richting van de bestaande provinciale weg. Vanaf de brug gaat de weg terug naar maaiveldhoogte. De Schansdijk wordt dan waarschijnlijk afgesneden voor

(vracht)verkeer. (Vracht)verkeer wordt vanaf de Schansdijk naar de rotonde/VRI geleid. De rotonde/VRI ontsluit het centrum en de nieuw te ontwikkelen functies (via de Schansdijk) op de Noordelijke randweg.

In dit alternatief is beperkt ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Een toekomstige verbinding naar de A17 is aan de westkant van de Roode Vaart te realiseren. De huidige weg heeft alleen nog een functie voor lokaal verkeer (doorgaand verkeer rijdt via de nieuwe randweg) en kan worden afgewaardeerd waardoor de Roode Vaart kan worden doorgetrokken.

Optioneel kan in dit alternatief de huidige spoorwegovergang worden opgeheven, doordat er voor de N285 vanaf de spoorlijn richting het oosten alleen een functie voor bestemmingsverkeer rest. Het gebied in de zuidoosthoek van Zevenbergen tussen het spoor en de Oostelijke randweg zou dan een directe aansluiting op de Oostelijke randweg moeten krijgen.

Alternatief 3, variant B

Alternatief 3, variant B is vrijwel hetzelfde als alternatief 3, variant A. Het verschil zit in het stuk tussen de rotonde N285/Oostelijke randweg en de Roode Vaart. Vanaf de rotonde N285/Oostelijke randweg loopt het tracé richting het noordwesten om zoveel mogelijk ruimte voor nieuwe ontwikkelingen te creëren. In het stuk tussen de spoorlijn en de Achterdijk zal een rotonde/VRI komen voor de ontsluiting van het bedrijventerrein en de nieuwe ontwikkelingen.

In variant B zal het tracé tevens ten zuiden van de noordelijke vloeivelden in de richting van de Roode Vaart lopen. Het tracé ligt tegen de noordelijke vloeivelden aan waardoor er geen ruimte overblijft voor eventuele natuurcompensatie. Een wal schermt de noordelijke vloeivelden af van de weg. Hierna verloopt het tracé hetzelfde verder als in variant A.

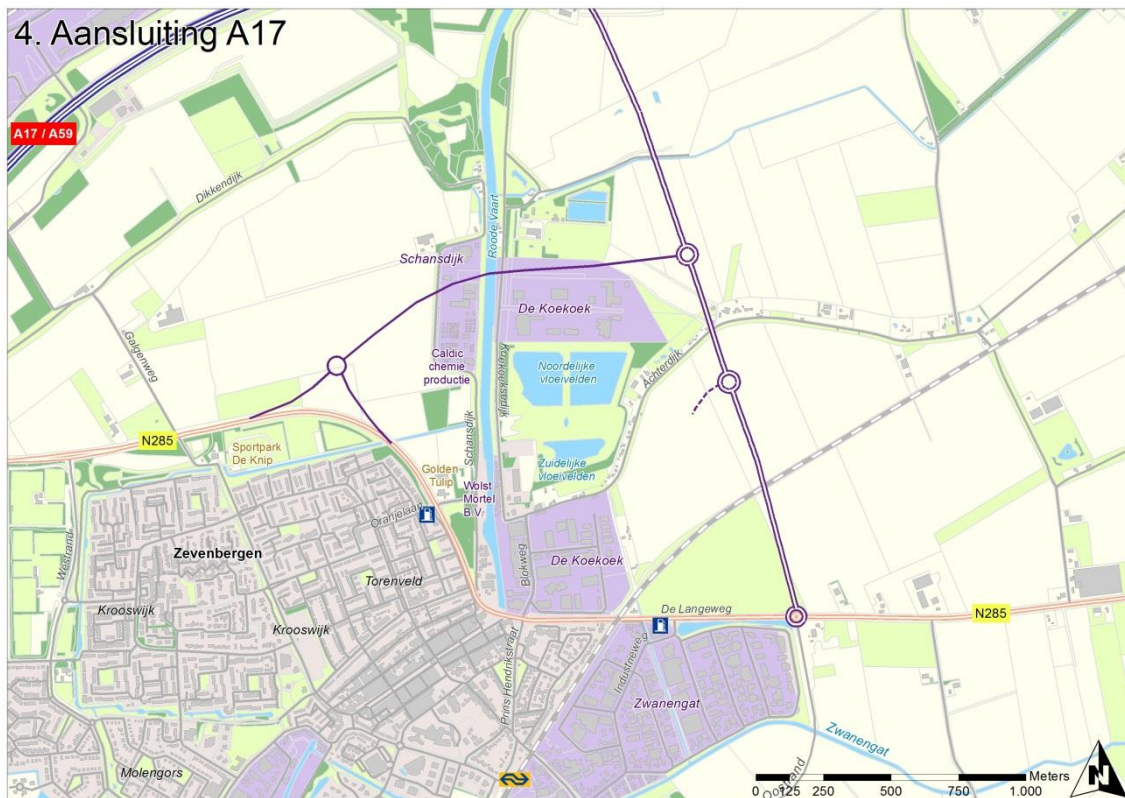
In variant B is meer ruimte voor ontwikkeling beschikbaar dan in variant A vanwege de ruimere bocht. Een verbinding richting de A17 is hier op termijn te realiseren aan de oost- of westzijde van de Roode Vaart. Echter zal bij een verbinding aan de oostzijde de Achterdijk op een extra locatie moeten worden doorsneden. De huidige weg heeft alleen nog een functie voor lokaal verkeer (doorgaand verkeer rijdt via de nieuwe randweg) en kan worden afgewaardeerd waardoor de Roode Vaart kan worden doorgetrokken.

Oordeel

De beide varianten van dit alternatief bieden voldoende potentie om de doelstellingen te kunnen behalen en passen binnen de kaders. Dit alternatief met beide varianten wordt in het MER daarom nader uitgewerkt en onderzocht.

4.3.6 ALTERNATIEF 4: AANSLUITING A17

In dit alternatief vormt de aansluiting op de A17 de drijvende factor voor de tracéligging. De provinciale weg komt in noord-zuid richting te liggen.



Afbeelding 21: Alternatief 4 Aansluiting A17

Vanaf de rotonde N285/Oostelijke randweg kruist de weg de spoorlijn ongelijkvloers door middel van een tunnel of brug. De randweg zal de Achterdijk kruisen door middel van een knip op maaiveld. Tussen het spoor en de Achterdijk komt een rotonde/VRI voor de ontsluiting van het bedrijventerrein (en toekomstige ontwikkeling) en het afgesneden gedeelte van de Achterdijk.

Na de doorsnijding van de Achterdijk komt een tweede rotonde/VRI waarmee er een aftakking in de richting van de bestaande N285 volgt. De provinciale route loopt vervolgens door naar het noorden om aan te sluiten op aansluiting 26 van de A17. De nieuwe route in oost-west richting wordt een gemeentelijke weg. Dit tracé loopt tussen het bedrijventerrein en de waterzuiveringsinstallatie. Na de brug over de Roode Vaart gaat het tracé met een vloeiende boog terug naar het bestaande tracé met een rotonde voor de ontsluiting van het centrum en nieuwe ontwikkelingen. Dit tracé is waarschijnlijk eenvoudiger inpasbaar doordat het tracé langer is, er meer ruimte is voor (ongelijkvloerse) kruisingen en er minder 'conflicten' zijn met bestaande functies en waarden.

Het idee van een Noordelijke randweg vanaf de rotonde N285/Oostelijke randweg is hiermee wel totaal anders. De focus van het project verschuift van een oost-west verbinding naar een noord-zuid verbinding. Dit betekent dat de verkeersstromen op regionaal niveau gaan wijzigen. Er wordt een parallelle verbinding aan de A16 gecreëerd waardoor er meer verkeer via de route A16, Etten-Leur, N389, nieuwe N285, A17 gaat rijden. Met name is de route door Etten-Leur dan wel Prinsenbeek niet geschikt om meer verkeer af te wikkelen. Omdat het gemeentelijk tracé op relatief grote afstand van het centrum komt te liggen, heeft de weg geen functie voor bestemmingsverkeer.

In dit alternatief is veel ruimte voor ontwikkelingen, wellicht te veel voor het vormen van een grens tussen het stedelijke gebied en het buitengebied en samenhang te brengen in de ontwikkeling van de Noordrand. Daarnaast voldoet het alternatief niet aan 'sober en doelmatig'. In plaats van één worden er twee nieuwe tracés aangelegd.

Oordeel

Dit alternatief is een oplossing op regionale schaal voor een lokale opgave. Het alternatief heeft weinig meerwaarde voor de gewenste ruimtelijke samenhang in de ontwikkeling van Zevenbergen. Daarnaast voldoet het alternatief niet aan de kaders van sober en doelmatig. Dit alternatief wordt in het MER daarom **niet** in het MER meegenomen.

4.4 ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN IN HET MER

De schaal van de oplossing in relatie tot de opgave en de kosten blijken in deze fase van de m.e.r.-procedure doorslaggevend voor de selectie van alternatieven die in het MER nader zullen worden onderzocht en getoetst op doelbereik. In de onderstaande tabel worden de bevindingen t.a.v. de verschillende mogelijke alternatieven samengevat.

