



Aansluiting Everdenberg-Oost N629

Variantenstudie

projectnummer 0411984.92
definitief
30 maart 2017

Aansluiting Everdenberg-Oost N629

Variantenstudie

projectnummer: 0411984.92
revisie: 2.0 definitief
datum: 30 maart 2017

Auteurs

J.A. van Doorn
D.F. Hollemans
S.G.C. Honders
E.H. Oude Weernink
J.M.P. Schaghen

Opdrachtgever

Gemeente Oosterhout
Postbus 10150
4900 GB Oosterhout Nb

datum vrijgave
31-03-'17

beschrijving revisie 2.0
definitief

goedkeuring
E.H. Oude Weernink

vrijgave
J.M.G. Vergouwen

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Doelstelling	1
1.2	Aanpak en opzet	2
1.3	Beschouwde varianten	3
1.4	Leeswijzer	3
2	Schetsontwerpen	4
2.1	Inleiding	4
2.2	Ontwerputgangspunten	5
2.3	Beschrijving varianten	5
2.3.1	Variant 1 Oostelijke tracering	6
2.3.2	Variant 2 Middentracering	8
2.3.3	Variant 3 Ontsluiting via bestaande Heikantsestraat	10
3	Multicriteria-analyse	12
3.1	Systematiek	12
3.1.1	Beoordelingscriteria	12
3.1.2	Beoordelingswijze	12
3.2	Toelichting op criteria	13
3.2.1	Verkeerskundige effecten	13
3.2.2	Landschappelijke inpassing	14
3.2.3	Haalbaarheid binnen het lopend planvormingstraject	15
3.2.4	Kosten	16
3.3	Multicriteria-analyse	16
4	Uitwerking multicriteria-analyse	18
4.1	Overzicht beoordeling	18
4.1.1	Verkeerskundige effecten	18
4.1.2	Landschappelijke inpassing	22
4.1.3	Haalbaarheid binnen het lopend planvormingstraject/MER	26
4.1.4	Kosten	27
4.2	Overwegingen	29
5	Samenvatting en conclusies	32
5.1	Advies voorkeursvariant	34

Bijlage 1 Schetsontwerp variant 1

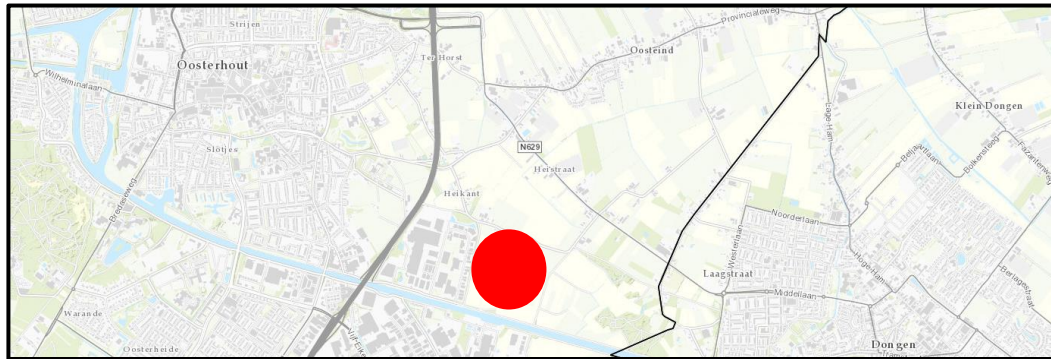
Bijlage 2 Schetsontwerp variant 2

Bijlage 3 Schetsontwerp variant 3

1 Inleiding

De gemeente Oosterhout werkt aan de planvoorbereiding voor een uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Everdenberg (Everdenberg-Oost). Het bestemmingsplan voor Everdenberg-Oost gaat nu uit van een hoofdontsluiting aan de noordoostzijde van Everdenberg-Oost die aansluit op de bestaande Heistraat (bestaande N629). Figuur 1.1 geeft de indicatieve ligging van Everdenberg-Oost en de bijbehorende ontsluiting weer.

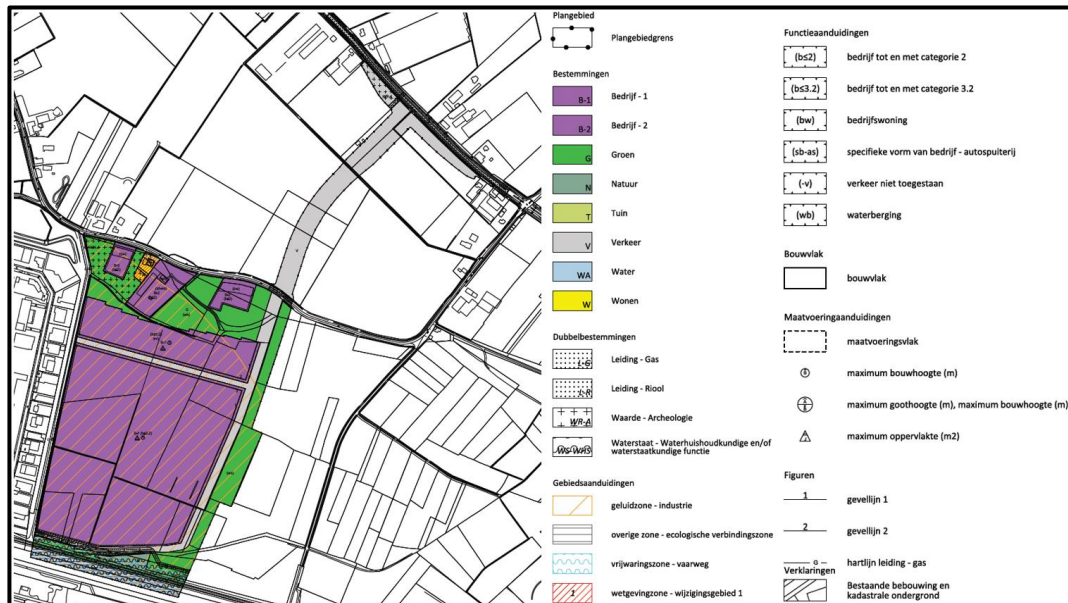
Parallel aan de planvorming voor Everdenberg-Oost vindt de planvorming voor de verlegging van de N629 plaats. Voor die verlegging wordt een provinciaal inpassingsplan opgesteld. De verlegging van de N629 moet leiden tot een verbetering van de doorstroming op de N629 en tot een verbetering van de leefbaarheid rondom de N629. Inmiddels hebben de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Dongen en Oosterhout een keuze gemaakt over het tracé van de nieuwe N629. De precieze ligging van het tracé is onderwerp van nader onderzoek. Deze afwegingsnotitie beantwoordt de vraag op welke wijze de ontsluiting van Everdenberg-Oost het beste gerealiseerd kan worden.



figuur 1.1 Ligging van Everdenberg-Oost en ontsluiting (rode stip) in het gebied tussen Oosterhout en Dongen, de zwarte lijn rechts van de rode stip is de gemeentegrens tussen Oosterhout en Dongen

1.1 Doelstelling

Met behulp van een multicriteria-analyse wordt bepaald op welke wijze Everdenberg-Oost het beste ontsloten kan worden op de nieuwe N629 zodat de gemeente Oosterhout weloverwogen een voorkeursvariant voor de ontsluiting kan bepalen. Die keuze wordt vervolgens vertaald in het provinciaal inpassingsplan voor de nieuwe N629.



figuur 1.2 Verbeelding van het voorontwerpbestemmingsplan voor Everdenberg-Oost met ontsluiting via de bestaande N629 en het tracé van de nieuwe N629 (groene lijn)

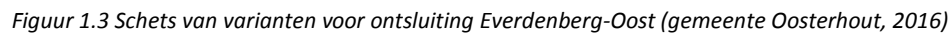
1.2 Aanpak en opzet

De vraag op welke wijze de ontsluiting van Everdenberg-Oost op de N629 het beste gerealiseerd kan worden, wordt beantwoord door de drie varianten voor de ontsluiting (zie paragraaf 1.3) te beoordelen op:

- verkeerskundige consequenties;
- landschappelijke inpassing;
- haalbaarheid binnen het lopend planvormingstraject;
- kosten.

De principetekeningen voor de ontsluitingen uit figuur 1.3 zijn uitgewerkt tot schetsontwerpen voor de ontsluiting van Everdenberg-Oost. Die schetsontwerpen laten ieder een principe voor de ontsluiting van Everdenberg-Oost zien. Die varianten worden op bovenstaande onderwerpen beoordeeld in een multicriteria-analyse. Die beoordeling leidt tot een voorkeursvariant (de variant die het beste beoordeeld wordt).

1. Oostelijke tracering.
2. Middentracering.
3. Ontsluiting via bestaande Heikantsestraat.



Het volgende hoofdstuk bevat schetsontwerp van de in deze rapportage beschouwde varianten. De multicriteria-analyse waarin de drie varianten tegen elkaar afgewogen worden is opgenomen in hoofdstuk 3. De conclusies die op basis van de multicriteria-analyse getrokken kunnen worden, zijn uiteengezet in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 bevat een samenvatting van deze rapportage en een bondige weergave van de conclusies.

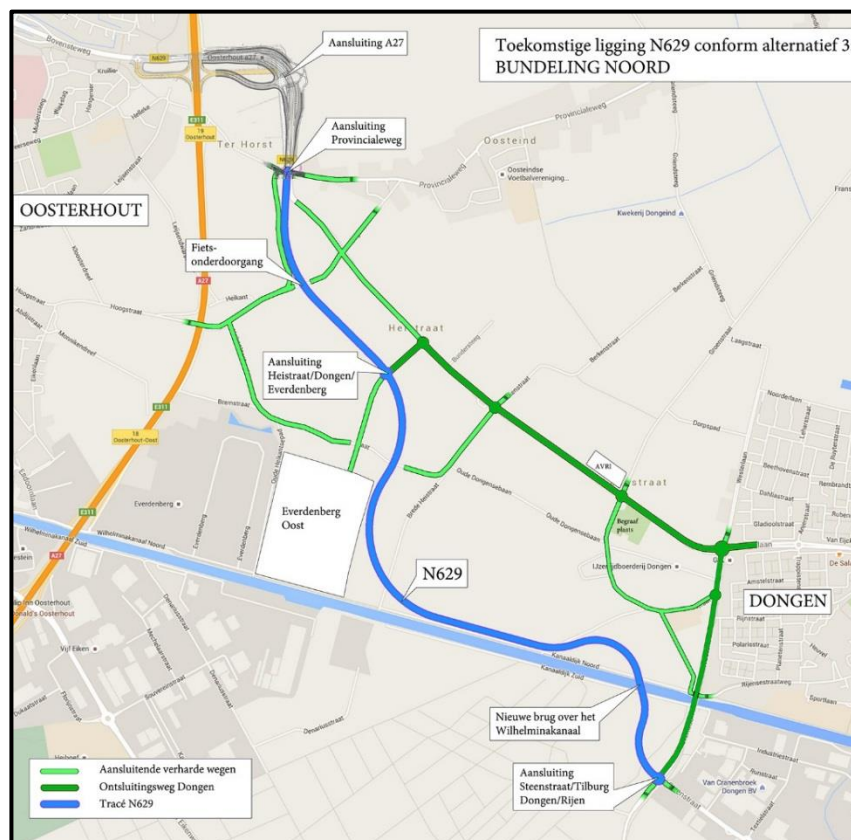
2 Schetsontwerpen

Om de varianten die figuur 1.3 weergeeft te kunnen beoordelen zijn zij uitgewerkt tot schetsontwerpen. Dit hoofdstuk presenteert deze schetsontwerpen.

2.1 Inleiding

Het exacte tracé van de ontsluiting van Everdenberg-Oost op de nieuwe N629 (figuur 2.1 geeft een impressie van het tracé van de nieuwe N629) wordt pas in een later planvormingsstadium bepaald. Dit omdat daarvoor een diepgaande analyse van grondposities en (geprognosticeerde) verkeersstromen noodzakelijk is. In die fase vinden ook detailuitwerkingen zoals de inrichting van de voorsorteervakken en eventuele fietsoversteken plaats. Deze rapportage bevat schetsontwerpen van de mogelijke ontsluiting van Everdenberg-Oost op de nieuwe N629. Op basis van die schetsontwerpen kan de voorkeursvariant voor de ontsluiting verder uitgewerkt worden.

Alvorens de varianten te behandelen, gaat dit hoofdstuk in de navolgende paragraaf in op de uitgangspunten die zijn gehanteerd bij de uitwerking van de varianten uit figuur 1.3 tot schetsontwerpen.



figuur 2.1 Indicatief tracé van de nieuwe N629

2.2 Ontwerpuitgangspunten

Het nieuwe tracé van de N629 maakt ter plaatse van Everdenberg-Oost een bocht richting het Wilhelminakanaal. Het uitgangspunt is om de nieuwe N629 zo dicht mogelijk tegen het bedrijventerrein Everdenberg-Oost aan te leggen. De afstand tussen de groenzone langs Everdenberg-Oost en de nieuwe N629 wordt derhalve relatief beperkt. Bij het berekenen van de uitgeefbare kavels in het bestemmingsplan voor Everdenberg-Oost is uitgegaan van een ontsluiting aan de noordoostzijde van het toekomstige bedrijventerrein. Overige uitgangspunten bij het vertalen van de varianten uit figuur 1.3 tot schetsontwerpen zijn:

- Het Handboek wegontwerp van het CROW is van toepassing.
- Het Handboek verkeerslichtenregelingen van het CROW is van toepassing (uitgangspunt is namelijk dat de aansluiting van de varianten op de nieuwe N629 een door een verkeerslichten geregelde kruising wordt).
- De te ontwerpen verbindingsweg Everdenberg-Oost is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitende weg waarop een wettelijk bepaalde maximumsnelheid van 50 kilometer per uur geldt.
- De geplande tangent (hoofdontsluiting) van Everdenberg-Oost en de overige wegen op het toekomstig bedrijventerrein zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitende wegen met een wettelijk bepaalde maximumsnelheid van 50 kilometer per uur.
- Direct naast de geplande tangent van Everdenberg (tussen de Heikantsestraat en het Wilhelminakanaal) is een vrijliggend, in twee richtingen te berijden, oostelijk gelegen fietspad gewenst.
- In overleg met de bewoners wordt nog gezien of er een knip voor het gemotoriseerd verkeer komt op de Heikantsestraat. Dit om sluipverkeer tussen de nieuwe N629 en de Hoogstraat tegen te gaan.
- Op de verbinding tussen Everdenberg-Oost en de nieuwe N629 is ruimte gereserveerd voor een langzaamverkeersroute.
- Er moet rekening worden gehouden met landschappelijke inpassing (bijvoorbeeld het tegengaan van versnippering van het landschap).
- Afwatering van de varianten vindt plaats via greppels naast de weg (talud 1:1,5).
- Openbare verlichting wordt alleen toegepast op kruispunten en bijzondere situaties. Openbare verlichting maakt geen onderdeel uit van de uitwerking van de varianten.

