milieudienst Breda

STARTNOTITIE MER A58
KNOOPPUNT PRINCEVILLE
BREDA/PRINSENBEEK

P 441- 02
(2e ex)

2e

STARTNOTITIE MER A58
KNOOPPUNT PRINCEVILLE
BREDA/PRINSENBEEK

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	Het knooppunt in de gemeenten Prinsenbeek en Breda	6
2.4	Huidige situatie en te verwachten ontwikkelingen	6
2.5	Overzicht eerder genomen besluiten	8
3	**VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN**	11
3.1	Inleiding	11
3.2	In het MER te onderzoeken alternatieven	11
4	**GLOBALE AANDUIDING VAN DE TE VERWACHTEN MILIEU-EFFECTEN**	13
4.1	Inleiding	13
4.2	Milieu-aspecten	13
4.3	Overzicht ingreep-effectrelaties	15
4.4	Beoordeling en vergelijking	15
4.5	Mitigerende en compenserende maatregelen	16
5	**VERLOOP VAN DE PROCEDURES**	17
5.1	M.e.r. en bestemmingsplan	17
5.2	Vergunningen	18

Bijlage I Tracévaststellingsbesluit
Bijlage II Beschouwde knooppuntvarianten
Bijlage III Procedureschema m.e.r. en bestemmingsplan

1 INLEIDING

De publicatie van deze starnotitie vormt de aanvang van de procedure van milieu-effectrapportage (m.e.r.) met betrekking tot de aanleg van het 'Knooppunt Princeville', waarmee de aansluiting van Rijksweg 58 op de A16 wordt verbeterd. De werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van het knooppunt vinden plaats op het grondgebied van de gemeenten Breda en Prinsenbeek. Met deze startnotitie maakt Rijkswaterstaat Directie Noord Brabant het voornemen bekent. Het knooppunt vormt een schakel in de A58 als hoofdverbinding tussen Roosendaal, Breda en Eindhoven.

De m.e.r.-procedure vindt plaats in het kader van de planologische inpassing van het knooppunt in de betreffende bestemmingsplannen van Breda en Prinsenbeek.

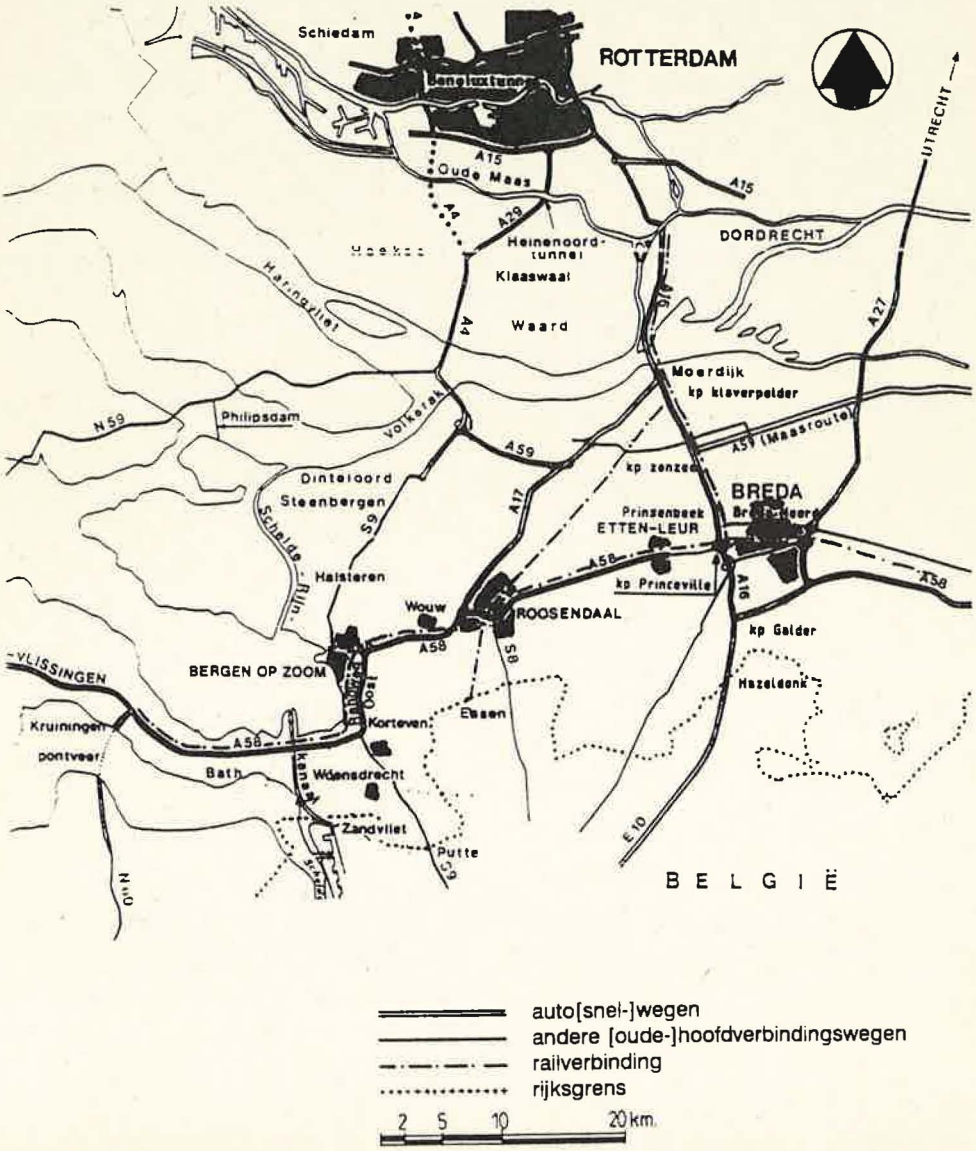
Deze startnotitie gaat in op de besluitvorming tot nu toe en op de besluiten die vanaf het moment van publicatie moeten volgen om met de uitvoering van de werkzaamheden te kunnen starten. Kort wordt ingegaan op de achtergronden van het voornemen tot aanleg van de wegvakken. Aangeduid wordt welke alternatieven 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 genoemde bestemmingsplannen over te gaan.