Alt	Oordeel	Op te nemen in MER
0	Het Nulalternatief dient als referentiesituatie.	Wel
0+	Alhoewel in het Nulplusalternatief geen ruimte is voor nieuwe ontwikkelingen binnen de randweg, maakt dit alternatief wel duidelijk in hoeverre de doelen kunnen worden gerealiseerd zonder 'nieuw asfalt' aan te leggen.	Wel
1	De schaal van deze oplossing wijkt af van het principe 'sober en doelmatig' en staat niet in verhouding tot de problematiek en de doelstellingen. Dit alternatief is daarmee niet als realistisch alternatief te beschouwen.	Niet
2	Dit alternatief biedt voldoende potentie om de doelstellingen te kunnen behalen en past binnen de kaders.	Wel
3A 3B	De beide varianten van dit alternatief bieden voldoende potentie om de doelstellingen te kunnen behalen en passen binnen de kaders.	Wel
4	Dit alternatief is een oplossing op regionale schaal voor een lokale opgave. Het alternatief heeft weinig meerwaarde voor de gewenste ruimtelijke samenhang in de ontwikkeling van Zevenbergen. Daarnaast voldoet het alternatief niet aan de kaders van sober en doelmatig	Niet

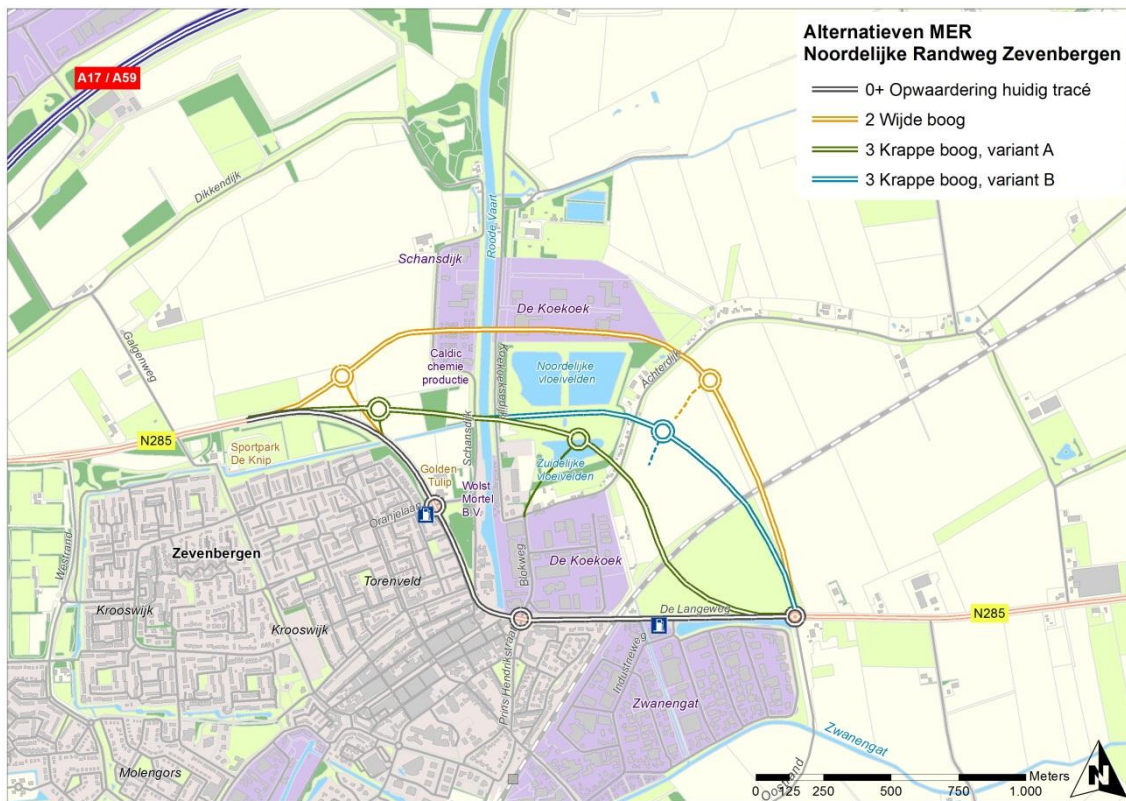
Tabel 1: Samenvatting bevindingen

Conclusie

Alternatieven 1 (tunnel) en 4 (aansluiting A17) voldoen niet aan de uitgangspunten en kaders en vallen daarom in deze fase af.

Met alternatieven Nulplus, 2 (wijde boog) en 3 (krappe boog, beide varianten) wordt de m.e.r.-procedure verder doorlopen. Deze alternatieven zullen worden uitgewerkt als schetsontwerp. In het MER worden deze alternatieven onderzocht op milieueffecten waarbij het Nulalternatief als referentiesituatie dient.

De in het MER nader te onderzoeken alternatieven zijn weergegeven op Afbeelding 22.



Afbeelding 22: Alternatieven en varianten MER Noordelijke randweg Zevenbergen

5

Werkwijze milieubeoordeling

5.1 BEOORDELINGSMETHODIEK

De effecten worden inzichtelijk gemaakt door de alternatieven te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie krijgt in het MER altijd de score neutraal (0). De effecten worden kwalitatief beoordeeld, waar mogelijk onderbouwd met kwantitatieve gegevens. Bij het beoordelen van de effecten van de alternatieven wordt de volgende zevenpuntschaal gehanteerd:

Kwalitatieve score	Betekenis
++	Zeer positieve bijdrage / effecten
+	Positieve bijdrage / effecten
0/+	Licht positieve bijdrage / effecten
0	Neutrale effecten, gelijkblijvende bijdrage
0/-	Licht negatieve bijdrage / effecten
-	Negatieve bijdrage / effecten
--	Zeer negatieve bijdrage / effecten

Tabel 2: Werkwijze beoordeling

5.2 BEOORDELINGSKADER

In het MER worden de effecten beoordeeld met behulp van het navolgende beoordelingskader. Het beoordelingskader is opgesteld aan de hand van de geconstateerde problematiek, de te verwachten effecten, wet- en regelgeving en beleid. Voor een overzicht van het van toepassing zijnde kader uit wet- en regelgeving en beleid wordt verwezen naar Bijlage 4. Na de tabel volgt een korte toelichting op de thema's.

Thema	Beoordelingscriteria	Maatlat
Verkeer en verkeersveiligheid	Verkeersstructuur	Kwalitatief
	Intensiteit en doorstroming op de doorgaande route	Kwantitatief
	Verkeersveiligheid huidige en toekomstige routes	Kwantitatief/kwalitatief
	Barrièrewerking	Kwalitatief
Geluid en trillingen	Toename/afname geluidbelast oppervlakte	Kwantitatief
	Toename/afname aantal geluidbelaste geluidsgevoelige bestemmingen	Kwantitatief
	Toename/afname aantal geluidgehinderden	Kwantitatief
	Trillinghinder bij omwonenden	Kwalitatief

Thema	Beoordelingscriteria	Maatlat
Luchtkwaliteit	Toename/afname oppervlaktes van de verschillende contourklassen NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5}	Kwantitatief
	Toe/afname van het aantal adressen van de verschillende concentratieklassen NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5}	Kwantitatief
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	Kwantitatief
	Groepsrisico	Kwantitatief
Natuur	Ruimtebeslag (beschermd gebied/leefgebieden beschermd soorten)	Kwantitatief en kwalitatief
	Verstoring (toename geluid, licht, optische prikkels)	Kwalitatief
	Versnippering (beschermd gebied/leefgebieden)	Kwalitatief
Bodem en water	Invloed op oppervlaktewatersysteem	Kwalitatief
	Invloed op grondwatersysteem	Kwalitatief
	Invloed op bodemkwaliteit, grond- en oppervlaktewaterkwaliteit	Kwalitatief
	Invloed op de bodemopbouw	Kwalitatief
Landschap en cultuurhistorie	Beïnvloeding van landschapstypen, landschappelijke elementen en structuren en aardkundige waarden	Kwalitatief
	Beïnvloeding van cultuurhistorische elementen, structuren, patronen en waardevolle gebieden	Kwalitatief
Archeologie	Beïnvloeding bekende archeologische waarden (monumenten / vindplaatsen)	Kwalitatief
	Beïnvloeding gebieden met een (middel)hoge archeologische verwachtingswaarde	Kwalitatief
Ruimtelijke ordening	Wonen: ruimtebeslag en barrièrewerking	Kwantitatief/kwalitatief
	Werken: ruimtebeslag en barrièrewerking	Kwantitatief/kwalitatief
	Recreatie: ruimtebeslag en barrièrewerking	Kwantitatief/kwalitatief
	Landbouw: ruimtebeslag en barrièrewerking	Kwantitatief/kwalitatief

