

Gebiedsontwikkeling Claudius Prinsenlaan

Startnotitie m.e.r.

projectnr. 187100

definitief

12 november 2008

Opdrachtgever

Gemeente Breda

Programma-management en projecten

Postbus 3920

4800 DX Breda

datum vrijgave	beschrijving versie	goedkeuring	vrijgave
12 november 2008	definitief	drs. B. van Dijck	ir. H.A.M. van de Wetering

	Inhoud	Blz.
	Leeswijzer	
1	Inleiding	5
1.1	Kader	5
1.2	R.o.-procedure	6
1.3	M.e.r.-procedure	8
1.3.1	M.e.r.-plicht	8
1.3.2	M.e.r.-procedure	8
2	Doel	13
2.1	Doel van de gebiedsontwikkeling	13
2.2	Doel van de m.e.r.-procedure	14
2.3	Doel van de startnotitie m.e.r.	14
3	Beleids- en besluitvormingskader	15
3.1	Beleidskader	15
3.2	Ruimtelijk beleid	16
3.3	Te nemen besluiten	20
4	Referentiesituatie	21
4.1	Inleiding	21
4.2	Ruimtelijke structuur	21
4.3	Ruimtegebruik	23
4.4	Bodem	27
4.5	Water	28
4.6	Natuur	29
4.7	Cultureel Erfgoed	30
4.8	Verkeer	31
4.9	Geluid	34
4.10	Luchtkwaliteit	35
4.11	Trillingen	36
4.12	Geur	36
4.13	Kabels en leidingen	36
4.14	Externe veiligheid	37
4.15	Sociale aspecten	37
5	Voorgenomen activiteit	39
5.1	Beschrijving voorgenomen activiteit	39
5.2	Alternatieven en varianten	41
5.2.1	Geen alternatieve locatie	41
5.2.2	Optimale inrichting	41
5.2.3	Programmavarianten (scenario's)	42
5.2.4	Verkeersvarianten	42
5.3	Meest Milieuvriendelijke Alternatief	44
6	Verwachte milieueffecten	45
6.1	Inleiding	45
6.2	Ruimtelijke structuur	46
6.3	Ruimtegebruik	46
6.4	Bodem	46

6.5	Water	46
6.6	Natuur	47
6.7	Cultureel Erfgoed	47
6.8	Verkeer	47
6.9	Geluid	48
6.10	Luchtkwaliteit	48
6.11	Trillingen	48
6.12	Geur	48
6.13	Kabels en leidingen	48
6.14	Externe veiligheid	48
6.15	Sociale aspecten	49

Referenties

Afkortingen en begrippen

Bijlage M.e.r.-procedure

Leeswijzer

Voornemen: gebiedsontwikkeling Claudius Prinsenlaan

Dit is de startnotitie m.e.r.¹ Gebiedsontwikkeling Claudius Prinsenlaan, een stedelijk gebiedsontwikkelingsproject langs de Claudius Prinsenlaan aan de zuidoostkant van Breda (zie figuur 1.1. en paragraaf 1.1.). Claudius Prinsenlaan is één van de zogenaamde VIP-projecten, zoals aangewezen in de Structuurvisie Breda 2020.

De gemeente Breda is voornemens de kwaliteit en de potenties van de bestaande stadsas Claudius Prinsenlaan en het gebied eromheen te versterken. Binnen dit gebied gaat een ontwikkeling plaatsvinden bestaande uit woningbouw, bedrijvigheid, zorg, onderwijs, recreatie, groen en infrastructuur. Het gebied langs de Claudius Prinsenlaan wordt ontwikkeld tot hoogwaardige stedelijk gebied en ruimte voor kantoren, wonen, een hotelfunctie, onderwijs en voorzieningen (zorg en cultuur) en met een totale oppervlakte van circa 350.000 m² b.v.o².

De Claudius Prinsenlaan zelf wordt ontwikkeld tot een hoogwaardige stadsas.

Daarnaast is in het gebied een Hoogwaardig Openbaar Vervoer-verbinding (HOV) met de naam Volans voorzien over de Hogeschoollaan.

M.e.r.- en r.o.-procedure

Met deze startnotitie wordt de m.e.r.-procedure gestart. De m.e.r.-procedure beoogt het milieubelang (waarbij milieu staat het totaal aan omgevingsaspecten) volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken (zie paragraaf 1.3).

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan twee ruimtelijke ordeningsprocedures die voor de Gebiedsontwikkeling Claudius Prinsenlaan doorlopen worden: de Structuurvisie voor de gebiedsontwikkeling als geheel en het bestemmingsplan voor het eerste deelproject van de gebiedsontwikkeling: naar verwachting ontwikkeling van het voormalige Jekaterrein, centraal in de gebiedsontwikkeling gelegen (zie paragraaf 1.2).

