

**STARTNOTITIE PLANSTUDIE N282  
TRAJECT RIJEN-HULTEN-REESHOF**

PROVINCIE NOORD-BRABANT

7 oktober 2008  
110621/CE8/010/000269



# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding	4
1.2	M.E.R.-Plicht	5
1.3	Plangebied	6
1.4	Inspraak	7
1.5	Leeswijzer	7
<b>2</b>	<b>Probleem- en doelstelling</b>	<b>8</b>
2.1	Probleemstelling	8
2.1.1	Verkeersafwikkeling	8
2.1.2	Verkeersveiligheid	9
2.1.3	Leefbaarheid	9
2.2	Doelstelling	10
<b>3</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>11</b>
3.1	Beleidskader	11
3.2	Autonome ontwikkelingen	11
<b>4</b>	<b>Voorgenomen activiteit en alternatieven</b>	<b>14</b>
4.1	Voorgenomen activiteit	14
4.2	Alternatieven	14
<b>5</b>	<b>Huidige situatie en te verwachte milieueffecten</b>	<b>17</b>
5.1	Verkeer	17
5.2	Bodem en water	18
5.2.1	Bodem	18
5.2.2	Grondwater	19
5.2.3	Oppervlaktewater	19
5.3	Natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie	19
5.3.1	Natuur	19
5.3.2	Landschap	20
5.3.3	Cultuurhistorie en archeologie	21
5.4	Leefbaarheid	22
5.4.1	Geluid	22
5.4.2	Luchtkwaliteit	22
5.4.3	Woon- en leefmilieu	22
5.5	Externe veiligheid	23
5.6	Overzicht te onderzoeken effecten	23
<b>6</b>	<b>Procedure en vervolg</b>	<b>25</b>
6.1	Procedure	25
6.2	Watertoets	27
6.3	Hoe nu verder?	27

Bijlage 1	Begrippenlijst	28
Bijlage 2	Literatuurlijst	32
<b>Colofon</b>		<b>34</b>

# HOOFDSTUK 1 Inleiding

## 1.1

### AANLEIDING

In het kader van de ontwikkeling van het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan “Verplaatsen in Brabant” [18] is een aantal studies gedaan naar de samenhang van het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet in Noord-Brabant. Hierbij speelde onder andere de relatie tussen de N282 en A58 een belangrijke rol. Het is wenselijk naar maatregelen te kijken om de problematiek rond de congestie op de A58 en de terugslag hiervan op de N282 op te lossen. Hierbij kan gedacht worden aan extra capaciteit op de A58 en/of doorstromingsmaatregelen op de N282.

De provincie Noord-Brabant heeft in het provinciale meerjarenprogramma Verkeer, Vervoer en Infrastructuur 2006 – 2010 ook aangegeven de provinciale weg tussen Tilburg en Breda, de N282/Bredaseweg, nader te bestuderen. Al eind jaren negentig is in het kader van de toenmalige provinciale beleidskaders, evenals in het kader van de regionale samenwerking BORDT (Breda, Oosterhout, Rijen, Dongen en Tilburg), naar voren gekomen dat de huidige provinciale weg tussen Tilburg en Breda, als gebiedsontsluitingsweg dient te functioneren en ook als zodanig dient te worden ingericht.

In figuur 1.1 is het te bestuderen weggedeelte Rijen-Hulten-Reeshof weergegeven.

**Figuur 1.1**

Ligging studiegebied<sup>1</sup> (blauwe zone) in relatie tot plangebied N282 en Bredaseweg (oranje wegvak)



<sup>1</sup> het gebied dat in relevante mate wordt beïnvloed door de voorgenomen activiteit

In 2006/2007 heeft de provincie Noord-Brabant een verkennende studie laten uitvoeren naar de mogelijke oplossingsrichtingen ter verbetering van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op de N282 [23]. In vervolg op de verkennende studie heeft de provincie Noord-Brabant besloten een planstudie/MER te starten. De eerste stap hiervan is het opstellen van een startnotitie. De startnotitie heeft betrekking op het gedeelte Rijen-Hulten-Reeshof (zie figuur 1.2). Hieronder zijn per wegvak de gesignaleerde problemen weergegeven

#### *Wegvak ter hoogte van Rijen*

Op het wegvak van de N282 ter hoogte van Rijen en de vliegbasis Gilze Rijen is sprake van doorstromingsproblemen ter hoogte van de kruispunten. De grote hoeveelheid doorgaand verkeer zorgt ervoor dat verkeer vanuit de zijrichtingen (o.a. vanuit Rijen en de vliegbasis) weinig ruimte heeft om in te voegen. Hierdoor ontstaan lange wachtrijen ter hoogte van de aansluitingen, vooral in de spits. De verwachting is dat de problemen zullen toenemen door de toekomstige ontwikkelingen in Rijen (o.a. de uitbreiding van bedrijventerrein Haansberg, de woningbouw Vliegende Vennen Noordoost en de realisatie van de Oostelijke Ontsluitingsweg Rijen) en door de uitbreiding van de vliegbasis Gilze Rijen.

#### *Wegvak ter hoogte van Hulten*

Op het wegvak van de N282 ter hoogte van Hulten zorgt de grote hoeveelheid doorgaand verkeer voor problemen op het gebied van de leefbaarheid (o.a. geluidsoverlast). Hier liggen veel woningen direct langs de weg. Ook rijdt er veel sluipverkeer door Hulten via de Oude Baan en is de oversteekbaarheid op dit wegvak een probleem. Een toename van het verkeer ten opzichte van de huidige situatie is hier niet wenselijk.

#### *Wegvak ter hoogte van Reeshof (Tilburg)*

Het wegvak ter hoogte van de Reeshof, de Bredaseweg, kent een afwikkelingsprobleem. Dit probleem wordt veroorzaakt door de grote verkeersstroom vanuit de Reeshof in combinatie met de grote verkeersstroom richting Tilburg en richting de A58. Hierdoor ontstaan er lange wachtrijen bij de aansluitingen, vooral in de spits. In de ochtendspits is het lastig om de wijk uit te komen vanwege lange wachtrijen op de uitgaande wegen zoals de Reeshofweg. Het is de verwachting dat deze problemen zullen toenemen door toekomstige ontwikkelingen in Tilburg en omgeving.

#### ***Belangrijkste verkeersstromen op het weggedeelte Rijen-Hulten-Reeshof***

Uit een recent gehouden kentekenonderzoek blijkt dat de belangrijkste verkeersstromen op de N282/Bredaseweg worden gevormd door het verkeer tussen de Europalaan (Rijen) en de aansluiting op de A58 ter hoogte van de N260, gevolgd door verkeer tussen de Bredaseweg (Tilburg) en de aansluiting op de A58 ter hoogte van de N260 en tot slot door doorgaand verkeer tussen Breda en Tilburg (bron: kentekenonderzoek N282, 2008).

De genoemde problemen worden in hoofdstuk 2 nader toegelicht.

## 1.2

### **M.E.R.-PLICHT**

Voor een aanpassing van de N282/Bredaseweg op het weggedeelte Rijen-Hulten-Reeshof wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd. De voorgenomen aanpassing van de

weg is, afhankelijk van het te kiezen alternatief, m.e.r.-plichtig op grond van onderdeel C, categorie 1.3 van het Besluit m.e.r.

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure. Initiatiefnemer (IN) voor aanpassing van de N282/Bredaseweg is de provincie Noord-Brabant. De gemeenteraden van de gemeenten Tilburg en Gilze en Rijen zijn Bevoegd Gezag (BG). Gemeente Gilze en Rijen treedt daarbij op als coördinerende instantie voor het doorlopen van de m.e.r.- en bestemmingsplanprocedure. Het doel van de m.e.r.-procedure is het milieu een volwaardige plek te geven in de besluitvorming. Als eerste stap in de m.e.r.-procedure is deze startnotitie opgesteld.

Het opstellen en publiceren van deze startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. De startnotitie heeft als doel informatie te bieden aan het Bevoegd Gezag, de bevolking, de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder: Commissie m.e.r.) en andere wettelijke adviseurs over de voorgenomen activiteit. De startnotitie zet de uitgangspunten van het project op een rij en beschrijft welke zaken in een volgende fase (opstellen MER) onderzocht zullen worden. Daarnaast bakent de startnotitie het aantal alternatieven af. Tot slot geeft de startnotitie aan op welke milieueffecten de meeste nadruk zal liggen bij het onderzoek van de alternatieven in het MER.

### 1.3

#### PLANGEBIED

De N282/Bredaseweg is een gebiedsontsluitingsweg gelegen tussen Breda en Tilburg. De kern Hulten ligt direct langs de N282 terwijl de kern Rijen op enige afstand van de N282 ligt. Het bedrijventerrein Haansberg in Rijen grenst direct aan de N282. Ter hoogte van Tilburg ligt de woonwijk Reeshof langs de Bredaseweg. De N282/Bredaseweg zorgt samen met de N631 en N260 voor de ontsluiting van de kern Hulten, de kern Rijen en de woonwijk Reeshof op de A27 en de A58. Daarnaast heeft de N282/Bredaseweg ook een belangrijke ontsluitingsfunctie voor de vliegbasis Gilze-Rijen en het bedrijventerrein Haansberg in Rijen. De startnotitie heeft betrekking op het wegvak Rijen-Hulten-Reeshof (plangebied). In figuur 1.2 is het plangebied weergegeven met een oranje wegvak.