2.3 Beschrijving varianten

Op basis van voorgaande ontwerpuitgangspunten zijn de volgende drie varianten schetsmatig uitgewerkt:

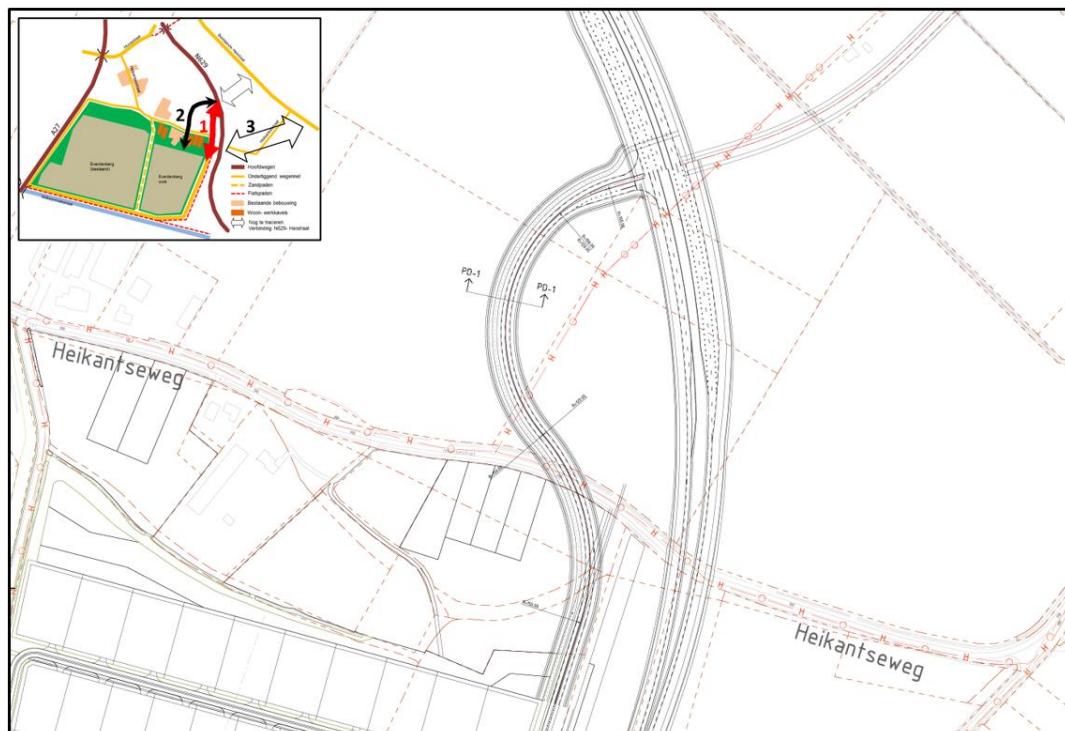
- **Variant 1, oostelijke tracering:** Ontsluiting van Everdenberg-Oost volgt de hoofdstructuur van het bedrijventerrein en sluit vervolgens aan op de nieuwe N629.
- **Variant 2, middentracering:** Ontsluiting staat haaks op Everdenberg-Oost, loopt tussen bedrijfskavels door en sluit op hetzelfde punt als variant 1 aan op de nieuwe N629.
- **Variant 3, ontsluiting via bestaande Heikantsestraat:** De ontsluiting van Everdenberg-Oost sluit op de hoek van het industrieterrein haaks aan op de N629, steekt die weg over en loopt vervolgens via de Heikantsestraat naar de bestaande N629.

2.3.1 Variant 1 Oostelijke tracering

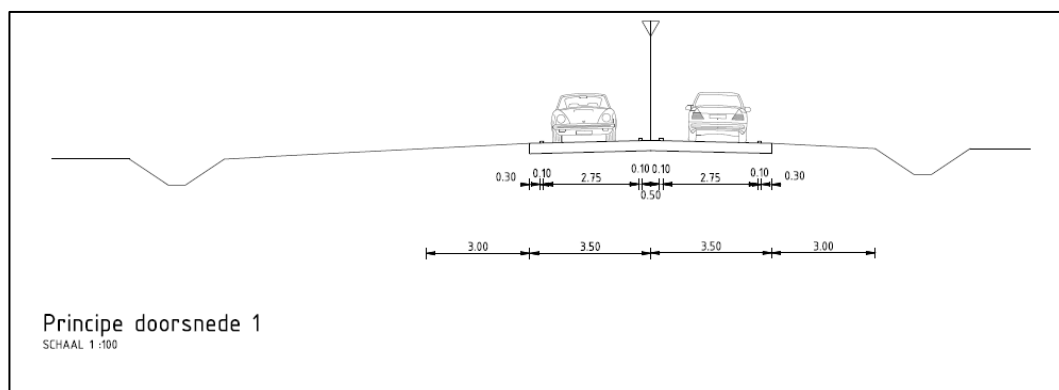
Figuur 2.1 geeft het schetsontwerp van variant 1 weer. Variant 1 is ontworpen als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom waarop de maximale toegestane snelheid van het verkeer 50 kilometer per uur is. Een grotere weergave van dit schetsontwerp is opgenomen in bijlage 1. Het dwarsprofiel van variant 1 wordt gevisualiseerd door figuur 2.2.

In figuur 1.3 sluit variant 1 onder een relatief scherpe hoek aan op de nieuwe N629. In het schetsontwerp van variant 1 is hier van afgeweken omdat een aansluiting onder een dergelijke hoek leidt tot een bocht die met name door vrachtverkeer niet te maken is. Daarmee kan een dergelijke aansluiting leiden tot verkeersonveilige situaties. Tevens leidt een aansluiting onder een scherpe hoek tot een beperkte opstelruimte voor het kruispunt, wat de verkeersafwikkeling op het kruispunt weer kan belemmeren. Variant 1 is bij de uitwerking tot schetsontwerp dus reeds geoptimaliseerd tot een inpasbare en verkeersveilige variant.

Variant 1 volgt de hoofdstructuur van de ontsluiting van Everdenberg-Oost en maakt ter hoogte van de huidige Heikantsestraat een bocht in westelijke richting om vervolgens zo haaks mogelijk aan te sluiten op de nieuwe N629. Variant 1 bestaat uit een verbindingsweg van twee enkelstrooks rijbanen. De rijbaan richting Everdenberg-Oost is zowel via de noord- als de zuidbaan van de nieuwe N629 te bereiken. Ter hoogte van de kruising splitst de rijbaan komende uit Everdenberg-Oost zich in een voorsorteervak voor linksafslaand verkeer en een voorsorteervak voor rechtsafslaand verkeer. Verkeer komende uit Everdenberg-Oost kan zich in deze variant via de nieuwe N629 zowel richting de A27 als richting Dongen begeven.



Figuur 2.2 Schetsontwerp variant 1

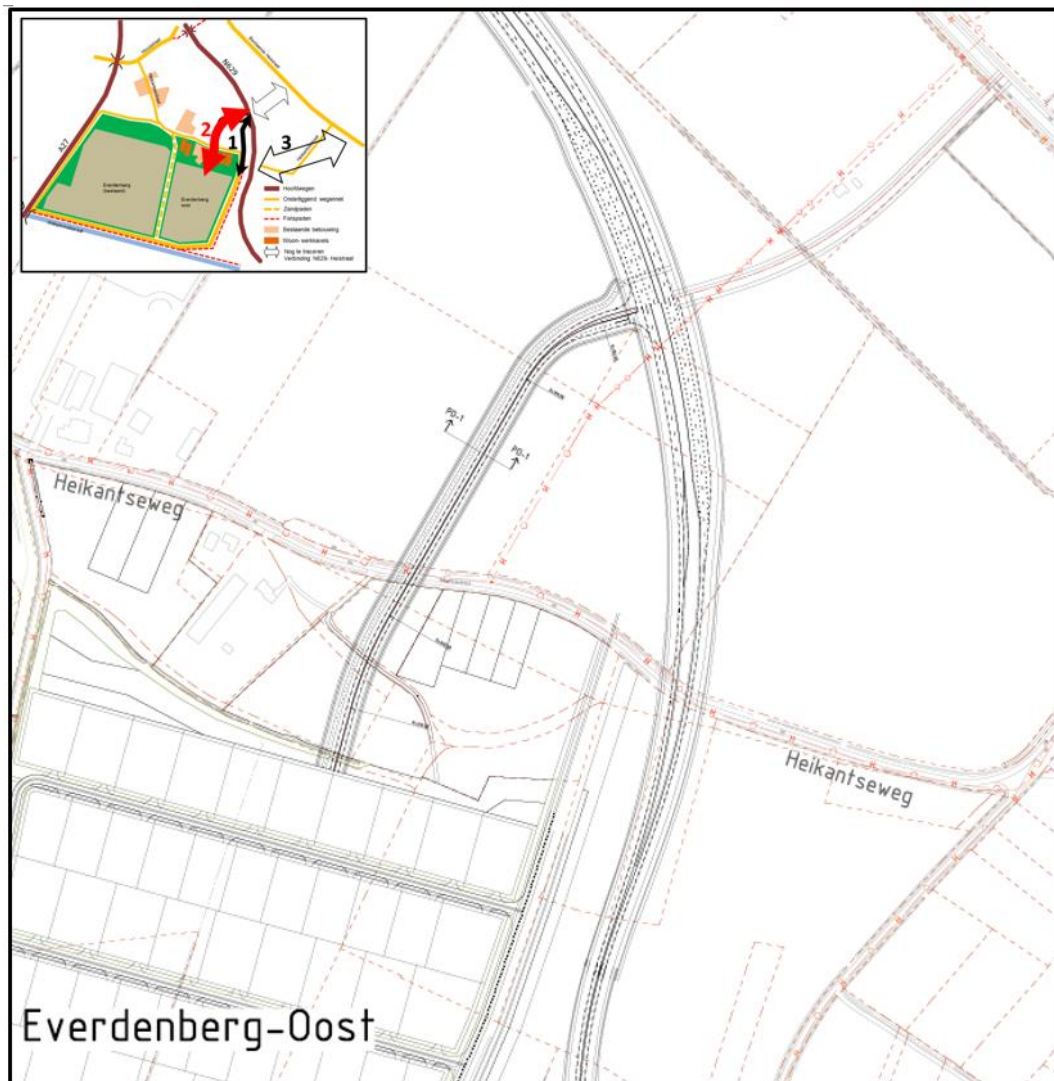


Figuur 2.3 Indicatief dwarsprofiel variant 1

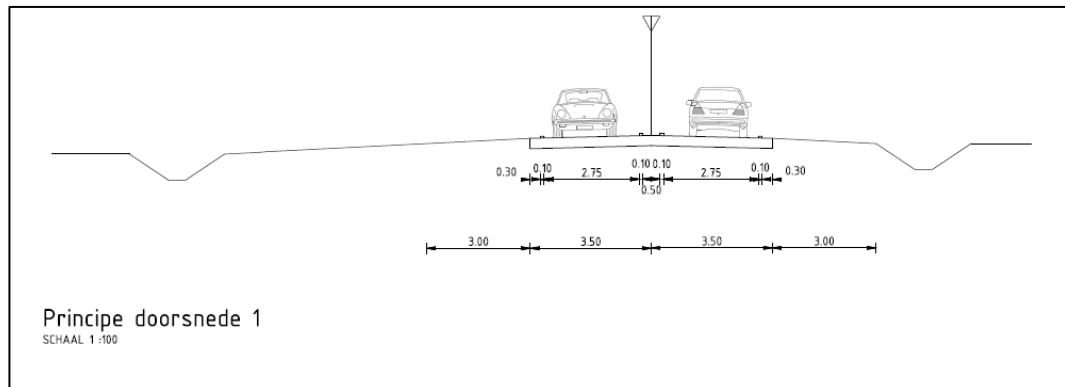
2.3.2 Variant 2 Middentracering

Variant 2 (figuur 2.3) is ontworpen als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom waarop een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur geldt. Het dwarsprofiel van deze variant is weergegeven in figuur 2.4. Bijlage 2 bevat een grotere weergave van het schetsontwerp van variant 2.

Variant 2 sluit haaks aan op het midden van het bedrijventerrein Everdenberg-Oost en loopt tussen bestaande bedrijfskavels naar de nieuwe N629. Het punt waar variant 1 en variant 2 op de nieuwe N629 aansluiten ligt op dezelfde locatie. Ook de vormgeving van de kruising van de verbindingsweg en de nieuwe N629 is in variant 2 gelijk aan variant 1.



