
RANDWEG KLUNDERT

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r-beoordeling

12 oktober 2021

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM	12 oktober 2021
KENMERK	20191864_0003JD
PROJECT PROJECTLEIDER	Randweg Klundert ing. J.A. van Broekhoven
OPDRACHTGEVER PROJECTNUMMER	Gemeente Moerdijk 170900.20191864
AUTEUR STATUS	Joris Dingemanse Definitief



INHOUD

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	4
1.3 Leeswijzer	4
2. Plaats en omvang van het project	5
2.1 Plaats van het project	5
2.2 Kenmerken van het project	7
3. Kenmerken van de milieueffecten	10
3.1 Geluid	10
3.2 Bodem en water	10
3.3 Natuur	11
3.4 Luchtkwaliteit	12
3.5 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	13
3.6 Cultuurhistorie en archeologie	14
3.7 Aanlegwerkzaamheden	15
3.8 Mitigerende maatregelen	15
4. Conclusie	15
Bijlagen	16
Bijlage 1 – Verkeerskundige onderbouwing Randweg Klundert	16
Bijlage 2 – Akoestisch onderzoek	17
Bijlage 3 – Bodemonderzoek	18
Bijlage 4 – Quickscan soortenbescherming	19
Bijlage 5 – Veldonderzoek vleermuizen	20
Bijlage 6 – Archeologisch onderzoek	21

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Moerdijk werkt aan de verbetering van de ontsluiting in en rondom de kern Klundert. De verkeerssituatie in kern Klundert leidt al lange tijd tot problemen. De verkeersdruk in de smalle straten van deze kern is hoog. Naar aanleiding van klachten en vragen van diverse bewoners van t Walletje, Zevenbergsepoort en Oliemolenstraat in verband met verkeersoverlast, zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar de mogelijkheden voor de aanleg van een randweg. In een uitgebreid traject heeft de gemeente Moerdijk de knelpunten met betrekking tot doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid in kaart gebracht. In verschillende studies is onderzocht of (1) de verkeersintensiteit zodanig is dat de aanleg van een randweg nodig is en (2) wat het beste tracé voor deze randweg zou zijn. De onderzoeken hebben uiteindelijk geresulteerd in een keuze van de gemeenteraad tot realisering van een randweg volgens tracévariant A3.

De nieuwe randweg past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen Buitengebied en Kern Klundert. Om de realisatie van de nieuwe randweg om Klundert mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een autoweg m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D1.1). De beoogde ontwikkeling maakt een weg van circa 1 kilometer mogelijk en blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is waar dit document in voorziet.

1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken welke te vinden zijn in de bijlagen.

2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

Het plangebied betreft het nieuwe tracé van de randweg ten zuiden van Klundert. De nieuwe randweg loopt van de Zevenbergse weg naar de Stoofdijk. De randweg wordt gerealiseerd door de polder die wordt begrensd door de Zevenbergse weg, Stoofdijk en de Klundertsedijk. In figuur 2.1 wordt de ligging van deze polder weergegeven.

