

**STARTNOTITIE MER A58
OMLEGGING ETTEN-LEUR
WEGVAKKEN GEMEENTE RUCPHEN**

Opdrachtgever:
Rijkswaterstaat,
Directie Noord-Brabant
Postbus 90157
5200 MJ 's-Hertogenbosch
073 - 817817

Grontmij nv
Projectbureau Milieu

Zeist, juni 1992

INHOUD

Pagina

1	INLEIDING	1
2	PROBLEEMVERKENNING EN BESLUITVORMING	3
2.1	Historische ontwikkeling en tracévaststellingsbesluit	3
2.2	M.e.r.-plichtig besluit: wijziging bestemmingsplan	5
2.3	A58 in de gemeente Rucphen	7
2.4	Huidige situatie en te verwachten ontwikkelingen	7
2.5	Besluiten met betrekking tot Omlegging Etten-Leur	9
3	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	12
3.1	Inleiding	12
3.2	In het MER te onderzoeken alternatieven	12
4	GLOBALE AANDUIDING VAN DE TE VERWACHTEN MILIEU-EFFECTEN	15
4.1	Inleiding	15
4.2	Milieu-aspecten	15
4.3	Overzicht ingreep-effectrelaties	17
4.4	Beoordeling en vergelijking	18
4.5	Mitigerende en compenserende maatregelen	18
5	VERLOOP VAN DE PROCEDURES	19
5.1	M.e.r. en bestemmingsplan	19
5.2	Vergunningen	20
Bijlage I	Tracévaststellingsbesluit	
Bijlage II	Procedureschema m.e.r. en bestemmingsplan	

1 INLEIDING

De publikatie van deze startnotitie vormt de aanvang van de procedure van milieu-effectrapportage (m.e.r.) met betrekking tot de aanleg van delen van rijksweg 58 op het grondgebied van de gemeente Rucphen. Met deze startnotitie maakt Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant het voornemen bekend. De betreffende wegvakken maken deel uit van het in 1985 vastgestelde tracé van de 'Omlegging Etten-Leur' voor de A58 in de verbinding tussen Roosendaal en Breda.

De m.e.r.-procedure vindt plaats in het kader van de planologische inpassing van genoemde delen in het bestemmingsplan "Rijksweg 58/Oostelijke uitvalsweg" van de gemeente Rucphen.

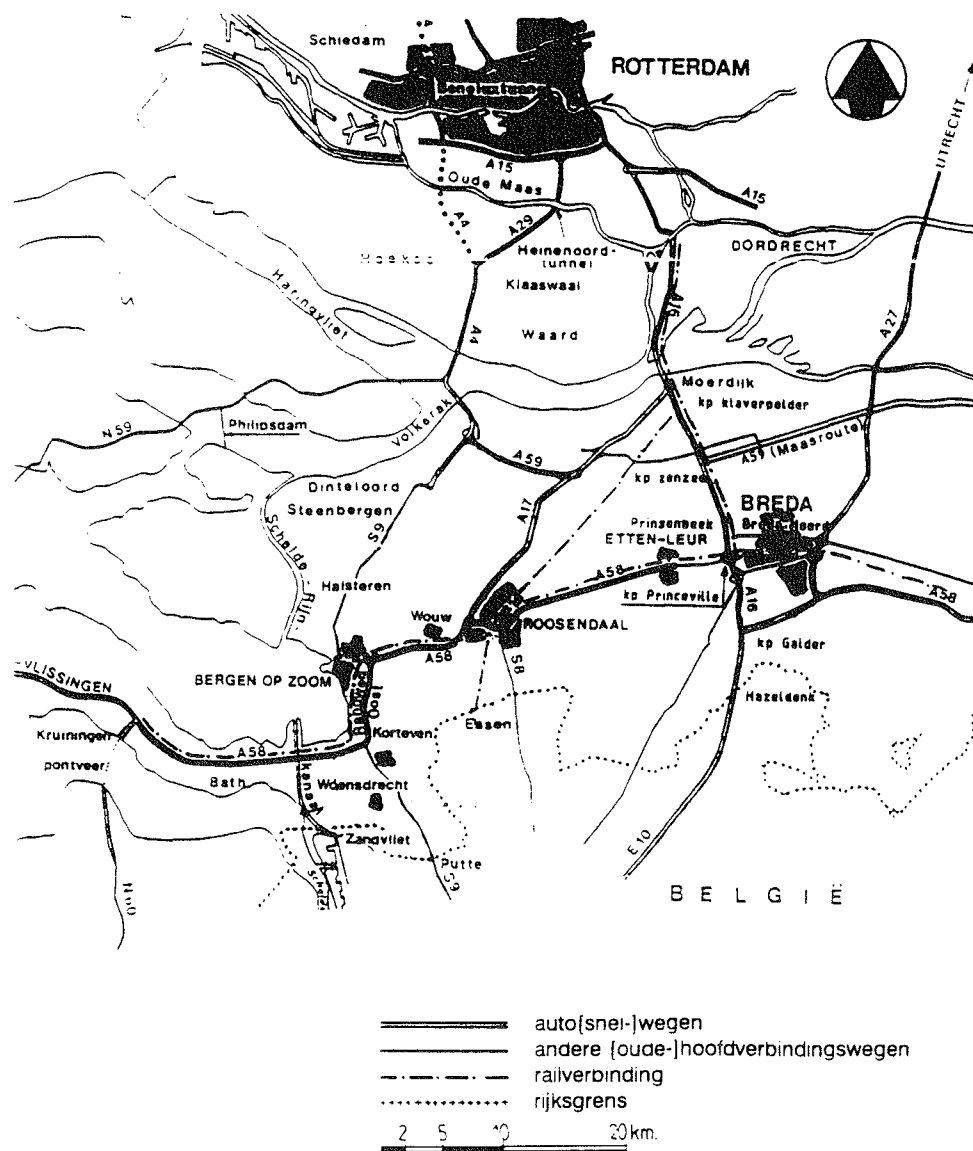
Deze startnotitie gaat in op de besluitvorming tot nu toe en op de besluiten die vanaf het moment van publikatie moeten volgen om met de uitvoering van de werkzaamheden te kunnen starten. Kort wordt ingegaan op de achtergronden van het voornemen tot aanleg van de wegvakken. Aangeduid wordt welke alternatieven en inrichtingsvarianten in het op te stellen MER worden behandeld. Tevens wordt aangegeven welke milieu-aspecten in het MER aan de orde zullen komen. Tot slot wordt de procedure beschreven die wordt gevolgd om tot vaststelling van het bestemmingsplan "Rijksweg 58/Oostelijke uitvalsweg" over te gaan.