2 PROBLEEMVERKENNING EN BESLUITVORMING

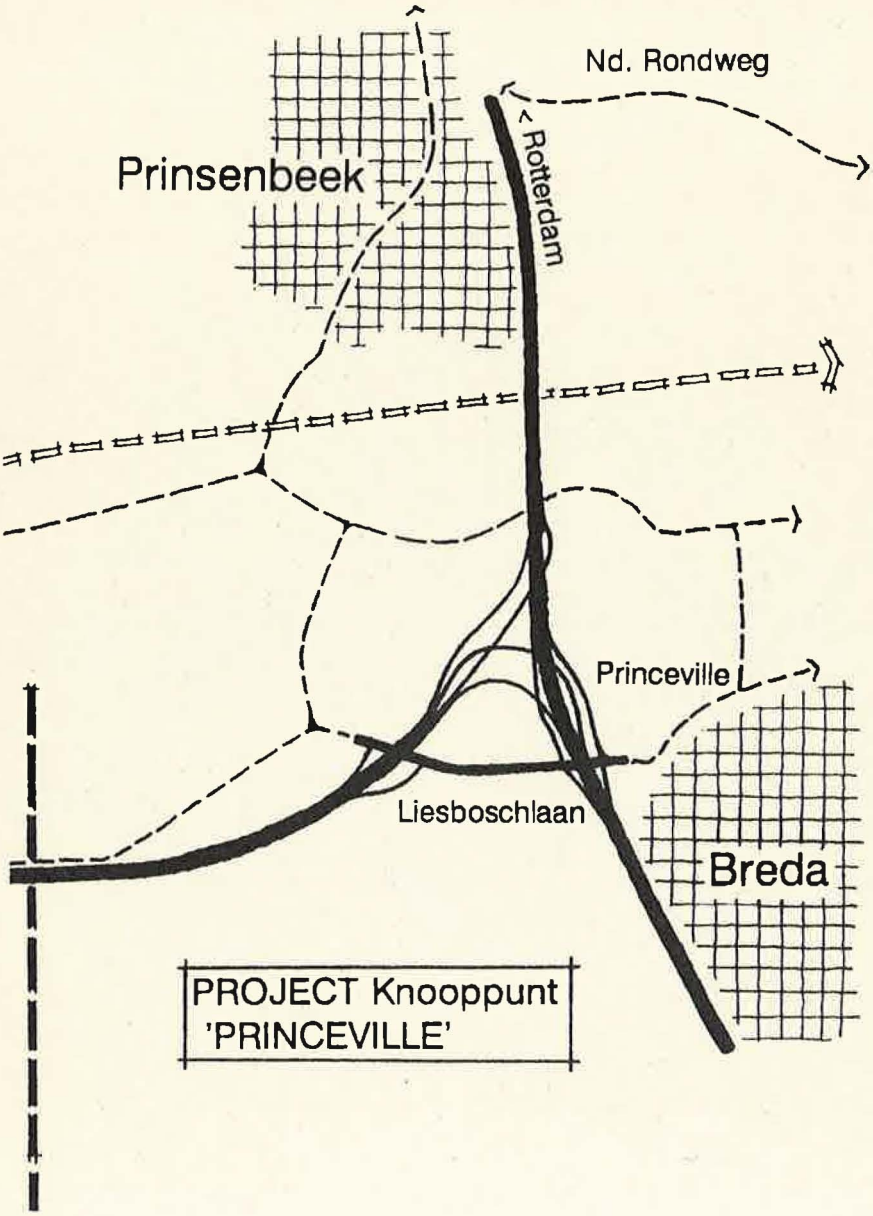
2.1 Historische ontwikkeling en tracévaststellingsbesluit

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 twee maal tweestrooks 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 Tracering Knooppunt Princeville



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. Door publicatie van genoemde nota is de "Tracévaststellingsprocedure" of "Raad van de Waterstaatprocedure" gestart 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' van A58 tussen Roosendaal en Breda vastgesteld. 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. De variantoplossingen voor het knooppunt die in het aanvullend onderzoek zijn betrokken, zijn samengevat in bijlage II. Op 16 juni 1987 heeft de minister vervolgens de tracering van het knooppunt vastgesteld. Het tracévastellingsbesluit is opgenomen in Bijlage I. In figuur 2.2 is de tracering van het knooppunt aangegeven.

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 het 'Knooppunt Princeville'. Met de gemeenten Breda en Prinsenbeek is overleg gevoerd over de planologische inpassing van het knooppunt. Vigerende bestemmingsplannen voorzien niet in de betreffende aanleg. Een bestemmingsplanwijziging is derhalve noodzakelijk in Breda en Prinsenbeek.

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 doorlopen moet worden. Het betreft tracébesluiten die genomen zijn voor het moment waarop de wettelijke m.e.r.-plicht in Nederland van kracht werd en die nog niet - of niet geheel - in bestemmingsplannen zijn opgenomen. Het Besluit MER is dienaangaande per 1 januari 1992 aangepast. Vervolgens heeft de minister van Verkeer en Waterstaat per brief aan de Tweede Kamer laten weten dat voor de planologische inpassing van Omlegging Etten-Leur in de A58 en het Knooppunt Princeville 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, gezien de omvang van het project, met een relatief beperkte milieu-effectrapportage in het kader van de desbetreffende bestemmingsplannen kan worden volstaan.

Genoemde Europese Richtlijn heeft geen gevolgen voor het gedeelte van de 'Omlegging Etten-Leur' in de gemeente Etten-Leur dat is opgenomen in het bestemmingsplan "Rijksweg 58". Dit bestemmingsplan is 6 december 1992 goedgekeurd door GS van Noord-Brabant. De m.e.r.-procedure die middels de publicatie van deze startnotitie aanvangt, richt zich op de planologische inpassing van het knooppunt in bestemmingsplannen van de gemeenten Breda en Prinsenbeek. Er wordt daarbij vanuit gegaan dat de Omlegging Etten-Leur wordt gerealiseerd. Gezien bovenstaande is Rijkswaterstaat tevens een m.e.r.-procedure gestart ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan "Rijksweg A58/Oostelijke Uitvalsweg" in de gemeente Rucphen.

2.3 Het knooppunt in de gemeenten Prinsenbeek en Breda

De aanleg van het knooppunt beoogt ten aanzien van het aansluitpunt van de A58 op de A16 de doorstroming van het verkeer te bevorderen, hinder van het verkeer te verminderen en de verkeersveiligheid te verbeteren. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in het tracévaststellingsbesluit voor het Knooppunt Princeville gekozen voor de in het nader onderzoek gepresenteerde variant A. Deze variant bestaat uit een geheel nieuw knooppunt met directe verbindingswegen. Het is gesitueerd ten noorden van de bestaande aansluiting van de A58 en de A16. De bestaande gelijkvloerse aansluiting ten zuiden van het Liesbos vervalt. Hier komt in westelijke richting ten behoeve van de aansluiting van Breda een ongelijkvloerse kruising. De huidige op- en afritten richting de A16 blijven gehandhaafd. De Liesboslaan blijft op het rijkswegennet aangesloten. Ten aanzien van het dwarsprofiel kan worden opgemekt dat bermen van minimaal 7 meter vereist zijn, in verband met de benodigde zichtlengte in binnenbogen en de vereiste obstakelvrije ruimte.