Figuur 2.4 Schetsontwerp variant 2



Figuur 2.5 Indicatief dwarsprofiel variant 2

2.3.3 Variant 3 Ontsluiting via bestaande Heikantsestraat

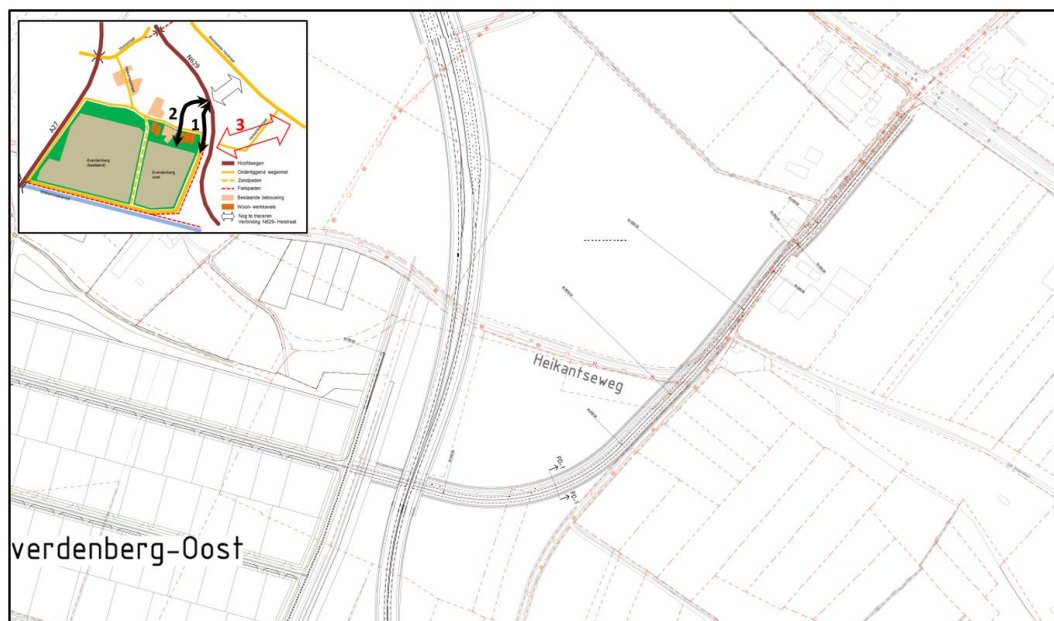
Het idee dat ten grondslag ligt aan deze variant bestaat uit een aansluiting van de oosttangent van Everdenberg-Oost op de bestaande Heikantsestraat. De Heikantsestraat sluit vervolgens aan op het nieuwe tracé van de N629. Ontsluiting van Everdenberg-Oost via de Heikantsestraat volgens dat principe (zie ook figuur 1.3) is niet wenselijk omdat de oosttangent (hoofdontsluiting) van Everdenberg-Oost parallel loopt aan de N629. Verkeer op de tangent kan de verkeersbewegingen op de N629 daardoor slecht waarnemen. Hetzelfde geldt voor verkeer op het opstelvak op de oosttangent, dat heeft een zeer beperkt overzicht over de N629. Ontsluiting van de oosttangent op de Heikantsestraat kan alleen plaatsvinden met een scherpe bocht. De ontsluiting zal veel gebruikt worden door vrachtverkeer, waardoor het aanbrengen van veel bochtverbreding noodzakelijk is (voor zover de benodigde bochtstraal in te passen is in de beschikbare ruimte). De ontsluiting van de oosttangent via de Heikantsestraat naar de nieuwe N629 vraagt om een bocht met een boogstraal van minimaal 200 meter. Een dergelijke boogstraal is niet in te passen op de oorspronkelijke locatie van de ontsluiting. Om bovenstaande redenen is de ontsluiting zoals voorzien in figuur 1.3 naar het zuiden verplaatst.

Variant 3 voor de ontsluiting van Everdenberg-Oost naar de nieuwe N629 sluit haaks aan op de hoofdstructuur van Everdenberg-Oost en op de nieuwe N629. Het tracé verbindt vervolgens de nieuwe N629 met de bestaande N629 en volgt daarbij (al dan niet deels) het tracé van de bestaande Heikantsestraat. Figuur 2.5 geeft het schetsontwerp van variant 3 weer. Bijlage 3 bevat een grotere weergave van dit schetsontwerp.

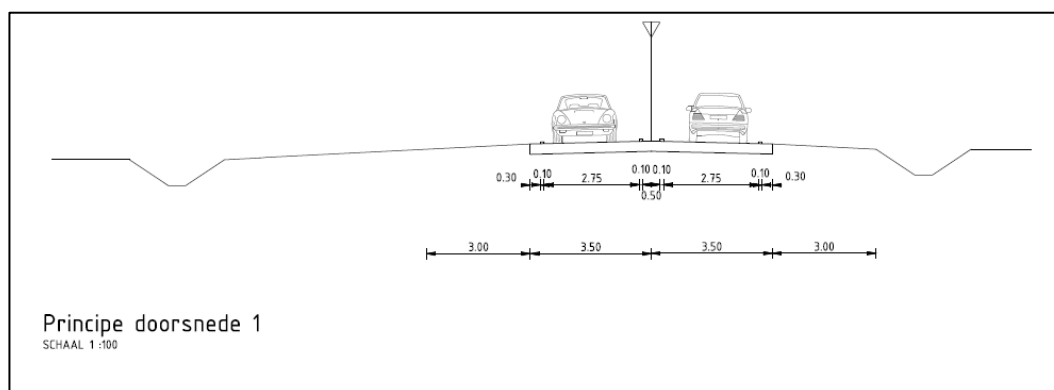
In afwijking op variant 1 en 2 is variant 3 ontworpen als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom waarop een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur geldt. Het dwarsprofiel van variant 3 is conform het dwarsprofiel “wenselijk profiel Heistraat oost” van de gemeente Oosterhout. Figuur 2.6 betreft een figuur van het indicatieve dwarsprofiel van deze variant.

De verbinding tussen Everdenberg-Oost en de nieuwe N629 bestaat uit een korte verbindingsweg van twee enkelstrooks rijbanen die haaks aansluit op de hoofdstructuur van Everdenberg-Oost en de nieuwe N629. Het verkeer dat uit Everdenberg-Oost komt, kan de N629 in beide richtingen nemen, of de N629 oversteken om via het tracé van de bestaande Heikantsestraat naar de bestaande N629 te rijden. Het verkeer op de N629 kan in variant 3 zowel richting Everdenberg-Oost als richting de bestaande N629 (via de bestaande Heikantsestraat).

Aan de oostzijde van de N629 zet de verbinding zich voort om aan te sluiten op de bestaande N629. Ook aan de oostzijde bestaat deze variant uit twee enkelstrooks rijbanen.



Figuur 2.6 Schetsontwerp variant 3



Figuur 2.7 Indicatief dwarsprofiel variant 3

3 Multicriteria-analyse

Dit hoofdstuk bevat de multicriteria-analyse van de varianten voor de ontsluiting van Everdenberg-Oost op de nieuwe N629. In de multicriteria-analyse worden de varianten onderling tegen elkaar gewogen. Dit hoofdstuk licht allereerst de gehanteerde werkwijze toe, gaat vervolgens in op de criteria waarop de varianten beoordeeld zijn en laat tot slot de multicriteria-analyse zien.

3.1 Systematiek

Deze paragraaf beschrijft op welke criteria en subcriteria de varianten uit het vorige hoofdstuk beoordeeld zijn. Vervolgens gaat deze paragraaf in op de wijze waarop de varianten beoordeeld zijn.

3.1.1 Beoordelingscriteria

De criteria waarop die gebruikt worden om de varianten te beoordelen zijn onderverdeeld in vier criteria:

1. verkeerskundige effecten;
2. landschappelijke inpassing;
3. haalbaarheid binnen het lopend planvormingstraject;
4. kosten.

Deze hoofdgroepen zijn onderverdeeld in subcriteria waarop de varianten beoordeeld zijn. Paragraaf 3.2 licht deze subcriteria toe.

3.1.2 Beoordelingswijze

De varianten worden beoordeeld met behulp van een vierpuntschaal die loopt vanaf het cijfer 1 tot en met het cijfer 4. Tabel 3.1 geeft de betekenis van de cijfers weer.

Tabel 3.1 Beoordeling en betekenis van de beoordeling

Score	1	2	3	4
Betekenis	Onvoldoende	Voldoende	Goed	Zeer goed

3.2 Toelichting op criteria

De bovengenoemde criteria zijn onderverdeeld in subcriteria. Die subcriteria zijn in navolgende opsommingen in cursieve teksten benoemd. De niet-cursieve tekst na de subcriteria beschrijft op welk aspect de varianten beoordeeld zijn.

3.2.1 Verkeerskundige effecten

De verkeerskundige effecten worden onderscheiden in effecten op de verkeersveiligheid en effecten op de verkeersdoorstroming.

Criteria verkeersveiligheid

De beoordeling op het subcriterium verkeersveiligheid valt daarbij uiteen in de volgende onderdelen:

1. *Duurzaam veilig wegontwerp*: Mate waarin het ontwerp van de variant voldoet aan de principes van 'duurzaam veilig'.
2. *Richtlijnen CROW*: Mate waarin het ontwerp van de variant voldoet aan de richtlijnen van het CROW, daarbij denkende aan o.a. breedtematen en boogstralen van de weg.

Criteria verkeersdoorstroming

De beoordeling op het subcriterium verkeersdoorstroming bestaat uit de onderstaande onderdelen.

1. *Verkeersafwikkeling kruispunt*: Duur van de cyclustijd, ofwel de tijd dat de verkeersregelininstallatie nodig heeft om een geprogrammeerde cyclus te voltooien rekening houdende met een maximale wachttijd van een signaalgroep van 2 minuten.
2. *Opstelruimte kruispunt*: De hoeveelheid benodigde ruimte voor het opstellen van gemotoriseerd (vracht)verkeer.
3. *Directheid routes*: In hoeverre het gemotoriseerde verkeer zo direct mogelijk naar Everdenberg-Oost kan rijden waarbij de directheid van de route 'A27-Dongen' prioriteit heeft.
4. *Aansluiting op wegenstructuur Everdenberg-Oost*: In hoeverre de verbindingsweg Oost logisch aansluit op de wegenstructuur van Everdenberg-Oost.

Tabel 3.2 maakt duidelijk hoe de bovenstaande subcriteria beoordeeld zijn en hoe er onderscheid is gemaakt tussen de vier mogelijke beoordelingen.

Tabel 3.2 Beoordeling en betekenis van beoordeling verkeerskundige consequenties

Score	1	2	3	4
Betekenis	Onvoldoende	Voldoende	Goed	Zeer goed
<u>Verkeersveiligheid</u>				
Duurzaam veilig wegontwerp	Wijkt af van de principes van duurzaam veilig	n.v.t.	n.v.t.	Voldoet aan principes van duurzaam veilig
Richtlijnen CROW	Wijkt af van de CROW-richtlijnen	n.v.t.	n.v.t.	Voldoet aan de CROW-richtlijnen
<u>Bereikbaarheid</u>				
Verkeersafwikkeling kruispunt	Cyclustijd >120 sec	Cyclustijd 90-120 sec	Cyclustijd 60-90 sec	Cyclustijd <60 sec

Opstelruimte kruispunt	Onvoldoende opstelruimte	n.v.t.	n.v.t.	Voldoende opstelruimte
Directheid routes	Geen directe routes	Enigszins directe routes	Directe routes	Zeer directe routes
Aansluiting wegensstructuur Everdenberg-Oost	Onlogische aansluiting	Enigszins logische aansluiting	Logische aansluiting	Zeer logische aansluiting

3.2.2 Landschappelijke inpassing

Criteria

Om de effecten van de varianten op de landschappelijke inpassing te beoordelen worden de varianten beoordeeld op:

1. *Gevolgen voor landschappelijke structuren*: Is de variant geprojecteerd op bestaande structuren?
2. *Inpasbaarheid in visie op inpassing N629*: Is de variant inpasbaar in de visie op de landschappelijke inpassing van de N629 die parallel aan deze afwegingsnotitie opgesteld wordt?
3. *Gevolgen voor recreatief netwerk*: Gevolgen van de varianten voor recreatieve routes zoals wandel- en fietspaden.
4. *Gevolgen voor de woonkwaliteit*: Amoveren van bestaande woningen, en gevolgen voor de leefbaarheid (ten opzichte van de huidige situatie).
5. *Gevolgen voor de verkaveling*: Ontstaan er percelen die te herverkavelen zijn en/of restructuures die voor andere doeleinden ingezet kunnen worden?
6. *Gevolgen voor gasleidingen*: in het gebied ligt een aantal gasleidingen. Worden die gasleidingen gekruist door de varianten of worden wegen op de gasleidingen voorzien?

Tabel 3.3 maakt duidelijk hoe de bovenstaande subcriteria beoordeeld zijn en hoe er onderscheid is gemaakt tussen de vier mogelijke beoordelingen voor het criterium landschappelijke inpassing.

Tabel 3.3 Beoordeling en betekenis beoordeling van landschappelijke inpassing

Score	1	2	3	4
Betekenis	Onvoldoende	Voldoende	Goed	Zeer goed
Gevolgen voor landschappelijke structuren	Volledig los van bestaande structuur	Deels gekoppeld aan bestaande structuur	Volgende aan bestaande structuur	Grotendeels op bestaande structuur
Inpasbaarheid in visie op inpassing N629	Moeilijk inpasbaar	Onlogisch maar inpasbaar	Logisch en inpasbaar	Volledig inpasbaar
Gevolgen voor recreatief netwerk	Veel doorsnijding, grote gevolgen	Veel doorsnijding, beperkte gevolgen	Doorsnijding, maar herstelbaar	Doorsnijding, maar goed herstelbaar
Gevolgen voor woonkwaliteit	3 of > 3 panden te amoveren en grote leefbaarheids-gevolgen	2 panden te amoveren en grote leefbaarheids-gevolgen	1 pand te amoveren en beperkte leefbaarheids-gevolgen	0 panden te amoveren en beperkte leefbaarheids-gevolgen
Gevolgen voor verkaveling	Moeilijk herverkavelen en veel restructuures	Veel restructuures en redelijke mogelijkheden tot herverkaveling	Weinig restructuures en redelijke mogelijkheden tot herverkaveling	Minimale restructuures en goede

				mogelijkheden tot herverkaveling
Gevolgen voor gasleidingen	Meer dan drie kruisingen en tracé volledig voorzien boven gasleiding	Drie kruisingen van de gasleiding en tracé deels voorzien boven gasleiding	Een of twee kruisingen van de gasleiding	Geen kruising van de gasleiding

3.2.3 Haalbaarheid binnen het lopend planvormingstraject

Criteria

Dit aspect dient ter beantwoording van de vragen:

1. *Inpasbaarheid in provinciaal inpassingsplan*: Is de variant qua tijd inpasbaar in de lopende procedure voor de N629?
2. *Inpasbaarheid in bestemmingsplan Everdenberg-Oost*: Is de variant qua tijd inpasbaar in de lopende bestemmingsplanprocedure voor Everdenberg-Oost?
3. *Inpasbaarheid in effectbeoordeling MER*: Is de variant inpasbaar in de effectbeoordeling zoals die opgenomen is in het MER voor het provinciaal inpassingsplan ten bate van de wijziging van de N629?