2

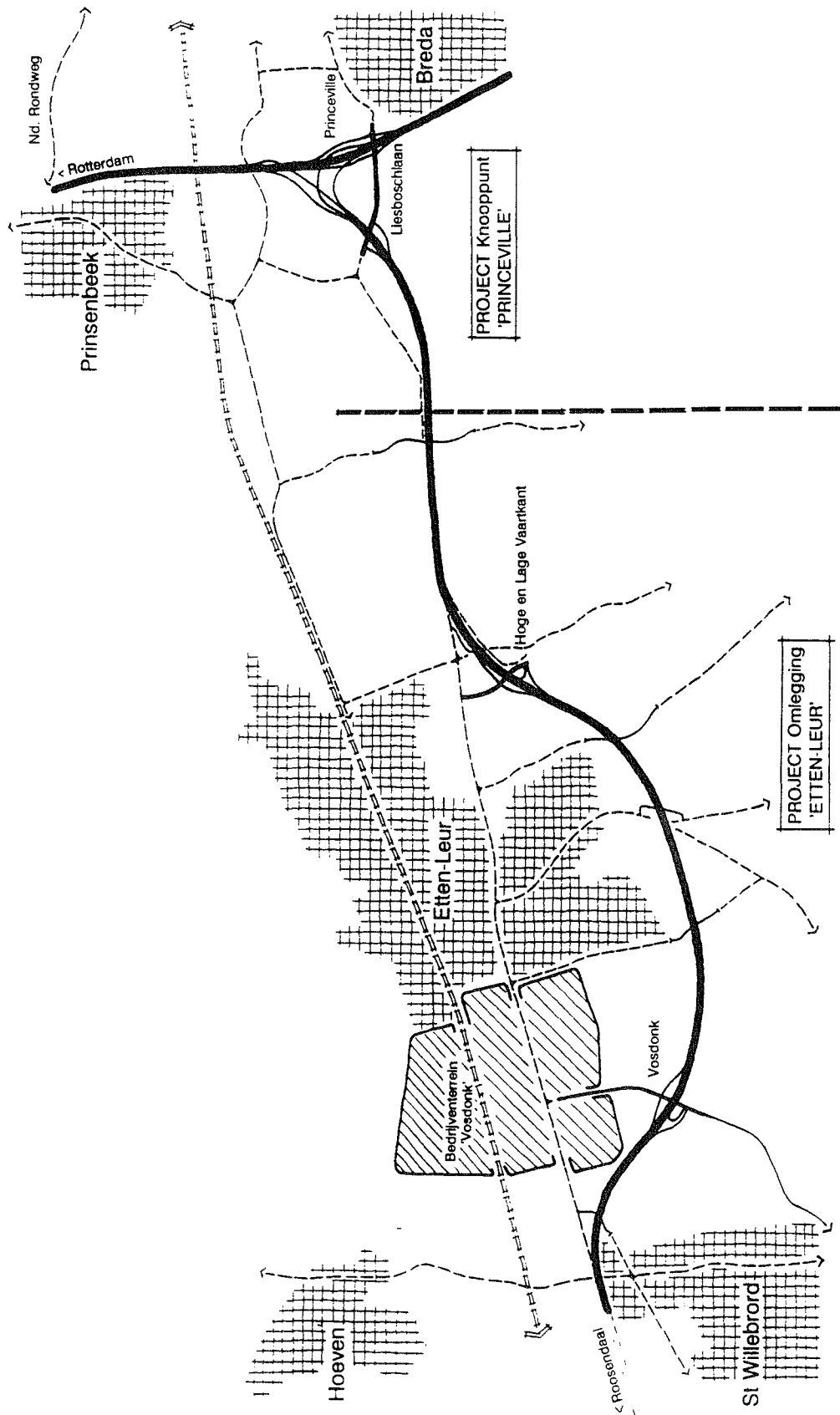
2.1

In 1968 is in het Rijkswegenplan een nieuwe hoofdverbinding tussen Eindhoven en Vlissingen opgenomen (rijksweg 58). Figuur 2.1 biedt een overzicht van de huidige hoofdinfrastructuur in het westen van Noord-Brabant. Het grootste deel van genoemde hoofdverbinding A58 is inmiddels gerealiseerd, met uitzondering van het gedeelte Breda - Etten-Leur. Dit gedeelte bestaat momenteel uit een tweebaans autoweg met gelijkvloerse aansluitingen en kruisingen, die de bebouwde kom van Etten-Leur doorsnijdt. De gelijkvloerse kruisingen in de traverse door Etten-Leur veroorzaakt problemen voor de doorstroming van het doorgaande verkeer en voor het leefmilieu in de kern van Etten-Leur. Verkeerslichten bij de ongelijkvloerse kruising bij de aansluiting op de A16 veroorzaken filevorming en verkeersonveilige situaties.

Figuur 2.1 Hoofdinfrastructuur in het westen van de provincie Noord-Brabant



Figuur 2.2 Vastgestelde tracé voor omleiding Etten-Leur



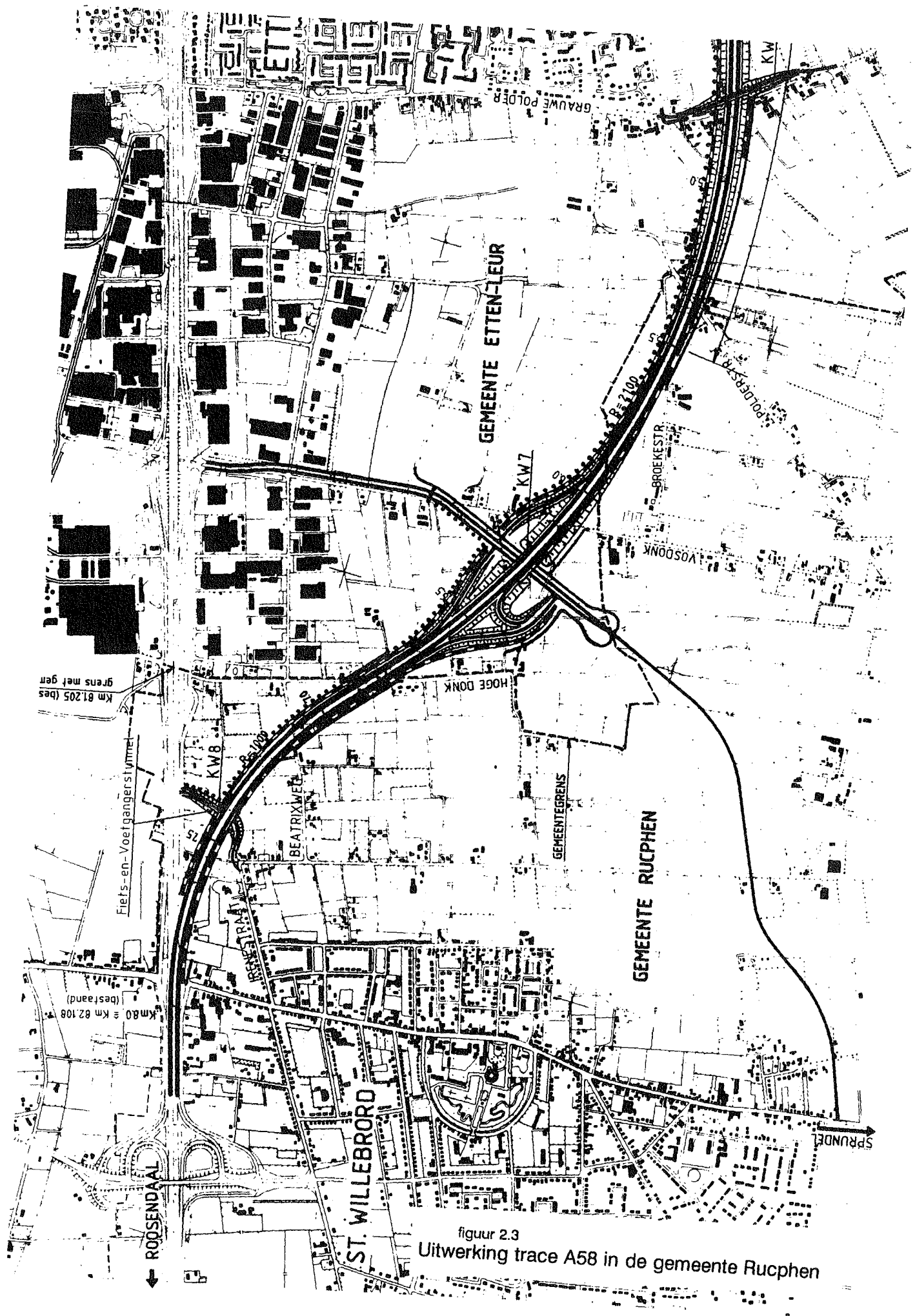
In 1982 is de Tracénota "Rijksweg 256, gedeelte Etten-Leur" verschenen. Deze nota presenteert het onderzoek naar verschillende varianten voor realisering van het gedeelte van rijksweg 58 tussen Breda, Etten-Leur en Rucphen. Aan de hand van genoemde nota is de "Tracévaststellingsprocedure" of "Raad van de Waterstaatprocedure" doorlopen ter voorbereiding van een tracébesluit door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Naar aanleiding van het verslag van de Commissie van Overleg voor de Wegen (COW) in 1984, heeft de Raad van de Waterstaat (RvdW) in 1985 advies uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Op 4 april 1985 heeft de minister het tracé voor de 'Omlegging Etten-Leur' in A58 tussen Roosendaal en Breda vastgesteld. Het betreffende tracé is weergegeven in figuur 2.2. Het tracévaststellingsbesluit is opgenomen in bijlage I. Een uitzondering is daarbij gemaakt voor de aansluiting van de A58 op de A16. Aanvullend onderzoek werd nodig geacht gezien de complexiteit van de materie en de gerezen bezwaren met betrekking tot de ontwikkelde varianten. Op basis van dit aanvullend onderzoek is voor de aansluiting op de A16 door de minister in 1987 de tracering van het knooppunt vastgesteld. Met genoemde werken wordt beoogd de A58 als hoofdverbinding te voltooien en lokaal de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid te verbeteren en de hinder voor het woon- en leefmilieu te beperken.

2.2 M.e.r.-plichtig besluit: wijziging bestemmingsplan

Op basis van het tracévaststellingsbesluit is Rijkswaterstaat, Directie Noord-Brabant, gestart met de voorbereiding van de werkzaamheden tot uitvoering van de 'Omlegging Etten-Leur'. Met de gemeenten Etten-Leur en Rucphen is overleg gevoerd en is een overeenkomst opgesteld met afspraken ten aanzien van de vormgeving en inrichting van betreffende wegvakken. Tevens zijn beide gemeenten van start gegaan met de planologische inpassing van de omlegging in de te wijzigen bestemmingsplannen. Vigerende bestemmingsplannen voorzien niet in de betreffende aanleg. In Etten-Leur is op 3 juni 1991 derhalve een nieuw bestemmingsplan vastgesteld door de gemeenteraad en op 6 december 1991 is dit plan goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant (48.955). De gemeente Rucphen heeft op 25 november 1991 een voorontwerp van het bestemmingsplan aangeboden aan de Provinciaal Planologische Commissie.