Tabel 3: Te hanteren beoordelingskader in het MER

Verkeer en verkeersveiligheid

De verkeersstructuur in de huidige situatie versus de verkeersstructuur in de toekomstige situatie met een Noordelijke randweg zijn verschillend. Belangrijk is dat de gekozen verkeersstructuur een meerwaarde oplevert voor de totale verkeersafwikkeling en ook ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente faciliteert. De gekozen structuur moet leiden tot een verbetering die ook voor de langere termijn duidelijk is. Daarbij gaat het niet alleen om de structuur voor gemotoriseerd verkeer maar ook het fiets/voetgangersnetwerk en de routes voor landbouw verkeer. Deze beoordeling is kwalitatief gericht. Daarnaast is en blijft de doorgaande route een provinciale weg waar vanuit de provincie Noord-Brabant een gewenste doorstroming is geformuleerd. Deze doorstroming moet ook voor de langere termijn kunnen worden gegarandeerd mede in relatie tot de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen die in het kader van Moerdijk MeerMogelijk plaatsvinden. Op basis van provinciale richtlijnen over doorstroming wordt dit aspect getoetst. Daarnaast zijn aspecten als verkeersveiligheid en barrièrewerking van belang die een beeld geven van de verkeersleefbaarheid voor de inwoners en werknemers in Zevenbergen. Kwantitatief wordt dit in beeld gebracht op basis van de verkeersongevallen en de mogelijke besparingen die hier als gevolg van de nieuwe infrastructuur zullen optreden. Barrièrewerking wordt meer kwalitatief in beeld gebracht op basis van het aantal kruisingen waar sprake is van gemotoriseerd en langzaam verkeer.

Geluid en trillingen

Om de mens te beschermen en om negatieve gezondheidseffecten te voorkomen is er geluidwetgeving. In de Wet geluidhinder is opgenomen welke geluidsnormen er gelden bij bijvoorbeeld de aanleg van een nieuwe weg. Deze geluidsnormen hebben betrekking op de geluidsbelasting ter plaatse van zogenoemde geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen maar ook bijvoorbeeld ziekenhuizen en scholen. Om de aanleg van een nieuwe weg mogelijk te maken door middel van bijvoorbeeld een bestemmingsplan dient het project getoetst te worden aan de geluidsnormen uit de Wet geluidhinder. Het beoordelingskader wat voor geluid gehanteerd wordt in het MER is afgeleid van deze geluidsnormen.

De effecten van de Noordelijke randweg op geluidhinder worden bepaald door middel van modelberekeningen. De toe- of afname van het geluidbelast oppervlak (in stappen van 5 dB) wordt bepaald en er wordt berekend hoeveel geluidgevoelige bestemmingen er binnen de contouren (in stappen van 5 dB) vallen. Daarnaast wordt het aantal geluidgehinderden bepaald.

Ten aanzien van trillinghinder wordt in het MER bepaald bij hoeveel panden er hinder/schade als gevolg van trillingen kan optreden. Hierbij worden de SBR-richtlijnen gehanteerd, waaruit volgt dat ten gevolge van wegverkeer tot een afstand van 30 m van de weg trillinghinder/schade kan optreden.

Luchtkwaliteit

De Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) stelt grenswaarden voor concentraties in de buitenlucht van de stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO). Bestuursorganen dienen rekening te houden met deze grenswaarden bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de realisatie van de Noordelijke randweg). In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Deze twee stoffen liggen het dichtst bij de genoemde grenswaarden. Overschrijdingen van de grenswaarden van de andere genoemde stoffen komen in Nederland in normale situaties niet voor. Deze stoffen zullen buiten beschouwing worden gelaten.

De effecten van de Noordelijke randweg op de luchtkwaliteit worden bepaald door middel van modelberekeningen. Uit het onderzoek volgt of er al dan niet sprake is van overschrijding van wettelijke grenswaarden. Daarnaast worden de oppervlaktes en het aantal adressen binnen de verschillende contourklassen van NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald.

Externe veiligheid

De N285 is een aangewezen route vervoer gevaarlijke stoffen. Externe veiligheid wordt uitgedrukt in een plaatsgebonden risico en een groepsrisico. Voor het eerste geldt een grenswaarde, voor het tweede een oriëntatiewaarde. In het MER worden beide risico's kwantitatief berekend.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon die permanent en onbeschermd zou verblijven in de directe omgeving van de transportroute, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op de route. De omvang van het plaatsgebonden risico is geheel afhankelijk van de hoeveelheid en de aard van de stoffen die vervoerd worden over de transportroute.

Groepsrisico

Het Groepsrisico (GR) geeft aan wat de kans is op een ramp met een bepaald aantal dodelijke slachtoffers in de omgeving van de transportroute. Een normwaarde >1 betekent een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Bij deze normwaarde is tevens het daarbij behorende aantal slachtoffers vermeld. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is per km route of tracé bepaald op 10⁻⁴ per jaar (1 op 10.000 per

jaar) voor 10 slachtoffers; 10^{-6} per jaar (1 op 1.000.000 per jaar) voor 100 slachtoffers etc. Het groepsrisico is afhankelijk van de hoeveelheid en aard van de gevaarlijke stoffen en het aantal aanwezigen in het invloedsgebied (zone van 200 meter vanaf het midden van de transportroute).

Natuur

Effecten op Natura 2000 zijn uitgesloten. Directe effecten op Natura 2000-gebieden zijn vanwege de grote afstand tot deze gebieden (dichtstbijzijnde gebied op een afstand van 4 km) uitgesloten. Zie voor een verdere toelichting Bijlage 5. Externe werking als gevolg van stikstofdepositie is ook niet aan de orde.

Het voornemen kan leiden tot aantasting van geschikte leefgebieden voor beschermde soorten flora en fauna en beschermde gebieden (Ecologische Hoofdstructuur). Het opstellen van een mitigatie- en compensatieplan plus ontheffingsaanvraag (in het kader van de Flora- en faunawet) en een compensatieplan (in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur) is mogelijk aan de orde. In het kader van het MER wordt dit beoordeeld. Het grootste aandachtspunt in dit gebied is de ligging van geïsoleerde gebieden in het kader van de EHS en de mogelijke verblijfplaatsen van vleermuizen in de bebouwing. In het kader van het MER worden de huidige waarden van de EHS en de aanwezigheid en mogelijkheden voor beschermde soorten beschreven en de effecten onderzocht. Hierbij wordt gekeken naar ruimtebeslag, verstoring (geluid, licht, optische prikkels) en versnippering.

Bodem en water

In het MER worden de effecten bepaald op het oppervlaktewatersysteem (doorsnijding watergangen en aantasting oppervlaktewater) en grondwatersysteem (invloed op grondwaterstroming). De te verwachten invloed op de bodem- en grondwater- en oppervlaktewaterkwaliteit wordt beoordeeld aan de hand van de aanwezigheid van bodem- of grondwaterverontreinigingen. Bij vergravingen wordt de verstoring van de bodemopbouw bepaald. De beoordeling wordt uitgevoerd op basis van expert judgement en bestaande informatie (zoals Bodemloket, Bodemkaart) aangevuld met peilbuisgegevens.

Landschap en cultuurhistorie

Met het bureauonderzoek wordt informatie over bekende of verwachte cultuurhistorische, landschappelijke en aardkundige waarden binnen of relevant voor het studiegebied verkregen. De informatie wordt gebruikt om de huidige situatie in kaart te brengen om zodoende mogelijke versturende activiteiten op de cultuurhistorische, landschappelijke en aardkundige waarden te kunnen signaleren. Daarnaast zal ook worden gekeken naar de impact op het landschap van de verschillende alternatieven en varianten.

Archeologie

Ten aanzien van archeologie worden in het MER de effecten op bekende archeologische waarden en archeologische verwachtingswaarden in beeld gebracht. De effecten worden bepaald op basis van archeologisch bureauonderzoek.

Wonen, werken, recreatie, landbouw

Binnen dit thema worden de effecten op de ruimtelijke ordening bepaald door het ruimtebeslag te berekenen op de verschillende ruimtelijke functies binnen het plangebied. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in de functies wonen, werken, recreatie en landbouw.