Tabel 3.3 maakt duidelijk hoe de bovenstaande subcriteria beoordeeld zijn en hoe er onderscheid is gemaakt bij het beoordelen van de mate waarin de varianten ingepast kunnen worden in het lopend planvormingstraject.

Tabel 3.4 Beoordeling en betekenis beoordeling van haalbaarheid binnen lopend planvormingstraject

Score	1	2	3	4
Betekenis	Onvoldoende	Voldoende	Goed	Zeer goed
Inpasbaarheid in PIP	Niet inpasbaar of meer dan 6 maanden vertraging in procedure	Inpasbaar maar procedure loopt 3 tot 6 maanden vertraging op	Inpasbaar maar procedure loopt < 3 maanden vertraging op	Volledig inpasbaar zonder vertraging procedure
Inpasbaarheid in bestemmingsplan	Niet inpasbaar of meer dan 6 maanden vertraging in procedure	Inpasbaar maar procedure loopt 3 tot 6 maanden vertraging op	Inpasbaar maar procedure loopt < 3 maanden vertraging op	Volledig inpasbaar zonder vertraging procedure
Inpasbaarheid in effectbeoordeling MER	Niet inpasbaar in effectbeoordeling MER of aanpassing van > 5 onderdelen van effectbeoordeling	Effectbeoordeling MER vraagt om aanpassing op 3 tot 5 onderdelen	Effectbeoordeling MER vraagt om aanpassing op 1 tot 3 onderdelen	Volledig inpasbaar zonder wijziging MER

3.2.4 Kosten

Criteria

In dit criterium worden de kosten die gemoeid zijn met het realiseren van de variant beoordeeld.

Het criterium kosten bestaat uit de volgende subcriteria:

1. *Aanlegkosten*: Grootte van de kosten gemoeid met de aanleg van de variant.
2. *Overige kostenposten*: Aantal percelen dat verworven moet worden voor de realisatie van de varianten in combinatie met het aantal objecten waarbij risico op planschade ontstaat.

De kosten die in deze rapportage met de varianten in verband worden gebracht zijn indicatief. De gedetailleerde bepaling van de kosten kan plaatsvinden bij de verdere uitwerking van één of meer varianten. Tabel 3.5 geeft weer hoe de desbetreffende kosten beoordeeld zijn.

tabel 3.5 Beoordeling en betekenis beoordeling van de kosten(posten)

Score	1	2	3	4
Betekenis	Onvoldoende	Voldoende	Goed	Zeer goed
Aanlegkosten	> € 1.500.000,=	€ 1.250.000,= - € 1.500.000,=	€ 1.000.000,= - € 1.250.000,=	< € 1.000.000,=
Overige kostenposten	Verwerven van > 5 percelen en planschaderisico bij > 5 objecten	Verwerven van 4 of 5 percelen en planschaderisico bij 4 of 5 objecten	Verwerven van 2 of 3 percelen en planschaderisico bij 2 of 3 objecten	Verwerven van 1 perceel of < 1 perceel en planschaderisico bij 1 of < 1 object

3.3 Multicriteria-analyse

De varianten zijn in tabel 3.6 op de bovengenoemde criteria beoordeeld. Het volgende hoofdstuk voorziet deze beoordeling van een toelichting.

tabel 3.6 Multicriteria-analyse

Criteria	Variant 1	Variant 2	Variant 3
<u>Verkeerskundige consequenties</u>			
Verkeersveiligheid			
Duurzaam veilig wegontwerp	4	4	4
Richtlijnen CROW	4	4	4
Bereikbaarheid			
Verkeersafwikkeling kruispunt	2(*)	2(*)	2(*)
Opstelruimte kruispunt	Ntb	Ntb	Ntb
Directheid routes (gemotoriseerd verkeer)	4	4	2
Aansluiting op wegenstructuur Everdenberg-Oost	4	1	2
<u>Landschappelijke inpassing</u>			
Gevolgen voor landschappelijke structuren	1	2	3
Inpasbaarheid in visie op inpassing N629	2	3	1
Gevolgen voor recreatief netwerk	2	3	2
Gevolgen voor de woonkwaliteit	4	3	1
Gevolgen voor de verkaveling	2	1	3
Gevolgen voor gasleidingen	3	3	1

Haalbaarheid binnen het lopend planvormingstraject			
Inpasbaarheid qua tijd in lopende procedure voor de N629	4	4	4
Inpasbaarheid qua tijd in lopende procedure voor Everdenberg-Oost	4	3	4
Inpasbaar in effectbeoordeling MER N629	4	4	4
Kosten			
Kosten	3	3	1

** In het MER wordt aangegeven dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt verder geoptimaliseerd kan worden door meer opstelstroken te realiseren.*

4 Uitwerking multicriteria-analyse

Paragraaf 4.1 licht de overwegingen die bij het beoordelen van varianten in tabel 3.6 gemaakt zijn toe. Op basis van die tabel en de overwegingen in paragraaf 4.1 wordt in paragraaf 4.2 een voorkeursvariant bepaald.

4.1 Overzicht beoordeling

Deze paragraaf geeft een toelichting op de multicriteria-beoordeling van de varianten zoals weergegeven in tabel 3.6. Uit deze paragraaf is de beoordeling van een variant op te maken. Deze paragraaf benoemt ook mogelijke manieren om de varianten te optimaliseren.

4.1.1 Verkeerskundige effecten

Veiligheid

Duurzaam veilig ontwerp

Voor alle drie de varianten geldt dat de ontwerper zich heeft gehouden aan de principes van duurzaam veilig. Deze vijf principes zijn:

1. *De functionaliteit van wegen:* Elke weg heeft één functie, bijvoorbeeld de functie van 'stroomweg', 'gebiedsontsluitingsweg' of 'erftoegangsweg' binnen een hiërarchisch opgebouwd wegennet;
2. *De homogeniteit van massa en/of snelheid en richting:* Gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden.
3. *Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers:* Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van het wegontwerp.
4. *Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling:* Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen.
5. *Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer:* Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten.

Deze combinatie van principes zorgt ervoor dat de kans op een ernstig ongeval zo klein mogelijk is en weggebruikers op een zo veilig mogelijke manier gebruik kunnen maken van de nieuwe infrastructuur.

Richtlijnen CROW

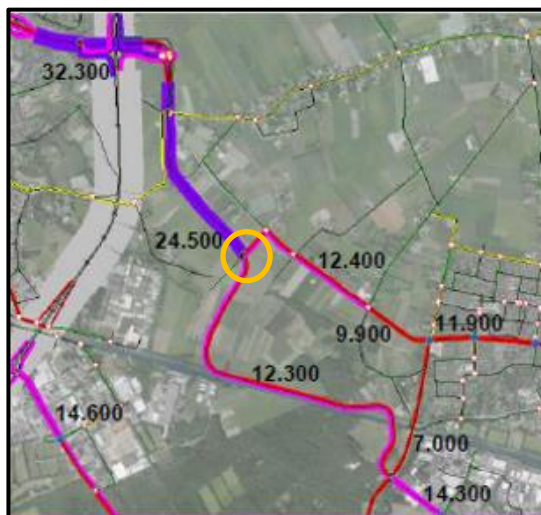
Net als de principes van het duurzaam veilig, houdt een ontwerper zich aan de richtlijnen die zijn vastgesteld door het CROW. Hierbij valt te denken aan richtlijnen voor de categorisering en inrichting van wegen, richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen en de basiskennmerken van kruispunten en rotondes. Deze richtlijnen liggen in het verlengde van de principes van duurzaam veilig.

Bereikbaarheid

Verkeersafwikkeling en opstelruimte

Uit het MER en het bestemmingsplan voor Everdenberg-Oost blijkt dat in de ochtendspits er vooral verkeer richting het bedrijventerrein rijdt (ongeveer 175 mvt/uur) en in de avondspits vooral vanuit het bedrijventerrein rijdt (ongeveer 175 mvt/uur). De intensiteiten op de nieuwe N629 verschillen naar verwachting per rijrichting in de ochtendspits weinig van elkaar. Hetzelfde geldt voor de avondspits. Ter hoogte van de aansluiting zal er vanuit het noorden komende een splitsing plaatsvinden tussen verkeer dat richting de bestaande N629 rijdt en verkeer wat zijn weg vervolgt op de N629, weergegeven in figuur 4.1. Voor zowel de bestaande als de nieuwe N629 is de verwachting dat de doorstroming goed zal zijn met een I/C-verhouding van 0,4. Vanuit Dongen komende, voegt het verkeer ter hoogte van het splitspunt vanuit de nieuwe en de bestaande N629 weer samen, waarna het zijn weg vervolgt op de 2x2-rijbaan richting Oosterhout.

In het MER wordt aangegeven dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt N629 – Everdenberg Oost - Dongen een cyclustijd heeft van 90-120 seconden per richting, die als voldoende wordt beoordeeld. Op het kruispunt zijn mogelijkheden voor de vermindering van de cyclustijd door meer opstelstroken te realiseren.



Figuur 4.1 Het splitspunt (oranje cirkel) van verkeer ter hoogte van de kruising Everdenberg-Oost – N629 – Dongen met daarbij de motorvoertuigintensiteiten (dwarsdoorsnede) per etmaal in 2030

De uitgangspunten voor de schetsontwerpen met betrekking tot het aantal rijstroken per richting zijn in deze MCA bepaald op basis van de beschikbare etmaalintensiteiten uit het MER. Deze geven een eerste beeld maar zijn niet voldoende toereikend in een verdere uitwerking.

Omdat het nog onduidelijk is hoe het kruispunt exact moet worden vormgegeven in aantal rijstroken linksaf, rechtsaf en rechtdoor is het niet mogelijk om de hoeveelheid opstelruimte en exacte cyclustijden per richting te bepalen. Vooral het aantal en de lengte van de opstelstroken hebben naast een invloed op de cyclustijden ook een invloed op de ruimtelijke inpasbaarheid van het kruispunt. Hoe meer of hoe langer de opstelstroken, des te groter het kruispunt wordt. Om de exacte cyclustijden en aantal en lengte van opstelstroken te bepalen, zijn nieuwe VRI-berekeningen noodzakelijk.

MER 2016, pag 160: "... wordt opgemerkt dat in alternatieven Bundeling Noord en Bundeling Zuid ter hoogte van het kruispunt van de nieuwe N629 met de ontsluitingsweg Everdenberg Oost, sprake is van een verminderde verkeersafwikkeling. Dit wordt toegeschreven aan de relatief grote verkeersstroom die gebruik maakt van de bestaande N629. Door het kruispunt anders in te richten (opstelstroken) kan een verbeterde verkeersafwikkeling bereikt worden."

Het aantal opstelstroken en de lengte van deze opstelstroken zal nagenoeg gelijk zijn voor de varianten 1 en 2. Voor variant 1 en 2 zal één VRI-berekening voldoende zijn. Voor variant 3 is het aannemelijk dat er een dubbele VRI benodigd is vanwege de beperkte ruimte tussen het bedrijventerrein en de N629. Dit leidt tot een VRI-regeling ter hoogte van de hoofdstructuur op het bedrijventerrein van Everdenberg-Oost en een VRI-regeling ter hoogte van het kruispunt van de nieuwe N629. Het aanleggen van dit gecompliceerde kruispunt is noodzakelijk vanwege de beperkte ruimte die in variant 3 beschikbaar is. Het aanleggen van een dergelijk kruispunt wordt als een nadeel gezien en wordt negatief beoordeeld bij het subcriterium 'Verkeersafwikkeling kruispunt'. Voor variant 3 zou een aparte (gekoppelde) VRI-berekening noodzakelijk zijn. Het is aannemelijk dat het MER geen rekening heeft gehouden met een gekoppelde regeling. De cyclustijd is bij variant 3 naar verwachting wat hoger dan bij variant 1 en 2. De overige criteria van de multicriteria-analyse worden in het vervolg van deze paragraaf per variant beschreven.

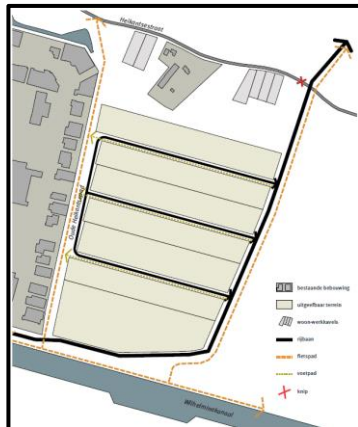
Variant 1:

De grootste stromen verkeer in de toekomstsituatie lopen vanaf Dongen via de bestaande N629 naar de A27 en deels via Dongen-Zuid via de nieuwe N629. Voor de drie varianten worden de volgende routes qua directheid doorgenomen:

- Dongen - Oosterhout via deels bestaande en deels nieuwe N629.
- Dongen - Everdenberg-Oost.
- Oosteind – Everdenberg-Oost.