In figuur 2.2 is in hoofdlijnen aangegeven welke nieuwe weggedeelten worden aangelegd. Tot aan de aansluiting van de Noordelijke Ringweg van Breda in Prinsenbeek ten noorden van het knooppunt en tot aan de ongelijkvloerse kruising van de A16 over de Rithsestraat ten zuiden van het knooppunt vinden aanpassingen aan de A16 plaats. Het betreft een gedeeltelijke verbreding en het zo nodig plaatsen of aanpassen van geluidsafschermende voorzieningen.

2.4 Huidige situatie en te verwachten ontwikkelingen

Het knooppunt ligt op de overgang van het zeekleigebied in het noorden naar het dekzandlandschap in het zuiden. Het tracé van de A58 ligt grotendeels in dekzandlandschap, terwijl het betreffende tracé van de A16 deels in een overgangsgebied klei/zand ligt en deels (visueel-ruimtelijk gezien) in stedelijk landschap. Het studiegebied kent voornamelijk agrarisch grondgebruik en stedelijke functies. Het overgangsgebied van het dekzand naar de zeeklei is voor het grootste gedeelte bebouwd met de nieuwe stadsuitbreidingen van Breda en Prinsenbeek. Het stadsrandgebied aan de westkant van Breda wordt bepaald door de oostkant van het Liesbos, de bebouwing van Prinsenbeek en de westelijke stadsrand van Breda met veilinggebouwen en glastuinbouw. Het dekzandlandschap bestaat uit een kleinschalige afwisseling van open ruimtes, verspreide bebouwing, verspreide beplantingen en grote en kleine bossen.

In het MER zal de huidige situatie en de te verwachten ruimtelijke ontwikkeling nader worden toegelicht. Aandacht zal worden besteed aan de verkeers- en vervoerssituatie voor 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 wordt uitgevoerd 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

Breda

De betreffende tracégedeelten vallen binnen het nu geldende bestemmingsplan "Landelijk gebied 1973". De realisatie van het nieuw aan te leggen knooppunt Princeville wordt niet voorzien. Dit maakt een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk.

Inmiddels is voor het buitengebied van Breda een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding. Het is in ontwerp gereed (januari 1992). De volgende passage is in het ontwerp van dit bestemmingsplan opgenomen: "In verband met de toenemende verkeersdruk op de A16/A58 wordt door Rijkswaterstaat een plan voorbereid voor de verbreding van de A16 en een reconstructie van het kruispunt van de A16 en de A58 (Princeville). Deze plannen hebben redelijk vaste vorm aangenomen, maar zullen vanwege hun veelomvattende consequenties in een afzonderlijk bestemmingsplan geregeld worden. De betreffende gronden zijn daarom buiten het onderhavige plan gelaten."

Tevens is voor Breda-West het bestemmingsplan "Heilaar-Steenakker" in voorbereiding genomen. De aanleg van een bedrijventerrein wordt voorzien ter hoogte van het nieuw te ontwikkelen Knooppunt Princeville. Ook dit plan zal rekening houden met de realisatie van het nieuwe knooppunt en de benodigde aanpassingswerken aan de A16 en het huidige aansluitpunt.

Voor de zone die in zowel het bestemmingsplan Buitengebied als in het bestemmingsplan "Heilaar-Steenakker" buiten beschouwing blijft, wordt in oktober 1992 door de gemeenteraad van Breda een voorbereidingsbesluit genomen. Het betreft een voorbereidingsbesluit met betrekking tot het bestemmingsplan dat de aanleg van het Knooppunt Princeville en de benodigde aanpassingswerken aan de A16 mogelijk moet maken.

Prinsenbeek

Het relevante gedeelte van rijksweg 16 valt nu geheel binnen het bestemmingsplan "Woongebied" (december 1985). In uitbouw van rijksweg 16 is in dit plan niet voorzien. Een bestemmingsplanwijziging is noodzakelijk.

2.5 Overzicht eerder genomen besluiten

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer
De A58 wordt aangemerkt als hoofdverbinding. Het gedeelte Etten-Leur Breda wordt aangemerkt als uit te voeren tracé waarvoor de tracéprocedure is doorlopen.

Streekplan
Het knooppunt Princeville is opgenomen in het ontwerp-streekplan (1992).

Landinrichting
Landinrichtingsproject Weerijs verkeert in de voorbereidingsfase. De deeladviezen in het kader van de landinrichtingsprocedure zijn gereed. Het betreft het gebied dat wordt begrensd door het Liesbos, de A16, het Mastbos, de zuidelijke gemeentegrens, de Vuchtschootseweg en de westelijke gemeentelijke gemeentegrens (Moerdijkse Postbaan). Met de inpassing van het knooppunt Princeville wordt rekening gehouden.

Natuurontwikkelingsplan
Dit plan heeft mede ten grondslag gelegen aan de herziening van het streekplan. In het Natuur Ontwikkelings Plan wordt onder andere aandacht geschonken aan de ecologische hoofdstructuur voor Noord-Brabant. De volgende gebieden van de hoofdstructuur liggen binnen het studiegebied:

- zône langs de Bijloop. Dit is een langgerekt gebied ten zuidwesten van Breda, dat bestaat uit natuurkerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en multifunctioneel bos. Het betreft daarnaast een besloten landschapstype;
- het Liesbos. Dit is een geïsoleerd liggend natuurkerngebied.

Breda
Ruimtelijk beleid in Breda, structuurplan voor de periode 1988 tot 1998
In dit structuurplan wordt een haalbaarstudie aangekondigd naar de ontwikkelingsmogelijkheden voor een bedrijven- en kantoorterrein langs de A16, nabij het - door Rijkswaterstaat te reconstrueren- kruispunt bij Princeville.

Verkeer en vervoer
Het structuurschema verkeer en vervoer voor Breda (november 1991) staat een optimalisering voor van de ruit van rijkswegen rond Breda, waarbij de weginrichting wordt afgestemd op de betreffende functie. Het doorgaande verkeer moet geen alternatief worden geboden via wegen door de bebouwde kom van Breda. Een nadere uitwerking is te vinden in de nota "Hoofdwegenstructuur "2000", Breda" (1991).