5.3 TOETS MODEL A

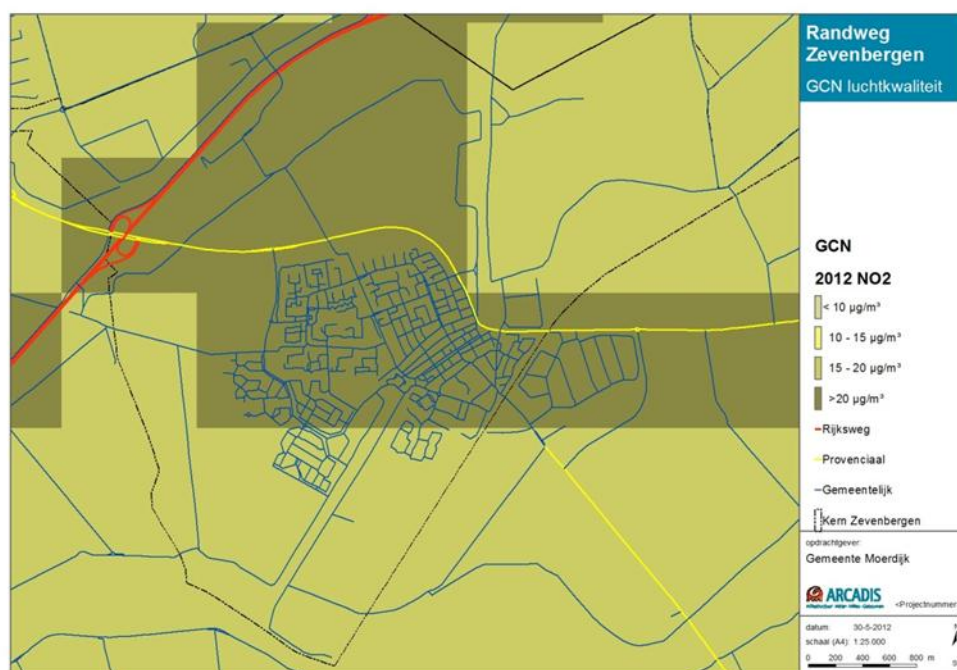
Naast de beoordeling op milieueffecten wordt ook gekeken naar de consequenties van de tracéligging op het kunnen inpassen van de opgave uit model A (voorkeursvariant gemeente). Is er binnen het tracé van de randweg voldoende ruimte aanwezig om de opgave in te kunnen passen, rekening houdend met de te behouden waarden (EHS) en functies (wonen, werken). Daarnaast wordt kwalitatief de invloed van de weg op de voorziene ontwikkelingen beoordeeld, zoals beperkingen die de weg oplegt i.v.m. lucht, geluid en externe veiligheid.

Bijlage 1 Luchtkwaliteit en bijdrage van de N285

Voor het aspect luchtkwaliteit wordt in het kader van deze notitie R&D kort een beeld geschetst van de achtergrondconcentraties en emissies rondom Zevenbergen. Deze twee samen bepalen de lokale luchtkwaliteit.

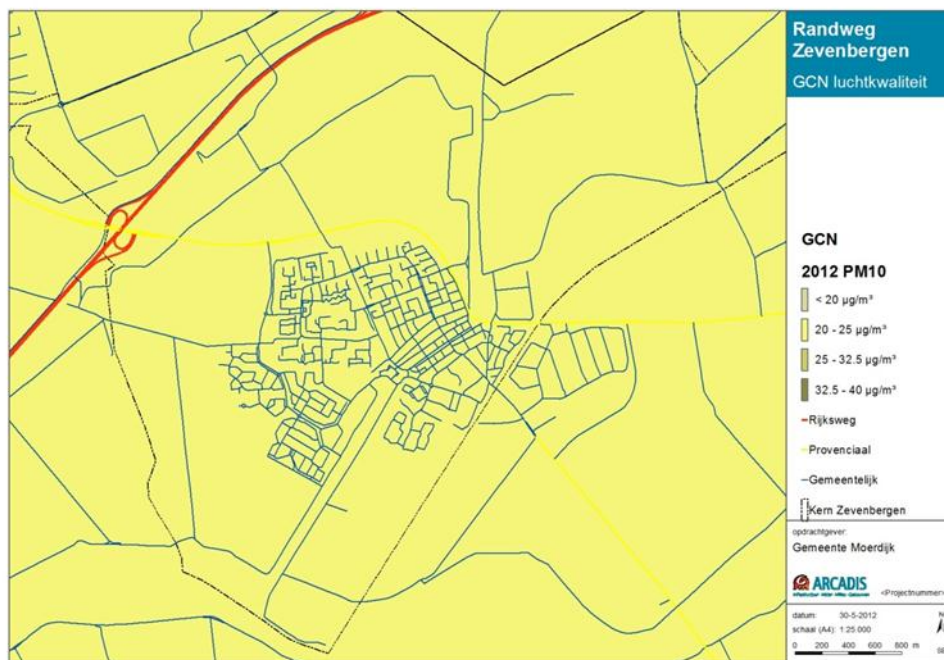
Achtergrondconcentratie

In onderstaande figuren is de achtergrond concentratie zichtbaar voor peiljaar 2012. Hieruit blijkt voor zowel stikstofdioxide (NO₂) als voor fijnstof (PM₁₀) dat de achtergrondconcentraties ruim onder de gestelde grenswaarden blijven. Deze grenswaarde ligt voor beide stoffen op 40 µg/m³ voor jaargemiddelde etmaal concentratie.



Afbeelding B. 1: Achtergrondconcentratie NO₂

Voor het tracé van de N285 blijkt uit de Grootchalige achtergrond Concentratiekaart Nederland een maximale achtergrondconcentratie van 22 µg/m³ voor stikstofdioxide.



Abbeelding B. 2: Achtergrondconcentratie PM₁₀

Voor PM₁₀ blijkt de maximale achtergrondconcentratie rondom Zevenbergen 23 µg/m³ voor het jaar 2012.

Bijdrage van de N285

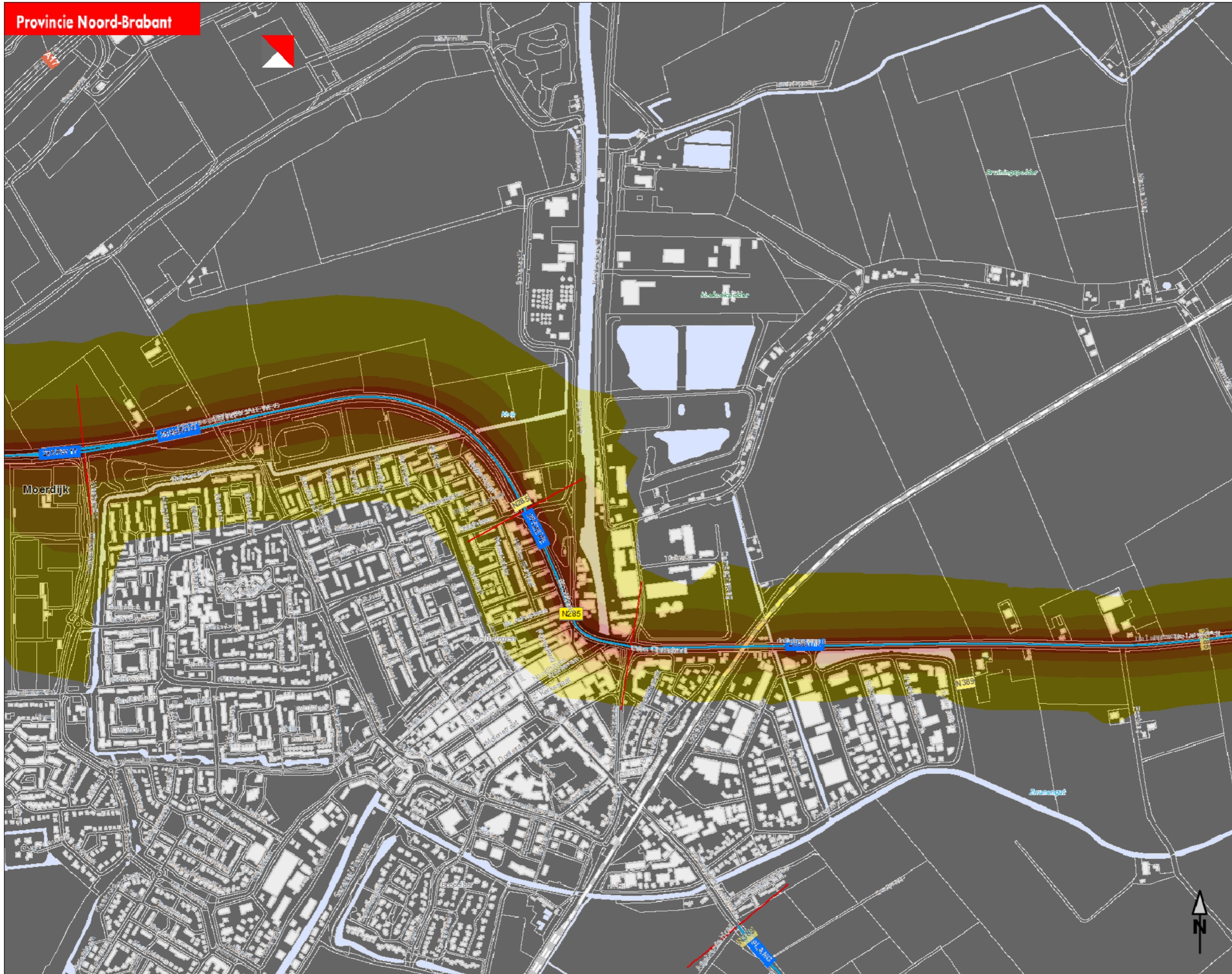
In de achtergrondconcentratie zijn alle significante bronnen opgenomen. Waaronder ook het wegverkeer op zowel Rijkswegen als provinciale wegen. Dicht langs het tracé van de weg kan de concentratie echter hoger zijn. Om ook van deze wegbijdrage een beeld te schetsen in de huidige situatie is deze berekend met behulp van CARI versie 10.