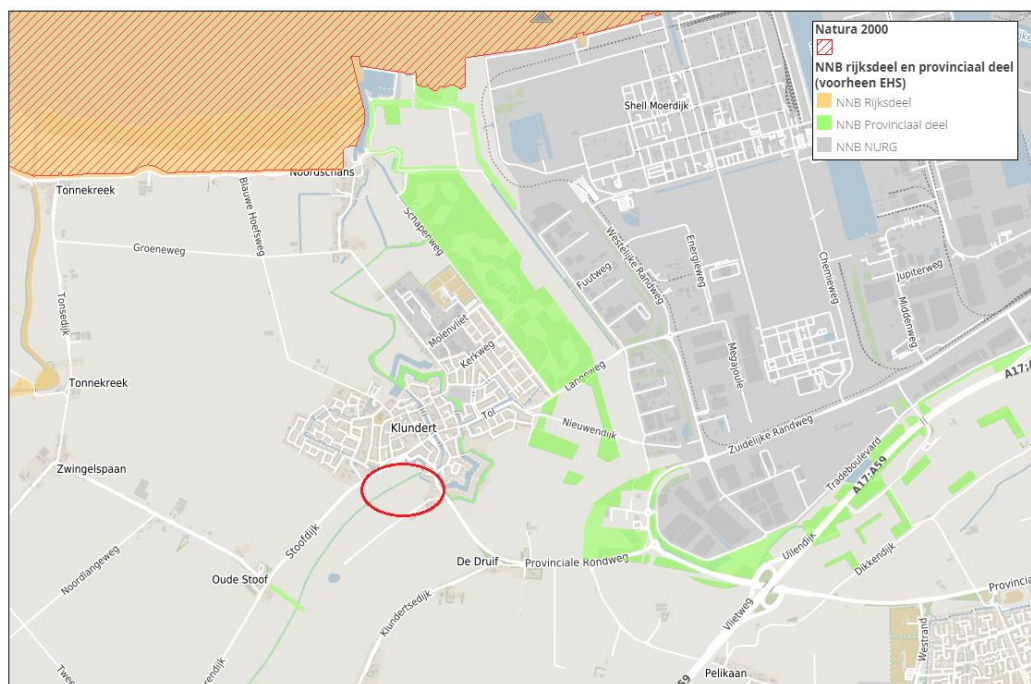


Figuur 2.1 Ligging plangebied zwart omcirkeld

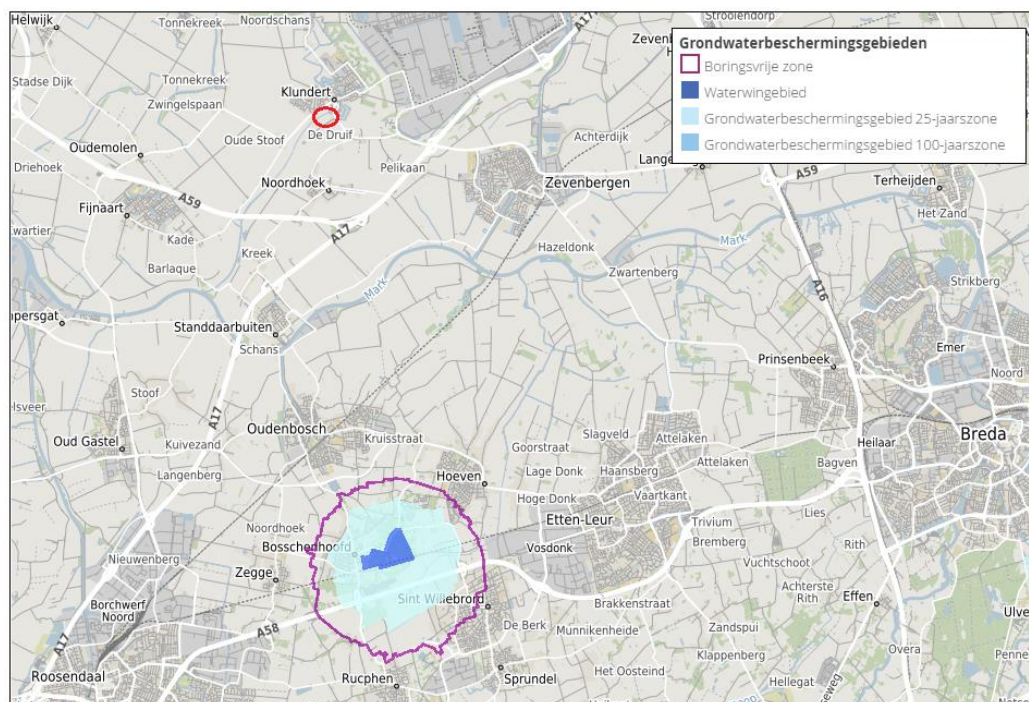
Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

Het plangebied kent in het bestemmingsplan 'Buitengebied Moerdijk' (vastgesteld op 01-03-2018) deels de archeologische dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 6' en deels de archeologische dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 7'. Bij de archeologische dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 6' is archeologisch onderzoek nodig indien het oppervlak van het totaal te vergraven gebied 250 m² of meer bedraagt en wanneer er dieper dan 50 cm onder maaiveld wordt gegraven. Bij 'Waarde – Archeologie 7' is onderzoek nodig indien het oppervlak van het totaal te vergraven gebied 250 m² of meer bedraagt en wanneer er dieper dan 200 cm onder maaiveld wordt gegraven. Daarnaast vigeert voor een deel het bestemmingsplan 'Kern Klundert' (vastgesteld op 18-01-2018). Hier kent de locatie geen archeologische dubbelbestemming.

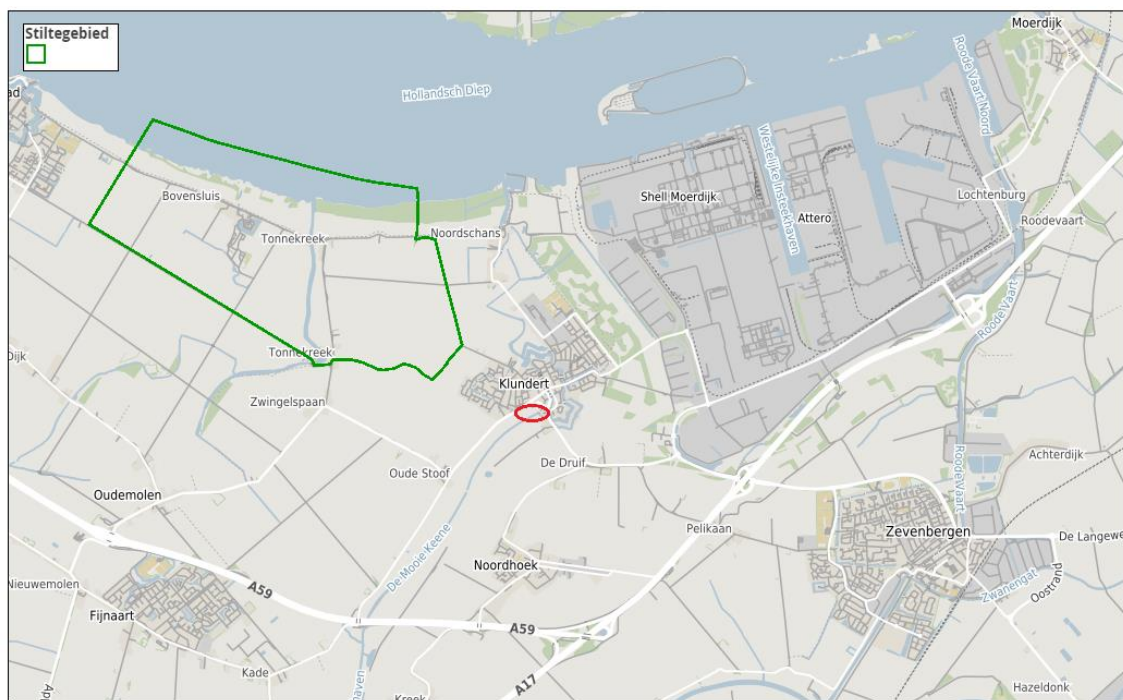
Het plangebied kruist een watergang die onderdeel is van Natuurnetwerk Brabant, zie figuur 2.2. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Hollandsch Diep ligt op circa 2 kilometer afstand. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Biesbosch ligt op circa 10 kilometer. Het plangebied is niet gelegen binnen een waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden (figuur 2.3). Ook is het plangebied niet in een stiltegebied gelegen (figuur 2.4).