**Figuur 1.2**

Plangebied startnotitie  
N282/Bredaseweg (oranje  
wegvak)



1. Julianastraat
2. Europalaan
3. Burg. Letschertweg
4. Reeshofweg
5. Burg. van Voorst tot Voorstweg
- A. bedrijventerrein Haansberg

Naast het plangebied is ook sprake van een studiegebied. Dit is het gebied dat in relevante mate wordt beïnvloed door de voorgenomen activiteit. Het studiegebied betreft het gebied dat is gelegen tussen rijksweg A27 in het westen, rijksweg A58 in het zuiden, de N261 in het oosten en de N632 in het noorden. Het studiegebied is weergegeven in figuur 1.1.

## 1.4

### INSPRAAK

Een oplossing voor de verkeersproblematiek op de N282/Bredaseweg tussen Rijen en de Reeshof is relevant voor zowel omwonenden als andere weggebruikers. Deze startnotitie verschaft inzicht in de problematiek, de alternatieven en de effecten van de alternatieven. Meer informatie over de startnotitie is te vinden op de websites van de gemeente Tilburg en de gemeente Gilze en Rijen. Ook zullen advertenties verschijnen in de regionale en lokale kranten. De startnotitie wordt door het Bevoegd Gezag, de gemeente Tilburg en de gemeente Gilze en Rijen, gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kan een ieder schriftelijk reageren op de startnotitie. Inspraakreacties zullen worden meegenomen bij het vaststellen van de richtlijnen voor het milieueffectrapport. Voor een nadere beschrijving van de m.e.r.-procedure wordt verwezen naar hoofdstuk 6.

## 1.5

### LEESWIJZER

In *hoofdstuk 2* wordt ingegaan op de probleem- en doelstelling van de N282/Bredaseweg tussen Rijen-Hulten-Reeshof. Het beleidskader en de ruimtelijke ontwikkelingen komen aan de orde in *hoofdstuk 3*, gevolgd door een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de alternatieven in *hoofdstuk 4*. De beschrijving van de huidige situatie en de effecten die in de planstudie/MER worden onderzocht volgt in *hoofdstuk 5*. De verdere procedure staat tot slot in *hoofdstuk 6*.

Literatuurverwijzingen worden in de startnotitie met een nummer weergegeven: [1], [2], [3] etc. Dit nummer correspondeert met de nummers in de referentielijst die is opgenomen in bijlage 2.

# HOOFDSTUK 2

## Probleem- en doelstelling

Dit hoofdstuk gaat in op de probleem- en de doelstelling van de voorgenomen activiteit. In figuur 1.2 is een aantal straatnamen aangegeven die in dit hoofdstuk aan de orde komen.

### 2.1 PROBLEEMSTELLING

#### 2.1.1 VERKEERSAFWIKKELING

##### ***Huidige situatie***

In de huidige situatie zijn er op de N282/Bredaseweg (nog) geen doorstromingsproblemen. Het drukste wegvak is het wegvak tussen de Reeshofweg en Burgemeester van Voorst tot Voorstweg en tussen de Europalaan en de N260. Hoewel er geen doorstromingsproblemen zijn, staan er in de spits wel wachtrijen bij de aansluitingen en dan vooral op de Europalaan, de Reeshofweg en de N260 om de N282/Bredaseweg op te komen.

In de spitsperiodes blijkt dat de capaciteit op de A27 en op de N261 (Tilburg-Waalwijk) het maximum bereikt. Dit geldt tevens voor de aansluiting op de A58 ter hoogte van Tilburg en het nabij gelegen kruispunt Baroniebaan – Ringbaan West. Door de vertragingen op de A27 en A58 gaat meer verkeer via de Bredaseweg en de N282 rijden.

Het doorgaande verkeer op de N282/Bredaseweg is hoog. Het gaat hierbij vooral om de relatie tussen Breda en Tilburg. Andere belangrijke verkeersstromen zijn de verkeersstroom tussen de Europalaan (Rijen) en de aansluiting op de A58 ter hoogte van de N260 en tussen de Reeshofweg (Tilburg) en deze aansluiting op de A58 (bron: het regionale verkeersmodel Midden Brabant+, de verkennende studie 2007 en het kentekenonderzoek 2008).

##### ***Autonome ontwikkeling***

Als gevolg van de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen verandert de situatie ten aanzien van de verkeersafwikkeling. Er is sprake van een toename van het verkeer. De belangrijkste ontwikkelingen zijn de toename van het aantal arbeidsplaatsen op de vliegbasis Gilze Rijen en de realisatie van een nieuwe weg, de Burgemeester Letschertweg, ten westen van Tilburg. Deze weg zal in 2010 gerealiseerd zijn. Voor een toelichting op de autonome ontwikkelingen wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van deze startnotitie. De uitbreiding van de vliegbasis zorgt voor een toename van het verkeer op de N282. Het meeste verkeer rijdt richting Breda via de N282 en richting de A27 via de N631. Slechts een klein deel rijdt richting de A58 via de N260 en via de N282 en Bredaseweg richting Tilburg. De realisatie van de Burgemeester Letschertweg zorgt voor een afname van het verkeer op het wegvak van de N282 ter hoogte van Hulten en op de N260 tussen de N282 en de A58.

Het betreft vooral verkeer van en naar de Reeshof (Tilburg) dat een alternatief heeft (bron: het regionale verkeersmodel Midden Brabant+).

## 2.1.2 VERKEERSVEILIGHEID

### *Huidige situatie*

Uit de ongevalcijfers voor de N282, Bredaseweg, N260 en N631 voor de jaren 2004 t/m 2006 blijkt dat op de Bredaseweg de meeste ongevallen zijn gebeurd (38 ongevallen). De locaties met de meeste ongevallen zijn de kruispunten met de Reeshofweg en Burgemeester van Voorst tot Voorstweg. Op het wegvak van de N282 ter hoogte van Rijen hebben 36 ongevallen plaatsgevonden op vooral de kruispunten met de N631, de Julianastraat en de Europalaan. Opvallend is dat er hier vooral ongevallen met bestelauto's en vrachtwagens hebben plaatsgevonden. Op het wegvak van de N282 ter hoogte van Hulten zijn in totaal 13 ongevallen gebeurd, met name op het kruispunt met de N260. In de periode 2004 t/m 2006 zijn in het plangebied geen dodelijke ongevallen gebeurd. Het aantal slachtoffers bedraagt 26. 12 slachtoffertes zijn opgenomen in het ziekenhuis en de overige 14 slachtoffers waren licht gewond (bron: ongevalgegevens periode 2004-2006 uit ViaStat-Online).

In de huidige situatie is de oversteekbaarheid op de N282/Bredaseweg matig tot slecht. De oversteekbaarheid wordt bepaald aan de hand van de gemiddelde wachttijd die ontstaat voordat de weg overgestoken kan worden. In de toekomst zal de oversteekbaarheid van de N282/Bredaseweg door de groei van het autoverkeer verslechteren. De oversteekbaarheid is alleen bij het kruispunt N631 – N282, het kruispunt Julianastraat – N282, het kruispunt Europalaan – N282 en het kruispunt N260 – N282 geregeld [23].

De N282/Bredaseweg is een gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 80 km/uur. De weg voldoet in de huidige situatie niet aan de eisen die gesteld worden aan een duurzaam veilige weg. Er is geen rijbaanscheiding, landbouwverkeer is wel toegestaan en er zijn veel aansluitingen [23].

### *Autonome ontwikkeling*

In de toekomst zal de verkeersveiligheid, het aantal ongevallen en de oversteekbaarheid door de autonome groei van het verkeer op de N282 en de Bredaseweg verslechteren.

## 2.1.3 LEEFBAARHEID

### *Huidige situatie*

#### *Geluid*

Op basis van de verkeerscijfers zijn in het kader van deze startnotitie geluidsberekeningen met een vereenvoudigd rekenmodel (SRM2-) uitgevoerd. Uit deze berekeningen blijkt dat de N282, de Bredaseweg, de N631 en de N260 zorgen voor een geluidseffect op natuur en woonomgeving. Geluidsoverlast is te verwachten aan de westkant van de kern Rijen in de omgeving van de Kennedylaan. Daarnaast zijn problemen gesignaleerd in de woonkern van Hulten waar de bebouwing dicht op de weg staat. In de woonwijk Reeshof (Tilburg) zijn geen problemen te verwachten. De wijk ligt op voldoende afstand van de Bredaseweg.

**Luchtkwaliteit**

Op basis van de verkeerscijfers zijn in het kader van deze startnotitie luchtberekeningen met een vereenvoudigd rekenmodel (CAR) uitgevoerd. Het wegverkeer op de drukste wegen in het studiegebied, de N282, de Bredaseweg, de N631 en de N260, zorgt voor de uitstoot van de maatgevende luchtverontreinigende stoffen: stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Uit de berekeningen blijkt dat in de huidige situatie voor deze wegen geen overschrijding van de grenswaarden zal plaatsvinden.

**Autonome ontwikkeling****Geluid**

Uit de berekeningen volgt dat de verkeersintensiteiten in 2020 op de N282/Bredaseweg zullen toenemen en daarmee ook de geluidsbelasting (stijging van 2 dB). Deze toename wordt niet alleen veroorzaakt door autonome groei van het verkeer maar ook door de autonome ontwikkelingen in het studiegebied (zie paragraaf 3.2). De toename van 2 dB zorgt ervoor dat een groter gebied hinder zal ondervinden van geluid van het wegverkeer.