In de huidige situatie blijkt de wegbijdrage voor NO₂ maximaal rond de 6 µg/m³ te bedragen. Waarmee de maximale concentratie langs de N285 rond de 28 µg/m³ zal liggen. Opnieuw ruim onder de gestelde grenswaarde van 40 µg/m³.

Voor PM₁₀ ligt de wegbijdrage in de orde grootte van 1 µg/m³ waarmee de totale concentratie op 25 µg/m³ uitkomt voor het jaar 2012. Deze concentratie ligt ruim onder de grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde etmaalconcentratie. Ook ligt deze concentratie ruim onder de strengste grenswaarde voor PM₁₀, de norm voor het daggemiddelde. Deze grenswaarde is gesteld op 32,4 µg/m³. Zowel voor de maatgevende concentratie stikstofdioxide (NO₂) als voor fijn stof (PM₁₀) liggen de achtergrondconcentraties zover van de grenswaarden af dat overschrijdingen ten gevolge van de autonome verkeersgroei onwaarschijnlijk zijn.

Bijlage 2

Kaart omgevingslawaai



- ▼ Geluidscouturen
 - Geluidscouturen Lden
 - 50 tot 55 dB
 - 55 tot 60 dB
 - 60 tot 65 dB
 - 65 tot 70 dB
 - 70 tot 75 dB
 - meer dan 75 dB
 - Geluidscouturen Lnicht
- ▼ Overige informatie
 - Stillegebieden
 - Wegen
 - N270 Provinciale weg met geluidscouturen
 - N630 Provinciale weg zonder geluidscouturen
 - N110 Telvak
 - Rijksgrens
 -
 - Provinciegrens
 - Noord-Brabant
 - Andere provincie
 - Gemeentegrens
 -

Bijlage 3 Zuidelijke randweg als alternatief?

De alternatieven zoals opgenomen in paragraaf 4.3 zijn voorgelegd aan en besproken met de Klankbordgroep Noordelijke randweg Zevenbergen. Nieuwe tracéalternatieven voor de Noordelijke randweg zijn hieruit niet naar voren gekomen. Wel is voorgesteld om de Noordelijke randweg niet aan te leggen, maar te kiezen voor de aanleg van de Zuidelijke randweg en mogelijk ook aan de zuidkant van Zevenbergen de ontwikkelingen voor wonen en bedrijvigheid, nu voorzien voor de Noordrand, te realiseren.

In de structuurvisie Moerdijk 2030 is aan de zuidkant van Zevenbergen reeds de verlengde Zuidelijke randweg (tussen de Westrand en Zuidrand enerzijds Oostelijke randweg anderzijds) voorzien. De aanleg hiervan staat gepland voor de periode 2021-2030, waarmee de randwegenstructuur bij Zevenbergen wordt voltooid. In de structuurvisie is aangegeven dat de verlengde Zuidelijke randweg dient als ontsluitingsweg van de in de komende jaren te ontwikkelen wijk Bosselaar zuid. Indien de totale Zuidrand samen met de Westrand de functie van de huidige N285 zou moeten overnemen, dient ook de weginrichting hiervoor geschikt te zijn. De huidige Westrand en het gerealiseerd deel van de Zuidrand zijn ingericht als 50 km/uur voorrangsweg met verschillende kruisingen en aansluitingen. Het gehele traject van de Westrand en de Zuidrand ligt in de bebouwde woongebieden en vervult alleen een functie voor het verkeer dat van en naar de woonwijken gaat. Deze wegen kunnen de functie van de N285 niet overnemen. Alternatief zou een Buitenzuidrand zijn (zie Afbeelding B. 3). De Buitenzuidrand is eerder tijdens de totstandkoming van het Visiedocument Noordkant Zevenbergen als theoretisch alternatief beschouwd (gekozen is voor de Noordelijke randweg).



Afbeelding B. 3: Zuidrand en Buitenzuidrand

Ten aanzien van de Buitenzuidrand moet worden geconcludeerd dat dit traject, bij een ruim tracé om Zevenbergen heen, géén duidelijke functie heeft voor de bestaande woonwijken en het centrum. Indien het tracé krap langs de rand van de bestaande woongebieden getrokken wordt, dient de weg zowel akoestisch

als visueel ingepast te worden. Om de Buitenzuidrand de functie van de N285 over te laten nemen, dient de huidige weg geknipt te worden. Met alleen het afwaarderen van de weg, zal niet-bestemmingsverkeer zeer waarschijnlijk het huidige tracé kiezen (kortste route). De omrijd afstand voor niet-bestemmingsverkeer is aanzienlijk. Geconcludeerd wordt dat de Buitenzuidrand geen voordelen biedt voor zowel bestemmingsverkeer als niet-bestemmingsverkeer.

Daarnaast kent zowel de zuid- als noordzijde van Zevenbergen in de structuurvisie een eigen richting voor de ruimtelijke ontwikkeling. Alhoewel de structuurvisie geen blauwdruk is, geeft het plan wel een duidelijke richting voor de ruimtelijke ontwikkeling van Zevenbergen voor de komende periode. Ook dient de structuurvisie als ruimtelijk afwegingskader en toetsingskader voor gemeentelijke plannen. Realisatie van de plannen voor de Noordrand inclusief Noordelijke randweg aan de zuidkant van Zevenbergen valt buiten de huidige kaders van de structuurvisie en vraagt om een heroverweging van de door de gemeente uitgezette richting voor de ruimtelijke ontwikkeling, hetgeen niet aan de orde is.

Op grond van bovenstaande wordt zowel de Zuidrand als de Buitenzuidrand niet meegenomen.

Bijlage 4

Overzicht wet- en regelgeving en beleid

Europees beleid

Beleidsstuk	Datum	Beschrijving	Relatie met de Noordelijke randweg Zevenbergen
Verdrag van Valletta (Malta)	1992	Het verdrag heeft tot doel het archeologisch erfgoed te beschermen als bron van het Europees gemeenschappelijk geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Grondgedachte is dat er wordt gestreefd naar het behoud van archeologische waarden in situ, dit wil zeggen in het bodemarchief. Om behoud in situ als prioriteit te stellen wordt gestreefd naar een volledige erkenning van het archeologisch belang in planologische besluitvormingsprocessen door archeologie al vanaf het begin bij planvorming te betrekken.	Nagegaan dient te worden of in het studiegebied van de wegomlegging archeologische waarden aan de orde zijn.
Europese vogel- en habitatrichtlijn	1979 en 1992	Het hoofddoel van de Vogelrichtlijn is het instandhouden van alle in het wild levende vogelsoorten op het Europees grondgebied van de lidstaten. De Habitatrichtlijn heeft tot doel bij te dragen aan het waarborgen van de biologische verscheidenheid door het instandhouden van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna op het Europese grondgebied waarop de richtlijn van toepassing is. De richtlijnen onderscheiden daarbij te beschermen gebieden en te beschermen soorten. Elke lidstaat wijst gebieden als speciale beschermingszones aan. De vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn vereiste bescherming van soorten is overgenomen in de Flora- en faunawet.	In het studiegebied van de wegomlegging liggen geen gebieden die onderdeel zijn van speciale beschermingszones in het kader van de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn of gebieden die zijn aangewezen als beschermd natuurmonument volgens de Natuurbeschermingswet.
Kaderrichtlijn water	2000	Het hoofddoel van deze richtlijn is de vaststelling van een kader voor de bescherming van land, oppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater. Als concreet doel stelt de KRW dat met het volledig van kracht worden van de richtlijn (2015) álle watersystemen in een goede chemische en ecologische toestand moeten verkeren. Hierbij spelen verontreinigende stoffen een grote rol.	De ontwikkeling mag geen verslechtering opleveren voor de ecologische en chemische toestand van de watersystemen conform de typering uit de KRW.

Grondwaterrichtlijn		De Grondwaterrichtlijn geeft invulling aan artikel 17 uit de Kaderrichtlijn Water. Het betreft een richtlijn ter bescherming van het grondwater tegen verontreiniging en achteruitgang van de toestand. De richtlijn is nog niet verankerd in de Nederlandse wetgeving. Dit betekent dat activiteiten die kunnen leiden tot directe of indirecte lozingen in het grondwater door het bevoegd gezag direct moeten worden getoetst aan de Europese Grondwaterrichtlijn.	Momenteel wordt de Grondwaterrichtlijn herzien. Het is de bedoeling dat de richtlijn op termijn onder de Kaderrichtlijn Water valt.
---------------------	--	---	---

Rijksbeleid

Beleidsstuk	Datum	Beschrijving	Relatie met de Noordelijke randweg Zevenbergen
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	Maart 2012	De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. ▪ Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. ▪ Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangt verschillende bestaande nota's zoals: de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de agenda Landschap en de agenda Vitaal Platteland. 	De realisatie van de Noordelijke randweg Zevenbergen komt voort uit de voorgenomen ontwikkeling van de Noordrand Zevenbergen, onderdeel van Moerdijk MeerMogelijk. Moerdijk MeerMogelijk heeft als opgave de benodigde opvang van bovenregionale bedrijvigheid enerzijds en een forse impuls aan de leefbaarheid in de omgeving anderzijds. De ontwikkeling past daarmee binnen de doelstellingen van het Rijk.
Duurzaam veilig	1997	Met het uitvoeren van het 'Startprogramma Duurzaam Veilig' is in 1997 een begin gemaakt met de implementatie van duurzaam veilig. Vanaf 2004 is gestart met de integrale uitvoering van duurzaam veilig, herinrichting van wegen conform de categoriseringsplannen en het ontwikkelen van een	Het is van belang dat de vormgeving van een weg is afgestemd op de functie van de weg, conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig.