Milieubeleidsplan 1991-1994
In dit plan wordt een beeld geschetst van de milieuproblemen in de regio Breda en worden doelstellingen en uitgangspunten van het gemeentelijk milieubeleid geformuleerd en uitgewerkt. Beperking van de automobiliteit vormt een belangrijk aandachtspunt.

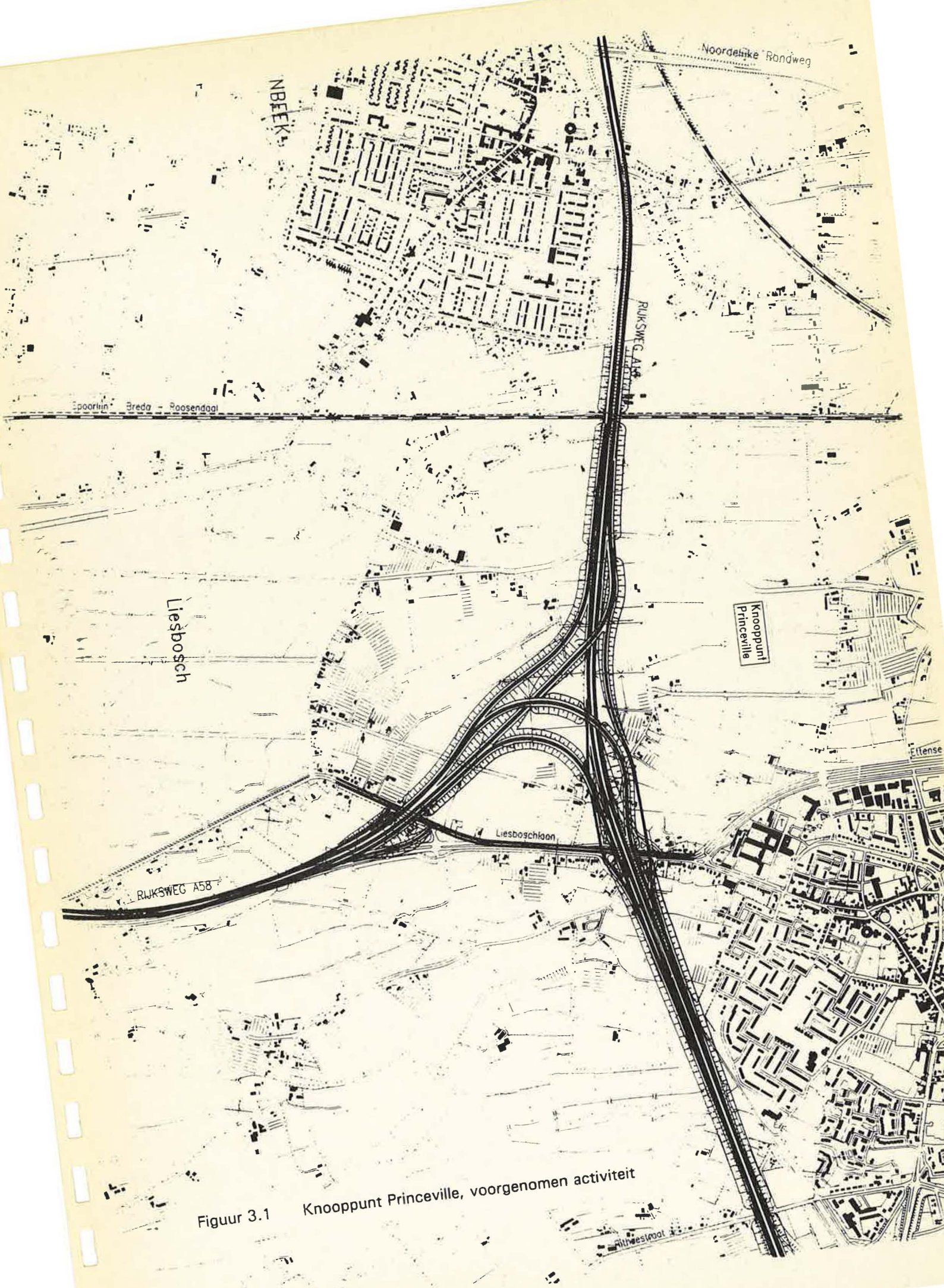
Landschapsbeleidsplan 1990
De gemeente Breda heeft in april 1990 ten behoeve van het buitengebied een Landschapsbeleidsplan uitgebracht. Het plan voorziet ten westen van de A16 een functioneel ruimtegebruik dat bestaat uit (toenemende) agrarische bedrijvigheid (met name glastuinbouw) en een ontwikkeling naar intensieve vormen van recreatie.

Prinsenbeek
Structuurschets 1990
Deze Structuurschets geeft de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van de gemeente Prinsenbeek weer tot het jaar 2000, tegen de achtergrond van de in de regio Breda verwachte ontwikkelingen. Uitbouw van het deel van de A16 tussen de Lunetstraat en Princeville dient volgens de Structuurschets aan de oostzijde plaatsvinden, aangezien de groenvoorziening aan de westzijde van de rijksweg van essentieel belang is voor het zuidelijk woongebied van Prinsenbeek.

Verkeersplan 1986
Dit plan bevat een onderzoek naar enkele aspecten van het verkeer binnen de gemeente en voorstellen voor inrichting van de verkeersruimte. Er wordt kort ingegaan op de mogelijke invloed van een nieuw knooppunt nabij Princenhage op het Velsgoed.

Andere 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);
- Natuurbeleidsplan (1990);
- Natuurontwikkelingsplan Noord-Brabant (1991);
- Provinciaal Waterhuishoudingsplan (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, ontgrondingen en waterbeheer.



Figuur 3.1 Knooppunt Princeville, voorgenomen activiteit

3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk is aangegeven dat de besluitvorming ten aanzien van de planologische inpassing van het Knooppunt Princeville in een vergevorderd stadium verkeert. Dit beperkt de mogelijke vrijheidsgraden voor de te beschouwen alternatieven in het op te stellen MER. Het door de minister vastgestelde tracé voor de omlegging van de A58 rond Etten-Leur vormt een uitgangspunt. Dit betekent dat vanaf de gemeentegrens tussen Etten-Leur en Breda de A58 de bestaande weg volgt (kleine aanpassingswerken). Alleen nabij het knooppunt wordt een grotere zone ten noorden van de bestaande route in beslag genomen. De optredende versnippering van de open ruimte is in die situatie zeer beperkt. Andere mogelijke locaties voor het knooppunt komen gezien de eventuele versnippering van de open ruimte derhalve niet als alternatief in aanmerking.