Kern van de m.e.r.-procedure is het MER, het milieueffectrapport. In het MER worden de effecten van de voorgenomen gebiedsontwikkeling op de omgeving onderzocht en beoordeeld. Daarnaast wordt in het MER onderzocht of er alternatieve inrichtingsmogelijkheden voor de gebiedsontwikkeling bestaan, die op vergelijkbare wijze aan de doelstelling voldoen, maar mogelijk minder of andere milieueffecten hebben.

In de startnotitie wordt (op hoofdlijnen) beschreven wat het doel is van de gebiedsontwikkeling (hoofdstuk 2), wat aandachtspunten zijn vanuit beleid, wet- en regelgeving (hoofdstuk 3), in wat voor omgeving het voornemen ligt en welke aandachtspunten vanuit milieu dit geeft (hoofdstuk 4), wat met voornemen beoogd wordt (hoofdstuk 5) en hoe het alternatieven- en milieuonderzoek in het MER wordt vormgegeven (hoofdstuk 5 en 6).

-
1. ¹M.e.r. staat voor milieueffectrapportage. M.e.r. is een procedure om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te kunnen betrekken. M.e.r. staat voor de procedure, MER staat voor milieueffectrapport een belangrijk onderdeel van de m.e.r.-procedure.
 2. ²b.v.o. staat voor bedrijfsvloeroppervlak

Inspraak op startnotitie m.e.r.

Een ieder wordt de gelegenheid gegeven in een reactie op deze startnotitie aan te geven wat zijns/haars inziens onderzocht moet worden in het MER. Hiertoe wordt deze startnotitie 6 weken ter inzage gelegd. In deze periode kan schriftelijk of mondeling een inspraakreactie worden gegeven (zie paragraaf 1.3). Ook wordt in deze periode een informatieavond georganiseerd, waar een toelichting wordt gegeven op het voornemen en de m.e.r.-procedure, en waar de gelegenheid wordt gegeven vragen te stellen.

De startnotitie en de inspraakreacties (inclusief verslag van de informatieavond) worden naar de commissie m.e.r. gestuurd, een onafhankelijke toetsende organisatie. De commissie m.e.r. stelt een advies voor de richtlijnen op, waarin zij aangeeft wat haars inziens in het MER onderzocht moet worden. Zij betreft in haar advies de inspraakreacties. Op basis van het advies van de commissie m.e.r. stelt het bevoegde gezag, de gemeente Breda, de richtlijnen definitief vast, waarna vervolgens het MER wordt opgesteld. Indien het bevoegde gezag akkoord is met de inhoud van het MER, wordt het MER samen met het ontwerp-besluit ter inzage gelegd, waarbij een ieder zijn oordeel mag geven over de inhoud, volledigheid en kwaliteit van het MER. Tot slot zal de commissie m.e.r. een eindoordeel over het MER geven (toetsingsadvies).

Terminologie

In deze startnotitie worden de volgende termen gebruikt:

- § Plangebied:
gebied van de voorgenomen Gebiedsontwikkeling Claudius Prinsenlaan, zoals vastgelegd gaat worden in de Structuurvisie (zie figuur 1.1);
- § Studiegebied:
gebied waarin effecten van de Gebiedsontwikkeling Claudius Prinsenlaan verwacht en in het MER onderzocht worden. Dit gebied bestaat uit het plangebied en de directe omgeving van het plangebied. De grootte van het studiegebied varieert per milieuaspect.

Voor een verklaring van overige termen en afkortingen wordt verwezen naar het overzicht achterin deze startnotitie.