Figuur 2.2 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van Natura 2000-gebieden en Natuurnetwerk Brabant (bron: Provinciale milieuverordening Noord-Brabant)



Figuur 2.3 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden (bron: Provinciale milieuverordening Noord-Brabant)



Figuur 2.4 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van stiltegebieden (bron: Provinciale milieuverordening Noord-Brabant)

2.2 Kenmerken van het project

In de voorbereiding op de tot standkoming van het nieuwe tracé voor de randweg in Klundert heeft een uitgebreide probleemanalyse plaatsgevonden. Hiervoor is door Accent Adviseurs een Quickscan opgesteld (Quickscan Haalbaarheid Randweg Klundert, 16 juni 2014). In deze quickscan zijn verschillende varianten onderzocht voor een randweg langs Klundert. Op basis van deze quickscan is door de gemeenteraad vervolgens gekozen voor variant A3. Dit bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van deze variant mogelijk.

De nieuwe randweg zal aansluiten op de Zevenbergseweg ter hoogte van de bestaande bosschage bij De Druif. Hierbij wordt een bochtstraal aangelegd waardoor de doorgaande route over de nieuwe randweg komt te lopen. De aansluiting met de Zevenberscheweg in de richting van het centrum van Klundert wordt vormgegeven door een nieuwe T-splitsing. Vervolgens volgt de nieuwe weg voor een deel de kadastrale perceelsgrens tussen perceel 560 en 561. Hierbij wordt de bestaande bebouwing aan de Zevenberscheweg gehandhaafd. Waarna door middel van een flauwe bocht op een nieuwe rotonde wordt aangesloten op de kruising tussen de Stoofdijk en 't Ravelijn. In figuur 2.5 wordt de ligging van het nieuwe tracé op de luchtfoto weergegeven.

Het nieuwe tracé voorziet in een nieuwe ontsluiting voor het autoverkeer, er wordt geen fietspad langs de nieuwe randweg gerealiseerd. Het langzaam verkeer, fietsers en voetgangers kunnen gebruik maken van de bestaande routes door het centrum van Klundert. Daarmee krijgt het fietsverkeer een veilige route door Klundert en blijft ook de recreatieve route door Klundert gehandhaafd.



Figuur 2.5 Ligging nieuwe tracé Randweg

Verkeer

In de planvorming voor deze randweg hebben de afgelopen jaren verschillende onderzoeken plaatsgevonden naar de nut- en noodzaak en is een keuze gemaakt voor een voorkeursvariant. Verder dienen bij de vaststelling van een bestemmingsplan de verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan de bijbehorende verkeerskundige onderzoeken, actueel te zijn en dient bij de beoordeling van de verkeerskundige effecten 10 jaar vooruit te worden gekeken. Tussen het moment van het opstellen van het bestemmingsplan en de eerder uitgevoerde verkeerskundige onderzoeken (2013 en 2014) is inmiddels enige tijd verstreken. De verkeersgegevens die in die onderzoeken zijn gebruikt zijn daarmee verouderd. Bovendien wordt in de onderzoeken slechts vooruit gekeken naar het toekomstjaar 2020, terwijl uitgaande van een vaststelling van het bestemmingsplan in 2021 een planhorizon van 2031 geschetst moet worden. Verder is de keuze voor de voorkeursvariant in 2014 gemaakt op basis van kwalitatieve gronden. De cijfermatige verkeerskundige onderbouwing is ten behoeve van het bestemmingsplan aangevuld.

Naast dat de verkeersgegevens inmiddels verouderd zijn, is ook de wegategorisering sinds de onderzoeken herzien en gewijzigd voor een aantal wegen in het invloedsgebied van de randweg. Dat maakt het noodzakelijk om het geactualiseerde verkeersbeeld opnieuw tegen het licht van de inmiddels herziene wegategorisering te houden om eventuele verkeersveiligheidsknelpunten opnieuw te bepalen.