**Luchtkwaliteit**

Uit de berekeningen volgt dat er in de toekomstige situatie voor zowel peiljaar 2015 als 2020 geen overschrijdingen van de grenswaarden zal plaatsvinden. Hierbij is rekening gehouden met het treffen van maatregelen in de vorm van schonere auto's, vrachtauto's etc. maar ook het schoner worden van de industrie. Al deze maatregelen zorgen ervoor dat de emissie van luchtverontreinigende stoffen in de toekomst afneemt.

**2.2****DOELSTELLING**

De voorgenomen activiteit, te weten de aanpassing van de N282/Bredaseweg op het traject Rijen – Hulten - Reeshof, heeft een drietal doelstellingen:

- *Wegvak Rijen:* verbeteren van de verkeersafwikkeling heeft de eerste prioriteit. Er staan dagelijks wachtrijen op de aansluitende wegen vanuit Rijen om de N282 op te komen en er staan lange wachtrijen op de N282 in de kern van Hulten. Dit wordt veroorzaakt door het kruispunt N260 – N282. De verkeersstromen zijn op dit kruispunt in de spits zo hoog dat op alle richtingen een wachtrij staat. Naast het verbeteren van de verkeersafwikkeling is het van belang om aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid op dit wegvak.
- *Wegvak Hulten:* verbeteren van de leefbaarheid heeft de eerste prioriteit. Er rijdt op dit wegvak zoveel verkeer dat de oversteekbaarheid niet kan worden gegarandeerd. Ook is er sprake van overlast op het gebied van geluid.
- *Wegvak Reeshof:* verbeteren van de verkeersafwikkeling heeft de eerste prioriteit. Er staan dagelijks wachtrijen op de aansluitende wegen uit de Reeshof om de Bredaseweg op te komen. Het is wenselijk om te kijken hoe beide verkeersstromen zowel de doorgaande verkeersstroom als de verkeersstroom vanuit de Reeshof kunnen worden gefaciliteerd. Naast het verbeteren van de verkeersafwikkeling is het van belang om ook aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid op dit wegvak.

Om de doelstellingen te bereiken, wordt een aantal oplossingsrichtingen (alternatieven in het kader van de m.e.r.-procedure) aangedragen. Daarop wordt in hoofdstuk 4 ingegaan.

# HOOFDSTUK 3

## Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het vigerende beleidskader dat voor deze studie van belang is. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in internationaal beleid, rijksbeleid en provinciaal beleid. Het gaat hierbij om bestaande en vastgestelde plannen en regelgeving die kaderstellend kunnen zijn voor het verder ontwikkelen van de alternatieven.

### 3.1 BELEIDSKADER

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van het relevante beleidskader dat is gebruikt bij het opstellen van de startnotitie.

Tabel 3.1

Beleidskader

Beleidsniveau	Beleidsplan
Europees beleid	Natura 2000 (Vogel- en Habitatrichtlijn) [1] Verdrag van Valetta (Verdrag van Malta) [2] Europese Kaderrichtlijn water [3] Europese richtlijn omgevingslawaaai [4]
Rijksbeleid	Nota Mobiliteit [5] Natuurbeschermingswet [6] Flora- en faunawet [7] Structuurschema Groene Ruimte [8] Structuurschema Groene Ruimte 2 [9] Nota Belvédère [10] Wet op de Archeologische Monumentenzorg [11] Nota Ruimte [12] Vierde Nota Waterhuishouding [13] Besluit luchtkwaliteit [14] Wet geluidhinder [15]
Provinciaal beleid Regionaal beleid	Streekplan Noord-Brabant 2002 "Brabant in balans" [16] Partiële herziening van het Streekplan Noord-Brabant 2002 [17] Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan "Verplaatsen in Brabant, kaders en ambities 2006" [18] Visie Mobiliteit Brabant [19] Consultatienota PVVP+ "Verplaatsen in Brabant" inclusief de regionale beleidsagenda [20]
Gemeentelijk beleid	Bestemmingsplan Buitengebied Gilze en Rijen [21] Bestemmingsplan Bedrijventerrein De Haansberg – Europalaan, Gilze en Rijen [22]

### 3.2 AUTONOME ONTWIKKELINGEN

De belangrijkste ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen die in het gebied van de N282/Bredaseweg spelen, zijn weergegeven in figuur 3.1. Bij de verkeersberekeningen is met deze ontwikkelingen rekening gehouden.

**Figuur 3.1**

Autonome ontwikkelingen



### *Structuurplan Breda-Oost*

De gemeente Breda ontwikkelt aan de oostzijde van de stad en aan de A27 een nieuwe woningbouwlocatie, werkgelegenheid en een leasurepark met de daarbij benodigde infrastructuur. De m.e.r.-procedure voor Breda-Oost is in een afrondende fase. In het MER wordt een voorkeursalternatief voor de ontsluiting van Breda Oost voorgesteld bestaande uit een nieuwe verbinding A27 – A58 en een verbinding ten oosten van Dorst.

### *Ontwikkelingen Gilze en Rijen*

De gemeente Gilze en Rijen is voornemens om ten oosten van de kern Rijen een randweg te realiseren. Deze nieuwe randweg wordt de Oostelijke Ontsluitingsweg Rijen genoemd (OOR). Op 31 maart 2003 heeft de gemeenteraad van Gilze en Rijen gekozen voor tracé A van deze oostelijke ontsluitingsweg.

Aan de zuidkant van de kern Rijen wordt het bedrijventerrein Haansberg uitgebreid. Dit betreft een nieuw stuk bedrijventerrein waarin wordt voorzien in bedrijven, kantoren en leisureactiviteiten. De ontsluiting is geregeld via de Europalaan op de N282.

Aan de oostkant van de kern Rijen vindt woningbouw plaats, Vliegende Vennen Noordoost. Deze nieuwe wijk wordt ontsloten via de Europalaan op de N282.

Daarnaast wordt het bedrijventerrein Midden Brabant Poort (voormalig: Broekackers Oost) ontwikkeld. Dit bedrijventerrein is gelegen tussen de A58, de Tilburgsebaan en de N260. In totaal zal hier circa 40 ha gemengd bedrijventerrein worden ontwikkeld. Het terrein krijgt een ontsluitingsmogelijkheid op de Tilburgsebaan. Dit terrein valt buiten het studiegebied.

### *Ontwikkelingen Tilburg*

In 2010 zal de Burgemeester Letschertweg in Tilburg zijn gerealiseerd met een aansluiting op de A58 en zal worden gestart met een ombouw van de N261 tussen Tilburg en Waalwijk (van 2\*2-rijstroken met gelijkvloerse kruisingen naar 2\*2-rijstroken met ongelijkvloerse aansluitingen). Er ontstaat een hoogwaardige 'buitenruit' in het gebied tussen Breda en Tilburg: A27-A58-Burgemeester Letschertweg-N261-A59. De N282/Bredaseweg komt hierdoor als oost-westverbinding centraal in deze ruit te liggen.

In de woonwijk Reeshof zullen in de komende periode nog circa 3.000 woningen worden gerealiseerd en er is sprake van een uitbreiding van Amarant met 140 woningen. Amarant is een instelling voor mensen met een verstandelijke handicap.

***Aandachtspunten in de planstudie/MER***

Er zijn twee ontwikkelingen waarover in de periode van de startnotitie nog geen definitief ruimtelijk besluit is genomen. De verwachting is dat dit binnenkort wel zal gebeuren. In het kader van de planstudie/MER zullen deze ontwikkelingen, indien het definitieve besluit is genomen, meegenomen worden.

***Ontwikkeling Groene Kamer***

Een unieke ontwikkeling langs de Bredaseweg is de Groene Kamer. Dit is de ontwikkeling van een landgoed van circa 30 ha met de nadruk op duurzaam verantwoord ondernemen. Er komt o.a. een tuincentrum, een speelbos en een wellnesscentrum. De verwachting is dat de Groene Kamer circa 1,2 miljoen bezoekers per jaar zal trekken. De Groene kamer wordt ontsloten via de Bredaseweg. Er komt een nieuwe aansluiting in de vorm van een geregeld kruispunt nabij de Bleukweg. Er is een inschatting gemaakt van de verkeersproductie en - attractie als gevolg van de nieuwe ontwikkeling. Geschat wordt dat de etmaalintensiteit ongeveer 4.600 motorvoertuigen bedraagt. Op zaterdagen zal dit hoger zijn, namelijk 8.600 motorvoertuigen per etmaal. De Groene Kamer wordt ontsloten op de Bredaseweg waar een verdeling van het verkeer plaatsvindt. Het meeste verkeer gaat in de oostelijke richting, richting Ringbaan West (70%). In de westelijke richting, richting Breda en de A58, gaat 20% en in noordelijke richting, richting de Reeshof, gaat 10%.

***Ontwikkeling Wijkervoort***

Een ontwikkeling op termijn is het bedrijvenpark Wijkervoort in de oksel van de A58 en de Burgemeester Letschertweg. De omvang ligt nog niet vast. Dit bedrijvenpark is van belang als overloopgebied voor bedrijven die een relatie hebben met vliegbasis Gilze Rijen. Aangezien de omvang niet bekend is, is het nog niet mogelijk een inschatting te doen van de verkeersproductie- en attractie van deze ontwikkeling.