Beleidsstuk	Datum	Beschrijving	Relatie met de Noordelijke randweg Zevenbergen
		<p>nieuwe financieringssystematiek. Er wordt gestreefd naar het wegnemen van de oorzaken van de verkeersonveiligheid.</p> <p>Er wordt een integrale benadering voorgestaan waarbij functie, vorm en gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd en daarnaast voldoende aandacht is voor zowel infrastructurele maatregelen als maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding en handhaving.</p>	
Wet Milieubeheer		De Wet Milieubeheer is een raamwet. De wet geeft algemene regels over tal van onderwerpen. Belangrijke hoofdstukken uit de Wet Milieubeheer zijn de milieuplannen en -programma's, milieukwaliteitseisen (waaronder normering luchtkwaliteit), inrichtingen, afvalstoffen en procedures.	De ontwikkeling dient te voldoen aan de Wet Milieubeheer.
Nationaal milieubeleidsplan (NMP) 4	2001	<p>In dit beleid wordt gestreefd naar verminderde uitstoot van CO₂ en NO_x door het wegverkeer. Dit moet bereikt worden door zuinigere en schonere (vracht)auto's, met name door het toepassen van nieuwe technieken.</p> <p>Daarnaast wordt transportpreventie als een belangrijk middel gezien.</p> <p>In het Nationaal Milieubeleidsplan 4 is verder beleid uiteen gezet voor geluid. De geluidshinder wordt gebiedsgericht aangepakt waarbij een grotere rol voor de lokale overheid is weggelegd. Aanvullend op het gebiedsgerichte beleid zal het rijk inzetten op bronbeleid en innovatie om de akoestische kwaliteit te verbeteren. Deze nieuwe verdeling van bevoegdheden wordt uitgewerkt in het Modernisering Instrumentarium Geluidsbeleid (MIG).</p>	<p>Op grond van het nationale beleid mag worden verwacht dat de effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van verkeer zullen afnemen, ook rondom Zevenbergen.</p> <p>Daarnaast is het relevant dat de akoestische kwaliteit niet verslechtert door de aanleg van een weg.</p>
Nota Belvédère	1999	Behoud door ontwikkeling; nieuwe ontwikkelingen aanwenden om de cultuurhistorische identiteit van een gebouw te behouden en te versterken.	Het plangebied behoort niet tot een van de Belvédère-gebieden.
Modernisering Monumentenzorg (MoMo)	2009	Belangrijke doelen van de Modernisering van de Monumentenzorg zijn het stimuleren en ondersteunen van gebiedsgericht werken, het belang van cultuurhistorie laten meewegen in de ruimtelijke ordening, het formuleren van een visie op erfgoed en het verminderen van de administratieve lastendruk.	In het MER moeten de effecten op de cultuurhistorische waarden worden betrokken.


Beleidsstuk	Datum	Beschrijving	Relatie met de Noordelijke randweg Zevenbergen
		Concreet heeft de modernisering geleid tot aanpassing van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) per 1 januari 2012, de Visie erfgoed en ruimte, de afbouw van aanwijzing beschermde stads- en dorpsgezichten en, misschien wel het belangrijkste: een verandering in de manier van de denken: cultureel erfgoed als belangrijke factor en kans in ruimtelijke ontwikkelingen.	
Wet op de Archeologische monumentenzorg		Wettelijke verplichting om rekening te houden met archeologische waarden in een gebied. Het behoud van archeologische waarden 'in situ' is uitgangspunt en legt beperkingen op ten aanzien van grondgebruik.	Bepaald dient te worden welke archeologische (verwachtings)waarden in het gebied aanwezig zijn.
Flora- en faunawet		Nederlandse implementatie van de soortenbescherming uit Vogel- en Habitatrichtlijn. Deze wet regelt de soortenbescherming van specifiek aangewezen dier- en plantensoorten. Aandachtspunt is behoud van de leefgebieden van de bestaande flora en fauna in het gebied.	In de planvorming dient rekening te worden gehouden met algemene, streng beschermde en overige dieren en planten in het gebied. Relevant bij de aanvraag van ontheffingen, bij de behandeling van bezwaarprocedures of bij de keuze van compenserende maatregelen.
Natuurbeschermingswet 1998		Deze wet richt zich op gebiedsbescherming. Opgenomen zijn Natura2000 gebieden, Staats- en Beschermde Natuurmonumenten.	Het plangebied is niet gelegen in een van deze genoemde gebieden. Effecten door externe werking is uitgesloten.
Boswet		De Boswet is ingesteld om Nederlandse bossen te beschermen en te voorkomen dat het areaal afneemt. Met bosareaal worden houtopstanden bedoeld van 10 are of meer of rijbeplantingen van ten minste 20 bomen.	Wanneer de ontwikkeling de kap van bomen noodzakelijk maakt dient gekeken te worden of deze vallen binnen de Boswet. Mogelijk vloeit hier een compensatieplicht uit voort.
Natuur voor mensen, mensen voor natuur		Met 'natuur voor mensen' wordt bedoeld dat natuur moet aansluiten bij de wensen van mensen en goed bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar moet zijn. 'Mensen voor natuur' betekent dat natuur door mensen beschermd, beheerd, bewerkt en ontwikkeld wordt.	Gekeken dient te worden of er kansen zijn om de natuur en mensen aan elkaar te kunnen laten aansluiten.
Wet Bodembescherming		Bodembescherming gericht op het voorkomen en bestrijden van verontreinigingen.	De wet schrijft voor welke milieuhygiënische bodemkwaliteit is vereist bij verschillende gebruiksfuncties op het bovenliggende maaiveld.
Besluit bodemkwaliteit		Betreft het toetsingskader voor het toepassen van grond, baggerspecie en bouwstoffen.	Bij het toepassen van bouwmaterialen in of op de bestaande bodem of het hergebruik van grond moet

Beleidsstuk	Datum	Beschrijving	Relatie met de Noordelijke randweg Zevenbergen
			voldaan worden aan de normen in dit besluit.
Nationaal Waterplan	2010-2015	Nationaal beleid in de periode 2010-2015 om te komen tot duurzaam waterbeheer. Belangrijkste thema's zijn: waterveiligheid, watertekort en zoetwatervoorziening, wateroverlast, waterkwaliteit en het gebruik van water.	De doelen uit deze beleidslijn zijn overgenomen en verankerd in regionaal beleid.
Waterwet		De Waterwet regelt het beheer van grond- en oppervlaktewater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Een belangrijke wijziging die met de inwerkingtreding van de Waterwet plaatsvond is dat de vergunningen uit de bovengenoemde wetten zijn gebundeld in één watervergunning. In de Waterwet staat het watersysteem centraal en zijn de doelstellingen van het waterbeheer gericht op het duurzaam functioneren van het watersysteem.	Indien nodig dient er een vergunning i.h.k.v. de Waterwet aangevraagd te worden. Voor het MER en bestemmingsplan dient de watertoetsprocedure gevolgd te worden.
4 ^e Nota Waterhuishouding		De Vierde Nota Waterhuishouding (NW4) maakt zich sterk voor een grote synthese tussen beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu. Gebiedsgericht beleid is daarbij het speerpunt. Het beleid van de NW4 beslaat de periode 1998-2006 met een doorkijk naar latere jaren. Het ingezette beleid van integraal waterbeheer uit NW3 wordt in NW4 in grote lijnen voortgezet en aangevuld. Een gebiedsgerichte aanpak is noodzakelijk voor de realisatie van de doelstellingen.	De doelen uit deze beleidslijn zijn overgenomen en verankerd in regionaal beleid.
Wet geluidhinder	1 januari 2007	Toetsing van de voorgenomen ontwikkeling aan de in de wet gestelde geluidsnormen.	Ontwikkelingen en activiteiten moeten binnen de in deze wet gestelde geluidsnormen blijven. Bij overschrijding van de normen zijn maatregelen noodzakelijk.
Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Circulaire mvgs)		Toetsing van de voorgenomen ontwikkeling aan de in de Circulaire opgenomen risiconormering (plaatsgebonden risico en groepsrisico)	Ontwikkelingen en activiteiten (kwetsbare bestemmingen) moeten binnen de in deze Circulaire gestelde normen blijven. Bij overschrijding van de normen zijn mitigerende maatregelen noodzakelijk.