In ons land is op 1 september 1987 de Europese Richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling van kracht geworden. Als gevolg van procedures bij de Europese Commissie en de Raad van State op basis van deze Richtlijn is duidelijk geworden dat voor een aantal tracébesluiten alsnog een m.e.r.-procedure moet worden uitgevoerd. Het betreft tracébesluiten die genomen zijn voor het moment van invoering van de wettelijke m.e.r.-plicht in Nederland en die nog niet - of niet geheel - in bestemmingsplannen zijn opgenomen. Het Besluit MER is daarop per 1 januari 1992 aangepast.



figuur 2.3
Uitwerking trace A58 in de gemeente Rucphen

Vervolgens heeft de minister van Verkeer en Waterstaat per brief aan de Tweede Kamer laten weten dat voor de planologische inpassing van de Omlegging Etten-Leur van de A58 en het knooppunt Princiville in bestemmingsplannen van de gemeenten Rucphen, Breda en Prinsenbeek de procedure van milieu-effectrapportage gevolgd dient te worden. De minister geeft in haar brief aan dat het gezien de omvang van de projecten een beperkte m.e.r. omvat in het kader van de desbetreffende bestemmingsplannen.

De genoemde Europese Richtlijn heeft geen gevolgen voor het gedeelte van de 'Omlegging Etten-Leur' in de gemeente Etten-Leur. Het betreffende tracé is opgenomen in het bestemmingsplan "Rijksweg 58".

De m.e.r.-procedure die door middel van de publikatie van deze startnotitie aanvangt, richt zich op de planologische inpassing van delen van de 'Omlegging Etten-Leur' in de gemeente Rucphen. De planologische inpassing van het 'Knooppunt Princeville' valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten Breda en Prinsenbeek. Daarvoor is separaat op dezelfde datum de m.e.r.-procedure gestart in de betreffende gemeenten (zie startnotitie MER A58/A16 Knooppunt Princeville).

2.3 A58 in de gemeente Rucphen

Bij besluit d.d. 4 april 1985 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat het tracé voor Rijksweg 58 vastgesteld, conform de in de tracénota Rijksweg 256 (A58) gepresenteerde variant 2. Dit tracé voor een autosnelweg met 2x2 rijstroken loopt ten zuiden van Etten-Leur, oostelijk van de kern St. Willebrord, aanhakend op de A58 richting Roosendaal, een autosnelweg bestaande uit 2x2 rijstroken. Van de betreffende omleiding liggen twee korte trajecten in de gemeente Rucphen (zie figuur 2.3).

2.4 Huidige situatie en te verwachten ontwikkelingen

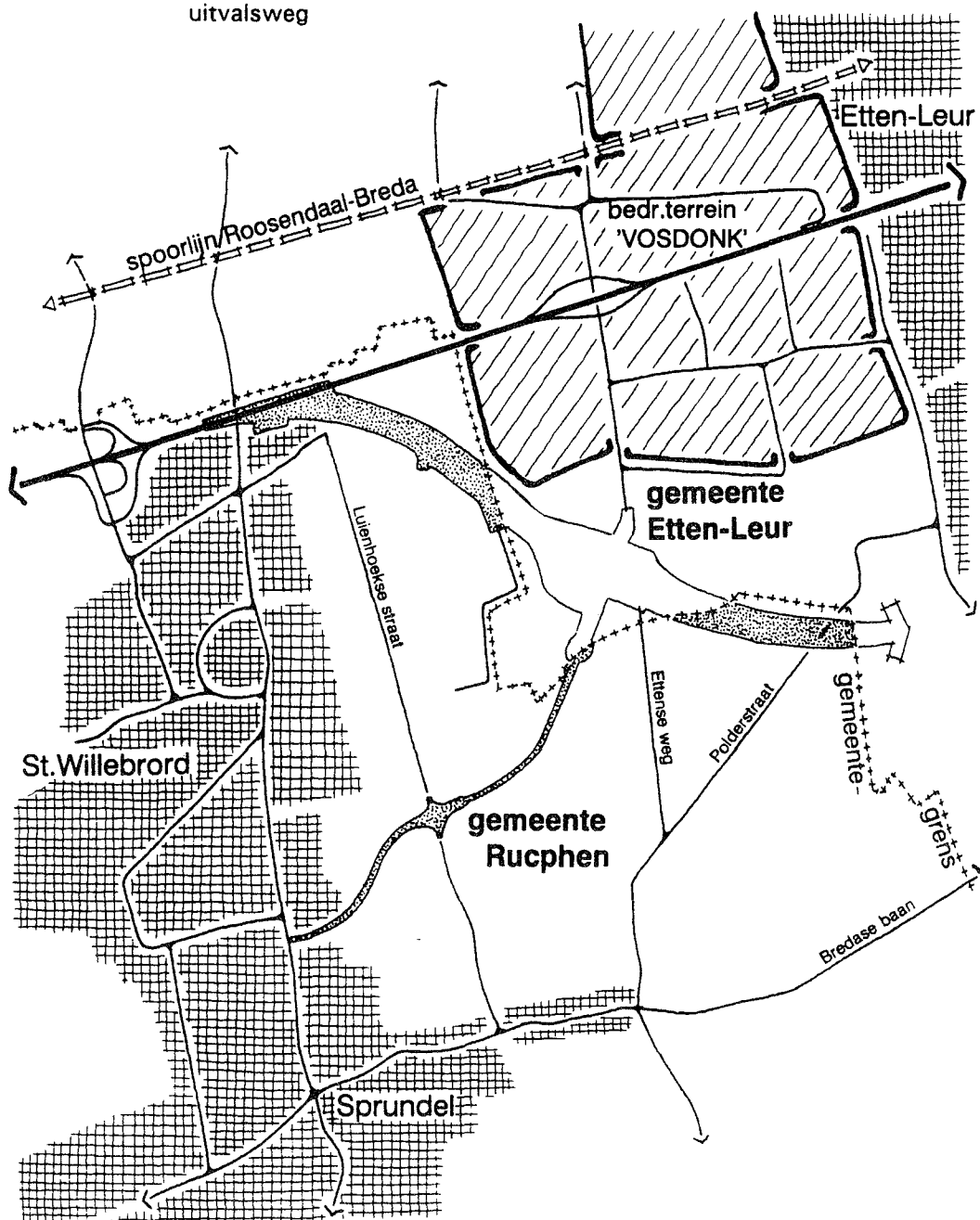
Het studiegebied wordt voor wat betreft het tracé van de A58 gekenmerkt door de afwisselend hoger en lager gelegen delen van het dekzandlandschap ten zuiden van Etten-Leur, alsmede enkele oude uitvalswegen. Het door de oostelijke uitvalsweg te doorsnijden gebied bestaat uit een vrij open structuur, met voor het merendeel blokverkeering. Op de bedoelde gebieden rust een agrarische bestemming, met plaatselijk de aanduiding Kernrandgebied. Langs een drietal wegen, die overwegend noord-zuid zijn gericht, vindt men het merendeel van de bebouwing binnen het studiegebied. De bebouwing heeft voornamelijk woon- en agrarische doeleinden. In het MER zal de huidige situatie en de te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen nader worden toegelicht. Aandacht zal worden besteed aan de verkeers- en vervoerssituatie zover die relevant is voor de betreffende m.e.r.-procedure. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de gemeentelijke onderzoeken, van het akoestisch onderzoek zoals dat is verricht en van de analyse ten aanzien van verkeer en vervoer zoals die is gepresenteerd in de nota Rijksweg 256, gedeelte Etten-Leur Breda.

Planologische situatie

De betreffende tracégedeelten vallen binnen de nu geldende bestemmingsplannen "Buitengebied", "Irenenestraat" en "Krommestraat-Noorderstraat". Deze bestemmingsplannen voorzien niet in een mogelijk tracé van rijksweg 58. Teneinde realisering van het tracé mogelijk te maken is derhalve een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk. Om dit mogelijk te maken heeft de gemeenteraad bij besluit van 27 maart 1990 een voorbereidingsbesluit op grond van de artikelen 14 en 21 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening genomen. Het voorbereidingsbesluit is op 9 april 1990 in werking getreden en geldt voor:

- 1 het gebied, dat betrokken is bij de in voorbereiding zijnde omleiding van de A58;
- 2 het gebied dat is betrokken bij de in voorbereiding zijnde oostelijke uitvalsweg.

Figuur 2.4 Begrenzing van het bestemmingsplan Rijksweg 58/Oostelijke uitvalsweg



Ter uitwerking van het voorbereidingsbesluit wordt door de gemeente Rucphen een ontwerp-bestemmingsplan "Rijksweg 58/Oostelijke uitvalsweg" ontwikkeld. Het bestemmingsplan dat de gemeente Rucphen in voorbereiding heeft, regelt tevens de planologische inpassing van een oostelijke uitvalsweg in de gemeente Rucphen, die leidt van St. Willebrord naar het aansluitpunt Etten Leur. Deze weg verzorgt de verbinding tussen de nieuwe A58 en Sprundel/St. Willebrord. Figuur 2.4 geeft het gebied aan waarvoor het bestemmingsplan wordt opgesteld.

Afspraken over inrichting en vormgeving zijn opgenomen in de overeenkomst tussen gemeente en RWS, dat op 24 maart 1992 is ondertekend. De relevante afspraken voor de betreffende m.e.r.-procedure zijn:

- nadere uitwerking van de wegvakken conform de hoofdlijnen van ontwerp en inrichting zoals weergegeven op de gewaarmerkte tekening nr. NBTX 1991-2011;
- het Rijk legt de oostelijke ontsluitingsweg aan zoals aangegeven in figuur 2, met een financiële bijdrage van de gemeente Rucphen van 750.000 gulden inclusief BTW volgens het prijspeil januari 1989;
- aan de noordzijde van de rijksweg wordt een geluidswal gerealiseerd met een hoogte van 2 meter boven maaiveld en ten zuiden van de rijksweg van 3,50 meter boven maaiveld; geluidafschermende voorzieningen langs genoemde ontsluitingsweg worden uitgevoerd volgens het geluidhinderplan.