Qua directheid van bovenstaande drie routes scoort variant 1 gemiddeld zeer goed. De routing Dongen richting Oosterhout is direct en logisch. Doordat het verkeer ten opzichte van variant 3 noordelijker aantakt, is de route voor gebruikers vanzelfsprekend en heeft men niet het gevoel dat er om wordt gereden. In het verlengde hiervan is de route Dongen naar Everdenberg-Oost goed, al scoort variant 3 voor dit (kleine aandeel) verkeer hoger. Het verschil in reistijd richting Everdenberg-Oost tussen de varianten gaat echter slechts om enkele (tientallen) seconden. Vanuit Oosteind naar Everdenberg-Oost is de route ten slotte zeer direct en logisch.

De wegen die door het bedrijventerrein Everdenberg-Oost lopen, krijgen alle het label gebiedsontsluitingsweg met een maximale snelheid van 50 kilometer per uur. Ondanks dat dit voor alle wegen op Everdenberg-Oost geldt, verschillen functies binnen dit netwerk. Zo geldt de buitenste weg als doorgaande route en de interne wegenstructuur als bestemmingsroutes (zie figuur 4.2).



figuur 4.2 Wegenstructuur bedrijventerrein Everdenberg-Oost, Beeldkwaliteitsplan Everdenberg-Oost, 2012¹

De aansluiting van de verbindingsweg op de verkeersstructuur van het bedrijventerrein Everdenberg-Oost, sluit in variant 1 zeer goed aan. Vanuit het bedrijventerrein kan (vracht)verkeer namelijk in het verlengde van de hoofdstructuur de doorgaande weg volgen richting de kruising op de nieuwe N629. Het tracé vanaf het bedrijventerrein is bochtig, wat als onprettig ervaren kan worden doordat er meer stuurbewegingen nodig zijn. Deze bochtige vormgeving is echter noodzakelijk om haaks op de N629 aan te sluiten.

Naar verwachting zullen er geen problemen zijn in de lengte en inpasbaarheid van de opstelstroken ter hoogte van de aantakking van de verbindingsweg Everdenberg-Oost op de nieuwe N629. Er kan echter geen score worden gegeven aan dit criterium omdat deze controleslag pas plaatsvindt bij een verdere uitwerking van het kruispunt.

Variant 2:

In de directheid van routes scoort variant 2 net als variant 1 gemiddeld gezien zeer goed. De locatie van het kruispunt ligt immers op dezelfde plaats als variant 1. De routing van Dongen naar Oosterhout (zeer goed), van Dongen naar Everdenberg-Oost (goed) en van Oosteind naar Everdenberg-Oost (zeer goed) zijn alle logisch, zowel op basis van de verkeersstructuur in het gehele gebied als in de tijd en kilometers die gebruikers hiervoor af moeten leggen.

In deze variant sluit de verbindingsweg minder goed aan op de wegenstructuur van Everdenberg-Oost. De weg takt ter hoogte van het bedrijventerrein namelijk aan op een bestemmingsweg en niet op de hoofdtegent. Wanneer er gekozen wordt voor deze variant, is het de vraag of de huidige indeling van de wegenstructuur de meest optimale is, zowel voor doorstroming als voor de verkeersveiligheid. Net als bij variant 1 verwachten we geen problemen in de lengte en inpasbaarheid van de opstelstroken richting het kruispunt ter hoogte van de nieuwe N629. Ook bij variant 2 kan er echter geen score worden gegeven aan het criterium 'opstelstroken' omdat deze controleslag pas plaatsvindt bij een verdere uitwerking van het kruispunt.

¹ Het Beeldkwaliteitsplan Everdenberg-Oost is niet meer aan de orde, doch de voorgestelde wegenstructuur is nog steeds richtinggevend voor de verdere uitwerking.

Variant 3

Het criterium 'directheid routes' wordt voor variant 3 lager beoordeeld dan voor varianten 1 en 2. De beoordeling 'voldoende' is mede het gevolg van de indirecte route van Dongen naar Oosterhout, vice versa. Ter hoogte van de Heikantsestraat loopt de weg relatief lang door in zuidelijke richting. In vergelijking tot varianten 1 en 2 moeten weggebruikers daardoor relatief ver omrijden. Een mogelijk gevolg van deze indirecte route is dat inwoners uit Dongen richting Oosterhout niet afslaan op de bestaande N629 richting Heikantsestraat, maar op de bestaande N629 blijven rijden en via de Hoogstraat en Provinciale weg richting Oosterhout rijden. Dit is een ongewenste route. De route van Dongen naar Everdenberg-Oost is direct terwijl de route vanuit Oosteind naar Everdenberg minder direct is dan in variant 1 en 2.

In het schetsontwerp van variant 3 is ter hoogte van de woning aan de Heikantsestraat 71 een S-bocht voorzien. Die S-bocht zorgt voor het sparen van bebouwing langs de Heikantsestraat (bij een meer gestrekt tracé) moet die bebouwing gesloopt worden. Een nadeel van de S-bocht is dat de route minder logisch wordt ten opzichte van een meer gestrekt tracé.

De aansluiting van de verbindingsweg op de verkeersstructuur van het bedrijventerrein Everdenberg-Oost, sluit in variant 3 enigszins logisch aan. In deze variant komt een soort 'u' te zitten in de verbinding tussen de A27 en Dongen, vice versa. Die vormgeving komt de logica van deze variant niet ten goede. Ten opzichte van variant 2 sluit de verbindingsweg weer aan op de hoofdstructuur, maar niet in het verlengde van de hoofdstructuur zoals dit bij variant 1 wel het geval is. Daarnaast is er beperkte ruimte om een overzichtelijke kruising te realiseren ter hoogte van de N629, rekening houdende met de opstellengte voor het (vracht)verkeer. Er moet namelijk rekening worden gehouden met het voorsorteren van vrachtwagens. De vrachtwagens moeten na het voorsorteren recht voor de verkeersregelinstantie staan om de opstelstrook of opstelstroken voor andere richtingen niet te blokkeren. Bij de huidige vormgeving van de ontwerpschets is er de noodzaak tot het realiseren van een dubbele VRI-regeling. Een verkeersregelinstantie ter hoogte van de nieuwe N629 en een verkeersregelinstantie ter hoogte van de oostzijde van Everdenberg-Oost. Een dubbele VRI-regeling leidt tot een complexer programma van de verkeersregelinstantie wat weer leidt tot langere ontruimingstijden en een minder goede afwikkeling van het verkeer. Ook bij variant 3 kan er geen score worden gegeven aan het criterium 'opstelstroken' omdat deze controleslag pas plaatsvindt bij een verdere uitwerking van het kruispunt, al ligt de verwachting er dat deze minder goed scoort dan variant 1 en 2.

4.1.2 Landschappelijke inpassing

Variant 1

De structuur van variant 1 staat volledig los van de bestaande landschappelijke structuren in de omgeving van Everdenberg-Oost en maakt nergens gebruik van bestaande structuren. Dit wordt als negatief beoordeeld.

Variant 1 kruist daarnaast een boomstructuur aan de Heikantsestraat. Realisatie van variant 1 leidt tot het verloren gaan van een deel van deze boomstructuur. Dit wordt gezien als een negatief effect van deze variant. De doorsnijding van de boomstructuur is te herstellen bij het landschappelijk inpassen van de ontsluitingsweg.

In het kader van de planvorming voor de realisatie van de nieuwe N629 wordt een landschapsvisie opgesteld. Het opstellen van de visie vindt parallel aan het opstellen van deze afwegingsnotitie plaats. De visie heeft (nog) geen status. De landschapsvisie is gevraagd door omwonenden van de N629 om de landschappelijke doorsnijding te beperken. De visie op de landschappelijke inpassing is volgend op de overige afwegingen die gemaakt worden in de planvorming voor de N629. De visie voorziet dat de hoofdstructuur (oosttangent) van Everdenberg-Oost zich doorzet naar de nieuwe N629 en vervolgens de nieuwe N629 met de bestaande N629 verbindt. Variant 1 biedt mogelijkheden om de in de visie voorziene ontsluiting te realiseren, dit wordt als een positief element gezien. Realisatie van de in de landschapsvisie voorziene ontsluiting op basis van variant 1 vraagt wel om optimalisatie van het tracé van deze variant.

Variant 1 leidt niet tot sloop van panden. Dit wordt als positief gezien. De gevolgen van variant 1 voor de leefbaarheid zijn beperkt, ook dit wordt positief beoordeeld. Uitsluitend op de woonwerkkavels op Everdenberg-Oost kan variant 1 leiden tot negatieve leefbaarheidseffecten. Of er daadwerkelijk sprake is van leefbaarheidseffecten moet bepaald worden in de verdere planvorming voor Everdenberg-Oost/de nieuwe N629.

Variant 1 kruist de Heikantsestraat en leidt tot het afsnijden van de Heikantsestraat op korte afstand van de N629. De Heikantsestraat wordt daarmee doodlopend. Door de beperkte ruimte tussen variant 1 en de N629 is de restruimte die ontstaat moeilijk landschappelijk in te passen omdat de oppervlakte relatief klein is, dit wordt negatief beoordeeld. De bestaande recreatieve route die over de Heikantsestraat loopt, kan ik variant 1 via de oosttangent van Everdenberg-Oost doorgezet worden naar het Wilhelminakanaal.

Variant 1 doorsnijdt in totaal vier percelen tussen de bestaande Heikantsestraat (de grens van het plangebied van het bestemmingsplan Everdenberg-Oost) en het toekomstige tracé van de nieuwe N629, omdat deze variant voorziet in een bocht om zo haaks mogelijk aan te sluiten op de nieuwe N629. De hoofdontsluiting van Everdenberg-Oost wordt in variant 1 met deze bocht doorgezet om het bedrijventerrein aan te sluiten op de nieuwe N629, daardoor kan de verkaveling van Everdenberg-Oost die in de stedenbouwkundige visie en het bestemmingsplan voorzien is intact blijven.

Doordat de ontsluiting van Everdenberg-Oost een bocht moet maken om zo haaks mogelijk aan te sluiten op de nieuwe N629, ontstaat in de 'oksel' van die weg en het industrieterrein een restruimte. Het ontstaan van deze restruimte wordt als een negatief effect op de verkaveling beoordeeld. Variant 1 snijdt verder door een aantal hoeken van percelen. Er zijn redelijke mogelijkheden om de percelen te herverkavelen.

Variant 1 leidt tot twee kruisingen van gasleidingen (zie ook figuur 4.3). De gasleiding onder de Heikantsestraat wordt gekruist en de gasleiding richting de nieuwe N629 wordt gekruist. Dit subcriterium wordt hiermee als 'voldoende' beoordeeld

Variant 2

Variant 2 maakt geen gebruik van bestaande landschappelijke structuren op Everdenberg-Oost of de omgeving van Everdenberg-Oost. Daarnaast heeft de structuur van variant 2, net als variant 1, een heel andere opzet en oriëntatie dan de overige structuren in de omgeving. Dit wordt als negatief beoordeeld.

Net als variant 1, kruist variant 2 de boomstructuur aan de Heikantsestraat waardoor een deel van deze boomstructuur verloren wordt. Dit wordt wederom gezien als een negatief effect, maar de aangetaste structuur is ook in dit geval te herstellen.

Net als variant 1 sluit variant 2 aan bij de in de landschapsvisie (figuur 4.3) voorziene ontsluitingsstructuur van Everdenberg-Oost. Het tracé van variant 2 tussen de Heikantsestraat en de nieuwe N629 volgt het tracé van de ontsluiting zoals de landschapsvisie die voorziet beter dan variant 1. Dit wordt gezien als positief. Realisatie van de structuur ten zuiden van de Heikantsestraat van de in de landschapsvisie voorziene ontsluiting vraagt om optimalisatie van variant 2.

Net als variant 1 leidt variant 2 tot het afsnijding van de Heikantsestraat die daarmee doodlopend wordt. In variant 2 is de ruimte tussen de nieuwe ontsluitingsweg en Everdenberg-Oost echter groter dan in variant 1. Hierdoor kan variant 2 beter ingepast worden in het landschap dan variant 1. Op dit aspect wordt variant 2 beter beoordeeld dan variant 1. Variant 2 doorsnijdt de Heikantsestraat en daarmee de recreatieve route die over die straat loopt. De doorsnijding is te herstellen door de route aan te sluiten op de oosttangente van Everdenberg-Oost, dit wordt positief beoordeeld.

Variant 2 leidt niet tot sloop van panden, wat net als bij variant 1 positief beoordeeld wordt. Variant 2 loopt echter tussen de woonwerkkavels op Everdenberg-Oost door. Hierdoor bestaat de kans dat er op de woonwerkkavels aan beide zijde van variant 2 leefbaarheidseffecten zijn. Het aantal kavels waar leefbaarheidseffecten op kunnen treden is bij variant 2 groter dan bij variant 1. Variant 2 is daarom iets minder positief voor de leefbaarheid dan variant 1.

Variant 2 doorsnijdt twee percelen tussen de bestaande Heikantsestraat en het toekomstige tracé van de N629. Deze doorsnijding van een beperkt aantal percelen geldt als een positief effect van variant 2. Variant 2 doorsnijdt voor een deel dezelfde percelen als variant 1.

Net als bij variant 1 ontstaat bij variant 2 een relatief grote restruimte in de 'oksel' van de ontsluiting van Everdenberg-Oost en de nieuwe N629. De oppervlakte van deze restruimte is in variant 2 groter dan in variant 1, wat als negatief beoordeeld wordt. Door de grotere oppervlakte en de rechte doorsnijding van de percelen zijn er wel weer meer mogelijkheden om de kavel een agrarische functie te geven, wat geldt als een positief effect.