Voor de in het MER te beschouwen alternatieven en varianten geldt derhalve als uitgangspunt dat de tracering van het knooppunt conform het tracévaststellingsbesluit in geografisch opzicht vastligt. Op inrichtingsniveau is wel variatie mogelijk. Het MER wordt dan ook op inrichtingsniveau geschreven, waarbij geen traceringsvarianten van het knooppunt in beschouwing worden genomen. Wel evalueert het MER de wijze waarop milieu-aspecten een rol hebben gespeeld bij de keuze voor voorgenomen uitvoering van het knooppunt.

3.2 In het MER te onderzoeken alternatieven

Voorgenomen activiteit
De voorgenomen activiteit gaat uit van de vormgeving en inrichting zoals in hoofdlijnen is aangegeven in het tracévaststellingsbesluit. Dit is weergegeven in figuur 3.1. De voorgenomen activiteit wordt als zodanig opgenomen in de nieuw op te stellen bestemmingsplannen, waarin tevens zijn aangeduid de betreffende inrichtingsmaatregelen (onder meer geluidafschermende maatregelen). Het op te stellen convenant tussen gemeenten en Rijkswaterstaat, Directie Noord-Brabant biedt daarvoor de aanknopingspunten, evenals het op te stellen geluidhinderplan, waarbij geluidafschermende maatregelen zullen worden getroffen conform de Wet geluidhinder. In paragraaf 2.3 is de vormgeving en inrichting van de voorgenomen activiteit reeds geschetst.

Inrichtingsvarianten
De voorgenomen activiteit gaat uit van de door de minister verkozen variant. 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

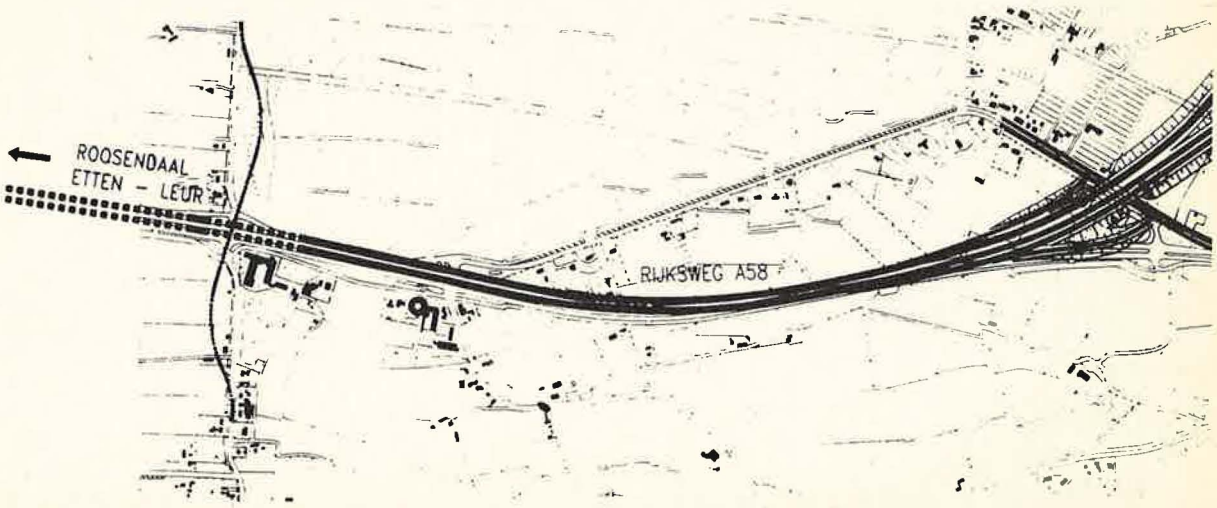
Het meest milieuvriendelijke alternatief gaat evenals de voorgenomen activiteit uit van realisatie van het knooppunt Princeville. Het betreffende alternatief wordt samengesteld na beschrijving en vergelijking van de effecten van voorgenomen activiteit en mogelijke inrichtingsvariaten. Op basis van die 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 gedacht wordt 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

In deze situatie wordt het knooppunt niet uitgevoerd. Vanaf de gemeentegrens met Etten-Leur blijft de huidige situatie gehandhaafd. De bestaande situatie, wat op dit moment fysiek aanwezig is, vormt het referentiekader waarmee de milieu-effecten van de voorgenomen activiteit, inrichtingsvarianten en van het meest milieuvriendelijk alternatief kunnen worden vergeleken. Een nulalternatief al dan niet met (beperkte) maatregelen past niet bij de doelstelling de A58 als een hoofdverbinding uit te voeren.

Figuur 3.1a Wegvak gemeentegrens tot knooppunt



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 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 het knooppunt betekent een extra ruimtebeslag en verandering van het bodemgebruik. Tijdens de aanlegfase worden graafwerkzaamheden verricht en wordt een zandlichaam opgebracht. De verwachting is dat geen grote gevolgen ontstaan voor bodemopbouw en bodemstructuur. Het tracé gaat deels over een voormalige stortplaats. 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 verontreinigingen zoals minerale oliën en aromatische koolwaterstoffen, die van de wegverharding afspoelen. 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 gaat deels over een voormalige stortplaats.

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. Gevolgen voor de grondwaterstand zullen beperkt zijn, gezien de ligging van het knooppunt op een zandrug. 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 het knooppunt. De maatregelen die genomen worden bepalen in hoeverre sprake is van een kwaliteitsverandering van het landschap. Een belangrijk toetspunt is in hoeverre de visueel ruimtelijk hoofdstructuur een verandering ondervindt. Bij de inpassing van het knooppunt dient rekening te worden gehouden met een aantal (cultuurhistorische waardevolle) monumenten. Het knooppunt ligt in een ten opzichte van 1850 matig veranderd gebied.

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, barrierewerking in ecologisch opzicht en van verstoring van diersoorten door geluid, licht en luchtverontreiniging. Het Liesbosch is opgenomen als kerngebied van de ecologische hoofdstructuur (geen verbindingszones).

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 gemeenten Breda en Prinsenbeek toe te rekenen. Een beperkt aantal woningen en gebouwen moet worden geamoveerd.

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.