Ten behoeve van een deugdelijke besluitvorming is daarom besloten de gebruikte verkeersgegevens te actualiseren en de keuze voor de voorkeursvariant te kwantificeren. Hiervoor is een notitie opgesteld, deze is opgenomen in bijlage 1. Deze notitie betreft een herziening van de verkeerskundige onderzoeken naar de nut- en noodzaak op basis van geactualiseerde verkeersgegevens. Tevens is in deze notitie de ontbrekende cijfermatige onderbouwing voor de voorkeursvariant worden gegeven.

Uit de notitie blijkt dat de voorkeursvariant van de randweg leidt tot een flinke afname van de totale verkeersintensiteiten op de onderzochte wegvakken (tabel 2.1). Gezien de eerder geconstateerde knelpunten voor de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de situatie zonder randweg, wordt geconstateerd dat de randweg een duidelijke bijdrage levert aan de verbetering van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de kern van Klundert.

Tabel 2.1 Verkeercijfers

wegvak		2030 - referentie		2030 – met randweg		
nr		Totaal	Vrachtverkeer ¹		Totaal	Effect op totaal
			etmaal	%		absoluut
						%
1	Oliemolenstraat tussen Westerstraat en Voorstraat	3.500	300	8.5%	2.300	-1.200
2	Hoogstraat tussen Molenstraat en Oosterstraat	4.320	270	6.3%	3.290	-1.030
3	Zevenbergse Poort tussen Oliemolenstraat en 't Walletje	2.750	120	4.4%	1.330	-1.420
4	Molenberglaan tussen De Gracht en de Keenestraat	1.298	140	10.8%	1.260	-38
5	't Walletje tussen Stooftijk en Poststraat	1.980	80	4.0%	140	-1.840

¹ Middelzwaar en zwaar vrachtverkeer samen

Cijfers over het effect van de randweg op de aantallen vrachtwagens op de onderzochte wegvakken zijn voor deze actualisatie niet voor handen. Het effect van de randweg op de totale verkeersintensiteit is echter dermate significant, dat aangenomen wordt dat ook een groot deel van het vrachtverkeer straks van de nieuwe randweg gebruik zal maken. Daarbij komt dat in het centrum van Klundert geen grote bestemmingen voor vrachtverkeer zijn gelegen, waardoor het ook niet aanneemelijk is dat vrachtwagen intensiteiten nog steeds relatief hoog zijn als de randweg is aangelegd. Dit sterkt de aanname dat het vrachtverkeer door het centrum van Klundert op de onderzochte wegvakken eveneens aanzienlijk zal afnemen.

De verwachting die wordt uitgesproken over de afname van de intensiteiten vrachtverkeer op de onderzochte wegvakken in het centrum van Klundert gaat ook op voor de intensiteiten landbouwverkeer. Ook hiervan zijn geen cijfers beschikbaar. Maar omdat dit landbouwverkeer eveneens geen bestemming heeft in het centrum en dus doorgaand verkeer is en de randweg daarbij eveneens geschikt is voor dit landbouwverkeer, mag aangenomen worden dat er ook een significante afname te verwachten is van het landbouwverkeer door het centrum van Klundert als de randweg wordt aangelegd.

De realisatie van de randweg leidt tot een lichte toename van verkeer op de onderzochte wegen buiten het centrum. Er zijn echter een aantal redenen die er toe leiden dat deze toename niet tot knelpunten leidt in de verkeersveiligheid en verkeers-leefbaarheid. Zo hebben deze wegen veelal een ontsluitende functie en zijn ze in het geval van de Langeweg, Westelijke Randweg en Zuidelijke Randweg ingericht met vrijliggende voorzieningen voor fietsers. Tenslotte zijn er weinig tot geen bestemmingen zoals woningen, winkels en bedrijven langs deze wegen gelegen die er toe leiden dat er veel oversteekbewegingen te verwachten zijn. Verder is voor de Zwingelspaansedijk en de Klundertsedijk eveneens een lichte toename van het verkeer te zien, maar de intensiteiten op deze wegen zijn zowel met als zonder randweg dermate laag, dat deze wegen de kleine toename van verkeer prima kunnen verwerken zonder dat dit leidt tot knelpunten in de verkeersveiligheid of verkeers-leefbaarheid.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut. Afvalstoffen zullen slechts ontstaan tijdens de aanlegfase. Afvalstromen zullen zoveel mogelijk worden gescheiden ten behoeve van hergebruik.

Verontreiniging, hinder, risico van zware ongevallen en rampen, risico's voor de menselijke gezondheid

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

Cumulatie met andere projecten

Voor zover bekend zijn er geen redelijkerwijs te verwachten toekomstige ontwikkelingen in de buurt waarmee cumulatie verwacht kan worden.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het bestemmingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 2. Voor dit onderzoek is zowel de geluidsbelasting voor de herinrichting (huidige situatie) als de geluidsbelasting na de herinrichting in beeld gebracht. Op deze manier ontstaat een goed beeld van het effect van de nieuwe randweg op de geluidsbelasting op omliggende geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen.