Variant 2 sluit niet aan op de geplande wegenstructuur van Everdenberg-Oost. Variant 2 leidt ertoe dat de verkaveling van Everdenberg-Oost aangepast moet worden om de ontsluiting naar de N629 in te passen op het bedrijventerrein. Dit vraagt echter ook om een aanpassing van de wegenstructuur van Everdenberg-Oost. De oostelijke tangente is de hoofdontsluiting van Everdenberg-Oost (in variant 1 sluit deze hoofdontsluiting aan op de N629). De overige wegen op Everdenberg-Oost lopen in west-oostrichting en sluiten aan op de oosttangente. Variant 2 aansluiten op de hoofdontsluiting van Everdenberg-Oost vraagt om het verleggen van de tracés van de wegen op het industrieterrein (zowel de hoofdontsluiting als de overige wegen) en om het aanbrengen van een nieuwe hiërarchie in de wegenstructuur. Dit wordt als een groot negatief effect gezien en is de belangrijkste reden dat variant 2 op dit onderdeel als 'onvoldoende' beoordeeld wordt. Tevens geldt dat variant minder goed past in de principes c.q. opzet uit het Landschappelijk Raamwerk voor Oosterhout-Oost en het stedenbouwkundig plan voor Everdenberg-Oost dan de overige varianten.

Variant 2 kruist de gasleiding onder de Heikantsestraat (zie figuur 4.3). Net als variant 1 wordt variant 2 op dit subcriterium als 'voldoende' beoordeeld.

Variant 3

Variant 3 maakt gebruik van de bestaande structuur van de Heikantsestraat en leidt niet tot nieuwe doornsnijdingen in het landschap. Dit wordt positief beoordeeld en op het aspect 'gevolgen voor landschappelijke structuren' wordt variant 3 beter beoordeeld dan de overige varianten.

Vanuit het oogpunt van de landschapsvisie (figuur 4.1) is de ontsluiting van Everdenberg-Oost via de bestaande Heikantsestraat niet wenselijk. De visie voorziet namelijk niet in een aansluiting van Everdenberg-Oost op de Heikantsestraat. Dit wordt negatief beoordeeld.

Ontsluiting van Everdenberg-Oost via de Heikantsestraat heeft negatieve gevolgen voor de openheid van het akkergebied en voor de karakteristieke bebouwing langs de Heikantsestraat. De ontsluitingsweg komt namelijk op een afstand van circa tien tot twintig meter van de bebouwing te liggen. De bebouwing aan de Heikantsestraat bestaat uit bebouwing die een agrarische functie heeft of voorheen een agrarische functie had. Aanleg van een weg op korte afstand van die bebouwing heeft een negatief effect op de ruimtelijke relatie tussen de bebouwing en het akkergebied. Aantasting van de openheid van het akkergebied en het effect op de karakteristieke bebouwing worden ook als negatief beoordeeld.

Variant 3 loopt voor een gedeelte parallel aan het zandpad met de naam 'Brede Heistraat', verder sluit het zandpad 'Oude Dongensebaan' op variant 3 aan. Het tracé van deze zandpaden wordt niet gewijzigd of aangetast door variant 3, wat als een positief effect geldt. Ook positief is dat variant 3 niet leidt tot aantasting van bestaande recreatieve routes die gebruik maken van de zandpaden, de zandpaden blijven bereikbaar en behouden hun functie. De zandpaden zijn echter minder gemakkelijk te bereiken vanaf de oostzijde van de nieuwe N629, maar dit wordt veroorzaakt door de aanleg van die weg en de realisatie van Everdenberg-Oost en niet door variant 3 zelf.

Variant 3 kan in principe zonder sloop van woningen en bedrijven aan de bestaande Heikantsestraat gerealiseerd worden. Een kanttekening hierbij is dat variant 3 leidt tot verbreding van de bestaande Heikantsestraat en tot meer verkeersbewegingen op de Heikantsestraat dan in de huidige situatie het geval is. Hierdoor kunnen leefbaarheidsproblemen in de woningen en bedrijven aan de Heikantsestraat ontstaan. Sloop van woningen kan dan een manier zijn om leefbaarheidsproblemen op te lossen. Echter, een toename van leefbaarheidsproblemen leidt niet zonder meer tot een grondslag om woningen te onteigenen en te slopen. Dat houdt in dat er een kans is dat de woningen minnelijk verworven moeten worden.

In het schetsontwerp van variant 3 is ter hoogte van de woning aan de Heikantsestraat 71 een S-bocht voorzien. Als deze S-bocht vervangen wordt door een meer gestrekt tracé, dan moeten twee panden (een agrarisch bedrijf en een woning) die door de S-bocht ontzien worden gesloopt worden.

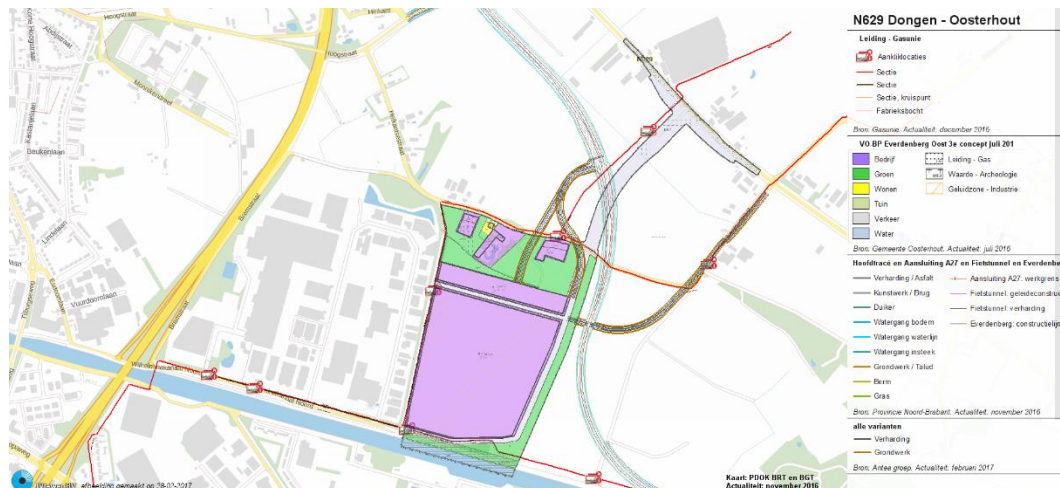
Variant 3 doorsnijdt in totaal vijf percelen, maar primair doordat de verbreding van de bestaande Heikantsestraat leidt tot beperkt ruimtebeslag aan weerszijden van deze weg. In totaal worden drie percelen daadwerkelijk doorsneden door variant 3. Dit wordt als negatief gezien voor de

verkaveling. Wel zijn de percelen die ontstaan als gevolg van de doorsnijding relatief groot in oppervlak waardoor zij wel voor agrarische doeleinden gebruikt kunnen worden. Dit wordt gezien als positief.

Bij de overige percelen is er uitsluitend sprake van ruimtebeslag aan de randen van de percelen (doordat variant 3 gebruik maakt van de bestaande Heikantsestraat). Dit geldt als een beperkt negatief effect.

De ruimte tussen de nieuwe N629 en Everdenberg-Oost is relatief beperkt. Deze beperkte ruimte wordt ook doorsneden door variant 3, waardoor aan de westzijde van de N629 twee relatief kleine restruimten ontstaan. Dit leidt tot versnippering en wordt als negatief beoordeeld.

Variant 3 is geprojecteerd boven de gasleiding die onder de Heikantsestraat richting de bestaande N629 loopt (zie figuur 4.3). De gasleiding komt in dit geval onder het tracé van de ontsluitingsweg te liggen. De leidingbeheerder ziet dergelijke situaties als ongewenst omdat de gasleiding minder goed bereikbaar wordt. Variant 3 krijgt op dit subcriterium daarom de beoordeling 'onvoldoende'.



figuur 4.3 Ligging van de varianten en gasleidingen in de omgeving van Everdenberg-Oost

4.1.3 Haalbaarheid binnen het lopend planvormingstraject/MER

Op dit criterium scoren varianten 1 en 3 niet onderscheidend. Beide varianten behalen de maximale score. Variant 2 is minder goed beoordeeld op het subcriterium 'Inpasbaarheid qua tijd in lopende procedure voor Everdenberg-Oost' omdat deze variant vraagt om een andere wegenstructuur en verkaveling van het bedrijventerrein dan nu voorzien is in het in procedure zijnde bestemmingsplan. Aanpassing van de wegenstructuur en verkaveling vraagt om aanpassingen in het bestemmingsplan en dat kost tijd. Voor het overige heeft variant 2 dezelfde beoordelingen als varianten 1 en 3. Alle varianten zijn inpasbaar in de procedure voor het provinciaal inpassingsplan. De milieueffectrapportage bij het inpassingsplan voor de nieuwe N629 beschouwt de realisatie van Everdenberg-Oost als een autonome ontwikkeling. De effecten die de ontwikkeling van Everdenberg-Oost op de verkeerssituatie op de N629 heeft gelden ook

als autonome ontwikkeling. Hetzelfde geldt voor de aanleg van de ontsluiting van het bedrijventerrein op de nieuwe N629.

In de milieueffectrapportage bij het inpassingsplan is voor de ontsluiting van Everdenberg-Oost alleen een principe van een ontsluiting ingetekend. In de milieueffectrapportage worden geen uitspraken gedaan over welke van de in deze rapportage beschouwde varianten de meest optimale is/de minste negatieve milieueffecten heeft. Doordat in de milieueffectrapportage van het principe van een ontsluiting uitgegaan is en nog niet van een concrete variant zijn de effectbeoordeling op dit onderdeel dermate breed dat alle drie de varianten in de effectbeoordelingen passen. Aanpassing/aanvulling van de milieueffectrapportage is niet noodzakelijk om aan te tonen dat de varianten op de in de milieueffectrapportage beschouwde onderwerpen uitvoerbaar zijn. Dit geldt als positief.

4.1.4 Kosten

Kosten

Dit criterium beoordeelt de varianten op het aantal percelen dat verworven moet worden in combinatie met het aantal objecten waar risico op planschade ontstaat. Planschade kan ontstaan bij alle onroerende goederen. Als een woning minder waard wordt door bijvoorbeeld de aanleg van een nieuwe weg ontstaat er een kans dat de eigenaar van die woning aanspraak kan maken op een planschadevergoeding. Maar ook de wijziging van een bestemming (een perceel met de bestemming 'Agrarisch' krijgt de bestemming 'Natuur' en wordt daardoor aan agrarisch gebruik onttrokken) kan leiden tot planschaderisico. Als uitgangspunt bij de beoordeling van het planschaderisico is er in deze rapportage vanuit gegaan dat de percelen die in de 'oksel' tussen de ontsluiting van Everdenberg-Oost en de nieuwe N629 komen te liggen hun huidige bestemming behouden. Als deze functie wijzigt, neemt het risico op planschade toe. De daadwerkelijke bepaling van de grondverwervingskosten en het planschaderisico moet plaatsvinden bij de verdere uitwerking van de voorkeursvariant voor de ontsluiting van Everdenberg-Oost.

Variant 1

Variant 1 leidt tot ruimtebeslag op drie percelen tussen de Heikantsestraat (grens van het plangebied van het bestemmingsplan voor Everdenberg-Oost) en de aansluiting met de nieuwe N629. Doorsnijding van dit aantal percelen wordt positief beoordeeld. Twee van die percelen zijn in particulier eigendom. Het derde perceel is in eigendom van een maatschappelijke instelling (woningbouwcorporatie). Na doorsnijding blijven de percelen, al dan niet na herverkaveling, geschikt voor agrarische bestemmingen. Het risico op planschade in deze variant is daarmee beperkt. Dit wordt beoordeeld als positief.

Variant 2

Variant 2 leidt tot ruimtebeslag op twee percelen. Een perceel is in particulier eigendom. Het andere perceel is in eigendom van een maatschappelijke organisatie (woningbouwcorporatie). Dit wordt positief beoordeeld. Na doorsnijding blijven de percelen geschikt voor agrarisch gebruik. Ook in het geval van deze variant wordt het risico op planschade als beperkt ingeschat. Dit wordt positief beoordeeld.

Variant 3

Variant 3 leidt tot ruimtebeslag op negen percelen (waarvan drie percelen daadwerkelijk worden doorsneden door de variant, in het geval van de overige percelen is er sprake van ruimtebeslag aan de rand van een perceel door verbreding van de bestaande Heikantsestraat). Die negen percelen zijn in eigendom van in totaal vijf verschillende eigenaren. In deze negen percelen is de bestaande Heikantsestraat (in eigendom van de gemeente Oosterhout) meegerekend. Verder is een ander perceel in bezit van een overheidsorgaan (waterschap). De overige zeven percelen zijn in particulier eigendom (verdeeld over drie eigenaren).

Variant 3 voorziet in een verbreding van de bestaande Heikantsestraat. Die weg komt daardoor dichterbij de woningen en bedrijven aan deze weg te liggen. Na realisatie van Everdenberg-Oost gaat er in vergelijking tot de huidige situatie ook meer verkeer over de Heikantsestraat rijden. Om deze redenen kent de variant een groter planschaderisico dan de overige twee varianten. Dit wordt negatief beoordeeld.

Overig

Alle varianten kennen vergelijkbare aanlegkosten. Op dit punt bestaat geen onderscheid tussen de varianten. Voor onderhoudskosten geldt dat dat deze ook gebaseerd worden op eenheidsprijzen. Gelet op de beperkte verschillen tussen de varianten zullen de onderhoudskosten per variant procentueel gezien niet verschillen.

4.2 Overwegingen

Deze paragraaf gebruikt de multicriteria-analyse uit hoofdstuk 3 en de overwegingen uit de voorgaande paragraaf om een voorkeursvariant te selecteren. Op basis van de principetekeningen van de gemeente Oosterhout (zie figuur 4.4), zijn schetsontwerpen van mogelijke ontsluitingen van Everdenberg-Oost gemaakt.

De varianten worden niet onderscheidend beoordeeld op het criterium 'verkeersveiligheid' omdat alle varianten voldoen aan de principes van duurzaam veilig en aan de richtlijnen van het CROW.