2.5 Besluiten met betrekking tot Omlegging Etten-Leur

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

De A58 is in het structuurschema opgenomen als hoofdverbinding. De 'Omlegging Etten-Leur' als een tracé waarvoor een tracébesluit is genomen.

Streekplan

De 'Omlegging Etten-Leur' van de A58 is opgenomen in het ontwerp-streekplan (1992).

Ruilverkaveling "Etten-Leur - Rucphen"

In het betreffende gebied is de ruilverkaveling Etten-Leur in uitvoering (besluit tot ruilverkaveling in 1982). Onderlinge afstemming tussen de werken in het kader van de ruilverkaveling en de aanleg van de 'Omlegging Etten-Leur' heeft plaatsgevonden.

Ontheffingsverzoek grenswaarden geluidbelasting

Bij besluit van 13 februari 1992 hebben Gedeputeerde Staten hogere grenswaarden vastgesteld voor aanwezige woningen binnen de gemeente Rucphen. Dat is gebeurd op basis van akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd voor de ontwikkeling van het Bestemmingsplan Rijksweg 58/Oostelijke Ontsluitingsweg (februari 1991).

Relevante nota's

Naast bovengenoemde nota's en besluiten zal in het MER, indien relevant, kort aandacht worden besteed aan onder meer:

- Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (1988);
- Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (1991);
- het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1990);
- Nationaal Milieubeleidsplan (NMP, 1989);
- Nationaal Milieubeleidsplan Plus (1990);
- Derde Nota Waterhuishouding (1989);
- Milieubeleidsplan Provincie Noord-Brabant (1991);
- Provinciaal Waterhuishoudingsplan (1991);
- Natuurbeleidsplan (1990);
- Natuurontwikkelingsplan Noord-Brabant (1991).

Tevens zal aandacht worden besteed aan provinciale en gemeentelijke beleidsnota's en verordeningen op het gebied van verkeer en vervoer, natuur- en landschapsbescherming, milieu, ontgroningen en waterbeheer.

3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Inleiding

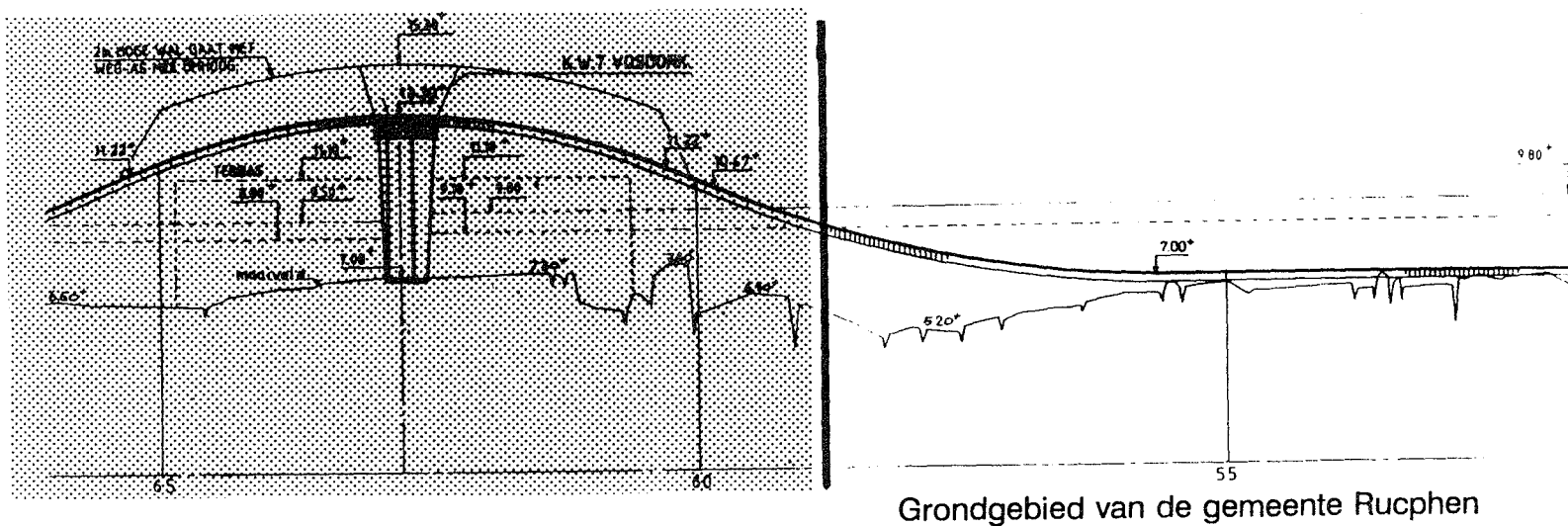
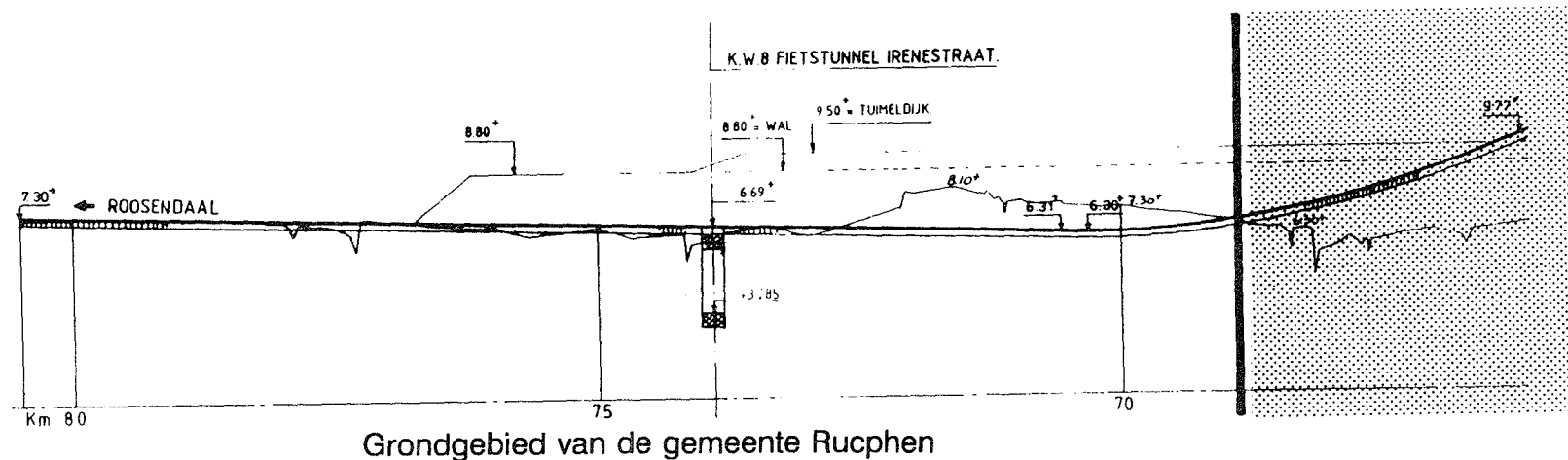
Aangegeven is in het vorige hoofdstuk dat de besluitvorming ten aanzien van de planologische inpassing van delen van de 'Omlegging Etten-Leur van de A58' in de gemeente Rucphen reeds in een vergevorderd stadium verkeert. Dit beperkt de mogelijke vrijheidsgraden voor het op te stellen MER. Het betreft onder meer het bestemmingsplan 'Rijksweg A58' van Etten-Leur, de overeenkomst tussen de gemeente Rucphen en RWS, directie Noord-Brabant, met betrekking tot vormgeving en inrichting, en de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan (in een vergevorderd stadium). Voor de in het MER te beschouwen alternatieven en varianten geldt derhalve als uitgangspunt dat het tracé conform het tracévaststellingsbesluit in geografisch opzicht vastligt. Op inrichtingsniveau is wel variatie mogelijk. Het MER wordt dan ook op inrichtingsniveau geschreven, waarbij geen alternatieve tracés in beschouwing worden genomen. Wel evalueert het MER de wijze waarop milieu-aspecten een rol hebben gespeeld bij de keuze voor het huidige tracé van de 'Omlegging Etten-Leur'.

3.2 In het MER te onderzoeken alternatieven

Voorgenomen activiteit

In de voorgenomen activiteit wordt uitgegaan van het vastgestelde tracé van de Omlegging Etten-Leur en van de vormgeving en inrichting zoals deze is opgenomen in het voorontwerp van het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.3). De oostelijke ontsluitingsweg behoort niet tot het voornemen. Vanuit milieu-overwegingen is sprake van indirecte effecten die indien relevant wel worden weergegeven in het MER bij de beschrijving van de effecten van de voorgenomen activiteit, ook wel het voorkeursalternatief genoemd.