Entree Claudius Prinsenlaan bij de Bijster / Hotel Brabant

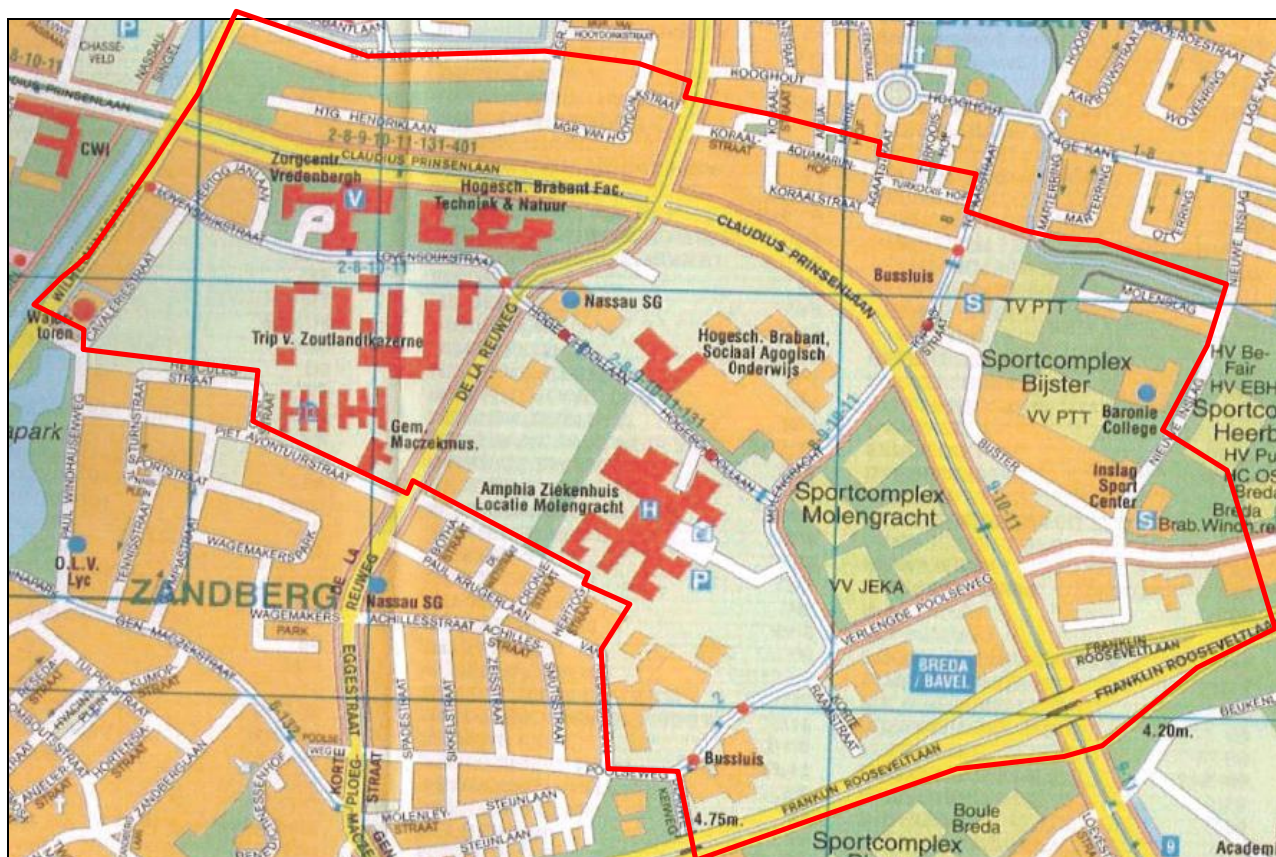
1 Inleiding

1.1 Kader

Aanleiding en doel

De gemeente Breda is voornemens de kwaliteit en de potenties van de bestaande stadsas Claudius Prinsenlaan en het gebied eromheen aan de zuidoostkant van Breda te versterken. Het gebied wordt een concentratiezone voor stedelijke functies langs de hoofdontsluitingsweg. Claudius Prinsenlaan is één van de zogenaamde VIP-projecten, zoals aangewezen in de Structuurvisie Breda 2020.

De Claudius Prinsenlaan fungeert als belangrijkste stadsentree voor Breda. Het plangebied kent uiteenlopende functies. Het gebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van veel grote en kleine zorg- en onderwijsinstellingen, een groot aantal kantoren, veel sportvelden en andere recreatieve voorzieningen, en een defensierrein (zie figuur 1.1).



Figuur 1.1 Plangebied Gebiedsontwikkeling Claudius Prinsenlaan

De ontsluiting van het gebied wordt primair verzorgd door de Claudius Prinsenlaan. De Claudius Prinsenlaan verbindt de Franklin Rooseveltlaan (zuidelijke rondweg) met de binnenstad en de singels van Breda. De Claudius Prinsenlaan heeft meerdere functies:

- § Ontsluiting verkeer van en naar de stad;
- § Ontsluiting verkeer van en naar de Franklin Rooseveltlaan (zuidelijke rondweg);
- § Oostelijke entree van de binnenstad
- § Onderdeel van de ruit van Breda (oost-tangent);
- § Ontsluiting bestemmingsverkeer.

De verkeersafwikkeling in het gebied vindt plaats over de Hogeschoollaan, Molengracht, De la Reyweg, Lovensdijkstraat, Verlengde Poolseweg, Heerbaan en de Bijster.

Binnen dit gebied gaat een ontwikkeling plaatsvinden bestaande uit woningbouw, bedrijvigheid, zorg, onderwijs, recreatie, groen en infrastructuur. Hiervoor zijn diverse sectorale plannen ontwikkeld. Het doel van de gebiedsontwikkeling is om deze plannen te bundelen tot één samenhangend project. Het gebied langs de Claudius Prinsenlaan wordt ontwikkeld tot een hoog-waardige stedelijk gebied met ruimte voor kantoren, wonen, een hotelfunctie, onderwijs en voorzieningen (zorg en cultuur) met een totale oppervlakte van circa 350.000 m² b.v.o. De Claudius Prinsenlaan zelf wordt als hoogwaardige stadsas ontwikkeld. Verder is in het gebied een Hoogwaardig Openbaar Vervoer-verbinding (HOV) met de naam Volans voorzien over de Hogeschoollaan.

In de m.e.r.-studie worden ontwikkelvarianten en verkeersvarianten onderzocht. Hieruit zal blijken welke combinatie van maatregelen nodige en wenselijk is voor de ontwikkeling van het plangebied. Deze gewenste maatregelen zullen worden opgenomen in de structuurvisie welke zijn planologische vertaling krijgt in de op te stellen bestemmingsplannen binnen het plangebied (zie paragraaf 1.2 en 1.3).