Uit het onderzoek blijkt dat als gevolg van de herinrichting de geluidsbelasting in de nieuwe situatie geen overschrijdingen zijn van de voorkeursgrenswaarden als gevolg van de Randweg. Uit de vergelijking van de rekenresultaten langs de Stoofdijk en de Zevenbergseweg blijkt dat op locaties waar sprake is van een geluidbelasting hoger dan 48 dB in de toekomstige situatie, er sprake is van een afname van de geluidsbelasting ten opzichte van de heersende situatie. Daarmee kan worden geconcludeerd dat als gevolg van de nieuwe randweg geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Daarnaast geldt dat als gevolg van de herinrichting op enkele locaties langs de Stoofdijk en de Zevenbergseweg sprake is van een verbetering van woon- en leefklimaat ter plaatse, vanwege een afname van de geluidsbelasting op de gevels van de woningen. Er zijn vanuit het aspect geluid derhalve geen negatieve effecten te verwachten.

Onderzoek naar trillingen is niet noodzakelijk, aangezien de afstand van de bestaande woningen tot de nieuwe woningen verder is dan de bestaande route.

3.2 Bodem en water

Bodem

In het kader van de ontwikkeling van de randweg is een vooronderzoek bodem uitgevoerd, zie bijlage 3. Op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem wordt niet verwacht dat op de locatie sprake zal zijn van bodemverontreiniging die een belemmering zullen vormen voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging.

Enkel de gedempte sloten zijn verdacht voor de aanwezigheid van bodemverontreiniging als gevolg van het toepassen van dempingsmateriaal. Dergelijke verontreinigingen kunnen relatief eenvoudig gesaneerd worden conform het Besluit Uniforme Saneringen en zullen gelet op de beperkte omvang ter plaatse van de onderzoekslocatie en gezien de graafwerkzaamheden gecombineerd met de civiel-technische graafwerkzaamheden uitgevoerd kunnen worden. Hoogstwaarschijnlijk vormen de mogelijke verontreinigingen geen belemmering vormen voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging.

De aanleg van de Randweg is mogelijk op basis van de onderstaande voorwaarden:

1. Voorafgaand aan de realisatie van de nieuwe Randweg onderzoek conform de NEN 5720 uitgevoerd wordt naar de kwaliteit van het slib en/of de waterbodem in (het gedeelte van) de sloten die door de nieuwe Randweg gekruist zullen worden.
2. Voorafgaand aan de realisatie van de nieuwe Randweg onderzoek wordt verricht naar de mogelijke aanwezigheid van een op de locatie gesitueerde voormalige boomgaard. Volgens de website www.topotijdreis.nl is, centraal op de locatie, namelijk van 1940 tot 1958 een boomgaard aanwezig geweest. Onderzocht moet worden of deze

boomgaard aanwezig is geweest. Mocht dit het geval zijn dan moet een verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden uitgevoerd om de plaatselijke bodemkwaliteit vast te stellen.

3. Voorafgaand aan de realisatie van de nieuwe Randweg bodemonderzoek wordt uitgevoerd ter plaatse van de aanwezige zandweg. Dat kan eveneens eerst zintuiglijk en met behulp van proefboringen plaats vinden. Indien zintuiglijk bodemverontreiniging wordt waargenomen, dan dient opgeschaald te worden naar de uitvoering van een bodemonderzoek conform de NEN 5740.

Indien grond wordt afgegraven (bijvoorbeeld bij het bouwrijp maken en/of bouwwerkzaamheden) en van de locatie wordt afgevoerd, dient er rekening mee te worden gehouden dat deze grond elders niet zonder meer toepasbaar is. Met betrekking tot het elders hergebruiken van grond zijn de regels van het Besluit bodemkwaliteit van toepassing, die doorgaans een grotere onderzoeksinspanning vereisen. Met het in acht nemen van hiervoor genoemde voorwaarden kunnen negatieve effecten vanuit het aspect bodem worden uitgesloten.

Water

Het plangebied maakt geen deel uit van een grondwaterbeschermings- of waterwingebied. Het plangebied wordt doorkruist door een aantal watergangen. Bij de inrichting van de kruising met de weg wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van de watergangen in en rondom het plangebied. Aan de noordzijde van het plangebied is de beschermingszone van de Stoofdijk gelegen. Bij de aanleg van de weg wordt rekening gehouden met deze beschermingszone. De Brabantse waterschappen hanteren een grenswaarde van 2.000 m². Bij een plan met een toename in verharding van minder dan 2.000 m² is compensatie niet verplicht. De ontwikkeling voorziet in een grotere verharding dan 2.000 m². Langs het tracé van de nieuwe weg worden tevens nieuwe afwateringssloten gerealiseerd. Deze nieuwe watergangen worden aangesloten op de bestaande watergangen. De nieuwe watergangen zijn in het bestemmingsplan bestemd als Water. Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem worden milieuvriendelijke bouwmaterialen gebruikt gedurende de bouwfase. Hiermee heeft de beoogde ontwikkeling derhalve geen negatieve effecten voor de waterhuishoudkundige situatie.