Figuur 3.1 toont de hoogteligging van het tracé en het aansluitpunt Vosdonk (dit behoort niet tot de voorgenomen activiteit). Het lengteprofiel volgt in het algemeen het maaiveld. Uitzondering vormt het aansluitpunt Vosdonk. De rijksweg passeert ongelijkvloers over de kruisende weg (Vosdonk). Ten aanzien van het dwarsprofiel kan worden opgemerkt dat bermen van minimaal 7 meter vereist zijn, in verband met de benodigde zichtlengte in binnenbogen en de vereiste obstakelvrije ruimte. Plaatselijk kent het tracé geringe verschuivingen ten opzichte van het vastgestelde tracé 2 uit de Tracénota. De aansluiting op de bestaande rijksweg bij St. Willebrord is iets naar het oosten verschoven om de afstand tot het dorp te vergroten.



Figuur 3.1: Lengteprofiel A58, gemeente Rucphen

Inrichtingsvarianten

De voorgenomen activiteit gaat uit van verschillende inrichtingsmaatregelen, die in het convenant tussen gemeente Rucphen en RWS zijn overeengekomen. In het MER wordt verkend of een variatie in de inrichtingsmaatregelen realistisch geacht kan worden. Gezien de vergevorderde ontwikkelingen ten aanzien van ontwerp en besluitvorming zullen deze mogelijke variaties beperkt zijn. Gedacht kan met name worden aan maatregelen die effect hebben op geluidsbelasting, de landschappelijke inpassing en de invloed op grond- en oppervlaktewater. Het MER beschrijft de volgende inrichtingsvarianten:

- een situatie waarbij de hinder van het verkeer tot een minimum wordt beperkt;
- een situatie waarbij de landschappelijke inpassing optimaal wordt geacht;
- een situatie met maximale maatregelen om de invloed op grond- en oppervlaktewater te beperken uitgaande van inrichting en vormgeving conform de voorgenomen activiteit.

Meest milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief gaat evenals de voorgenomen activiteit uit van realisatie van de omlegging Etten-Leur. Het alternatief wordt samengesteld na beschrijving en vergelijking van de effecten van voorgenomen activiteit en mogelijke inrichtingsvarianten. Op basis van die informatie wordt nagegaan of een combinatie van inrichtingsmaatregelen leidt tot een alternatief waarbij nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden voorkomen dan wel zoveel mogelijk kunnen worden beperkt indien zij niet zijn te voorkomen. Tevens wordt in dit alternatief aangegeven of en zo ja hoe eventuele onvermijdelijke milieugevolgen kunnen worden gecompenseerd. Indien relevant wordt gedacht aan een tweetal uitwerkingen voor het meest milieuvriendelijke alternatief:

- een inrichting die relatief het gunstigst is voor natuur en landschap;
- een inrichting die primair de overlast met betrekking tot geluid en luchtkwaliteit voor mensen beperkt.

Bestaande situatie als referentie

De bestaande situatie vormt het referentiekader waarmee de milieu-effecten van de voorgenomen activiteit, inrichtingsvarianten en van het meest milieuvriendelijk alternatief kunnen worden vergeleken. In de bestaande situatie wordt uitgegaan van hetgeen fysiek aanwezig is binnen de gemeenten Rucphen en Etten-Leur. Een nulalternatief en nulplusalternatief worden gezien de doelstellingen ten aanzien van de te realiseren hoofdverbinding en de invloed van het huidige verkeer op het woon- en leefmilieu in de gemeente Etten-Leur niet realistisch geacht.

4 GLOBALE AANDUIDING VAN DE TE VERWACHTEN MILIEU-EFFECTEN

4.1 Inleiding

In het MER vindt een beschrijving en vergelijking plaats van de milieu-effecten die de alternatieven en inrichtingsvarianten veroorzaken. Niet alle effecten zijn daarbij relevant om diepgaand te beschouwen. Een effect kan in alle betreffende situaties verwaarloosbaar klein zijn of voor alle situaties in dezelfde orde van grootte optreden. De aandacht in het MER richt zich met name op effecten die voor de alternatieven en inrichtingsvarianten onderscheidend zijn. Het MER beschrijft waarom effecten al dan niet relevant geacht worden. In dit hoofdstuk volgt een globale voorlopige aanduiding van de te verwachten effecten. De volgende aspecten krijgen daarbij aandacht:

- bodem en geomorfologie;
- grond- en oppervlaktewater;
- vegetatie en fauna;
- landschap en cultuurhistorie;
- woon- en leefmilieu.

Milieu-effecten treden op bij aanleg, gebruik, beheer en onderhoud van een weg. Dit onderscheid wordt in het MER gemaakt. Tevens worden de gevolgen van eventuele calamiteiten beschreven, waarbij onder meer gedacht kan worden aan een ongeluk met een transport van gevaarlijke stoffen.

4.2 Milieu-aspecten

Bodem en geomorfologie

Aanleg van de weg betekent een extra ruimtebeslag en verandering van het bodemgebruik. Tijdens de aanlegfase worden graafwerkzaamheden verricht en wordt een zandlichaam opgebracht. De verwachting is dat dit geen grote gevolgen zal hebben voor de bodemopbouw en bodemstructuur. Zettingen zullen gelijkmatig plaatsvinden. Ten behoeve van de aanleg is het denkbaar dat zand voor ophogingen van buiten het studiegebied wordt aangevoerd. De winning van zand heeft elders nadelige gevolgen. Geomorfologisch worden geen relevante effecten verwacht.

In de gebruiksfase en bij beheer en onderhoud kan sprake zijn van bodemverontreiniging. Dit kan zijn door van de weg gespoelde verontreinigingen zoals minerale oliën en aromatische koolwaterstoffen. De hoeveelheid verontreiniging is feitelijk afhankelijk van het aantal kilometers dat wordt afgelegd. Het effect is groot indien de betreffende bodem kwetsbaar is voor de betreffende verontreiniging. Het tracé in de gemeente Rucphen kruist geen bodemverontreinigingslocaties.

Ook bij calamiteiten kunnen ongewenste verontreinigingen optreden, al worden in dergelijke situaties veelal snel maatregelen genomen om verspreiding van de verontreiniging tegen te gaan.

Grond- en oppervlaktewater

Mogelijke effecten voor het grond- en oppervlaktewater treden op door peilverlagingen, verandering van stromingsrichtingen en door externe beïnvloeding van de waterkwaliteit. Nabij het aansluitpunt Vosdonk ligt een natte depressie in het zandgebied (Grondwatertrap II en III). De gladheidsbestrijding betekent mogelijk een hogere zoutbelasting voor de wegbermen. De afstroming van het wegdek van verontreinigde stoffen tijdens regenbuien kan zowel permanent de grondwaterkwaliteit als tijdelijk de oppervlaktewaterkwaliteit beïnvloeden. In het gebied dat mogelijk door de weg wordt beïnvloed is geen sprake van een grondwaterbeschermingsgebied.

Tijdens de aanleg van het wegvak en met name bij de kunstwerken kan het nodig zijn grondwaterstanden permanent of tijdelijk te verlagen.

Landschap en cultuurhistorie

Het ruimtelijk beeld verandert door aanleg van de weg. De maatregelen die genomen worden bepalen in hoeverre sprake is van een kwaliteitsverandering van het landschap. Een belangrijk toetspunt is in hoeverre de visueel ruimtelijke hoofdstructuur een verandering ondervindt. De cultuurhistorische waarden en archeologische waarden in het gebied zijn gering.

Vegetatie en fauna

Het verlies aan waardevolle biotopen is zeer gering. De effecten op aanwezige waardevolle vegetatietypen en (avi)fauna worden in het MER geïnventariseerd, al lijken de effecten vooralsnog beperkt. Sprake kan zijn van versnippering van biotopen, barrièrewerking in ecologisch opzicht en van verstoring van diersoorten door geluid, licht en luchtverontreiniging. In het gebied is geen kerngebied of verbindingszone aanwezig als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur.

Woon- en leefmilieu

Verkeer heeft invloed op het woon- en leefmilieu als gevolg van luchtverontreiniging, geluid, licht en trillingen. Het MER geeft aan in welke mate het woon- en leefmilieu bij aanleg van de weg en bij verschillende inrichtingsvarianten zal worden beïnvloed. De invloed van de uitlaatgassen op klimaat en verzuring van bodem en water wordt in het MER aangestipt, al is een dergelijk belasting van het milieu niet alleen aan het betreffende wegvak in de gemeente Rucphen toe te rekenen.

4.3 Overzicht ingreep-effectrelaties

Tabel 4.3.1 geeft samenvattend aan welke ingrepen in het milieu verwacht kunnen worden en ten aanzien van welke aspecten effecten verwacht kunnen worden. In het MER worden de mogelijke effecten meer in detail onderzocht.

Tabel 4.1 Voorlopige ingreep-effectrelatiematrix voor de effecten tijdens de aanleg, het gebruik en beheer van een weg, en bij calamiteiten.