1.2 R.o.-procedure

Structuurvisie voor gebiedsontwikkeling als geheel

De gemeente Breda stelt een structuurvisie op voor de gebiedsontwikkeling als geheel.

Dit om:

- § De verschillende onderdelen van de gebiedsontwikkeling vanuit één gezamenlijke visie te ontwikkelen;
- § Kaders en randvoorwaarden aan te geven waarbinnen de ontwikkeling van onderdelen plaats kan/moet vinden;
- § Het effect van alle ontwikkelingen bij elkaar te kunnen onderzoeken;
- § Naar belanghebbenden en betrokkenen duidelijk aan te geven wat de gemeente met de gebiedsontwikkeling beoogt (en wat niet);
- § Een kader te scheppen voor het verhalen van kosten van gemeenschappelijke voorzieningen (groen, infrastructuur e.d.) op de ontwikkelaars van onderdelen (dit in het kader van de grondexploitatiewet)

De structuurvisie bestaat uit een kaart waarop de verschillende onderdelen van de gebiedsontwikkeling wordt weergegeven en een beschrijvend rapport bestaande uit de volgende onderdelen:

- § Doelstelling;
- § Plangebied begrenzing;
- § Planproces;
- § Visie op hoofdlijnen;

- § Sectorale onderbouwing;
- § Economische uitvoerbaarheid;
- § Uitvoeringsprogramma.

De structuurvisie wordt in ontwerp openbaar gemaakt en ter inzage gelegd (planning najaar 2009), waarbij inspraak mogelijk is. Op basis van de inspraakreacties wordt de structuurvisie vervolgens definitief gemaakt en vastgesteld. Conform de nWro staat de structuurvisie niet open voor bezwaar en beroep.

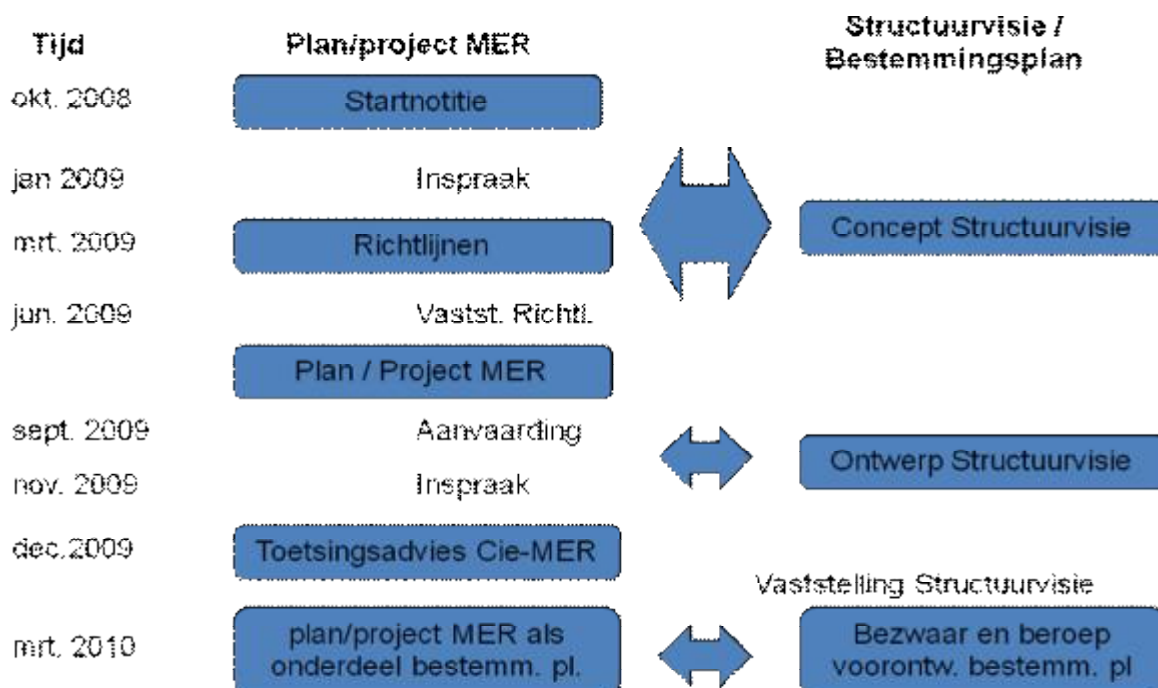
Bestemmingsplannen voor deelsluitwerkingen

De gebiedsontwikkeling is deels mogelijk binnen de vigerende bestemmingsplannen en bestemmingen in het gebied, deels ook niet. Voor de onderdelen die niet ontwikkeld kunnen worden binnen de vigerende bestemming dient de bestemming te worden gewijzigd. Hiervoor worden gefaseerd en gekoppeld aan elk onderdeel nieuwe bestemmingsplannen opgesteld.