***Ontwikkeling vliegbasis Gilze Rijen***

Door een herstructurering bij Defensie zal het aantal arbeidsplaatsen toenemen. Een groot deel van de werknemers komt met de auto naar de vliegbasis. Deze werknemers maken vooral gebruik van de Hoofdpoort. Deze poort ligt het meest centraal en kan de hele dag worden gebruikt. De Hoofdpoort is direct aangesloten op de N282. In de ochtend- en avondspits is het mogelijk om gebruik te maken van de Bavelsepoort (zuidkant van het terrein) en de Vijfeikenpoort (noordwestkant van het terrein). Deze poorten worden echter slechts beperkt gebruikt.

# HOOFDSTUK 4

## Voorgenomen activiteit en alternatieven

In dit hoofdstuk wordt de voorgenomen activiteit beschreven en wordt ingegaan op de alternatieven voor een mogelijke aanpassing van de N282/Bredaseweg.

### 4.1

#### VOORGENOMEN ACTIVITEIT

De studie zal zich richten op doorstromingsmaatregelen op de N282/Bredaseweg. Om de geconstateerde verkeersknelpunten op de N282 en de Bredaseweg tussen Tilburg en Breda op te lossen, worden in het milieueffectrapport (MER) alternatieven met betrekking tot een aanpassing van de N282 en de Bredaseweg onderzocht. De alternatieven worden in deze startnotitie globaal beschreven. Lokale uitvoeringsvarianten (iets hoger, iets dieper, beetje links of beetje rechts) zullen in het milieueffectrapport (MER) nader onderzocht worden. Uitgangspunt is dat de voorgenomen activiteit in het jaar 2020 zal zijn gerealiseerd.

### 4.2

#### ALTERNATIEVEN

Er zijn vier alternatieven onderzocht die de bandbreedte weergeven van de oplossingen die in de planstudie/MER zullen worden bekeken. Uitgangspunt van de alternatieven is dat er een maximale snelheid van 80 km/uur geldt op het gehele traject met uitzondering van de autoluwe gedeelten. In de figuren 4.1 t/m 4.4 zijn de vier alternatieven weergegeven. Het gaat om de volgende alternatieven:

- *Alternatief 0 (referentie):* 2\*1-rijstroken op de N282 en de Bredaseweg.
- *Alternatief 1:* 2\*1-rijstroken op de wegvakken ter hoogte van Rijen en de Reeshof. Ter hoogte van Hulten wordt gestreefd naar een autoluw weggedeelte. Het doorgaand verkeer wordt geacht een andere route te kiezen.
- *Alternatief 2:* 2\*2-rijstroken op de N282 en de Bredaseweg.
- *Alternatief 3:* 2\*2-rijstroken op de wegvakken ter hoogte van Rijen en de Reeshof. Ter hoogte van Hulten wordt gestreefd naar een autoluw weggedeelte. Het doorgaand verkeer wordt geacht een andere route te kiezen.

**Figuur 4.1**

Alternatief 0: 2\*1-rijstroken

**Figuur 4.2**

Alternatief 1: 2\*1-rijstroken en autoluw gedeelte bij Hulten

**Figuur 4.3**

Alternatief 2: 2\*2-rijstroken



**Figuur 4.4**

Alternatief 3: 2\*2-rijstroken en autoluw gedeelte bij Hulten



#### **Nulalternatief als referentiesituatie**

In de planstudie/MER wordt standaard het zogenoemde nulalternatief beschreven. Om te weten wat de milieueffecten van de voorgenoemde activiteit zijn, worden deze afgezet tegen de situatie waarin niets wordt gedaan en het gebied zich autonoom ontwikkelt (N282 en Bredaseweg 2\*1-rijstroken, 80 km/uur). Het nulalternatief vormt de referentie waaraan de alternatieven getoetst worden. Het nulalternatief beschrijft de situatie in 2020. Plannen waarover besluiten zijn genomen en die voor 2020 worden uitgevoerd (zie paragraaf 3.2), worden meegenomen in de referentiesituatie.

#### **Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)**

Het Meest Milieuvriendelijke alternatief (MMA) is het alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden voor het milieu worden toegepast en de beoogde doelstelling toch wordt gerealiseerd. Bij de ontwikkeling van het MMA staat de invalshoek milieu voorop en worden de negatieve effecten voor natuur en milieu geminimaliseerd. Het MMA kan pas in de planstudie/MER worden bepaald, nadat de effectbeschrijving van de overige alternatieven beschikbaar is.

#### **Voorkeursalternatief (VA)**

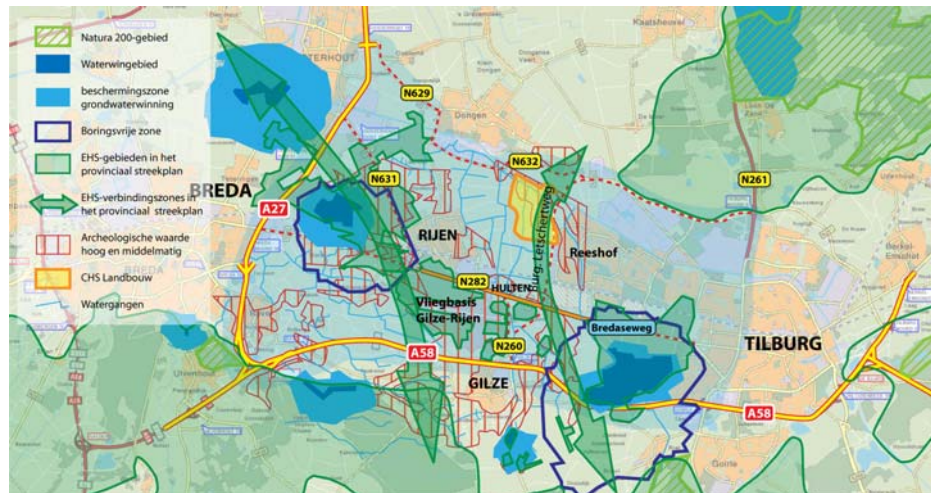
Na een onderlinge vergelijking van de effecten van de alternatieven en de uitwerking van het MMA kan het voorkeursalternatief (VA) van de initiatiefnemer worden samengesteld. Het gaat daarbij om een alternatief dat voldoet aan de doelstellingen van de initiatiefnemers en dat financieel haalbaar is. Het VA vormt de basis voor de verdere planuitwerking.

## HOOFDSTUK 5 Huidige situatie en te verwachte milieueffecten

De genoemde alternatieven in het vorige hoofdstuk kunnen uiteenlopende effecten op de omgeving geven. Aan de hand van beoordelingscriteria worden in de planstudie/MER de te verwachte (milieu)effecten van de genoemde alternatieven beschreven en gevisualiseerd. In dit hoofdstuk zal kort ingegaan worden op de belangrijkste beoordelingscriteria om een eerste gevoel te ontwikkelen over de te verwachte effecten. In figuur 5.1 zijn de aspecten natuur, water, archeologie en landbouw gevisualiseerd om een eerste beeld te krijgen.

**Figuur 5.1**

Belangrijkste gebieden voor de aspecten natuur, landbouw, water en archeologie



### 5.1

#### VERKEER

##### *Huidige situatie*

De N282/Bredaseweg tussen Breda en Tilburg vervult een belangrijke stroomfunctie voor het regionale verkeer en een belangrijke ontsluitingsfunctie voor het verkeer uit omliggende gemeenten richting de autosnelwegen. De N260 verbindt de N282 en de Bredaseweg met de A58 ten zuiden van de N282 en de N631 verbindt de N282 met de A27 ten noorden van de N282. In de huidige situatie staan in de spits op een aantal aansluitingen op de N282 lange wachtrijen o.a. op de Europalaan, de N260 en de Reeshofweg. Daarnaast zijn er problemen gesignaleerd met de leefbaarheid ter hoogte van de kern Hulten. De N282/Bredaseweg is een gebiedsontsluitingsweg met 2\*1-rijstroken en een snelheid van 80 km/uur. De fietsers maken gebruik van de vrijliggende fietspaden en parallelwegen (liggen slechts gedeeltelijk langs het tracé). De weg is echter niet ingericht als gebiedsontsluitingsweg. Dit zorgt voor onveilige situaties en een slechte oversteekbaarheid.

ODYSA is een dynamische groene golf systeem waarbij de weggebruiker op een aantal plaatsen langs het tracé geïnformeerd wordt of bij het volgende verkeerslicht groen licht wordt gekregen aan de hand van een adviessnelheid. Het systeem is ingesteld op de N282 ter hoogte van Rijen tussen het kruispunt met de N631 en het kruispunt met de N260. Het zorgt voor een betere verkeersafwikkeling van het doorgaande verkeer op de N282.

#### ***Te verwachten verkeerseffecten***

In de toekomst neemt het verkeer op de N282/Bredaseweg toe. Een mogelijke verbreding van de N282/Bredaseweg van 2\*1-rijstroken naar 2\*2-rijstroken heeft een positieve invloed op de doorstroming van het verkeer. Het (doorgaand) verkeer kan sneller doorstromen, terwijl het verkeer vanaf de zijwegen meer ruimte/tijd krijgt om in te voegen. Echter, een verbreding van de weg trekt tevens meer verkeer, bijvoorbeeld verkeer dat eigenlijk op de snelwegen behoort te rijden. Een andere maatregel die onderzocht is, is het effect van een autoluw wegvak bij Hulten. Indien het wegvak bij Hulten autoluw wordt ingericht, neemt de intensiteit op dit wegvak sterk af. In de planstudie/MER zullen deze effecten nader onderzocht worden.