3.3 Natuur

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebied

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het Hollandsch Diep. Dit gebied ligt op een afstand van circa 2 km, gemeten vanaf het meest noordelijke punt (de aansluiting op de Stoofdijk). Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige gebied ligt op grotere afstand. Dit betreft de Biesbosch en dit gebied ligt op circa 10 km afstand. Gezien de afstand tot stikstofgevoelige habitats en het feit dat de ontwikkeling niet zorgt voor extra verkeer, maar voor een verplaatsing van bestaand verkeer, van de kern naar de randweg. Het project leidt dan ook niet tot extra stikstofdepositie.

In het kader van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) is een vrijstelling opgenomen voor de vergunningplicht in artikel 2.7 lid 2 Wnb voor de aanlegfase van bouwwerkzaamheden. Deze vrijstelling geldt voor effecten als gevolg van stikstofdepositie door bouwwerkzaamheden. Omdat het bestemmingsplan ziet op het mogelijk maken van bouwactiviteiten kan gebruik gemaakt worden van deze vrijstelling. Er heeft door de wetgever al een beoordeling plaatsgevonden ten aanzien van bouwwerkzaamheden die een vrijstelling geeft voor de bouwfase van een project.

Ecologische verbindingszone

De Verlamde Vaart is in de provinciale interim omgevingsverordening aangewezen als ecologische verbindingszone. Het betreffende NNB gebied is aangewezen voor het type beek en bron. Het type beek en bron is van belang voor diverse soorten libellen, vissen en waterplanten. Om de natuurwaarden van het NNB hier niet aan te tasten is het dus van belang dat het stromende water in tact blijft. De mitigatie opgave bestaat hier dus uit het behouden en passeerbaar houden van het stromende water en het eventueel verbeteren/realiseren van natuurnetwerk Brabant binnen de bestaande begrenzing.



Uit de ecologische quickscan blijkt dat de huidige watergang ongeschikt is als EVZ en natuurnetwerk. Vanuit het waterschap bestaan er wel plannen voor het realiseren van een ecologische verbindingszone. Deze zone is in ieder geval nog niet gerealiseerd.

Bij de aanleg van de nieuwe weg zal zorg worden gedragen dat het stromend water intact zal blijven. Bij het ontwerp van de kruising met de watergang zal de aanleg van een ecologische verbindingszone in de toekomst niet onmogelijk worden gemaakt. Herbegrenzing van NNB is niet aan de orde. Significante negatieve effecten op NNB-gebied zijn hiermee uitgesloten.