In de bestemmingsplannen wordt op inrichtings-/perceelsniveau in bestemmingen vastgelegd wat waar mag worden ontwikkeld en onder binnen randvoorwaarden. Elk bestemmingsplan bestaat uit een plankaart, planregels (voorheen voorschriften genoemd, zijn de bestemmingen), toelichting (o.a. milieuparagraaf met een doorvertaling van het MER).

1e Bestemmingsplan: voormalig JEKA-terrein

Naar verwachting wordt de ontwikkeling van het voormalig JEKA-terrein centraal in de gebiedsontwikkeling als eerste gerealiseerd en in een bestemmingsplan ruimtelijk-planologisch vastgelegd.



Figuur 1.2 Samenhang procedures en indicatieve planning

1.3 M.e.r.-procedure

1.3.1 M.e.r.-plicht

M.e.r. dient om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. In het m.e.r. worden keuzen ten aanzien van de ruimtelijke inrichting en het programma van het plangebied afgewogen op basis van milieueffecten. M.e.r. heeft tevens tot doel de planvorming te structureren.

De verschillende onderdelen van de gebiedsontwikkeling zijn op zichzelf niet m.e.r.-plichtig. De gebiedsontwikkeling als geheel is op grond van het Besluit milieueffectrapportage, bijlage D, activiteit 11.2 (stadsprojecten) van de Wet milieubeheer m.e.r.-beoordelingsplichtig, omdat het een "stadsproject" is met een oppervlakte van 100 ha. of meer en/of een bedrijfsvloeroppervlakte heeft van 200.000 m² of meer.

M.e.r.-beoordeling houdt in dat niet direct bij wet is vastgelegd dat een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, maar dat de beslissingsbevoegdheid bij het bevoegde gezag ligt, in dit geval de (gemeenteraad van de) gemeente Breda.

De gemeente Breda heeft echter besloten niet een m.e.r.-beoordeling te doorlopen, maar direct een m.e.r.-procedure op te starten. Dit gezien:

- § De grootte van de gebiedsontwikkeling;
- § De verwachte effecten op de omgeving (met name ruimtelijk en verkeersgerelateerd);
- § De op te lossen vraagstukken die om een alternatievenstudie vragen (met name de verkeersafwikkeling);
- § De wens zorgvuldig te communicatie met betrokkenen (zowel de partijen in het gebied als omwonenden).

1.3.2 M.e.r.-procedure

Formeel dient voor de gebiedsontwikkeling tweemaal een m.e.r.-procedure te worden doorlopen:

- § Een plan-m.e.r.-procedure gekoppeld aan het kaderstellende plan, in dit geval de (ontwerp-)structuurvisie Gebiedsontwikkeling Claudius Prinsenlaan;
- § Een project-m.e.r.-procedure gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat concreet realisatie van de gebiedsontwikkeling (of een deel ervan) mogelijk maakt, in dit geval naar verwachting het (concept-)ontwerpbestemmingsplan voormalig JEKA-terrein. Hierbij moet worden aangetekend dat recente jurisprudentie aangeeft dat een project-m.e.r. voor de gehele gebiedsontwikkeling moet worden doorlopen, ook als in het bestemmingsplan slechts een deel ruimtelijk-planologisch wordt vastgelegd.

Het doel van plan-m.e.r. en project-m.e.r. is hetzelfde: volwaardige en vroegtijdige inbreng van het milieubelang in plan- en besluitvorming. Inhoudelijke en procedurele eisen zijn echter verschillend: voor plan-m.e.r. bestaan veel minder wettelijke eisen dan voor project-m.e.r.

Voor de Gebiedsontwikkeling is gekozen niet separate plan-m.e.r.- en project-m.e.r.-procedures te doorlopen maar deels de procedures en bijbehorende producten te combineren.

Argumenten hiervoor zijn:

- § De gemeente Breda wil zo snel als mogelijk het eerste onderdeel van de gebiedsontwikkeling, herontwikkeling van het voormalig JEKA-terrein, starten. Ook diverse andere ontwikkelaars in het gebied willen zo snel als mogelijk onderdelen van de gebiedsontwikkeling realiseren. Het opstellen van de kaderstellende structuurvisie en de eerste uitwerkende bestemmingsplannen verlopen daarom zoveel mogelijk parallel aan elkaar.
- § De structuurvisie krijgt een relatief hoog detailniveau: de structuurvisiekaart gaat verder dan een "vlekkenplan" en wordt al op inrichtingsniveau uitgewerkt. Dit vanwege een aantal redenen:
 - De planvorming loopt al enige tijd;
 - Er zijn al diverse keuzes ten aanzien van inrichting gemaakt;
 - De ontwikkelingen zijn voor een deel gekoppeld aan bestaande voorzieningen en daarom weinig "ontwerpvrijheden" meer kennen
 - Een aantal inpassingsvraagstukken, zoals verkeer, vraagt om een detailuitwerking op inrichtingsniveau.Het plan-MER bij de structuurvisie krijgt daarom ook een relatief groot detailniveau en is wat betreft inhoud vergelijkbaar met een project-MER.
- § Voor het eerste bestemmingsplan moet een project-MER voor de hele gebiedsontwikkeling gemaakt worden. Inhoudelijk zullen Plan-MER voor de structuurvisie en project-MER voor het eerste bestemmingsplan naar verwachting nagenoeg gelijk zijn.