## **5.2 BODEM EN WATER**

### **5.2.1 BODEM**

#### ***Huidige situatie***

Het maaiveld in het studiegebied vertoont een helling van zuid naar noord waarbij het zuidelijk deel hoger gelegen is. Deze hoger gelegen rug wordt veroorzaakt door een breuklaag in de ondergrond waarlangs bodemlagen verschoven zijn: de Rijenbreuk. Op de Rijenbreuk liggen de Hooge Heide, de kern Gilze, het vliegveld en de Molenschotse Heide. De Rijenbreuk vormt een afscheiding tussen de beekdalen van de Gilzewouwerbeek en de Grote Leij. Oostelijk van de breuk ligt een vrij dik watervoerend pakket op slecht doorlatende klei- en leemlagen. De beekdalen bestaan uit humusrijke zandgronden. In het plangebied komen waardevolle reliëfvormen (of aardkundige waarden) voor die specifiek aan beekdalen en het hoevenlandschap zijn gebonden. Het betreft kenmerkende laagten in het beekdal en esgronden in het hoevenlandschap ten zuiden van Gilze.

#### ***Te verwachten milieueffecten***

De bodemopbouw is bepalend voor de mate waarin de zetting te verwachten is als gevolg van de aanpassing van de N282/Bredaseweg. Dit effect zal in de planstudie/MER worden aangegeven. Indien zich bijzondere bodemtypen voordoen, zal ook hiervan aangegeven worden wat de effecten zijn. In het kader van de planstudie/MER zullen ook de locaties van de bodemverontreinigingen worden weergegeven en de effecten van de aanpassing van de N282/Bredaseweg op bodemverontreinigingen.

## 5.2.2 GRONDWATER

### ***Huidige situatie***

In het studiegebied is onderscheid te maken in een tweetal stroom- en afwateringsgebieden, te weten: de Mark en Vliet in het westelijk deel en de Donge in het oostelijk deel. Aan de oostkant kan grondwateroverlast optreden. In het studiegebied liggen daarnaast ook twee grondwaterwingebieden inclusief beschermingsgebieden en boringsvrije zones, namelijk ten westen van Rijen en ten zuidwesten van Tilburg. Deze gebieden liggen op afstand van het plangebied (zie figuur 5.1).

### ***Te verwachten milieueffecten***

Bij een aanpassing van de N282/Bredaseweg moet in de planstudie/MER rekening worden gehouden met het huidige grondwatersysteem dat kan worden beïnvloed. Bijzondere aandacht verdienen de grondwaterwingebieden

## 5.2.3 OPPERVLAKTEWATER

### ***Huidige situatie***

Oppervlaktewater is in de gemeente Gilze en Rijen beperkt aanwezig. In Gilze en Rijen liggen verschillende vijvers. Deze vijvers zijn bestemd voor kleinschalige recreatie. De belangrijkste zijn de plas in het recreatiegebied Klein Zwitserland direct ten noorden van de A58 en Water aan de Warande bij Gilze en de vijvers Wolfsweide-zuid en -noord ten noorden van Rijen. Van belang is verder het oppervlaktewater op de vliegbasis Gilze-Rijen in de vorm van retentievijvers en een boomkikkerpoel. Om in de toekomst meer waterberging te realiseren is vooral het beekdal van de Grote Leij in beeld. In het gebied van de Bredaseweg (Tilburg) stromen drie beken, namelijk de Hultense Lei, de Donge en de Grote Leij. Langs de Donge en de Hultense Lei komt lokale kwel voor. In het gebied ligt ook het Wijkermeer. Het meer bevindt zich langs de A58 en staat ook wel bekend onder de naam 'Put van Reef'.

### ***Te verwachten milieueffecten***

Effecten op waterkwaliteit en wijzigingen in de aan- en afvoer van water als gevolg van de aanpassing van de N282/Bredaseweg worden in de planstudie/MER nader onderzocht.

## 5.3 NATUUR, LANDSCHAP, CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

### 5.3.1 NATUUR

#### ***Huidige situatie***

##### *Natura 2000*

In het studiegebied is geen Natura 2000-gebied, gelegen. Op grotere afstand ligt wel twee Natura 2000-gebieden, namelijk het Ulvenhoutse Bos en de Loonse en Drunense duinen (zie figuur 5.1).

*Ecologische Hoofdstructuur*

Een groot deel van het studiegebied is onderdeel van de ecologische hoofdstructuur (zie figuur 5.1). Het gaat hierbij vooral om bos- en natuurgebieden. Het beleid is hier met name gericht op het behoud van deze kwaliteiten. In het kader van de ecologische hoofdstructuur moeten bestaande natuurgebieden zoveel mogelijk met elkaar verbonden worden door middel van ecologische verbindingzones (de grote groene pijlen in figuur 5.1). De ligging van de zones is globaal bepaald. Concretisering vindt plaats in het kader van de uitwerkingsplannen. De verbindingzones zijn verbonden aan de beekdalen in het studiegebied. Belangrijke verbindingen zijn het ontwikkelen van de Gilzewouwerbeek en het beekdal tot landschappelijke drager, het inrichten van gebieden als koppeling in de noord-zuid verbinding ter aanvulling van de landschappelijke structuren en de aanleg van de natte ecologische verbindingzone tussen de Chaamse bossen en vliegbasis Gilze Rijen (bron: bestemmingsplan buitengebied gemeente Gilze en Rijen). In het gebied rond de Bredaseweg worden twee ecologische verbindingzones gerealiseerd. Eén ecologische verbindingzone ligt langs de Donge en de Hultense Leij. De zone heeft het karakter van een natuurlijk beekdal in een stedelijke omgeving. Deze natte zone verbindt de gebieden Riels Laag en Lange Rekken met elkaar. In het kader van de reconstructie is de Donge aangewezen voor beekherstel. Een andere ecologische verbindingzone, het Groene Bosch, verbindt de natuurgebieden Kaaistoep en Riels Laag met elkaar.

*Flora en fauna*

Hoewel de Gilzewouwerbeek en de Grote Leij vroeger ecologisch waardevolle beken waren, zijn de beken tegenwoordig ecologisch van matige tot slechte kwaliteit. Hier is dan ook geen bijzondere beschermde flora meer te verwachten. De vliegbasis Gilze en Rijen herbergt de enige oorspronkelijke boomkikkerpopulatie in Brabant. Ook is in de poelen op de vliegbasis de zeldzame en zwaar beschermde kamsalamander waargenomen. Het noordoostelijk deel van het studiegebied is volgens het streekplan aangewezen als leefgebied voor weidevogels.

***Te verwachten milieueffecten***

Een aanpassing van de N282/Bredaseweg kan ten koste gaan van in het gebied aanwezige natuurwaarden (beschermde soorten of gebieden). De effecten van de aanpassing van de N282/Bredaseweg op natuur worden in de planstudie/MER onderzocht. Daarbij wordt gekeken naar verstoring door geluid, ruimtebeslag, versnippering en verdroging.

**5.3.2****LANDSCHAP*****Huidige situatie***

Het studiegebied kent drie landschapstypen, namelijk het beekdallandschap, het zand-ontginningslandschap en bos (bron: bestemmingsplan buitengebied gemeente Gilze en Rijen, 2008).

*Beekdallandschap*

De verschillende beken, zoals de Gilzewouwerbeek, de Grote Leij en de Goorloop, zijn in belangrijke mate structuurbepalend voor het landschap. Bodem, relief en waterhuishouding in een brede zone hangen samen met de beken. De dekzandruggen liggen parallel aan de beken, de dorpen zijn ontstaan op de overgang naar het hogere gebied en de infrastructuur die de dorpen verbindt (N282 en spoor) evenwijdig aan de beken.

*Zandontginningslandschap (essen- en kampenlandschap)*

Er zijn vier ontginningslandschappen in het plangebied te onderscheiden, namelijk oude zandontginningen (in de zone Dorst-Molenschot-Gilze), jonge besloten zandontginningen (rond de Gilzewouwerbeek), jonge open zandontginningen (ten oosten en zuidoosten van Gilze en ten noorden van Hulten) en broekontginningen (ten oosten van Rijen).

*Bos*

De bosgebieden beslaan een groot deel van het plangebied. De bosgebieden liggen veelal op droge, hoge zandgronden (dekzandruggen). De bosgebieden vormen structuurbepalende elementen. Zij zijn over het algemeen dicht beplant en worden doorsneden door een raster van onderhoudspaden. De bossen zijn op de cultuurhistorische waardenkaart aangegeven als van geografische waarde en delen zijn als waardevolle groenstructuur opgenomen.

***Te verwachten milieueffecten***

De landschappelijke kenmerken van het studiegebied worden vooral bepaald door o.a. de karakteristieke landschapstypen in het gebied. De aanpassing van de N282/Bredaseweg kan hierop van invloed zijn, omdat de landschapstypen/-elementen verstoord kunnen worden. Dit zal in de planstudie/MER nader onderzocht worden.