Voor het volledige criterium 'bereikbaarheid' geldt dat variant 1 het beste beoordeeld wordt. De varianten worden niet onderscheidend beoordeeld op het subcriterium 'verkeersafwikkeling kruispunt' omdat het nog onduidelijk is hoe de aansluitingen van Everdenberg-Oost op de nieuwe N629 exact vormgegeven moeten worden. Daarbij gaat het om het aantal rijkstroken linksaf, rechtdoor en rechtsaf. Pas als de exacte vormgeving van de kruispunten bekend is, kunnen de hoeveelheid opstelruimte en de cyclustijden bepaald worden. Het aantal opstelstroken en de lengte van deze opstelstroken zal nagenoeg gelijk zijn voor de varianten 1 en 2. Voor variant 1 en 2 zal één VRI-berekening voldoende zijn. Voor variant 3 is het aannemelijk dat er een dubbele VRI benodigd is vanwege de beperkte ruimte tussen het bedrijventerrein en de N629. Varianten 1 en 2 worden op het subcriterium 'directheid routes' beide als 'zeer goed' beoordeeld. Variant 3 wordt op dat subcriterium als 'voldoende' beoordeeld omdat deze variant voorziet in een aansluiting op de oosttangent van Everdenberg-Oost die alleen met een dubbele VRI geregeld kan worden. Daarnaast komt in deze variant een soort 'u' te zitten in de verbinding tussen de A27 en Dongen en omgekeerd. Die vormgeving komt de logica van deze variant niet ten goede. Variant 1 wordt tenslotte het beste beoordeeld op het subcriterium 'aansluiting op wegenstructuur Everdenberg-Oost' omdat deze variant voorziet in het doorzetten van de oosttangent van Everdenberg-Oost. De overige twee varianten voorzien daar niet in, waarbij variant 2 leidt tot het volledig anders vorm moeten geven van de wegenstructuur op Everdenberg-Oost.

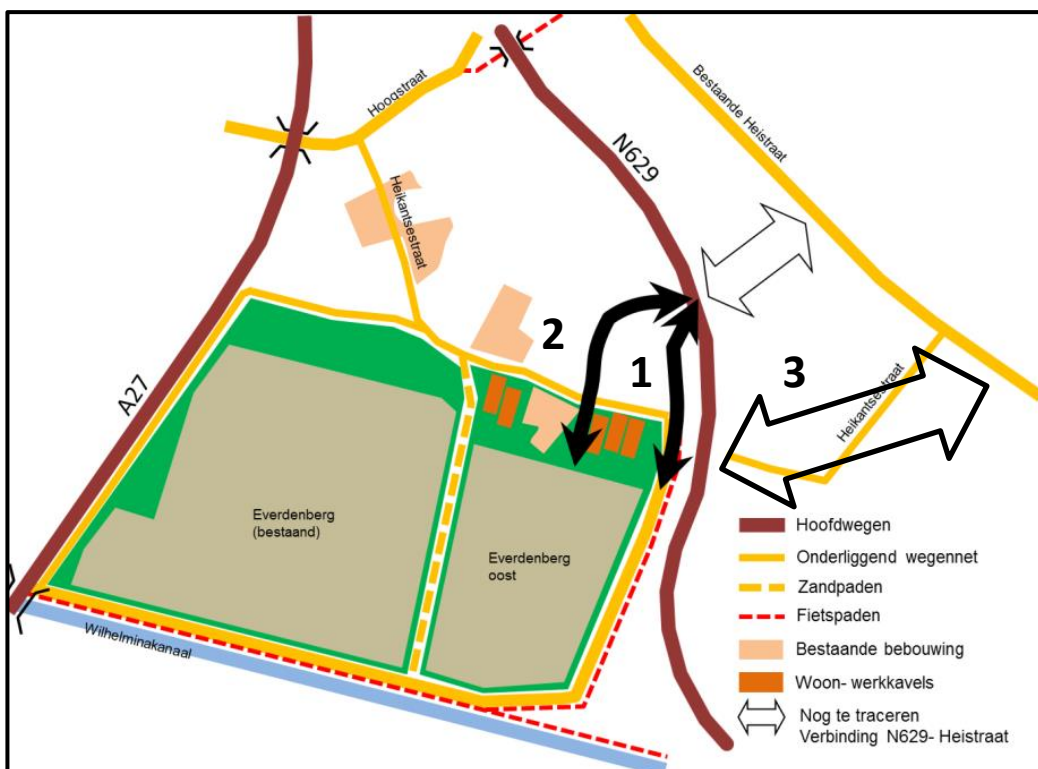
Uit de multicriteria-analyse blijkt dat variant 2 op landschappelijke inpassing het beste beoordeeld wordt. Het gaat dan om de landschappelijke inpassing van de ontsluitingsweg in de omgeving van Everdenberg-Oost. Een belangrijk nadeel van variant 2 (in het huidige schetsontwerp) is dat deze variant vraagt om een andere wegenstructuur en verkaveling van Everdenberg-Oost. Dit kan consequenties hebben voor de uitgeefbaarheid van gronden op het nieuwe bedrijventerrein. Als de huidige verkaveling van Everdenberg-Oost in tact moet blijven en de landschappelijke inpassing zo goed mogelijk moet zijn, geldt variant 1 als voorkeursvariant.

Variant 1 leidt tot twee kruisingen van twee verschillende gasleidingen en wordt als voldoende beoordeeld. Variant 2 krijgt ook op het subcriterium 'Gevolgen voor gasleidingen' ook een voldoende. Variant 3 leidt tot een weg boven een gasleiding. Daardoor wordt de gasleiding minder goed bereikbaar. Om die reden wordt variant 3 bij het subcriterium 'Gevolgen voor gasleidingen' als onvoldoende beoordeeld.

Alle varianten zijn inpasbaar in de procedure voor het provinciaal inpassingsplan, op dit criterium worden de varianten niet onderscheidend beoordeeld. Variant 2 vraagt om een wijziging van het in procedure zijnde bestemmingsplan voor Everdenberg-Oost. Verwerking van deze variant in het

bestemmingsplan voor Everdenberg-Oost kost daarmee meer tijd dan de verwerkingen van varianten 1 en 3 in dit bestemmingsplan. Verder passen alle varianten even goed in de effectbeoordeling zoals die opgenomen is in het MER voor de N629. Op dit criterium worden de varianten niet onderscheidend beoordeeld.

In verhouding tot variant 1 en 2 leidt variant 3 tot het moeten verwerven van meer percelen. Doordat variant 3 leidt tot meer verkeersbewegingen langs de bestaande woningen en bedrijven aan de bestaande Heikantsestraat is ook het risico op planschade in variant 3 groter dan in variant 1 en 2. Deze rapportage geeft inzicht een indicatie van grondverwerving en het planschaderisico, de daadwerkelijke omvang van die twee onderwerpen moet bepaald worden bij de verdere uitwerking van de voorkeursvariant. Op aanleg- en onderhoudskosten bestaat er geen onderscheid tussen de varianten.



figuur 4.4 Schets van varianten voor ontsluiting Everdenberg-Oost (gemeente Oosterhout, 2016)

Uit de multicriteria-analyse komt variant 1 als beste variant naar voren. Het verschil met variant 2 is overigens zeer klein. Variant 1 wordt beter beoordeeld op verkeerskundige effecten dan variant 2. Het verschil tussen variant 1 en 2 bij de verkeerskundige aspecten bestaat uit de aansluiting van de varianten op de hoofdstructuur van Everdenberg-Oost. Het schetsontwerp van variant 1 sluit aan op de hoofdstructuur van Everdenberg-Oost, het schetsontwerp van variant 2 niet.

Variant 2 wordt beter beoordeeld op landschappelijke inpassing dan variant 1, maar vraagt om een andere wegenstructuur en verkaveling van Everdenberg-Oost. Variant 2 past ook minder

goed in de principes c.q. opzet uit het Landschappelijk Raamwerk voor Oosterhout-Oost en het stedenbouwkundig plan voor Everdenberg-Oost dan de andere varianten.

Op het subcriterium 'gevolgen voor woonkwaliteit' wordt variant 1 beter beoordeeld dan variant 2. Variant 1 leidt namelijk op minder woonwerkkavels op Everdenberg-Oost tot mogelijke leefbaarheidsproblemen. De gevolgen van variant 1 en 2 voor de verkaveling zijn gelijk. Op de criteria 'haalbaarheid binnen lopend planvormingstraject' en 'kosten' worden de varianten 1 en 2 niet onderscheidend beoordeeld.

De verschillen tussen variant 1 en 2 zijn klein. Een significant verschil in de beoordeling van de subcriteria betreft de aansluiting van aansluiting op de wegenstructuur en de verkavelingsopzet (stedenbouwkundig plan) van Everdenberg-Oost, welke in variant 1 beduidend beter scoort dan in variant 2 (respectievelijk 4 om 1). Variant 3 wordt in de multicriteria-analyse het minst positief beoordeeld. De variant wordt ten opzichte van varianten 1 en 2 niet onderscheidend beoordeeld op de criteria 'verkeersveiligheid' en 'haalbaarheid binnen het lopend planvormingstraject'. Op de overige criteria wordt variant 3 nergens beter beoordeeld dan varianten 1 en 2. Variant 3 heeft in mindere mate de voorkeur om verder uit te werken.

5 Samenvatting en conclusies

Dit hoofdstuk is een samenvatting van deze rapportage. Op basis van de voorgaande hoofdstukken geeft dit hoofdstuk een bondig overzicht van de overwegingen die hebben geleid tot de voorkeursvariant voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Everdenberg-Oost op de nieuwe N629.

De gemeente Oosterhout werkt aan de planvorming voor het bedrijventerrein Everdenberg-Oost (een uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Everdenberg). Parallel aan de planvorming voor Everdenberg-Oost vindt de planvorming voor de verlegging van de N629 plaats. Voor die verlegging wordt een provinciaal inpassingsplan opgesteld. Everdenberg-Oost moet aangesloten worden op het nieuwe tracé van de N629. De gemeente Oosterhout heeft drie principes voor de ontsluiting van Everdenberg-Oost aangeleverd (zie figuur 4.5). In deze rapportage zijn deze principetekeningen uitgewerkt tot de volgende schetsontwerpen:

- **Variant 1, oostelijke tracering:** Ontsluiting van Everdenberg-Oost volgt de hoofdstructuur van het bedrijventerrein en sluit vervolgens aan op de nieuwe N629.
- **Variant 2, middentracering:** Ontsluiting staat haaks op Everdenberg-Oost, loopt tussen bedrijfskavels door en sluit op hetzelfde punt als variant 1 aan op de nieuwe N629.
- **Variant 3, ontsluiting via bestaande Heikantsestraat:** De ontsluiting van Everdenberg-Oost sluit op de hoek van het industrieterrein haaks aan op de N629, steekt die weg over en loopt vervolgens via de Heikantsestraat naar de bestaande N629.

Met behulp van een multicriteria-analyse is beoordeeld welke ontsluitingsvariant leidt tot de meest optimale aansluiting van Everdenberg-Oost op de nieuwe N629. In de multicriteria-analyse zijn de varianten beoordeeld op:

- verkeerskundige consequenties;
- landschappelijke inpassing;
- haalbaarheid binnen het lopend planvormingstraject;
- kosten.

In de multicriteria-analyse (tabel 5.1) zijn de varianten als volgt beoordeeld:

tabel 5.1 Multicriteria-analyse

Criteria	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Verkeerskundige consequenties			
Verkeersveiligheid			
Duurzaam veilig wegontwerp	4	4	4
Richtlijnen CROW	4	4	4
Bereikbaarheid			
Verkeersafwikkeling kruispunt	2(*)	2(*)	2(*)
Opstelruimte kruispunt	Ntb	Ntb	Ntb
Directheid routes (gemotoriseerd verkeer)	4	4	2
Aansluiting op wegenstructuur Everdenberg-Oost	4	1	2
Landschappelijke inpassing			
Gevolgen voor landschappelijke structuren	1	2	3
Inpasbaarheid in visie op inpassing N629	2	3	1
Gevolgen voor recreatief netwerk	2	3	2

Gevolgen voor de woonkwaliteit	4	3	1
Gevolgen voor de verkaveling	2	1	3
Gevolgen voor gasleidingen	3	3	1
Haalbaarheid binnen het lopend planvormingstraject			
Inpasbaarheid qua tijd in lopende procedure voor de N629	4	4	4
Inpasbaarheid qua tijd in lopende procedure voor Everdenberg-Oost	4	3	4
Inpasbaar in effectbeoordeling MER N629	4	4	4
Kosten			
Kosten	3	3	1

** In het MER wordt aangegeven dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt verder geoptimaliseerd kan worden door meer opstelstroken te realiseren.*

De varianten worden niet onderscheidend beoordeeld op het criterium 'verkeersveiligheid' omdat alle varianten voldoen aan de principes van duurzaam veilig en aan de richtlijnen van het CROW.

Voor het volledige criterium 'bereikbaarheid' geldt dat variant 1 het beste beoordeeld wordt. De varianten worden niet onderscheidend beoordeeld op het subcriterium 'verkeersafwikkeling kruispunten'. Variant 3 wordt op het subcriterium 'directheid routes' minder goed beoordeeld dan varianten 1 en 2. Variant 1 wordt als beste beoordeeld op het subcriterium 'aansluiting op wegenstructuur Everdenberg-Oost' omdat deze variant voorziet in het doorzetten van de oosttangent van Everdenberg-Oost. De overige twee varianten voorzien daar niet in, waarbij variant 2 leidt tot het volledig anders vorm moeten geven van de wegenstructuur op Everdenberg-Oost.

Variant 2 wordt op het criterium 'landschappelijke inpassing' als beste beoordeeld. Het gaat dan om de inpassing van de ontsluiting van Everdenberg-Oost in de omgeving van het bedrijventerrein. De gevolgen van variant 2 voor de wegenstructuur en verkaveling van Everdenberg-Oost zijn groot. Om variant 2 aan te sluiten op het bedrijventerrein, moet Everdenberg-Oost een andere wegenstructuur krijgen. Het aanpassen van de wegenstructuur leidt tot het moeten aanpassen van de verkaveling. Dit kan gevolgen hebben voor de uitgeefbaarheid van het nieuwe bedrijventerrein. Na variant 2 wordt variant 1 het beste beoordeeld op de landschappelijke inpassing van de ontsluitingsweg van Everdenberg-Oost in de omgeving van het bedrijventerrein. Varianten 1 en 3 hebben geen gevolgen voor de wegenstructuur en verkaveling van Everdenberg-Oost.