	ASPECTEN								
INGREEP	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
gladheidsbestrijding	-	P	P	P	P	P	-	-	P
CALAMITEITEN	-	P	P	P	P	P	-	-	P

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

4.4 Beoordeling en vergelijking

In het MER wordt een overzicht gegeven van voor beschrijving en vergelijking relevant geachte milieueffecten. Bij de beschrijving en beoordeling van de milieu-effecten 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 voorgenomen activiteit, nulalternatief en meest milieuvriendelijk 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 bijlage II is een schema opgenomen waarin zowel de bestemmingsplanprocedure als de procedure voor milieu-effectrapportage wordt aangegeven. Daarbij is de onderlinge afstemming in de tijdsplanning weergegeven.

Voor deze m.e.r.-procedure is Rijkswaterstaat, Directie Noord-Brabant, de initiatiefnemer en zijn de gemeenteraden van Breda en Prinsenbeek het bevoegd gezag. Na aanbieding van deze startnotitie aan de gemeenten Breda en Prinsenbeek wordt deze in de betreffende gemeenten voor zes weken ter inzage gelegd. In deze periode van tervisielegging is het mogelijk schriftelijk te reageren naar aanleiding van het gestelde in de startnotitie. Deze schriftelijke reacties kunnen voor Breda worden gericht aan:

Gemeenteraad van Breda
Postbus 2180
4800 CD Breda

en voor Prinsenbeek aan:

Gemeenteraad van Prinsenbeek
Postbus 10001
4840 GA Prinsenbeek

De Commissie voor de milieu-effectrapportage presenteert binnen twee maanden (voor 3 september 1992) op basis van de startnotitie en de ingekomen reacties advies-richtlijnen voor het MER. Vervolgens stellen de gemeenteraden van Breda en Prinsenbeek op zo kort mogelijke termijn na het verschijnen van deze adviesrichtlijnen als bevoegd gezag de richtlijnen voor het MER vast (coördinatie vindt plaats). Rijkswaterstaat 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 de betreffende bestemmingsplannen door de gemeenteraden van Breda en Prinsenbeek.

Na afronding wordt het MER 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 tervisie worden gelegd, kan een ieder reageren richting de gemeente Breda dan wel Prinsenbeek.

De Commissie voor de milieu-effectrapportage 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:

- verzoek tot hogere grenswaarden geluid;
- 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 BREDA

1 Nota Rijksweg 256, RWS, 1982, inclusief aanvullende informatie (1984);

2 Tracévaststellingsbesluit, Minister van Verkeer en Waterstaat, 4 april 1985 en 16 juni 1987;

3 Advies van de Raad van de Waterstaat, inclusief rapport van de Commissie van Overleg voor de Wegen (25 maart 1987), 8 april 1987;

4 Bestemmingsplan Buitengebied, gemeente Breda, 1992 (toegezegd);

5 Milieubeleidsplan 1991-1994, gemeente Breda, 26 september 1991;

6 Landschapsbeleidsplan, gemeente Breda, april 1990;

7 Landschapsplan RW 16, LNV, dir. Bos- en landschapsbouw, augustus 1991;

8 Akoestisch onderzoek A58, RWS/Kuiper Compagnons, juli 1986;

9 Rapport verkeersonderzoek, Haskoning, 10 april 1987;

10 Ontwerp-Streekplan Noord-Brabant, Provincie Noord-Brabant, 1992 (inclusief toelichting);

11 Streekplan West-Brabant, Provincie Noord-Brabant, 1981 (inclusief partiële herziening, en basisdocumenten);

12 Provinciaal Milieubeleidsplan, Provincie Noord-Brabant, maart 1991;

13 Grondwaterbeschermingsplan, Provincie Noord-Brabant, december 1988;

14 Bestemmingsplan A58, gemeente Etten-Leur/Kuiper Compagnons; 1991;

LITERATUURLIJST A58 PRINSENBEEK

1 Bestemmingsplan Buitengebied (enkele copieën daaruit), gemeente Prinsenbeek;

2 Bestemmingsplan Woongebied, gemeente Prinsenbeek, december 1985;

3 Structuurschets 1990, gemeente Prinsenbeek;

4 Verkeersplan, gemeente Prinsenbeek, oktober 1986;

5 Landschapsplan projekt Princeville, LID, mei 1991;

6 Tekening Princeville/Etten-Leur 1:25.000

(Zie ook literatuurlijst Breda.)

BIJLAGE I
OVERWEGINGEN
TRACEVASTSTELLINGSBESLUIT

AFSCHRIFT

ministerie van verkeer en waterstaat

№ 5766
Reg 19 JUNI 1987 /19

AAN:
de Voorzitter van de
Eerste Kamer der Staten-Generaal
Binnenhof 21-23
2513 AA 's-GRAVENHAGE

uw brief van:	's-gravenhage,	16 juni 1987	
uw kenmerk:	ons kenmerk:	HW/WWO 17854	toestelnummer: 744665
onderwerp: Aansluiting rijksweg 58 op rijksweg 16 nabij Princenhage (gelegen in de Gemeenten Breda en Prinsenbeek).	bijlage(n):	1	verzonden:

Mijnheer de Voorzitter,

Hiermede moge ik u berichten dat ik heden het tracé van de aansluiting van rijksweg 58 op rijksweg 16 nabij Princenhage heb vastgesteld en wel overeenkomstig de zogenaamde variant A. Het thans vastgestelde tracé sluit aan op het reeds eerder vastgestelde tracé voor het gedeelte Etten-Leur-Breda van rijksweg 58. Mijn besluit stemt overeen met het advies van de Raad van de Waterstaat d.d. 8 april 1987 en de conclusie uit het daarbij behorende rapport van de Commissie van Overleg voor de Wegen, d.d. 25 maart 1987. Het advies van de Raad van de Waterstaat en het rapport van de Commissie van Overleg voor de Wegen gaan als bijlagen
./. hierbij.