**5.3.3****CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE*****Huidige situatie****Cultuurhistorie*

De cultuurhistorische waarde van het plangebied betreft vooral de herkenbaarheid van de ontginningsgeschiedenis aan de hand van de landschapskenmerken en de aanwezigheid van historisch waardevolle bebouwing (o.a. karakteristieke boerderijen). Het open karakteristieke landschap is gelegen ten oosten van de kern Rijen, de broekontginningen. Het gebied rond de kern Gilze met uitzondering van de noordzijde wordt aangemerkt als hoevenlandschap. De beekdalen in het plangebied betreffen die van de Gilzewouwerbeek en de Grote Leij. In het landschap rondom het plangebied bevinden zich veel wegen met cultuurhistorische waarden. Deze cultuurhistorische waardevolle linten die het gebied dooraderen, zijn belangrijke landschappelijke dragers.

*Archeologie*

Uit de cultuurhistorische waardenkaart blijkt dat een groot deel van het studiegebied een middelhoge of hoge archeologische verwachtingswaarde heeft (zie figuur 5.1). Dit betekent dat delen van het studiegebied archeologisch waardevol zijn. Ingeval van bouwactiviteiten dient hier met het archeologisch belang rekening te worden gehouden. In het studiegebied zijn geen archeologische vindplaatsen bekend.

***Te verwachten milieueffecten***

De cultuurhistorische en archeologische waarden van het plangebied, die kenmerkend zijn voor de ontstaansgeschiedenis van het plangebied, komen vooral tot uiting in de resterende oude structuren, historische monumenten en archeologische overblijfselen. Aanpassing van de N282/Bredaseweg kan hierop van invloed zijn. Dit zal in de planstudie/MER worden onderzocht.

## 5.4 LEEFBAARHEID

### 5.4.1 GELUID

#### *Huidige situatie*

In de huidige situatie zijn problemen gesignaleerd in de kern Hulten en aan de westkant van Rijen in de omgeving van de Kennedylaan (zie ook paragraaf 2.1.3).

#### *Te verwachten milieueffecten*

In de planstudie/MER zal inzichtelijk worden gemaakt welk effect het geluidsaspect levert op de omgeving. Hierbij wordt als maat voor het effect het geluidsbelaste oppervlak en het aantal belaste geluidsgevoelige bestemmingen (woningen, scholen, ziekenhuizen, etc.) en niet geluidgevoelige bestemmingen (begraafplaatsen, verblijfsrecreatie, etc.) gehanteerd. In de planstudie/MER zal ook gekeken worden naar cumulatie van geluid. Te denken valt aan de spoorlijn Breda – Tilburg en de vliegbasis Gilze Rijen.

### 5.4.2 LUCHTKWALITEIT

#### *Huidige situatie*

In de huidige situatie zal voor de wegen in het plangebied geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvinden (zie ook paragraaf 2.1.3).

#### *Te verwachten milieueffecten*

In de planstudie/MER zal gekeken worden welk luchteffecten voor de omgeving aanwezig zijn. De maatgevende luchtparameters zijn stikstofdioxide en fijn stof.

### 5.4.3 WOON- EN LEEFMILIEU

#### *Huidige situatie*

De N282/Bredaseweg doorsnijdt vooral landelijk gebied tussen Tilburg en Breda. Aan de noordkant van de Bredaseweg ligt op enige afstand van de weg de woonwijk de Reeshof en aan de zuidkant is hier ruimte voor landschappelijke ontwikkeling in combinatie met landbouw en recreatie. De N282 doorsnijdt de kern van Hulten waar een aantal woningen, bedrijven en horeca direct langs de weg zijn gelegen. Ter hoogte van de kern Rijen ligt aan de zuidkant van de N282 de vliegbasis Gilze en Rijen en aan de noordkant het bedrijventerrein Lage Haansberg en woningen. Daarna gaat de N282 door een bosgebied tussen Rijen en Dorst.

Het gebied speelt een belangrijke rol als recreatief uitloopgebied voor Tilburg en Breda. In het gebied ligt een groot aantal voorzieningen ten behoeve van verblijfsrecreatie. Rond Molenschot liggen drie grote campings en in Rijen aan de Oosterhoutseweg ligt een grote camping. Ook voor fietsers en wandelaars is het gebied aantrekkelijk door de aanwezigheid van vrijliggende wandel- en fietspaden en (rustige) landbouwwegen in een gevarieerd landschap.

***Te verwachten milieueffecten***

Ruimtebeslag en barrièrewerking (o.a. omrijbewegingen) worden in de planstudie/MER nader onderzocht voor wonen, werken, landbouw en recreatie.

**5.5****EXTERNE VEILIGHEID*****Huidige situatie***

Over de N282/Bredaseweg vindt geen transport van gevaarlijke stoffen plaats. Dit transport maakt gebruik van de A58. Er zal over een aantal wegen in het plangebied wel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden om de lpg-tankstations in Gilze en Rijen te bevoorraden. Volgens de gegevens uit de Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen is er ter hoogte van de A58 geen sprake van een PR 10-6 contour. Ook de oriënterende waarde voor het GR wordt niet overschreden. De gemeente Tilburg streeft en naar het vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk naar de rand van de stad te leiden. Dit verkeer zal zoveel mogelijk van de A58 en de A65/N65 gebruik moeten maken. De Burgemeester Letschertweg gaat in de toekomst deel uitmaken van de routing gevaarlijke stoffen.

***Te verwachten milieueffecten***

Externe veiligheid wordt vooral bepaald door de relatie tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en hun omgeving. Aanpassing van de N282/Bredaseweg kan invloed hebben op deze relatie. In de planstudie/MER wordt het plaatsgebonden en het groepsrisico nader onderzocht.

**5.6****OVERZICHT TE ONDERZOEKEN EFFECTEN**

Onderstaande tabel biedt een overzicht met aspecten die in het milieueffectrapport nader worden onderzocht en beoordeeld (het beoordelingskader). In dit beoordelingskader zijn per aspect de criteria aangegeven. Het betreft alleen de criteria die relevant zijn voor het studiegebied en de alternatieven. Er wordt per aspect aangegeven op welke wijze de effectbepaling plaatsvindt en hoe de omvang van het effect wordt bepaald.

**Tabel 5.1**

Beoordelingskader

Aspect	Deelaspect	Beoordelingscriterium
Verkeer	Verkeersafwikkeling Verkeersveiligheid Oversteekbaarheid	I/C-verhouding op wegvakken Gemiddelde wachttijd op kruispunten Toe-/afname aantal slachtoffers op basis van risicocijfer Intensiteit versus lengte oversteek
Geluid	Geluidsbelast oppervlakte als gevolg van wegverkeerslawaai Aantal geluidsbelaste woningen en bestemmingen	Aantal hectare Aantal woningen/bestemmingen
Lucht	Overschrijding grenswaarden N02 en PM10 fijn stof	Luchtkwaliteitsnorm voor N02 Luchtkwaliteitsnorm voor PM10
Bodem en water	Bodemopbouw Bodemkwaliteit Oppervlaktewater Grondwater	Verstoring bodemopbouw Beïnvloeding bodemkwaliteit Beïnvloeding oppervlaktewater Beïnvloeding grondwater
Natuur	Beschermde soorten Beschermde gebieden	Verstoring beschermde soorten Verstoring beschermde gebieden

	Ecologische relaties	Verstoring ecologische relaties
Landschap	Landschapstypen/-elementen	Aantasting waardevolle landschapstypen/-elementen
Cultuurhistorie en archeologie	Cultuurhistorische waardevolle structuren en elementen Archeologische waarden	Aantasting cultuurhistorische waardevolle structuren/elementen Verlies aan archeologische waarden
Woon- en leefmilieu	Wonen Werken (bedrijven) Recreatie Landbouw	Ruimtebeslag wonen, werken, recreatie en landbouw Barrièrewerking wonen, werken, recreatie en landbouw
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico  Groepsrisico	Woningen en kwetsbare objecten binnen contour Risico voorgenomen activiteit in relatie tot oriënterende waarde

## HOOFDSTUK

# 6 Procedure en vervolg

## 6.1

**PROCEDURE**

Doel van het milieueffectrapport is het onderzoeken van milieueffecten die optreden als gevolg van een mogelijke aanpassing van de N282/Bredaseweg en het oplossen van de bestaande knelpunten op het traject Tilburg – Breda. Hierbij worden de volgende stappen doorlopen (zie figuur 6.1):

**Opstellen startnotitie**

Met het verschijnen van de startnotitie gaat de m.e.r. procedure formeel van start. De startnotitie heeft als doel informatie te bieden aan het Bevoegd Gezag (gemeente Tilburg en gemeente Gilze en Rijen), de bevolking, de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-m.e.r.) en andere wettelijke adviseurs over de plannen van de initiatiefnemer.

**Opstellen richtlijnen**

Het verschijnen van de startnotitie wordt openbaar bekend gemaakt. Gedurende zes weken is inspraak op de startnotitie mogelijk. Alle inspraakreacties worden doorgestuurd naar de Cie-m.e.r. die een advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER) opstelt. Aan de hand van dit advies worden de definitieve richtlijnen door het Bevoegd gezag vastgesteld.

**Opstellen milieueffectrapport (MER)**

Nadat de richtlijnen zijn vastgesteld kan het MER worden opgesteld. In het MER worden de plannen van de initiatiefnemer (de provincie Noord-Brabant) beschreven en wordt aangegeven welke kansrijke varianten en/of alternatieven in beeld zijn. De te verwachten milieueffecten van de alternatieven worden beschreven en met elkaar vergeleken. Op basis hiervan wordt vastgesteld welk alternatief de voorkeur heeft van de initiatiefnemer (VA) en welk alternatief de minst nadelige milieugevolgen heeft (MMA).