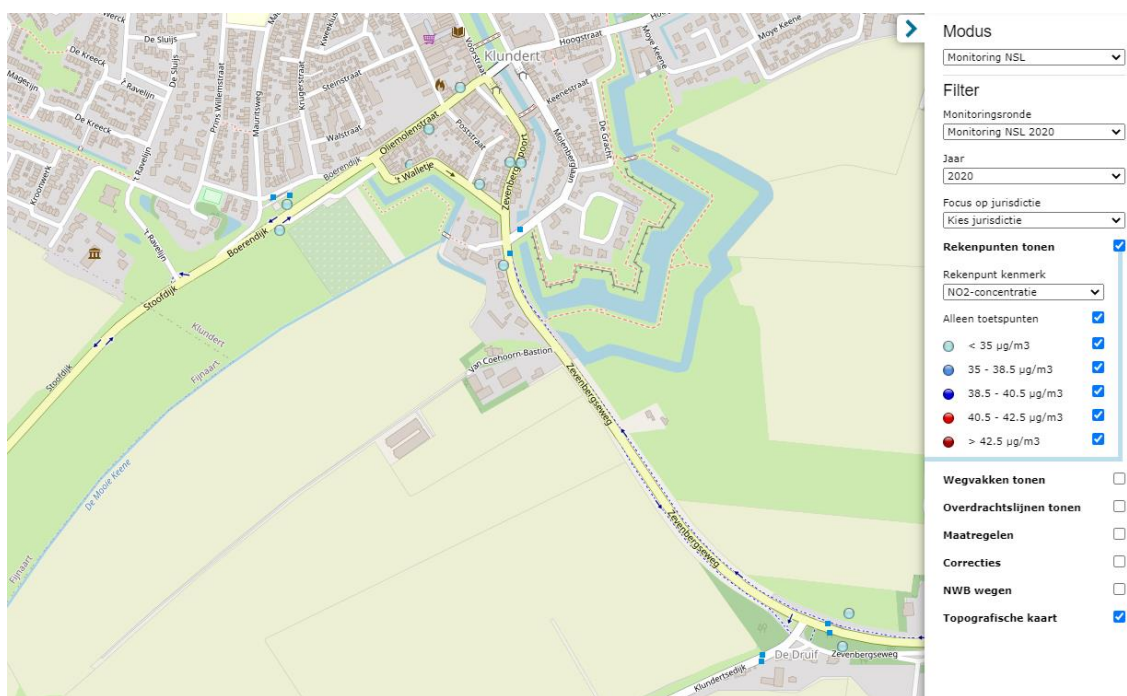
Soortenbescherming

In het kader van de nieuwe randweg is onderzoek gedaan naar het voorkomen van beschermde plant- en diersoorten op de beoogde locatie van de randweg, zie bijlage 4. Hiervoor is eerst een ecologische quickscan uitgevoerd. Uit deze quickscan blijkt dat in verband met de aanwezigheid van algemene broedvogels het noodzakelijk is om het tracé van de rondweg bouwrijp te maken buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen (bijvoorbeeld door vogelverschrikkers te gebruiken). Op deze manier kan worden voorkomen dat verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming worden overtreden. Er zijn daarnaast mogelijk algemene nationaal beschermde zoogdieren en amfibieën aanwezig. Voor deze algemene soorten bestaat een algemene vrijstelling in provincie Noord-Brabant. Om de rugstreeppad zich niet te laten vestigen op het tracé van de rondweg gedurende de aanlegfase, is het van belang om het ontstaan van waterplassen op het land te voorkomen.

Mogelijk foerageren er vleermuizen. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven foerageren. In de omgeving zijn ook voldoende alternatieven aanwezig. Verder kan de aanwezigheid van verblijfplaatsen en vliegroutes van vleermuizen niet worden uitgesloten, effecten op deze soort(groep)en kunnen dan ook niet worden uitgesloten. Op grond hiervan is een gerichte veldinventarisatie uitgevoerd, zie bijlage 5. Uit de resultaten van het onderzoek komt naar voren dat in en direct rond het plangebied de laatvlieger, gewone en ruige dwergvleermuis foerageren en vliegen. Er zijn geen verblijfplaatsen of vliegroutes vastgesteld. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen de aangetroffen vleermuizen er blijven foerageren en vliegen. In de omgeving zijn ook voldoende alternatieve foerageergebieden aanwezig. De meest voorkomende soort, gewone dwergvleermuis, is ook beperkt verstoringsgevoelig.

3.4 Luchtkwaliteit

Door de aanleg van de nieuwe randweg om Klundert verplaatst het bestaande verkeer tussen de Zevenbergseweg en de Stoofdijk van de kern naar deze nieuwe weg. Hierdoor zal de luchtkwaliteit van de nieuwe weg vergelijkbaar zijn met de huidige luchtkwaliteit ter plaatse van de bestaande wegen. Op basis van de NSL-monitoringstool gelden langs deze weg geen overschrijdingen van de grenswaarden. Langs de nieuwe weg zullen deze grenswaarden ook niet worden overschreden. Een berekening met de NSL rekentool bevestigt dat: de bijdrage van het verkeer op de nieuwe weg aan de luchtkwaliteit ligt ver onder de jaargemiddelde grenswaarde.



Figuur 3.1 Weergave NSL Monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl, kaartbeeld van 5-3-2021)

3.5 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Externe veiligheid

Risicovolle inrichtingen

In de directe omgeving van de ontwikkeling zijn geen risicovolle inrichtingen aanwezig die een belemmering vormen voor de ontwikkeling. Op enige afstand ligt het Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk. Daar zijn grote risicovolle inrichtingen aanwezig. Omdat de randweg geen (beperkt) kwetsbaar object is, vormt de aanwezigheid van deze inrichtingen geen belemmering voor het project.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

In de nabije omgeving van het projectgebied worden er geen gevaarlijke stoffen vervoerd over het spoor of het water. Het tracé van de nieuwe weg kruist een propyleenleiding met een werkdruk van maximaal 100 bar. Er gelden beperkingen voor het bouwen van (beperkt) kwetsbare objecten in de nabijheid van de leiding. Bij overige werkzaamheden, zoals de aanleg van de weg, zal rekening gehouden moeten worden met een veilige instandhouding van de leiding.

Daarnaast vindt er jaarlijks circa 36 transporten plaats aan GF3 over de Zevenbergseweg. Deze transporten zullen na aanleg van de weg plaatsvinden over de nieuwe Randweg. Welke daarna alsnog de kern van Klundert in zullen rijden. Per saldo zal het aantal transporten met gevaarlijke stoffen in de nieuwe situatie minder (beperkt) kwetsbare objecten passeren, de faalkans van een transport is over de nieuwe Randweg kleiner dan in de huidige situatie. Het groepsrisico zal als gevolg van de wijziging afnemen. Omdat er wel (beperkt) kwetsbare objecten in het invloedsgebied van de nieuwe randweg liggen is hieronder een beknopte verantwoording van het groepsrisico gegeven.

Beknopte verantwoording

De nieuwe Randweg sluit aan op de Zevenbergseweg en de Stoofdijk. De Zevenbergseweg betreft een provinciale weg (N285) en de Stoofdijk sluit in zuidelijk richting via de Boerendijk aan op de rijksweg A59. Het bestaande wegennetwerk biedt vluchtmogelijkheden in verschillende richtingen, waardoor altijd van de bron af kan worden gevlucht. Het gedegen netwerk komt de bestrijdbaarheid ten goede.