Ter toelichting op mijn beslissing moge het volgende dienen.
Reeds op 4 april 1985 heb ik het tracé voor het gedeelte Etten-Leur-Breda van rijksweg 58 vastgesteld. In mijn aan u gerichte brief van die datum heb ik gesteld dat ik ten aanzien van de definitieve keuze van de aansluiting van rijksweg 58 op rijksweg 16 eerst een beslissing zou nemen, nadat daarover door de Raad van de Waterstaat een aanvullend advies zou zijn uitgebracht. De aanleiding tot deze beslissing was dat tegen de in de tracénota beschreven aansluitingsvarianten tijdens de inspraakprocedure bij de Raad van de Waterstaat veel bezwaren waren geuit en dat daarop door de Rijkswaterstaat een aantal variantaansluitingen was ontworpen om zoveel mogelijk aan de geuite bezwaren tegemoet te komen. Aangezien deze variantaansluitingen tijdens de inspraakprocedure nog niet aan de orde waren en de Raad van de Waterstaat derhalve gemeend had zich hierover niet te kunnen uitspreken, heb ik besloten een aanvullend advies aan de Raad te vragen alvorens een definitieve beslissing te nemen. Op 4 juli 1985 heb ik de Raad van de Waterstaat een met het oog op deze aanvullende adviesprocedure geschreven nota doen toekomen. Deze nota heeft in het kader van de gevolgde procedure ter inzage gelegen.

postbus 20901
2500 EX 's-gravenhage

plesmanweg 1-6
tel. (070) 74 74 74
telex 32562

bereikbaar met tramlijn 1 (station
tramlijn 9 (station cs en ns),
buslijnen 22 (station cs),
65 (leiderdorp) en 88 (oegstgee

model v&w 80 1901

Nadat de Rijkswaterstaat een voorlichtingsbijeenkomst had belegd en de gelegenheid was geboden schriftelijk opmerkingen in te dienen bij de Raad van de Waterstaat, heeft de Raad voor particulieren die schriftelijk gereageerd hadden en voor instanties hoorzittingen gehouden.

Mede naar aanleiding van de commentaren die in het kader van deze inspraakprocedure naar voren zijn gebracht, zijn de varianten door de Commissie van Overleg voor de Wegen nader bezien.

In de hiervoor genoemde nota werden drie varianten beschreven. Van de zijde van de provincie Noord-Brabant is tijdens de hoorzitting een vierde variant gepresenteerd, die in overleg met de gemeente Breda was geschetst. Op basis van deze variant werden door de Rijkswaterstaat nog een vijfde en een zesde variant ontwikkeld.
Tenslotte werden in overleg tussen de Rijkswaterstaat en het gemeentebestuur van Breda een zevende en een achtste variant uitgewerkt. Voor een beschrijving van de varianten (aangeduid als A, B, C, D, E1, E2, F1 en F2) moge ik u verwijzen naar het in de bijlage opgenomen rapport van de Commissie van Overleg voor de Wegen.

Nadat de Commissie het verzoek van de gemeente Breda had ingewilligd om de procedure voor enige tijd te schorsen, heeft de raad van deze gemeente zich na diepgaand beraad uitgesproken voor de eerste variant (A), ondanks de ernstige bezwaren die - naar het oordeel van de gemeenteraad - aan de realisering van deze variant kleven.

Aangezien talrijke - naar het oordeel van de Commissie gefundeerde - bezwaren blijken te bestaan tegen het laten vervallen van een aansluiting Breda-West op rijksweg 16, is de Commissie tot de overtuiging gekomen dat de variant C die in deze aansluiting niet voorziet, buiten beschouwing gelaten kan worden.

Voorts was de Commissie van oordeel dat de variant B die een minder directe aansluiting tot stand brengt, zou leiden tot het ontstaan van sluipverkeer in woonwijken. Aangezien deze variant eveneens leidt tot de sloop van twee monumenten, tot de amovering van drie woningen meer dan de variant A en bovendien zeventien miljoen gulden duurder uitvalt dan de variant A, adviseert de Commissie niet tot realisering van de variant B over te gaan.

Hetzelfde geldt voor de variant D, waarvan de meerkosten honderd miljoen gulden zouden bedragen en voor de varianten (E1 en E2), waarvan de meerkosten twaalf, respectievelijk veertien miljoen gulden zouden bedragen en waarvoor drie monumenten zouden moeten worden gesloopt.

De Commissie heeft besloten de variant F1 buiten beschouwing te laten, omdat deze meerkosten ten opzichte van variant F2 oplevert ten bedrage van tien miljoen gulden. Voor variant F2 gelden als doorslaggevende bezwaren voor de Commissie dat bij realisering hiervan vier monumenten zouden moeten worden

gesloopt en dat er sprake zou zijn van een visuele barrièrewerking, aangezien een hooggelegen knooppunt zou ontstaan op een hoogte van circa tien tot elf meter boven het niveau van de Liesboslaan.

De Commissie heeft node moeten vaststellen dat met de varianten B t/m F2 weliswaar beoogd wordt ten aanzien van bepaalde aspecten een verbetering te bewerkstelligen in vergelijking met variant A, maar dat aan elk van deze varianten zulke bezwaren kleven, dat zij - in weerwil van nog steeds bij haar bestaande bezwaren tegen variant A - toch moet adviseren tot een keuze voor variant A. De Commissie spreekt hierbij op grond van de tijdens de inspraakprocedure naar voren gebrachte standpunten de verwachting uit dat ook van de kant van de provincie Noord-Brabant en de gemeente Prinsenbeek met variant A zal kunnen worden ingestemd. Hiervoor werd reeds gemeld dat de gemeente Breda uiteindelijk gekozen heeft voor variant A.

Aangezien er tegen de variant A visuele bezwaren bestaan, dringt de Commissie er op aan dat bij de uitwerking van deze variant grote aandacht zal worden besteed aan de landschappelijke inpassing van het project, met name ter hoogte van het landgoed Zoudtlandt aan de Liesboslaan.

De Raad van de Waterstaat onderschrijft de overwegingen die de Commissie tot haar uiteindelijke voorkeur voor variant A hebben gevoerd. Ofschoon ook de Raad de nodige moeite blijft behouden met een keuze voor variant A, oordeelt hij met de Commissie dat toch voor een keuze voor deze variant moet worden geadviseerd. Ook de Raad dringt aan op het besteden van aandacht aan de landschappelijke inpassing, waarbij hij in het bijzonder denkt aan de situatie bij het landgoed Zoudtlandt.

Met het advies van de Raad van de Waterstaat stem ik in. Bij de verdere uitwerking van het tracé volgens variant A 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 uitvoeringsprioriteit van het onderhavige project zal in het kader van de landelijke prioriteitsbepaling van rijkswegenprojecten in het Meerjarenprogramma Personenvervoer 1988-1992 worden uitgewerkt.