De gemeente Breda is dan ook voornemens één MER op te stellen, dat als plan-MER met de structuurvisie ter inzage gelegd kan worden en daarna, indien nodig (enigszins) aangepast, als project-MER bij het eerste bestemmingsplan ter inzage gelegd kan worden.

De gemeente is van mening dat dit de meest snelle, efficiënte, maar tegelijk ook meest transparante aanpak is. Uiteraard wordt hierbij gewaarborgd dat de procedure zowel aan de inhoudelijke en procedurele eisen van de plan-m.e.r.-procedure voldoet als aan de eisen van de project-m.e.r.-procedure.

Stappen in de m.e.r.-procedure

M.e.r. staat voor milieueffectrapportage. De m.e.r.-procedure is erop gericht het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in het plan- en besluitvormingsproces te betrekken. Dit geschiedt middels een aantal producten en een aantal procedurele stappen (zie verder en bijlage 1). De belangrijke aspecten van m.e.r. zijn:

- § Het onderzoek naar de effecten van de voorgenomen activiteit;
- § Het onderzoek naar mogelijke alternatieven met hetzelfde doelrealiserende vermogen naar minder negatieve milieueffecten;
- § De mogelijkheid van inspraak van derden;
- § De onafhankelijke toets van het onderzoek en de procedure.

Initiatiefnemer en bevoegd gezag

In de procedure treedt als initiatiefnemer op:

College van B&W van de gemeente Breda

Het bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure is:

Gemeenteraad van de gemeente Breda

Een plan-m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen:

- § Openbare kennisgeving van het voornemen waarvoor een plan-m.e.r. doorlopen wordt.
- § Raadpleging van de betrokken bestuurlijke organen over de reikwijdte en het detailniveau van het plan-MER;
- § Opstellen plan-MER.
- § Publicatie en terinzagelegging van het milieuraapport samen met het ontwerpplan (de structuurvisie).
- § Mogelijkheid geven voor inspraak/zienswijzen op plan-MER.
- § (Toetsing door commissie voor de m.e.r. : toetsing is alleen verplicht als plan-m.e.r. gekoppeld is aan passende beoordeling of als activiteit gelegen is in de Ecologische Hoofdstructuur, is niet het geval bij de gebiedsontwikkeling Claudius Prinsenlaan).
- § Motivatie in het plan hoe de plan-m.e.r. in de planvorming is betrokken.
- § Evaluatie van effecten tijdens en na realisatie.

De project-m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen (zie bijlage 1 voor een uitgebreidere beschrijving):

- § Het opstellen en publiceren van de startnotitie m.e.r. ter aankondiging van de voorgenomen activiteit en de werkwijze waarop de effecten van de voorgenomen activiteit worden onderzocht.
- § Het ter inzage leggen van de startnotitie om derden de mogelijkheid te geven vragen te stellen over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek en zo richting te geven aan het onderzoek;
- § Het advies vragen aan de commissie m.e.r. en andere adviseurs over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek (de richtlijnen).
- § Het vaststellen van de richtlijnen door bevoegd gezag;
- § Het opstellen van het milieueffectrapport (MER). Het onderzoek naar de effecten van de voorgenomen activiteit (aan de hand van alternatieven, waaronder het meest-milieuvriendelijk alternatief) op het milieu en het onderzoek naar mogelijke maatregelen om de negatieve effecten te beperken.
- § Het ter inzage leggen van het MER om derden de mogelijkheid te geven het MER inhoudelijk te toetsen.
- § Het laten toetsen van MER door de commissie m.e.r., een kwaliteitsborging door onafhankelijke specialisten.

Voor de Gebiedsontwikkeling Claudius Prinsenlaan worden de procedures deels gecombineerd (waarbij aan de eisen van beide procedures wordt voldaan):

- § één startfase: startnotitie, inspraak, advies en richtlijnen (conform eisen project-m.e.r., tevens kennisgeving en raadpleging conform eisen plan-m.e.r.);
- § één milieueffectrapport: dat als Plan-MER bij de ontwerp-structuurvisie ter inzage gelegd wordt en als Project-MER bij het eerste (concept)ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd wordt.
- § éénmaal aanvaarding van het MER door het bevoegde gezag: voorafgaand aan de ter inzage legging als plan-MER.
- § tweemaal inspraak en advies (van wettelijke adviseurs): als plan-MER bij de structuurvisie en als project-MER bij het eerste bestemmingsplan.
- § één- of indien nodig tweemaal toetsing door de commissie m.e.r.: het plan-MER en als nodig het project-MER.

Startnotitie m.e.r.