Provinciaal en regionaal beleid

Beleidsstuk	Datum	Beschrijving	Relatie met de Noordelijke randweg Zevenbergen
Structuurvisie Ruimtelijke Ordening	1 januari 2011	<p>De structuurvisie bevat de hoofdlijnen van het provinciale beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie.</p> <p>Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. De visie geeft een ruimtelijke vertaling van de opgaven en doelen uit de Agenda van Brabant. Daarnaast ondersteunt de structuurvisie het beleid op andere provinciale beleidsterreinen, zoals het economisch-, mobiliteits-, sociaal-, cultureel-, milieu- en natuurbeleid.</p>	 <p>De Noordelijke randweg Zevenbergen is in de structuurvisie opgenomen als 'onderliggende weg – in studie'. Daarbij is de bestaande Langeweg aangegeven als 'onderliggende weg – af te waarderen'.</p> <p>Op het gebied van infrastructuur wordt in de structuurvisie het belang van landschappelijke inpassing van wegen benadrukt. De provincie</p>

Beleidsstuk	Datum	Beschrijving	Relatie met de Noordelijke randweg Zevenbergen
			<p>vindt het van groot belang dat bij de trajectkeuze en vormgeving van wegen een goede relatie gelegd wordt met de omliggende stedelijke gebieden en het landschap. Het doel is dat elke nieuwe ingreep bijdraagt aan het behoud of de versterking van de kenmerken van het gebied (berm, bermsloot, kruisingen, afslagen, rotondes e.d.) in aansluiting op de gebiedskenmerken.</p>
Verordening Ruimte	2011	<p>In de Verordening Ruimte zijn regels vastgelegd waarmee gemeenten rekening dienen te houden bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Via deze regels wordt het provinciaal ruimtelijk belang vanuit de structuurvisie voor diverse thema's gewaarborgd.</p>	<p>Binnen de EHS geldt de nee, tenzij benadering. Ruimtelijke ingrepen in de EHS met significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied zijn in beginsel niet toegestaan. Een dergelijk project kan alleen doorgaan, als er geen reële alternatieven mogelijk zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Voor ingrepen die schade aan deze wezenlijke waarden en kenmerken kunnen toebrengen is het provinciaal natuurcompensatiebeginsel van toepassing.</p> 


Beleidsstuk	Datum	Beschrijving	Relatie met de Noordelijke randweg Zevenbergen
			<p>De noordelijke vloeivelden en de Roode Vaart behoren tot de EHS. Het beleid is gericht op behoud en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden. Vanuit dit voornemen geldt het 'nee, tenzij'-regime: ontwikkelingen met aanzienlijke gevolgen voor de wezenlijke kenmerken en structuur kunnen alleen plaatsvinden als geen alternatieven aanwezig zijn en het project een groot openbaar belang dient.</p>  <p>Een deel van het plangebied ligt in het reserveringsgebied waterberging. Deze gebieden kunnen in de toekomst noodzakelijk zijn voor waterberging. Naar verwachting worden deze gebieden in 2012 geactualiseerd en wordt gezien in hoeverre deze gebieden noodzakelijk zijn.</p>

Beleidsstuk	Datum	Beschrijving	Relatie met de Noordelijke randweg Zevenbergen
			In het plangebied zijn in het kader van de Verordening Ruimte geen aardkundig waardevolle gebieden of cultuurhistorische vlakken aangewezen. Dit betekent dat de provincie geen specifiek beleid heeft ten aanzien van het behoud van cultuurhistorische waarden in het plangebied.
Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP)	2006-2020	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) 'Verplaatsen in Brabant' geeft de Provincie haar visie op de mobiliteit.	Een wegomlegging past in beginsel binnen het provinciaal verkeer en vervoerbeleid, waar de omlieg van wegen om bebouwde kommen wordt genoemd. Wel dient rekening gehouden te worden met de voorwaarden die in het PVVP genoemd zijn. Zo moet de weg duurzaam veilig vorm gegeven worden.
Provinciale Milieuverordening		In de Provinciale milieuverordening (PMV) Noord-Brabant zijn milieuregels opgenomen die het drinkwater moeten beschermen. Het grondwater rond de Brabantse drinkwaterwinningen wordt beschermd met speciale zones.	Het plangebied is niet gelegen in een grondwaterbeschermingszone.
Verordening water		In navolging van de opzet van de Waterwet is een nieuwe integrale Verordening water voor Noord-Brabant vastgesteld (2009). De verordening richt zich in de eerste plaats tot de waterschappen als waterbeheerder. In aanvulling op de Waterwet wordt het provinciale kader gesteld voor de uitoefening van hun taken en bevoegdheden. Daarnaast worden een aantal nadere regels gesteld voor de inhoud van een regionaal waterplan (het huidige provinciale waterplan, PWP), en de voorbereiding daarvan door Gedeputeerde Staten.	In de verordening zijn 'beschermde gebieden waterhuishouding' begrensd. De beschermde gebieden zijn de zogeheten functiegebieden die vallen onder de Beleidsregels Grondwaterwet. Dit zijn gebieden met de functie 'waternatuur' of 'water voor de landnatuur'. In deze gebieden zijn de kansen voor de natuur afhankelijk van grondwater, ook wel de natte Groene Hoofdstructuur / natuurparels genoemd. Deze gebieden zijn weergegeven op kaarten bij de verordening. Er komen geen natte natuurparels in het gebied voor. De noordelijke vloeivelden zijn aangegeven als 'beschermde gebied'.
Provinciaal Waterplan	2010 – 2015	Het PWP is een structuurvisie in het kader van de wet Ruimtelijke Ordening. Het betreft het beleid met betrekking tot de waterhuishouding. De maatschappelijke doelstelling uit dit plan zijn:	Effecten op waterkwaliteit en kwantiteit dienen te worden onderzocht.

Beleidsstuk	Datum	Beschrijving	Relatie met de Noordelijke randweg Zevenbergen
		<ul style="list-style-type: none"> - schoon grond- en oppervlaktewater voor iedereen; - adequate bescherming van Noord-Brabant tegen overstroming; - Noord-Brabant heeft de juiste hoeveelheden water. 	
Waterbeheersplan Brabantse Delta	2010 – 2015	Beschrijft op hoofdlijnen het beleid van het Waterschap. Het plan vormt het operationele kader voor het waterschap en beschrijft de doelen en maatregelen voor de planperiode.	Voor ingrepen in het watersysteem geldt dat het watersysteem robuust dient te worden gehouden of aangelegd.
Uitvoeringsnotitie archeologische Monumentenzorg Noord-Brabant	2008 – 2011	Naar aanleiding van het van kracht worden van de WAMZ op 1 september 2007 en de introductie van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (nWro) per 1 juli 2008 heeft de provincie Noord-Brabant een 'uitvoeringsnotitie Archeologische MonumentenZorg Noord-Brabant 2008-2011' opgesteld. In deze uitvoeringsnotitie wordt aangegeven hoe invulling moet worden gegeven aan het nieuw wettelijk kader.	Bij eventuele archeologische waarden wordt behoud 'in situ' gehanteerd waar dit mogelijk is. Bekeken dient te worden welke archeologische (verwachtings)waarden er in het gebied aanwezig zijn.
Cultuurhistorische Waardenkaart	2010	Kaart met historische objecten en structuren.	Het plangebied heeft geen aanduiding gekregen op deze waardenkaart.
Beleidsvisie externe veiligheid	2008 – 2012	De ambitie van de provincie is de realisatie van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving. De provincie heeft belang bij een verantwoord vervoer van gevaarlijke stoffen en verantwoorde ruimte voor risicovolle bedrijven.	Er dient voldaan te worden aan de beleidsvisie van de provincie.
Beleidsnota bodem	2007 – 2010	De beleidsnota bodem bestaat uit twee delen. Het eerste is het praktijkdocument Bodem 2007 – 2010 en heeft een operationeel karakter. Het tweede deel is strategisch van aard en is als onderliggend stuk gebruikt voor de algemene provinciale bodemvisie.	In het praktijkdocument wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop de provincie Noord-Brabant invulling geeft aan de geboden (beleids)ruimte in de Wet bodembescherming.
Nota bodembeheer regio Brabant	2009	In de bodembeheernota van de regio Brabant is het beleid ten aanzien van het (opnieuw) toepassen van grond en baggerspecie als bodem. Doel van het bodembeleid in de regio is: "zoveel mogelijk grond binnen de regio hergebruiken zonder daarmee de duurzaamheid van de bodem te belemmeren".	Om het toepassen van grond of baggerspecie binnen de regio te kunnen faciliteren, zonder dat telkens een bodemonderzoek of partijkeuring hoeft te worden uitgevoerd, zijn door de gemeenten bodemkwaliteitskaarten opgesteld.

Beleidsstuk	Datum	Beschrijving	Relatie met de Noordelijke randweg Zevenbergen
Fiets in de versnelling, Visie 2020 met actieprogramma		In 'Fiets in de versnelling' is het provinciaal beleid ten aanzien van fietsroutes voor woon-werkverkeer opgenomen. Het beleid is erop gericht het fietsgebruik in Brabant in de komende 10 jaar te stimuleren.	De utilitaire fietsroutes dienen betrokken te worden in de planvorming.