INGREEP	ASPECTEN								
	A	B	C	D	E	F	G	H	I
AANLEG									
ruimtebeslag	P	P	P/V	V	P	P	P	P	P
grondwerk en -verzet	V	P	P	P	P	V	-	-	P
ontwateren, funderen	-	P	P	P	P	V	-	-	
aanleg verharding	-	V	V	V	V	P	-	V	P
EMISSIE IN GEBRUIKSFASE									
geluid/trilling/licht	-	-	-	-	-	P	-	-	P
emissie via lucht	-	V	V	V	V	P	-	-	P
via afstromend regenwater	-	P	P	P	P	P	-	-	-
BEHEER									
bermen/bermsloten	-	P	P	P	P	P	V	V	V
wegonderhoud	-	P	P	P	P	P	-	V	V
gladheidsbestrijding	-	P	P	P	P	-	-	-	P
calamiteiten	-	P	P	P	P	P	-	-	P

A = geomorfologie	G = cultuurhistorie
B = bodem	H = landschap
C = grondwaterkwaliteit en -kwantiteit	I = woon- en leefmilieu
D = oppervlaktewaterkwaliteit en -kwantiteit	P = potentieel effect aanwezig
E = vegetatie	V = potentieel effect aanwezig, naar echter verwaarloosbaar
F = fauna	- = geen effect

4.4 Beoordeling en vergelijking

In het MER wordt een overzicht gegeven van voor de beschrijving en vergelijking relevant geachte milieueffecten. Bij de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten kunnen verschillende criteria worden gebruikt. Daartoe kunnen behoren:

- normen, bijvoorbeeld ten aanzien van geluidhinder;
- criteria als zeldzaamheid, diversiteit, vervangbaarheid, en volledigheid (bij de beoordeling van effecten op flora en (avi)fauna);
- doelstellingen van overheidsbeleid, bijvoorbeeld ten aanzien van de reductie van luchtverontreiniging.

De vergelijking van de voorgenomen activiteit, nulalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief wordt in overzichtstabellen gepresenteerd. Zoveel mogelijk zal worden getracht effecten te kwantificeren, met dien verstande dat het MER wordt opgesteld op basis van beschikbare informatie. Aanvullend onderzoek in de vorm van inventarisaties of nieuwe verkeersmodelberekeningen vinden niet plaats. Zo nodig wordt een kwalitatieve beoordeling gegeven.

4.5 Mitigerende en compenserende maatregelen

Maatregelen kunnen effecten voor bodem, water, lucht en woon- en leefmilieu beperken. Derhalve vindt na de beschrijving van de effecten van bestaande situatie en voorkeurstracé een verkenning plaats van de mogelijke reductie door het nemen van maatregelen. Dit kan geschieden door maatregelen ten aanzien van de inrichting. Het is ook denkbaar dat elders een positief milieu-effect wordt gerealiseerd om een nadelig effect van de ingreep te beperken. De analyse van denkbare maatregelen biedt informatie voor het vaststellen van inrichtingsvarianten en voor het vaststellen van het meest milieuvriendelijke alternatief (zie 3.3).

5 VERLOOP VAN DE PROCEDURES

5.1 M.e.r. en bestemmingsplan

In het schema in bijlage II zijn zowel de bestemmingsplanprocedure als de procedure voor milieu-effectrapportage aangegeven. Daarbij is de onderlinge afstemming in de tijdsplanning weergegeven.

Voor deze m.e.r.-procedure is Rijkswaterstaat, Directie Noord-Brabant, de initiatiefnemer en de gemeenteraad van Rucphen het bevoegd gezag (RWS). Na aanbieding van deze startnotitie door RWS aan de gemeente Rucphen hebben Burgemeester en Wethouders van Rucphen deze startnotitie ter inzage gelegd. In de periode van tervisielegging is het mogelijk schriftelijk te reageren naar aanleiding van het gestelde in de startnotitie. Deze schriftelijke reacties kunnen gericht worden aan:

Gemeenteraad van Rucphen
Raadhuisstraat 27
4715 CB Rucphen

De Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cie-m.e.r.) presenteert binnen twee maanden na het moment van ter visie leggen en de ingekomen reacties adviesrichtlijnen voor het MER. Vervolgens stelt de gemeenteraad op zo kort mogelijke termijn na het verschijnen van deze adviesrichtlijnen als bevoegd gezag de richtlijnen voor het MER vast. RWS stelt daarna het MER op, waarbij rekening wordt gehouden met de richtlijnen. Het MER biedt informatie over de milieu-effecten ter ondersteuning van het besluit ten aanzien van de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Rucphen.

Na afronding van het MER wordt het aan de gemeenteraad gezonden. Deze spreekt zich uit over de aanvaardbaarheid van het MER. Daarna wordt het ontwerpbestemmingsplan tezamen met het MER ter inzage gelegd. Tijdens de periode dat bestemmingsplan en MER ter visie liggen, kan een ieder reageren richting de gemeente.

De Commissie voor M.e.r. toetst het MER aan de richtlijnen en brengt advies uit aan de gemeenteraad. Vervolgens beslist de gemeenteraad of op basis van het MER vaststelling van het bestemmingsplan kan plaatsvinden. Dan volgt vaststelling van het bestemmingsplan, waartegen op basis van de Wet op de ruimtelijke ordening beroep kan worden aangetekend. Het bestemmingsplan behoeft goedkeuring van Gedeputeerde Staten.

5.2 Vergunningen

Voor de uiteindelijke realisering van de weg is mogelijk een aantal vergunningen en ontheffingen benodigd. In dit stadium is niet duidelijk welke dit zullen zijn. Hiertoe kunnen onder meer behoren:

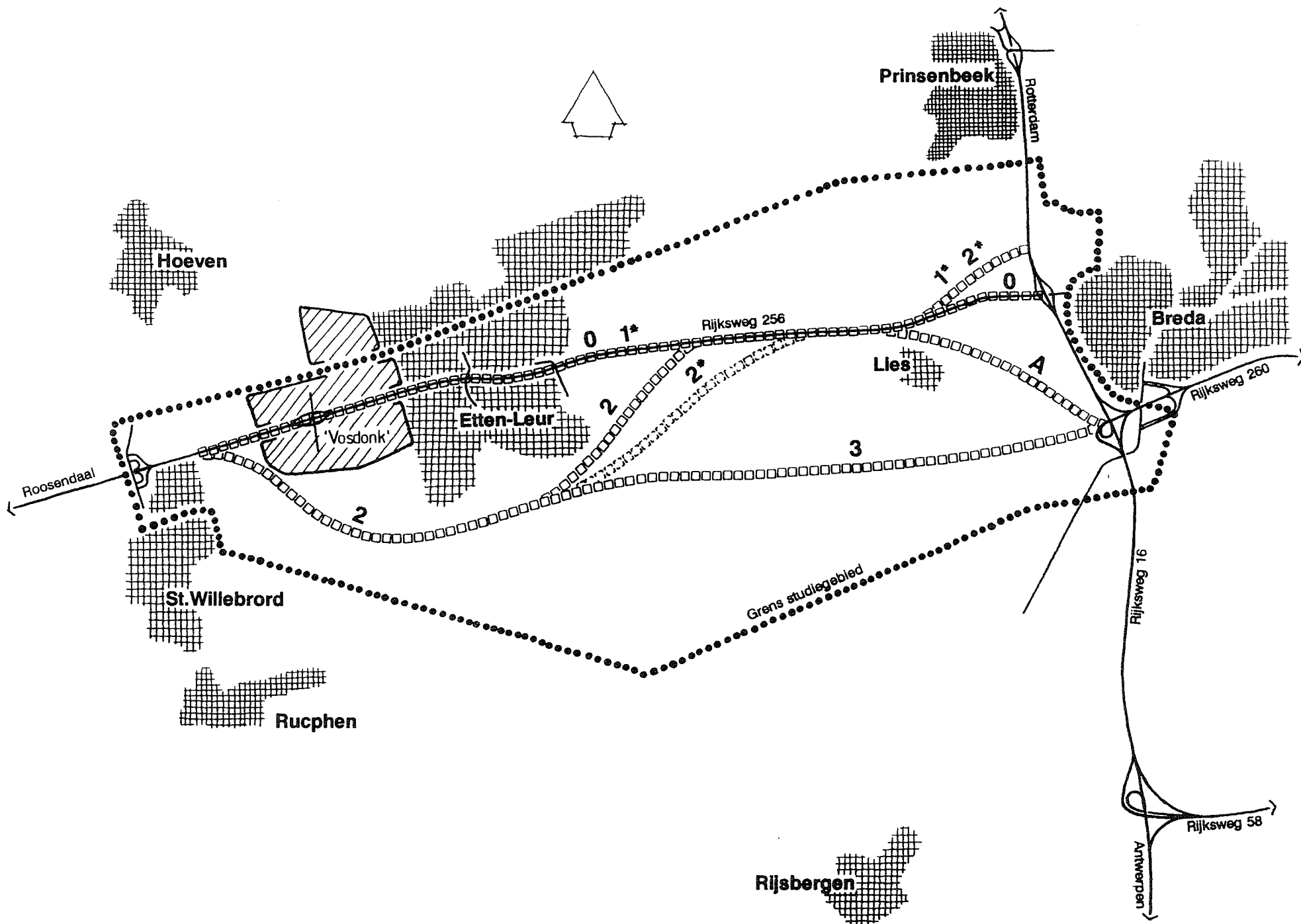
- bouw- en aanlegvergunning;
- integrale milieuvergunning;
- lozingsvergunningen;
- ontgrondingsvergunningen;
- ontheffing krachtens de Wet bodembescherming;
- overige publiekrechtelijke toestemmingen.