Deze startnotitie is de formele start van de m.e.r.-procedure(s) voor de Gebiedsontwikkeling Claudius Prinsenlaan. De startnotitie beschrijft, bij wet voorgeschreven:

- § Het probleem wat aan het voornemen ten grondslag ligt;
- § Het doel wat met het voornemen wordt beoogd;
- § De voorgenomen activiteit;
- § Mogelijke alternatieven;
- § De huidige milieusituatie;
- § De verwachte milieueffecten;
- § Het vigerende beleidskader;
- § De procedure.



Voormalig Jekaterrein

Inspraak

Deze startnotitie wordt 6 weken ter inzage gelegd. In deze periode is het mogelijk een inspraakreactie op de startnotitie te geven. De inspraak is met name bedoeld voor een inhoudelijke toets van de werkwijze en de effectbeschrijvingen zoals die in de startnotitie zijn weergegeven.

Schriftelijke opmerkingen op deze startnotitie kunnen gericht worden aan bevoegd gezag:

Gemeente Breda
t.a.v. mevr. M. Vos
Postbus 3920
4800 DX Breda

Tijdens de inspraakperiode wordt een informatieavond gehouden waarin vragen over de startnotitie kunnen worden gesteld. Tevens wordt tijdens deze bijeenkomst de gelegenheid geboden mondelinge zienswijzen in te dienen. Deze avond wordt aangekondigd in de plaatselijke media.

Conform de eisen van de plan-m.e.r.-procedure wordt de startnotitie m.e.r. ook gebruikt om de betrokken bestuurlijke organen te raadplegen over de reikwijdte en het detail-niveau van het MER. Een onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage (commissie m.e.r.) geeft op basis van de startnotitie en de inspraakreacties een advies voor de richtlijnen, op basis waarvan bevoegd gezag de richtlijnen vaststelt.



Lovensdijkstraat

2 Doel

2.1 Doel van de gebiedsontwikkeling

Naar aanleiding van de aanduiding van de Claudius Prinsenlaan als "stadsas met een concentratie van stedelijke functies" in diverse beleidsstukken (Uitwerkingsplan Breda-Tilburg en Structuurvisie Breda) heeft gemeente Breda in juni 2001 een ruimtelijke verkenning gemaakt, 'Stadsas Claudius Prinsenlaan, afronding ruimtelijke verkenning en uitgangspunten voor verdere ontwikkeling'.

Vervolgens heeft de gemeente in 2005 een ontwikkelingsvisie voor de Claudius Prinsenlaan opgesteld, waarin de visie op ruimtelijke en programmatische onderdelen is uitgewerkt. In juli 2005 is de visie door het College van B&W vastgesteld.

De ontwikkelingsvisie Claudius Prinsenlaan is een integrale visie op de ontwikkeling van het gebied Claudius Prinsenlaan tot stadsas met een concentratie van hoogstedelijke functies. De ontwikkelingsvisie is opgesteld om regie te houden over de ontwikkelingen die gaande zijn rondom de Claudius Prinsenlaan. De visie geeft aan hoe de ruimtelijke kwaliteit van de Claudius Prinsenlaan kan worden versterkt en hoe de ontwikkeling van de stadsas in functionele zin kan worden afgestemd op andere ontwikkelzones, waaronder de Spoorzone Breda (Via Breda).

In de visie is voor het plangebied een achttal hoofdkeuzes gemaakt:

1. Tweedeling Parkway en Stedelijke Campus. De Claudius Prinsenlaan wordt als Parkway en hoogwaardige stedelijke entree ontwikkeld door hoogwaardige stedelijke bebouwing in een ruime groene setting te plaatsen. Amphia, Avans, voormalig JEKA-terrein en defensie terrein vormen de Stedelijke Campus, bestaande uit gesloten bouwblokken met interne groene ruimtes die zich oriënteren op de interne structuurdrager de Hogeschoollaan.
2. Accent op (een mix van) functies gekoppeld aan zorg, onderwijs, defensie en sport.
3. HOV over Hogeschoollaan.
4. Inzetten op hoogbouw en compacte stedelijke bouwblokken
5. Aflopende dichtheid in de richting van de binnenstad en woonwijk Brabantpark.
6. Asymmetrische Parkway: aan de zuidzijde meer grootschalige bouwblokken met ruime groene tussenzones, aan de noordzijde meer gesloten wand met afwisseling in schaal.
7. Interne groene ruimte op de Stedelijke Campus
8. (Verder) versterken van waterloop Molenleij als ecologische verbindingszone.

In 2008 heeft de gemeente Breda besloten het planontwikkelingstraject van Claudius Prinsenlaan verder in gang te zetten. De volgende stap is het doorlopen van planologische procedures teneinde de diverse ontwikkelingen planologisch mogelijk te kunnen maken.

2.2 Doel van de m.e.r.-procedure

Het doel van de m.e.r.-procedure voor de gebiedsontwikkeling Claudius Prinsenlaan is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen.