Ik heb Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant medegedeeld dat ik het tracé heb vastgesteld. Voorts heb ik Gedeputeerde Staten verzocht de nodige medewerking te verlenen aan de planologische inpassing van het tracé.

behoort bij : nr. HW/WWO 17854

bladnummer : 4

De betrokken gemeentebesturen heb ik verzocht - voorzover dit nog nodig is - het plan voor het tracé, zodra dit in overleg tussen de Rijkswaterstaat en de gemeenten, voldoende is uitgewerkt in de desbetreffende bestemmingsplannen op te nemen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
w.g. N. Smit-Kroes.

voor eensluidend afschrift
het hoofd Algemene Secretarie

H. Nijberg

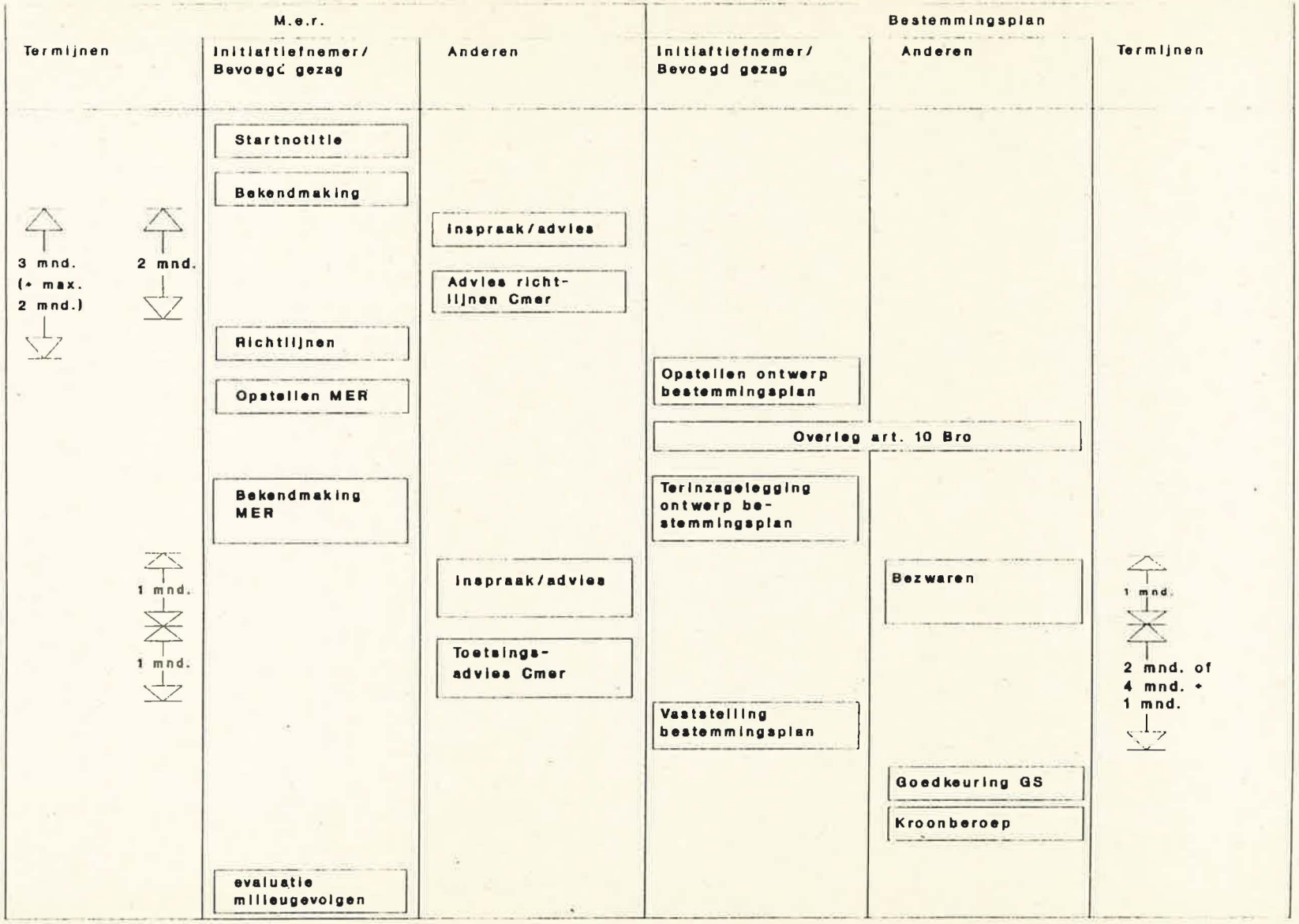
BIJLAGE II
KNOOPPUNTVARIANTEN

BIJLAGE II Knooppunt-varianten

Naast het uiteindelijk vastgestelde tracé (variant A), zijn in de tracénota en bijbehorende rapporten de volgende (voor Breda en Prinsenbeek relevante) varianten onderzocht:

- Variant B:
  Variant nabij de huidige aansluiting, waarbij de A58 juist ten zuiden van de bestaande rijksweg 58 is gesitueerd. Verbindingsbogen tussen de oostelijke rijbaan van de A16 en de A58 wordt onder de A16 doorgevoerd. Aansluiting van Breda op de A16 en A58 door middel van half klaverblad ten zuiden van de Liesbosch. De huidige rijksweg 58/Lieboslaan wordt een verbindingsweg (verdiept) tussen Breda en de aansluiting ten zuiden van het Liebosch;
- Variant C:
  Zie variant B, zonder aansluiting van Breda op de A16 nabij Princenhage, dus zonder het halve klaverblad ten zuiden van het Liesbos;
- Variant D:
  Handhaving huidige aansluiting van Breda op de A16. Vanuit het zuiden een afslag naar Breda. Vanuit Breda in noordelijke richting een oprit naar de A16. Vanuit het noorden een afrit voor Breda naar de A58. Vanuit Breda wordt in zuidelijke richting gebruik gemaakt van een klein gedeelte van de bestaande A58 en een lus richting de A16.
- Variant E1:
  Twee hooggelegen verbindingswegen tussen de A58 en het noordelijk deel van de A16. Handhaving van de huidige A58 ten westen van het punt waar de verbindingswegen samenkomen. Hoge aansluiting van Breda richting Etten-Leur nabij het Liesbos. Nieuwe verbindingsweg, met aansluitingen op RW16, richting Breda vanaf dit punt oostwaarts.
- Variant E2:
  Vergelijk E1. Verhoogde (en iets zuidelijker) ligging A58 ter plaatse van de aansluiting zuidelijk van het Liesbos.
- Variant F1:
  Sterk in elkaar geschoven versie van variant A (zie hieronder). Hoge dimensionering. West-noord gerichte verbindingsweg tussen de A58 en de A16 gaat onder de A58 door. Plaatselijke verhoging van de A16.
- Variant F2:
  Zie F1. Genoemde west-noord verbinding gaat over de A16 heen.

BIJLAGE III
Procedureschema m.e.r
en
bestemmingsplan

Besluitvormingsprocedures

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