Met de verplaatsing van de transportroute gevaarlijke stoffen naar de nieuwe randweg wijzigt de risicosituatie. Gezien de route in mindere mate door het dorp loopt (langs woningen) zal het groepsrisico afnemen. Wel liggen er ook langs de nieuwe randweg kwetsbare objecten. Aanwezigen zullen naar verwachting in de hoofdzaak zelfredzame personen

betreffen. De aanwezige kinderen en ouderen worden gezien als verminderd zelfredzame personen. Bij deze groepen wordt ervan uitgegaan dat in geval van nood de verzorgers/ouders de kinderen en ouderen zullen begeleiden. Als gevolg van een incident met toxische stoffen over de weg geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar. Zelfredzaamheid in deze scenario's is alleen mogelijk als er tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren te schuilen. Denk hierbij aan het sluiten van ramen en deuren en met name het uitschakelen van (mechanische) ventilatiesystemen. Daarnaast dienen, in het kader van effectieve zelfredzaamheid, de gebruikers van de objecten door risicocommunicatie te worden geïnstrueerd over de risico's en de mogelijke maatregelen die zij kunnen nemen. Dit zal naar verwachting plaatsvinden via een lokale melding van NL-alert.

Risico's op rampen door klimaatverandering

Er is sprake van een toename in verharding, ook zullen nieuwe watergangen aangelegd worden. Ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen nemen risico's op rampen door klimaatadaptatie hiermee niet toe.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, bodem, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Een significant effect op de risico's voor de menselijke gezondheid is daarmee uitgesloten.

3.6 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

De polder waarin de nieuwe Randweg is gelegen is op basis van de provinciale cultuurhistorische waardekaart aangeduid als gebied dat onderdeel uitmaakt van de Zuiderwaterlinie bij Willemstad en Klundert. Deze zone is een relatief gaaf open polderlandschap, bestaande uit enkele grotere kernpolders waartegen kleinere polders zijn aangedijkt. In het polderland liggen enkele voormalige krekken. De strategische ligging van het gebied komt tot uitdrukking in de vestingwerken van Willemstad en Klundert, in (restanten van) forten en in voormalige inundatiegebieden.

Vanwege de strategische ligging aan de zuidelijke grens van Nederland is Klundert in het verleden tot vestingnederzetting uitgebouwd. De contouren van de vesting en de ligging van het bijbehorende schootsveld zijn weergegeven in figuur 3.2. Op deze kaart uit het gemeentelijke landschapskwaliteitsplan (2016) zijn ook de andere cultuurhistorisch waardevolle lijnen te zien. Het gaat dan met name om de Stooftijk en de Klundertsedijk, die respectievelijk de noordelijke en de zuidelijke grens van de halspolder vormen. Ook is de Zevenbergseweg te zien, als oude verbindingsweg.



Figuur 3.2 Cultuurhistorische waarden en ontginningsstructuren (Landschapskwaliteitsplan)



Met de ligging in het schootsveld van de vesting wordt rekening gehouden door de nieuwe weg zo min mogelijk te accentueren in het landschap. Dit betekent dat er geen begeleidend groen (bomen) wordt toegepast. Hiermee kunnen negatieve effecten vanuit het aspect cultuurhistorie uitgesloten worden.

Archeologie

In het kader van het bestemmingsplan is een bureauonderzoek naar archeologie uitgevoerd, zie bijlage 6. Doel van het bureauonderzoek is een antwoord te vinden op de vraag wat de gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied is. Uit het bureauonderzoek is gebleken dat in het plangebied resten uit de periode Laat-Paleolithicum en Mesolithicum in de top van de pleistocene afzettingen worden verwacht. Resten uit de periode Late Middeleeuwen worden verwacht in de top van het Hollandveen onder de getijdenafzettingen. Deze getijdenafzettingen hebben een verwachting voor resten uit de Nieuwe tijd.

Op basis van de conclusies in het onderzoek wordt de vigerende archeologische dubbelbestemming uit het bestemmingsplan Buitengebied gehandhaafd. Voorafgaand aan de aanleg van de randweg zal nader archeologisch onderzoek worden uitgevoerd om de mogelijkheid van archeologische resten ter plaatse uit te sluiten. Hiermee worden negatieve effecten uitgesloten.

3.7 Aanlegwerkzaamheden

Gelet op de tijdelijkheid van de aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. Tevens zal vanwege de kleinschaligheid ook geen sprake zijn van significante negatieve milieueffecten, zoals geluid- en stofoverlast, ten tijde van de werkzaamheden.

3.8 Mitigerende maatregelen

- Uit de ecologische quickscan blijkt dat in verband met de aanwezigheid van algemene broedvogels het noodzakelijk is om het tracé van de rondweg bouwrijp te maken buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen (bijvoorbeeld door vogelverschrikkers te gebruiken). Op deze manier kan worden voorkomen dat verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming worden overtreden.
- Door de toename in verharding met meer dan 2.000 m² dient deze gecompenseerd te worden. dit zal gebeuren door middel van het aanleggen van nieuwe afwateringssloten langs de weg.

4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet is gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Verder leiden de aard en omvang van het project niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk.



BIJLAGEN

Bijlage 1 – Verkeerskundige onderbouwing Randweg Klundert



Bijlage 2 – Akoestisch onderzoek





Bijlage 3 –Bodemonderzoek





Bijlage 4 – Quickscan soortenbescherming



Bijlage 5 – Veldonderzoek vleermuizen





Bijlage 6 – Archeologisch onderzoek