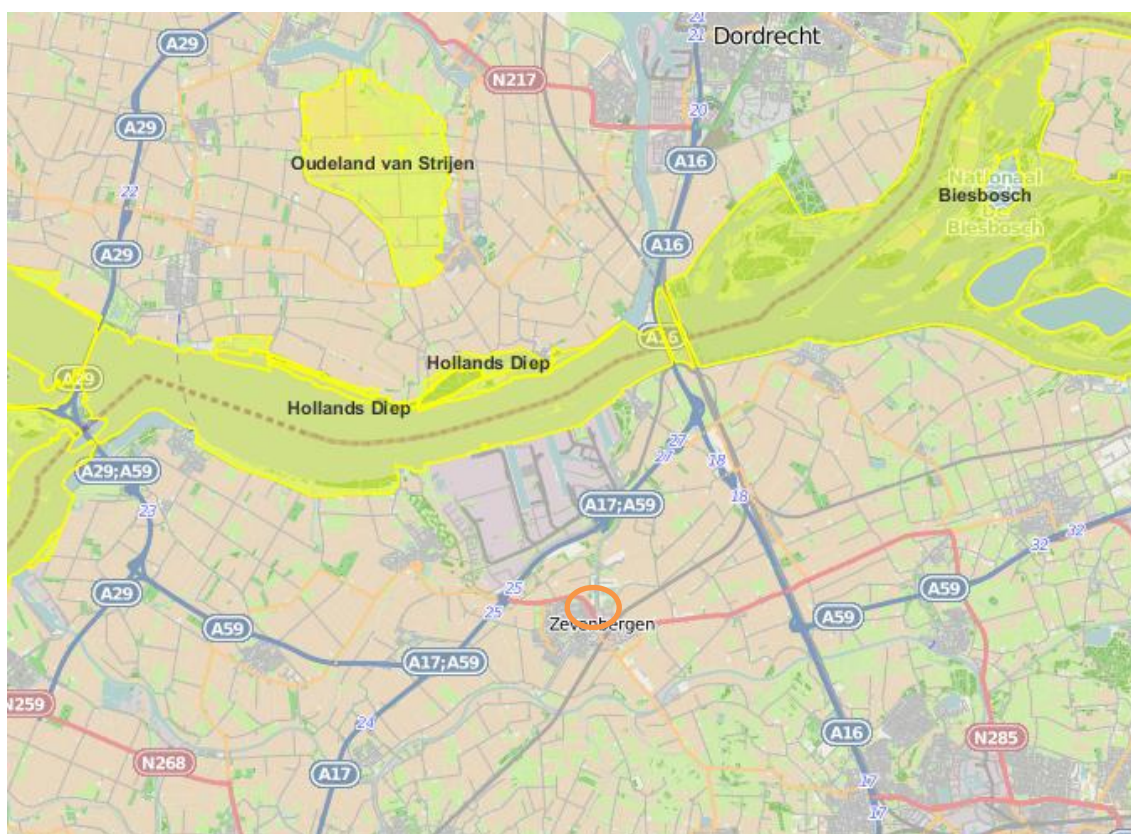
Gemeentelijk Beleid

Beleidsstuk	Datum	Beschrijving	Relatie met de Noordelijke randweg Zevenbergen
Structuurvisie Moerdijk 2030	9 juni 2011	De structuurvisie is van toepassing op het gehele grondgebied van de gemeente Moerdijk. De visie loopt tot 2030. In de structuurvisie zijn de belangrijkste opgaven en plannen vermeld.	 <p>BESTAAND:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dorpen en steden Bedrijventerrein Stedelijk groen/sport Dijken Kreken, Mark en Rode Vaart Snelweg Spoor Station Hoofdwegen Secundaire wegen <p>LANDSCHAP:</p> <ul style="list-style-type: none"> Behouden en versterken agrarisch gebied Zoeklocatie intensieve recreatie Versterking ecologie/natte natuur Doortrekken Rode Vaart Zoeklocatie onderscheidend wonen/landgoederen <p>VERSTEDELIJING:</p> <ul style="list-style-type: none"> Uitbreiding wonen, stap 1 (tot 2020) Zoekrichting uitbreiding wonen, stap 2 Uitbreiden bovenlokaal bedrijventerrein zoekrichting nader af te wegen: uitbreiding wonen (stap 2) en/of uitbreiding bovenlokaal bedrijventerrein Doorgroeimogelijkheden glastuinbouw Logistiek Park Moerdijk en bedrijvigheid Zevenbergschen Hoek Revitalisering en transformatie <p>VOORZIENINGEN:</p> <ul style="list-style-type: none"> Hoofdkern Zoekgebied overige duurzame energie <p>INFRASTRUCTUUR:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zoektracé nieuwe hoofdontsluiting Zoektracé nieuwe hoofdontsluiting - buurgemeente

Beleidsstuk	Datum	Beschrijving	Relatie met de Noordelijke randweg Zevenbergen
			In de structuurvisie is de Noordelijke randweg Zevenbergen aangeduid als 'Structuurvisie-gebied Zoektrace nieuwe hoofdontsluiting'. Tevens valt het project onder de noemer van 'Moerdijk MeerMogelijk' in het kader van de ontwikkeling Noordrand Zevenbergen. Zie verder Hoofdstuk 1 en 3.
Waterplan Moerdijk	2009 – 2015	Het waterplan bevat het beleid, de ambities, uitgangspunten en benodigde maatregelen met betrekking tot de verschillende onderdelen van het watersysteem en waterketen.	Bij planontwikkeling en/of functiewijziging is het uitgangspunt dat het huidige functioneren van het watersysteem niet mag verslechteren, zowel kwalitatief als kwantitatief. Conform de Europese Kaderrichtlijn Water dient het water en de daarvan afhankelijke ecosystemen beschermd te worden tegen verontreinigingen. De Roode Vaart is een belangrijk waterlichaam die door het plangebied loopt.
Lokaal mobiliteitsplan 2007-2011/2015		Het beleid is gericht op bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De aankomende jaren gaat de gemeente Moerdijk zich richten op 11 beleidsthema's. Daarnaast is er een keuze gemaakt welke gebiedsprofielen van beleidsthema's de meeste aandacht krijgen. De uitwerking van beleidsthema's, heeft geresulteerd in 31 concrete actiepunten die zijn verwerkt in een meerjarenprogramma 2007-2011.	In de stads- en dorpsplannen zijn op het gebied van verkeer en vervoer diverse maatregelen voorgesteld. Deze moeten verder worden opgepakt: onderzoeken, afwegen, plan maken en uitvoeren.

Bijlage 5 Natura 2000 - stikstofdepositie

Afbeelding B. 4 laat zien dat ten noorden van het plangebied verschillende Natura 2000-gebieden liggen. Een toename van stikstofdepositie die tot significant negatieve effecten leidt op Natura 2000 gebieden is niet voorzien. Voor onderstaande analyse is onder andere informatie uit de 'Voortoets Natuurbeschermingswet Bestemmingsplan Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk, mei 2012' gebruikt.



Afbeelding B. 4: Ligging van het plangebied (oranje cirkel) ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Het Hollandsch Diep ligt op zo'n 4 km van het plangebied. Het meest gevoelige habitattypen betreft vochtige alluviale (essen-iepen)bossen. De kritische depositiewaarde (KDW) betreft 2000 mol/ha/jaar. De achtergronddepositiewaarde van stikstof betreft hier 1020 - 1350 mol N/ha/jaar. Realisatie van de randweg heeft mogelijk een licht verkeersaantrekkende werking, maar het verschil tussen de KDW en achtergronddepositiewaarde is dermate groot dat een eventuele stikstofbijdrage van de Noordelijke randweg de KDW niet overschrijdt. Een toename van de stikstofdepositie beperkt zich daarnaast vooral in een zone direct langs de weg (zie Bijlage 1). Effecten zijn uitgesloten. Dat geldt eveneens voor het iets verder van het plangebied gelegen Natura 2000 gebied de Biesbosch. Alhoewel stikstofdepositie hier kritisch is in verband met stroomdalgraslanden (KDW 1250 mol N/ha/jaar, achtergrondconcentratie net boven de 1500 mol N/ha/jaar) liggen deze graslanden op zeer ruime afstand van het plangebied (> 12km), terwijl de toename van de stikstofdepositie beperkt is tot een zone direct langs de weg. Daarnaast ligt ten noorden van het plangebied het Oudeland van Strijen. Vanwege het ontbreken van instandhoudingsdoelen voor habitattypen en -soorten en het ontbreken van stikstofgevoelige vogelrichtlijnsoorten worden geen negatieve effecten verwacht als gevolg van stikstofdepositie.

Colofon

NOORDELIJKE RANDWEG ZEVENBERGEN NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU

OPDRACHTGEVER:

Gemeente Moerdijk

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

ir.ing. L.C. Manders
S.T.A. van den Berg BBA

GECONTROLEERD DOOR:

mr. A. Pruijssers

VRIJGEGEVEN DOOR:

ir.ing. L.C. Manders

26 oktober 2012
076447685:C

ARCADIS NEDERLAND BV
Beaulieustraat 22
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Tel 026 3778 911
Fax 026 3515 235
www.arcadis.nl
Handelsregister 9036504