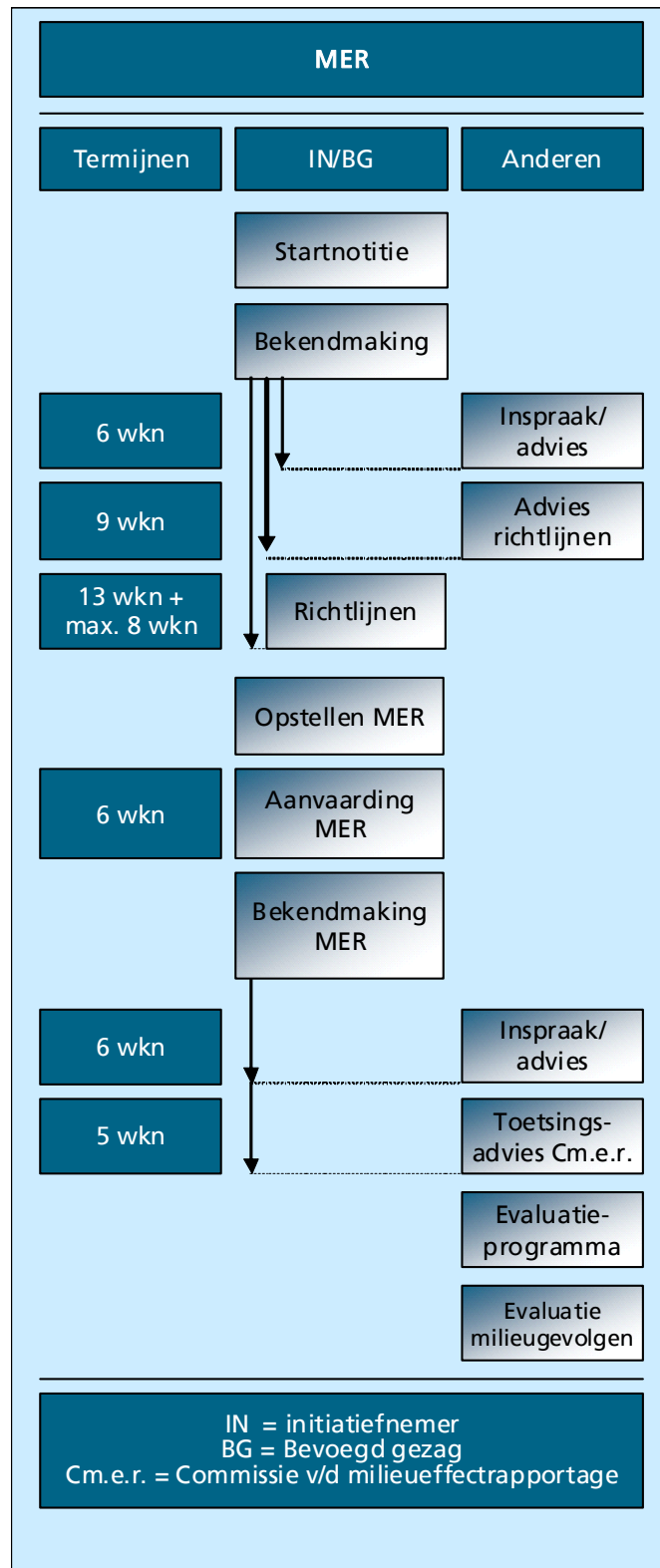
**Besluitvorming en inspraak**

Als het MER gereed is, wordt dit ingediend bij het Bevoegd gezag die een aanvaardbaarheid beoordeling uitvoert. Na aanvaarding wordt het Bevoegd gezag verantwoordelijk voor de verdere procedurele afhandeling. Vervolgens vindt er inspraak plaats, indien mogelijk gecombineerd met inspraak in het kader van de aan te passen bestemmingsplannen van de gemeente Tilburg en de gemeente Gilze en Rijen. Het MER wordt ter beoordeling naar de Cie-m.e.r. en de wettelijk adviseurs gestuurd. De wettelijke adviseurs zijn de VROM-inspectie (Eindhoven), LNV directie Zuid (Tilburg) en RACM (Amersfoort namens Ministerie OC&W). Daarnaast kan het Bevoegd gezag het waterschap, Defensie en Rijkswaterstaat inlichten. De Cie-m.e.r. betreft in haar advies de resultaten van de inspraak.

Een schematisch overzicht van de m.e.r.-procedure is weergegeven in figuur 6.1.

**Figuur 6.1**

m.e.r. – procedure



## 6.2

### WATERTOETS

De m.e.r.-procedure zal worden gekoppeld aan de procedure voor de Watertoets (zie kader). Dit betekent concreet dat de waterbeheerders bij de planvorming zullen worden betrokken en dat zij advies uit zullen brengen over het voornemen. In het kader van onderliggende startnotitie heeft Waterschap Brabantse Delta kennis genomen van de Startnotitie.

#### *Wat is de watertoets?*

De Watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Doel van de Watertoets is het waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten van zowel Rijk, provincies als gemeenten, zonder dat procedures worden vertraagd. In overleg met waterbeheerders worden wateraspecten en de effecten van de aanpassing van de N282/Bredaseweg op deze aspecten meegenomen in de besluitvorming. Het doel is te komen tot een inrichting met zo min mogelijk negatieve effecten op water. Wanneer er zwaarwegende redenen zijn waarom negatieve effecten op water niet zijn te voorkomen, dient gezocht te worden naar mitigerende en/of compenserende maatregelen. Een verslag van het proces en de gemaakte keuzes moeten in een waterparagraaf worden opgenomen. Deze waterparagraaf is één van de onderdelen waarop het project mede beoordeeld wordt.

## 6.3

### HOE NU VERDER?

Voorliggende startnotitie ligt gedurende zes weken ter inzage. Gedurende deze zes weken kan iedereen inspreken om zijn of haar wensen ten aanzien van de inhoud van het Milieueffectrapport (MER) kenbaar te maken. Waar en wanneer de startnotitie kan worden ingezien, zal door het Bevoegd Gezag (gemeente Tilburg en Gilze en Rijen) bekend gemaakt worden in de regionale en lokale kranten en op de gemeentelijke website. Ook zal er één of twee informatieavond(en) worden gehouden. De informatieavonden zullen middels een publicatie worden aangekondigd.

#### *Inspraakadres*

College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Gilze en Rijen  
 Adres : Raadhuisplein 1  
 Postadres : Postbus 73  
 Postcode en plaats : 5120 AB Gilze en Rijen  
 Contactpersoon : de heer G. Smit  
 Telefoon : (0161) 290200

Op basis van de inspraakreacties en na advies van de *Commissie voor de milieueffectrapportage* (verder: Commissie m.e.r.) en wettelijke adviseurs stellen de gemeenteraden de richtlijnen voor de inhoud van het MER vast. Daarin is vastgelegd welke informatie het MER moet bevatten en welke onderwerpen en aspecten per onderdeel van het MER moeten worden uitgewerkt.

# BIJLAGE 1

## Begrippenlijst

<b>Alternatief</b>	Samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt.
<b>Archeologie</b>	Bestudering van de sporen en artefacten van vroegere menselijke gemeenschappen.
<b>Autonome ontwikkeling</b>	Op zichzelf staande ontwikkeling die plaatsvindt zonder dat de voorgenomen activiteit wordt uitgevoerd.
<b>Barrièrewerking</b>	De mate waarin een weg de relaties tussen beide zijden van de weg verstoort.
<b>Bereikbaarheid</b>	Mate (tijd, gemak) waarin een gebied fysiek bereikt kan worden, afhankelijk van het gekozen vervoermiddel.
<b>Bevoegd gezag</b>	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor de MER wordt opgesteld.
<b>Commissie m.e.r.</b>	Onafhankelijke commissie die het bevoegd gezag adviseert over de richtlijnen voor de inhoud van het MER en de kwaliteit van het MER.
<b>Compenserende maatregel</b>	Maatregel waarbij in ruil voor het aanbrengen van schade aan het milieu op de ene plaats vervangende waarden elders worden gecreëerd.
<b>Contour</b>	Een lijn getrokken door een aantal punten van gelijke (geluid)belasting. Door contouren te berekenen, is het mogelijk het gebied vast te stellen dat een bepaald (geluid)belasting ondervindt.
<b>Cultuurhistorische waarden</b>	Veelal onvervangbare historische patronen, elementen en artefacten die de ontwikkelingsgeschiedenis van de mens in het gebied weergeven en als zodanig identiteitsbepalend en van wetenschappelijk, educatief en recreatief belang zijn.
<b>Doorgaand verkeer</b>	Autoverkeer dat door een komtraverse rijdt zonder daar een herkomst of bestemming te hebben.
<b>Duurzaam veilig</b>	Concept waarbij een zodanige afstemming bestaat tussen mens, voertuig en infrastructuur dat de kans op letsel door een ongeval minimaal is. Het wegennet wordt daarbij ingedeeld in drie categorieën: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.
<b>Ecologische Hoofdstructuur (EHS)</b>	Netwerk van natuurgebieden en natuurontwikkelingsgebieden en verbindingen daartussen waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden. De precieze ligging en omvang van de EHS is