Ook hier maken inspraak en advies deel uit van de procedures. Waar mogelijk zullen de verschillende procedures worden gecoördineerd en parallel worden doorlopen. In het MER zal een overzicht van de te volgen procedures en te nemen besluiten worden opgenomen.

LITERATUURLIJST A58 RUCPHEN

- 1 Nota Rijksweg 256, RWS, 1982, inclusief aanvullende informatie dd. februari 1984 (verkeersintensiteiten);
- 2 Tracévaststellingsbesluit, Minister van verkeer en waterstaat, 4 april 1985;
- 3 Advies van de Raad van de Waterstaat, inclusief rapport van de Commissie van Overleg voor de Wegen (30 oktober 1984), 4 maart 1985;
- 4 (Voorstellen tot het nemen van een) Voorbereidingsbesluit, 27 maart 1990 en 29 januari 1991, gemeente Rucphen;
- 5 Bestemmingsplan "Rijksweg A58/Oostelijke uitvalsweg", Toelichting en voorschriften + toelichting Landschapsplan + akoestisch onderzoek, april 1991, gemeente Rucphen;
- 6 Bestuursovereenkomst Rijk - gemeente Rucphen, 24 maart 1992;
- 7 Offerte Startnotitie voor milieu-effectrapportage Rijksweg 16/Rijksweg A58, Grontmij nv, 3 april 1992;
- 8 Verslag gesprek RWS-Grontmij nv, 7 mei 1992, H. Pijpers;
- 9 Projektplan MER A58/A16, Grontmij nv, mei 1992;
- 10 Bestemmingsplan "R.W. 58", Gemeente Etten-Leur/Kuiper Compagnons bv, januari 1991;
- 11 Tekening omlegging Etten-Leur 1:10.000;
- 12 Akoestisch onderzoek Etten-Leur, Kuiper Compagnons, februari 1991;
- 13 Landschapsplan A58 Etten-Leur, gemeente Etten-Leur, december 1989;
- 14 Conceptrapportage effecten grondwaterstandsverlagingen op de natuurwaarden te Etten-Leur, GMD, 28 april 1992;
- 15 Geohydrologische haalbaarheidsstudie groene bak Etten-Leur, 1e fase, GMD, november 1991;
- 16 Geohydrologisch vervolgonderzoek, GMD, april 1992;
- 17 Rapport voor de ruilverkaveling Etten-Leur, Landinrichtingsdienst/Centrale Cultuurtechnische commissie, 1981;

BIJLAGE I
Overwegingen
Tracévaststellingsbesluit



Schaal 1:50000

Studiegebied met varianten 0.1.2.3 en A

Rel № - 5 0 8 / 1985 - 3

AAN:

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 1a
2513 AA 's-GRAVENHAGE

uw brief van:	's-gravenhage,	4 april 1985	
uw kenmerk:	ons kenmerk:	HW/WWO 12897	toestelnummer:
onderwerp:	Vaststellen van het gedeelte	bijlage(n): 1	verzonden:
	Etten-Leur-Breda van rw 58.		

Hiermede moge ik u berichten dat ik heden het tracé van rijksweg 58 (A58), gedeelte Etten-Leur - Breda, heb vastgesteld en wel conform de in de tracénota gepresenteerde variant 2 tot aan het punt van waar de verschillende aansluitingen van rijksweg 58 op rijksweg 16 nog mogelijk zijn: één en ander overeenkomstig het advies van de Raad van de Waterstaat d.d. 4 maart 1985 en het daarbij behorende rapport van de Commissie van Overleg voor de Wegen d.d. 19 november 1984. Ten aanzien van de definitieve keuze van de aansluiting van de hiervoor genoemde rijkswegen zal ik eerst een beslissing nemen nadat daarover door de Raad van de Waterstaat een aanvullend advies is uitgebracht. Voor deze aanvullende advisering zal door de Raad van de Waterstaat nog een aanvullende inspraakprocedure worden gehouden. Het advies van de Raad van de Waterstaat en het rapport van de Commissie van Overleg voor de Wegen gaat als bijlage hierbij.

Ter toelichting op mijn beslissing moge het volgende dienen. De rijkswegverbinding Tilburg - Breda - Roosendaal - Bergen op Zoom is van oudsher van grote betekenis geweest, zowel voor het verkeer tussen deze steden als voor het doorgaande interlokale verkeer. Teneinde aan de te verwachten groei van het verkeer het hoofd te kunnen bieden is in het Rijkswegenplan 1968 een nieuwe hoofdverbinding (rijksweg 58) tussen Eindhoven en Vlissingen opgenomen. Van deze weg die ten zuiden van de bestaande oost-west verbinding is geprojecteerd, zijn de wegvakken Eindhoven - Breda en Korteven - Vlissingen inmiddels als auto-snelweg gerealiseerd. Aangezien werd verwacht dat de bestaande rijksweg Breda - Bergen op Zoom ook na het in gebruik stellen van rijksweg 58 een belangrijke regionale verbinding zou blijven, werd tevens de reeds in gang gezette ombouw van deze weg tot tweebaans autoweg voortgezet.

- De -

De gewijzigde planologische inzichten en de te verwachten geringe verkeersintensiteit op het wegvak tussen rijksweg 16 en Korteven (de zgn. Kempener randweg) van het nog te realiseren gedeelte van rijksweg 58 hebben geleid tot het besluit dit wegvak te bundelen met de bestaande verbinding Breda - Bergen op Zoom - Korteven. Een en ander heeft geresulteerd in het opnemen van rijksweg 256 (verder als rijksweg 58 aangeduid) tussen Breda en Roosendaal in het in 1981 vastgestelde Structuurschema Verkeer en Vervoer en het Rijkswegenplan 1984 als onderdeel van het landelijk hoofdwegenet. Wanneer ook het gedeelte van de A58 ten zuiden van Breda is gerealiseerd, is het gedeelte tussen Breda en Etten-Leur de enige nog ontbrekende schakel in de autosnelwegroute Eindhoven - Tilburg - Breda - Bergen op Zoom - Vlissingen. Deze ontbrekende schakel bestaat thans nog uit een tweebaans autoweg met gelijkvloerse aansluitingen en kruisingen die de bebouwde kom van Etten-Leur doorsnijdt. De gelijkvloerse aansluitingen, in het bijzonder de met verkeerslichten geregelde kruispunten in de traverse door Etten en ter plaatse van de aansluiting van rijksweg 58 aan rijksweg 16, vormen een ernstige belemmering voor de doorstroming van het rijkswegverkeer. Dit verkeer bestaat voor een relatief aanzienlijk gedeelte uit zakelijk verkeer en goederenvervoer. Ongeveer ter plaatse van het centrum van Etten-Leur bedraagt het doorgaande verkeer circa 70% van de totale verkeersintensiteit, waaruit de belangrijke functie van de weg blijkt voor het doorgaande verkeer.

De rijksweg belemmert niet alleen in belangrijke mate een goede communicatie tussen de door de rijksweg gescheiden delen van Etten-Leur (ernstige barrièrewerking), doch ook een goede verkeersafwikkeling tussen de oostelijke en westelijke gebieden van deze gemeente. De grote stroom verkeer door de kom van Etten-Leur vormt voorts een ernstige bedreiging voor de verkeersveiligheid als ook een toenemende hinder voor het woon- en leefmilieu aldaar.

In de tracénota zijn de volgende tracévarianten aan een beschouwing onderworpen:

1. De nulvariant. Onder deze variant wordt de situatie verstaan, waarin in principe geen uitbreiding of aanpassing van de bestaande infrastructuur wordt gerealiseerd.
2. De tunnelvarianten 1 en 1*. Hieronder worden de twee varianten verstaan, waarbij de bestaande rijksweg wordt gereconstrueerd tot een autosnelweg met een tunnel in Etten-Leur (tunnellengten circa 850 m of circa 1500 m).
3. De omleggingsvarianten 2, 2*, 2** en 3. Beschouwd zijn vier varianten die zich kenmerken door een omlegging om Etten-Leur ten zuiden van deze plaats.
4. De subvariant A. Voor een alternatieve aansluiting aan rijksweg 16 is nog een sub-variant ontwikkeld, die zowel met de tunnelvarianten als met één van de omleggingsvarianten gecombineerd kan worden.

In de nota is geen zgn. verbeter-variant ontwikkeld omdat de bestaande rijksweg reeds een profiel van 2 x 2 rijstroken bezit en aanpassing van beperkte omvang de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid nauwelijks verhoogt, terwijl de overlast voor de omgeving nauwelijks zal verminderen. Eerst wanneer meer ingrijpende aanpassingen zullen worden gerealiseerd, zoals het maken van ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen, en dus in feite de ombouw tot een autosnelweg, zullen verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid aanmerkelijk verbeteren. Om deze reden is het niet zinvol geacht om naast de nulvariant nog tussenvormen tussen deze variant en een autosnelweg variant in de studie te betrekken.

De verschillende varianten worden in de tracénota vergeleken aan de hand van de navolgende aspecten: ruimtelijke ordening, stedenbouw, verkeerskunde, milieuhygiëne, natuur en landschap, landbouw en aanlegkosten.