De varianten worden niet onderscheidend beoordeeld op inpasbaarheid in het provinciaal inpassingsplan en het MER. Variant 2 wordt minder goed beoordeeld dan varianten 1 en 3 op het subcriterium 'Inpasbaarheid qua tijd in lopende procedure voor Everdenberg-Oost' omdat deze variant leidt tot een andere wegen- en verkavelingsstructuur. Het doorvoeren van deze wijzigingen in het bestemmingsplan kost tijd. Alle varianten passen in de effectbeoordeling uit het MER voor de N629 omdat de effectbeoordelingen voor de ontsluiting van Everdenberg-Oost uitgaan van principes met een grote bandbreedte. Alle varianten passen in deze bandbreedte.

In verhouding tot varianten 1 en 2 moeten voor variant 3 meer percelen verworven worden. Variant 3 kent ook een groter planschaderisico dan varianten 1 en 2 doordat de woningen en bedrijven aan de bestaande Heikantsestraat door verbreding van die straat en toegenomen

verkeersbewegingen meer hinder ondervinden. De varianten kennen geen verschillen tussen aanleg- en onderhoudskosten.

Variant 1 wordt beter beoordeeld op verkeerskundige effecten dan variant 2. Het verschil tussen variant 1 en 2 bij verkeerskundige effecten bestaat uit de aansluiting van de varianten op de hoofdstructuur (oosttangente) van Everdenberg-Oost. Het schetsontwerp van variant 1 sluit aan op de hoofdstructuur van Everdenberg-Oost, het schetsontwerp van variant 2 niet.

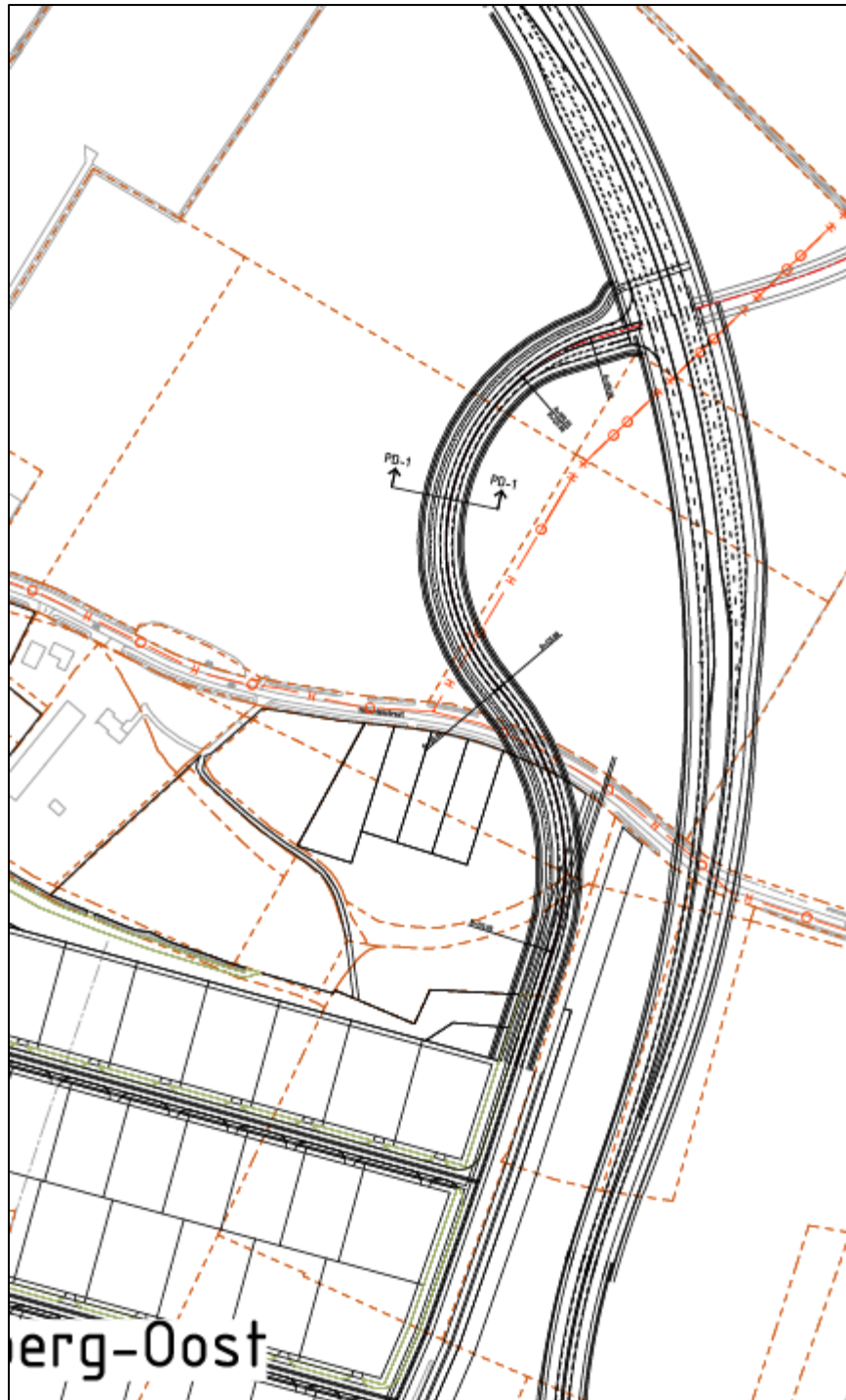
Op de criteria 'haalbaarheid binnen lopend planvormingstraject' en 'kosten' worden de varianten 1 en 2 niet onderscheidend beoordeeld.

5.1 Advies voorkeursvariant

Op basis van de voorgaande afweging en motivering wordt geadviseerd om variant 1 nader uit te werken.

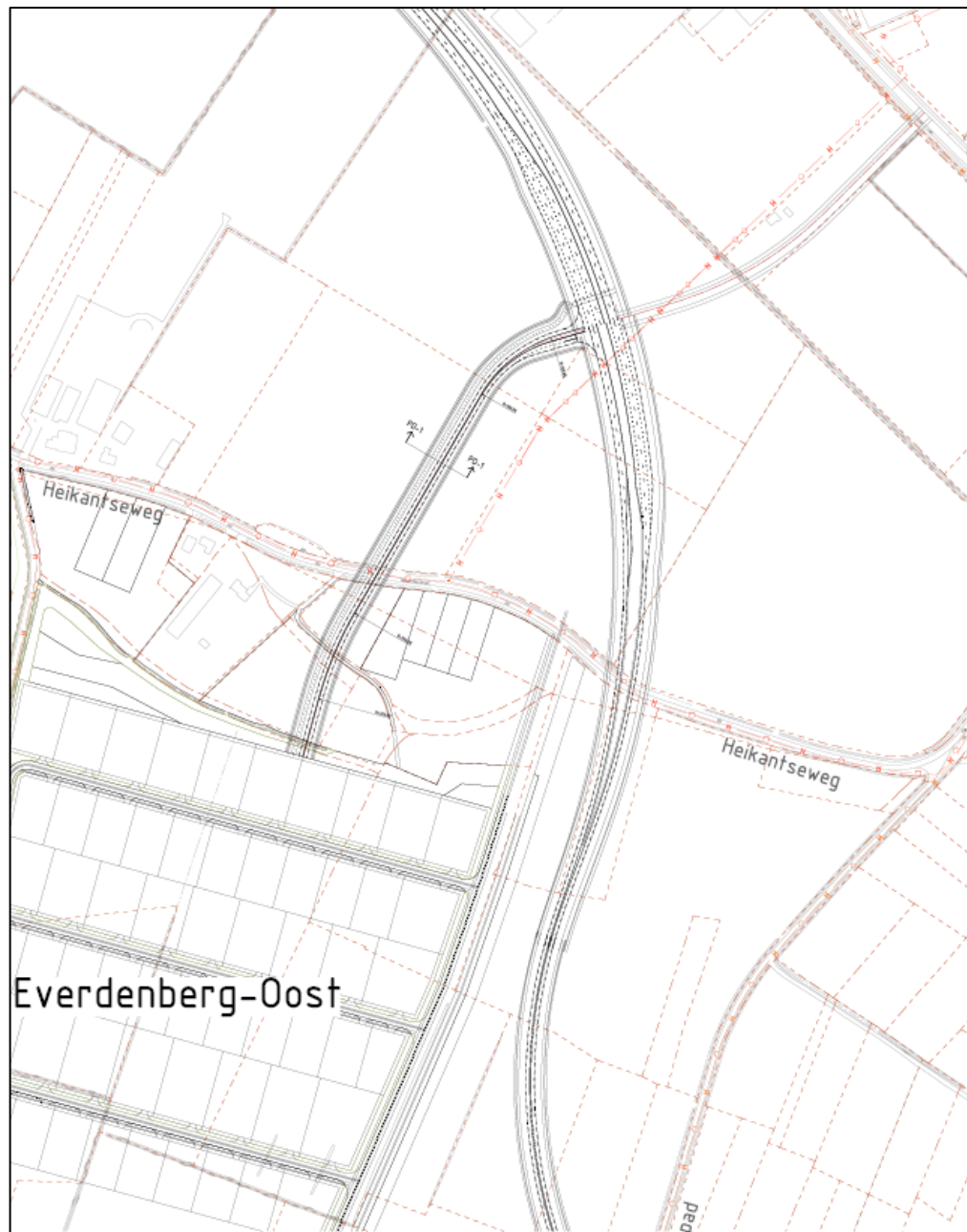
Bijlage 1 Schetsontwerp variant 1

Bijlage 1 Schetsontwerp variant 1



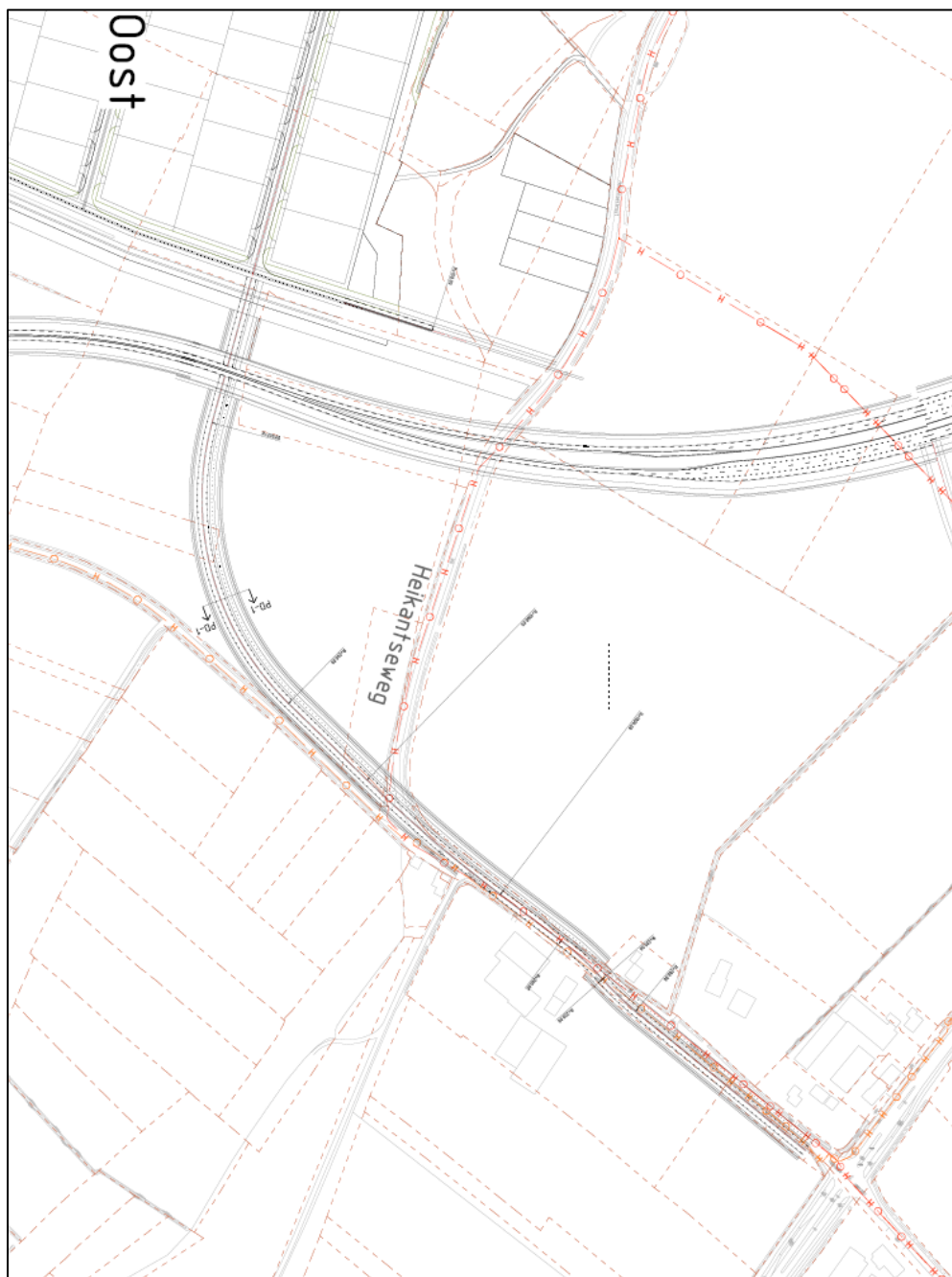
Bijlage 2 Schetsontwerp variant 2

Bijlage 2 Schetsontwerp variant 2



Bijlage 3 Schetsontwerp variant 3

Bijlage 3 Schetsontwerp variant 3



Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. 0162-487 000
E. jeroen.vandoorn@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2017

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.