	vastgelegd in het Structuurschema Groene Ruimte.
<b>Flora- en faunawet</b>	Wet die de bescherming van in het wild levende planten en dieren regelt.
<b>Gebiedsontsluitingsweg</b>	Deze weg heeft een functie voor enerzijds het stromen en anderzijds het uitwisselen. Deze functies worden echter naar plaats gescheiden: stromen vindt plaats op de wegvakken, uitwisselen gebeurt op kruispunten/aansluitingen.
<b>Geluidshinder</b>	Gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid.
<b>Groepsrisico</b>	Het Groepsrisico (GR) is de kans per jaar dat een groep personen in het invloedsgebied van een inrichting of transportroute komt te overlijden als direct gevolg van een ongewoon voorval met gevaarlijke stoffen in die inrichting of op die route. Om het groepsrisico in te kunnen schatten, is het nodig om niet alleen kennis te hebben van de processen en ongevalsscenario's bij de bron, maar ook van het aantal personen dat zich binnen het invloedsgebied, dat wil zeggen de omgeving van de risicobron, bevindt. Het groepsrisico kent geen harde wettelijke norm zoals het plaatsgebonden risico wel kent. De wet hanteert bij het groepsrisico een oriëntatiewaarde. Wanneer deze wordt overschreden, dient een verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden.
<b>Infrastructuur</b>	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen en leidingen waarlangs iets of iemand wordt verplaatst.
<b>Initiatiefnemer</b>	Diegene(n) die de m.e.r.-plichtige activiteit wil ondernemen.
<b>Inspraak</b>	Mogelijkheid om informatie te verkrijgen en om een mening, wens of bezwaar kenbaar te maken.
<b>Landschap</b>	Het waarneembare deel en de niet waarneembare component van de aarde dat wordt bepaald door de onderlinge samenhang en de wederzijdse beïnvloeding van abiotische, biotische en antropogene processen.
<b>Leefbaarheid</b>	De kwaliteit van de verblijfsomgeving. Het verkeer beïnvloedt de leefbaarheid in de vorm van verkeer(on)veiligheid, geluid, luchtverontreiniging en barrièrewerking.
<b>Meest Milieu-vriendelijk Alternatief (MMA)</b>	Een alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu zijn toegepast.
<b>m.e.r.</b>	Milieueffectrapportage (de procedure).
<b>Milieu-effectrapport (MER)</b>	Openbaar document waarin de voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en de te verwachten gevolgen op het milieu in hun onderlinge samenhang worden beschreven op een systematische en zo objectief mogelijk wijze. Het wordt opgesteld ten behoeve van een of meer besluiten die over de betreffende activiteit

	genomen moeten worden.
<b>Mitigerende maatregel</b>	Maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen of te beperken.
<b>Mobiliteit</b>	Het in staat zijn of gesteld worden tot het maken van verplaatsingen.
<b>Nulalternatief</b>	Bij dit alternatief wordt uitgegaan van de bestaande situatie en de autonome ontwikkeling. Dit alternatief dient als referentie voor de effectbeschrijvingen van alle alternatieven.
<b>Plaatsgebonden risico</b>	Het Plaatsgebonden Risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon die permanent en onbeschermd zou verblijven in de directe omgeving van een inrichting of transportroute, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen in die inrichting of op die route. De omvang van het plaatsgebonden risico is dus geheel afhankelijk van de hoeveelheid stoffen die vervoerd worden over de transportroute. Voor een individu geeft het plaatsgebonden risico een kwantitatieve indicatie van het risico dat hij loopt wanneer hij zich in de omgeving van een inrichting of transportroute bevindt. Voor nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare bestemmingen geldt dat zij niet binnen de PR 10 <sup>6</sup> contour gebouwd mogen worden.
<b>Referentiesituatie</b>	De situatie zoals die zou zijn als er geen maatregelen aan de N282 en Bredaseweg worden genomen en alleen het huidige beleid wordt uitgevoerd.
<b>Richtlijnen</b>	Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan de Planstudie/MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten; ze worden opgesteld door het Bevoegd gezag.
<b>Ruimtebeslag</b>	De fysieke ruimte die nodig is voor de aanleg en inpassing van een alternatief of variant.
<b>Studiegebied</b>	Gebied waar relevante effecten op kunnen treden veroorzaakt door de ingreep.
<b>Toekomstige ontwikkeling</b>	Ontwikkeling van wonen en/of werken die is vastgelegd in vigerende bestemmingsplannen en welke volgens de autonome ontwikkeling worden gerealiseerd.
<b>Verkeersafwikkeling</b>	Kwaliteitsmaat voor doorstroming van verkeer. Dit wordt beoordeeld op basis van intensiteit/capaciteit (I/C)-verhoudingen <p>&lt; 0,70 is een goede verkeersafwikkeling;  0,70-0,85 is een matige verkeersafwikkeling;  0,85-1,00 is een slechte verkeersafwikkeling;  &gt; 1,00 is een overbelaste verkeersafwikkeling).</p>

<b>Verkeersintensiteit</b>	Aantal motorvoertuigen dat per tijdseenheid (meestal: per uur) een wegvak passeert. Dit is een maat voor de verkeersdrukke.
<b>Vernietiging</b>	Fysieke aantasting van natuurgebieden of natuurwaarden als gevolg van een bepaalde ingreep
<b>Versnippering</b>	Opsplitsing en isolatie van natuurgebieden door menselijke activiteiten
<b>Verstoring</b>	Vermindering van de kwaliteit van een natuurgebied als gevolg van indirecte invloeden van een ingreep (geluid, licht, vreemde stoffen, toename recreatie e.d.)
<b>Visuele hinder</b>	Ongewenst uitzicht op verkeer, wegen of maatregelen rond de weg zoals geluidschermen

## BIJLAGE 2

### Literatuurlijst

1. Europees Parlement en Raad van de Europese Unie, richtlijn 79/409/EG inzake het behoud van de vogelstand (Vogelrichtlijn), Brussel, 2 april 1979  
Europees Parlement en Raad van de Europese Unie, richtlijn 79/43/EG inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Habitatrichtlijn), Brussel, 21 mei 1992
2. Europees Parlement en Raad van de Europese Unie, Verdrag van Malta, Valetta, 16 januari 1992
3. Europees Parlement en Raad van de Europese Unie, Richtlijn no. 2000/60/EG inzake vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid (Kaderrichtlijn Water), Brussel, 2000
4. Europees Parlement en Raad van de Europese Unie, Richtlijn no. 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (Richtlijn omgevingslawaai), Brussel, 2002
5. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Nota Mobiliteit, Den Haag, 2004
6. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Natuurbeschermingswet, Den Haag 1998
7. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Flora- en faunawet, Den Haag 1998
8. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Structuurschema Groene Ruimte (SGR), Den Haag, 1993
9. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Structuurschema Groene Ruimte-2 (SGR2), Den Haag, januari 2002
10. Ministerie van OCW, LNV, VROM en VenW, Nota Belvédère, Den Haag, juli 1999
11. Ministerie van OCW, wijziging van de Monumentenwet 1998 en enkele andere wetten ten behoeve van de monumentenzorg mede in verband met de implementatie van het Verdrag van Valetta (Wet op de archeologische monumentenzorg), Den Haag, oktober 2003.
12. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Nota Ruimte, Den Haag 2004
13. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Vierde Nota Waterhuishouding (NW4), Den Haag, september 1997
14. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Besluit Luchtkwaliteit 2005, Den Haag, juni 2005
15. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Wet geluidhinder, Den Haag, december 2006
16. Provincie Noord-Brabant, Streekplan Noord-Brabant "Brabant in balans", februari 2002
17. Provincie Noord-Brabant, Partiële herziening van het Streekplan Noord-Brabant 2002, juni 2005
18. Provincie Noord-Brabant, Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan "Verplaatsen in Brabant, kaders en ambities", november 2006
19. Provincie Noord-Brabant, Visie Mobiliteit Brabant, 2003
20. Provincie Noord-Brabant, Consultatienota PVVP+ "Verplaatsen in Brabant, kaders en ambities 2005-2020", januari 2005
21. RBOI, Bestemmingsplan buitengebied Gilze en Rijen, april 2008

22. Compositie 5, bestemmingsplan Bedrijventerrein De Haansberg – Europalaan, juli 1993
23. Goudappel Coffeng, Verkennende studie N282 Tilburg – Breda, 2007

*Overige documenten:*

John Aarde, toegankelijkheid vliegbasis Gilze-Rijen, augustus 2007

Goudappel Coffeng, Regionale verkeersmodel Midden Brabant+, 2008

DTV Consultants, Kentekenonderzoek N282, maart 2008

Website provincie Noord-Brabant, gemeente Tilburg en gemeente Gilze en Rijen

## COLOFON

**STARTNOTITIE PLANSTUDIE N282**  
**TRAJECT RIJEN-HULTEN-REESHOF****OPDRACHTGEVER:**

PROVINCIE NOORD-BRABANT

**STATUS:**

Gecontroleerd

**AUTEUR:**

Ing. M.W. van der Veen-Baars

**GECONTROLEERD DOOR:**

Drs. I.A. Rosloot-Notebaart

**VRIJGEGEVEN DOOR:**

Drs. B.P.W. Schlangen

**7 oktober 2008****110621/CE8/OI0/000269**

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

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.