De nota heeft in het kader van de door de Raad van de Waterstaat gevolgde tracéprocedure ter inzage gelegen. Nadat de Rijkswaterstaat voorlichtingsbijeenkomsten had belegd en de gelegenheid was geboden schriftelijk bezwaren in te dienen bij de Raad van de Waterstaat, heeft de Raad voor particulieren die schriftelijk bezwaar hadden gemaakt en voor instanties hoorzittingen gehouden. Mede naar aanleiding van bezwaren en opmerkingen die in het kader van deze inspraakprocedure naar voren zijn gebracht, zijn door de Commissie van Overleg voor de Wegen voor het gedeelte Etten-Leur-Breda van rijksweg 58 de verschillende oplossingen nader gezien.

De Commissie heeft eerst de vraag onder ogen gezien in hoeverre zou kunnen worden volstaan met de bestaande infrastructuur, de zgn. nulvariant. Ofschoon de Commissie zich bewust is van het feit dat bij handhaving van de bestaande situatie geen ingreep in het gebied behoeft te worden gepleegd, zodat geen nadelige effecten optreden voor natuur en landschap, terwijl ook de landbouwkundige structuur van het studiegebied niet wordt aangetast, heeft zij overwogen dat de stagnerende doorstroming van het verkeer en met name de ongunstige invloed die hiervan het gevolg zal zijn op de verkeersveiligheid belangrijke argumenten zijn om verandering in de bestaande situatie aan te brengen. Voor een dergelijke verandering kunnen trouwens ook aan de ruimtelijke orderings- en de milieuhygiënische aspecten argumenten van gewicht worden ontleend. De Commissie komt dan ook tot de conclusie dat in voldoende mate de noodzaak van wijziging is komen vast te staan en dat een oplossing in de vorm van een autosnelweg moet worden gezocht.

De Commissie heeft bij haar beraadslagingen een scheiding gemaakt tussen de tracévarianten voor de aansluiting van rijksweg 58 aan rijksweg 16 en het overige gedeelte van deze rijksweg tussen Breda en Etten-leur, omdat de eerste aangelegenheid met name voor de gemeente Breda en de tweede vooral voor de gemeente Etten-Leur van belang is.

De Commissie heeft op haar verzoek van de Rijkswaterstaat nadere informatie ontvangen, over twee vraagpunten, te weten de - in geval van een omlegging om Etten-Leur- te maken kosten die voortvloeien uit het voldoen aan de door Etten-Leur gestelde voorwaarden bij uitvoering van tracé 2 en - in geval van reconstructie van het huidige rijksweggedeelte - de kosten van aanleg van een kortere tunnelbak ter hoogte van het centrum van Etten-Leur dan bij de in de tracénota beschreven tunnelvarianten was voorzien. Na kennisneming van de verstrekte aanvullende informatie (zie bijlage 2 van het rapport van de Commissie) heeft een aantal leden van de Commissie gevraagd nader te doen bezien in hoeverre nog eenvoudiger oplossingen in de traverse door Etten-leur zouden kunnen worden ontworpen.

Naar aanleiding hiervan is door de Rijkswaterstaat een zgn. nul plus-variant ontworpen (zie bijlage 3 bij het rapport van de Commissie).

De Commissie is er niet in geslaagd tot een eensluidend oordeel over de verschillende varianten te komen. Een meerderheid van de Commissie meent dat een keuze voor een omlegging om Etten-Leur moet worden aanbevolen. Zowel de in de nota beschreven variant 2 als variant 2* komen de meerderheid in de Commissie aanvaardbaar voor. Dientengevolge heeft de meerderheid in de Commissie geen keuze willen maken, maar stelt zij zich op het standpunt dat hieromtrent nader overleg gevoerd dient te worden met de provincie Noord-Brabant, de gemeente Etten-Leur en de ruilverkavelingscommissie. Een aanzienlijke minderheid in de Commissie is echter van mening dat een oplossing gevonden moet worden op de bestaande traverse, waarbij optimaal tegemoet dient te worden gekomen aan de verkeersveiligheid, de verkeersafwikkeling en het milieu. De desbetreffende leden hechten er grote waarde aan dat door de door hen voorgestane oplossing een optimale bundeling wordt bereikt van de infrastructuur, terwijl geen nieuwe bron van geluidhinder en verontreiniging van bodem, lucht en water wordt gecreëerd. Voorts gold als overweging dat ook in geval van een omlegging de ontlasting van het lokale wegennet niet optimaal zal zijn, terwijl bij een keuze voor een oplossing op de bestaande traverse de ruilverkaveling ten zuiden van Etten-Leur niet in gevaar zal worden gebracht. Deze minderheid van de Commissie bepleit een oplossing van beperkte omvang, op de huidige traverse, waarbij niet automatisch tot ondertunneling moet worden overgegaan. Andere kostenbesparende oplossingen zullen moeten worden bestudeerd. Voorts zou nadere aandacht moeten worden geschonken aan de nulplus-variant, zoals die is beschreven in bijlage 3 bij het rapport van de Commissie.

Het verschil in opvatting in de Commissie is voor de Raad aanleiding geweest om op 7 februari 1985 een bezoek aan het betrokken gebied te brengen teneinde de situatie ter plaatse in ogenschouw te nemen. De Raad heeft, alles afwegende, zich aangesloten bij het standpunt van de meerderheid van de Commissie. Verder heeft de Raad zich daarbij voor een keuze van tracé 2 uitgesproken.

- Als

Als overweging heeft daarbij gegolden dat niet in redelijkheid mag worden verwacht dat binnen enkele decennia in het gebied van de Hoge Neerstraat woonbebouwing tot stand zal worden gebracht, gelet op de excentrische ligging van dit gebied ten opzichte van het station en de andere stedelijke voorzieningen. Een uitbreiding aan de noordzijde van de spoorlijn ligt naar de mening van de Raad veeleer in de rede. In deze situatie verdient het naar oordeel van de Raad sterk de voorkeur een aantasting van het waardevolle deel van de Brandse Vaart door de nieuwe rijksweg zoveel mogelijk te vermijden. De Raad heeft zich daarom uitgesproken voor tracé 2.

Ten aanzien van de aansluiting van rijksweg 58 op rijksweg 16 menen de Raad en de Commissie dat de in de nota beschreven variant A zodanige bezwaren oproept, dat deze niet voor realisering in aanmerking komt.

Tijdens de inspraak is gebleken dat ook de aansluiting van rijksweg 58 op rijksweg 16 volgens de in de nota beschreven varianten 1(*) en 2(*) ten noorden van Princeville veel bezwaren ontmoet. Ook de Raad deelt deze bezwaren.

Door de Rijkswaterstaat zijn daarop een aantal variantaansluitingen ontworpen die zoveel mogelijk aan de geopperde bezwaren tegemoet komen.

De Raad en de Commissie menen dat met de gepresenteerde variant 4A in belangrijke mate aan de bezwaren tegen de eerdergenoemde variantaansluitingen 1(*) en 2(*) tegemoet wordt gekomen. De Raad wil evenwel niet tot deze variant adviseren dan nadat een ieder op de gebruikelijk wijze in de gelegenheid is gesteld zijn of haar visie met betrekking tot de onderhavige aansluiting aan hem kenbaar te maken.

Mede gezien hetgeen tijdens de inspraakprocedure naar voren is gebracht, stem ik in met de overwegingen van de Raad. Ik stel derhalve het tracé van rijksweg 58 vast overeenkomstig de in de nota omschreven variant 2 tot aan het punt van waar de verschillende aansluitingen van rijksweg 58 op rijksweg 16 nog mogelijk zijn. Ten aanzien van de hiervoor genoemde aansluiting zal ik een definitieve beslissing nemen nadat door de Raad terzake een aanvullend advies is uitgebracht.

Bij de verdere uitwerking van de plannen voor tracé 2 zal de nodige aandacht worden besteed aan de door de Raad van de Waterstaat en de Commissie van Overleg voor de Wegen gemaakte opmerkingen.

De urgentie van de feitelijke uitvoering zal in het kader van de landelijke prioriteitenstelling van wegenprojecten in het Meerjaren Programma Personenvervoer worden aangegeven.

Ik heb het provinciaal bestuur van Noord-Brabant gevraagd mee te werken aan de planologische inpassing van het tracé.

- De -

behoort bij : HW/WWO 12897

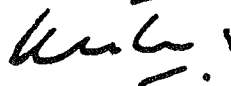
bladnummer : 6

De betrokken gemeentebesturen heb ik verzocht, voorzover van toepassing, in overleg met de Rijkswaterstaat het uitgewerkte plan van het tracé in de desbetreffende bestemmingsplannen op te nemen.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
Overeenkomstig de door de minister
geparafeerde minute,
DE PLV. SECRETARIS-GENERAAL,

w.g. C.P.Chr.M. Oomen

voor eensluidend afschrift
het hoofd Algemene Secretarie



H. Nijborg

BIJLAGE II
Procedureschema m.e.r
en
bestemmingsplan

Besluitvormingsprocedures

bron: Handleiding Milieu-Effectrapportage, min. van VROM, 1987