Specifieke doelen van de m.e.r.-procedure zijn:

- § Toetsen eerder gemaakte keuzes;
- § Zoeken naar kansen en belemmeringen vanuit het milieu voor de stedenbouwkundige uitwerking van het programma;
- § Zoeken naar oplossingsrichtingen voor specifieke vraagstukken zoals de verkeersafwikkeling.

2.3 Doel van de startnotitie m.e.r.

Doel van de startnotitie is de informatie, die benodigd is om het milieubelang volwaardig in de plan- en besluitvormingsprocedure te betrekken, te verzamelen en inzichtelijk en toetsbaar te maken. Daarnaast is in de startnotitie geconstateerd waar nog nader onderzoek nodig is om lacunes in kennis in te vullen.

De startnotitie is bedoeld om 'een ieder' en de wettelijke adviseurs te informeren over de voorgenomen activiteiten en de relevante (milieu)aspecten. Dit is de basis voor de inspraak.

Het doel van de inspraak is het verzamelen van reacties ten behoeve van de richtlijnen voor de inhoud van het MER. In de richtlijnen zal worden aangegeven wat in het MER moet worden onderzocht (welke alternatieven en welke effecten) en op welke manier dat moet gebeuren.

Specifiek wordt in deze startnotitie ingegaan op:

- § De voorgeschiedenis: de visie en de uitwerking zoals gepresenteerd in de Ontwikkelingsvisie Claudius Prinsenlaan (juli 2005);
- § Het programma en scenario's uit het programma;
- § De varianten voor de oplossing van de verkeersafwikkeling;
- § Zo concreet mogelijk aangeven wat al aan informatie aanwezig is, welke informatie nog benodigd is voor het MER en welke milieuaspecten relevant zijn voor de besluitvorming.

3 Beleids- en besluitvormingskader

3.1 Beleidskader

Onderstaand is een overzicht gegeven van de wet- en regelgeving die voor de gebiedsontwikkeling van Claudius Prinsenlaan van belang is. In paragraaf 3.2 is het ruimtelijk beleid samenvattend beschreven. In het MER wordt ook het thema-specifieke beleid samengevat en wordt onderzocht of vanuit beleid randvoorwaarden gelden voor de gebiedsontwikkeling. In paragraaf 3.3 komen de te nemen besluiten ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Claudius Prinsenlaan aan bod.

Tabel 3.1 Overzicht vigerend beleid

internationaal (voor zover niet geïmplementeerd in de nationale regelgeving)	Kaderrichtlijn Water (2001)
Nationaal	Wetten: o.a. Wet op de Ruimtelijke Ordening, Wet milieubeheer, Wegenverkeerswet, Wegenwet, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet bodembescherming, Wet geluidhinder, Wet op de waterhuishouding, Wet op de Monumentenzorg, Natuurbeschermingswet, Flora- en faunawet; Wet Luchtkwaliteit
	Besluiten: o.a. Besluit Externe Veiligheid
	Nota's: Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, Nota natuur, bos en landschap in de 21. eeuw, Nota Belvédère, Nationaal Milieubeleidsplan 4, Nota Waterbeleid 21. eeuw, 4 Nota Waterhuishouding;
Provinciaal	Interim structuurvisie Noord-Brabant (2008) (voormalig streekplan 2006)
	Paraplunota Ruimtelijke Ordening Noord-Brabant (2008)
	Uitwerkingsplan Breda-Tilburg (2004)
Regionaal	Meerjarenprogramma Brabantstad 2008-2012 (2008)
Lokaal	Structuurvisie Breda 2020 (2007)
	Verkeersplan Breda (2003)
	Milieuvisie 2015 (2001)

3.2 Ruimtelijk beleid

Nota Ruimte

Het rijksbeleid ten aanzien van ruimtelijke ordening is vastgelegd in de Nota Ruimte. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies. Hierbij richt het kabinet zich op vier algemene doelen:

- § Versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- § Bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- § Borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimte waarden;
- § Borging van de veiligheid.

Het bundelen van verstedelijking en infrastructuur in stedelijke netwerken is onderdeel van de Nota Ruimte. Brabantstad is één van zes aangewezen stedelijke netwerken binnen Nederland. Om de positie van Brabantstad te behouden en te versterken is het van belang voldoende ruimte te bieden voor woningbouw, bedrijven en instellingen, de kennisinfrastructuur verder te ontwikkelen en een betrouwbare bereikbaarheid te waarborgen.

Het rijk stimuleert herstructurering en transformatie van zowel wijken als bedrijven-terreinen in het algemeen. Verdichtingsmogelijkheden in het bestaand bebouwd gebied moeten in de steden van de verschillende nationale stedelijke netwerken zo optimaal mogelijk worden benut. Bij herstructurering, transformatie en centrumontwikkeling moet, naast de ruimtelijke en marktpotenties van de locatie en de ruimtelijke context, gestreefd worden naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van de potenties van knooppunten in deze infrastructuur.

Interimstructuurvisie Noord-Brabant

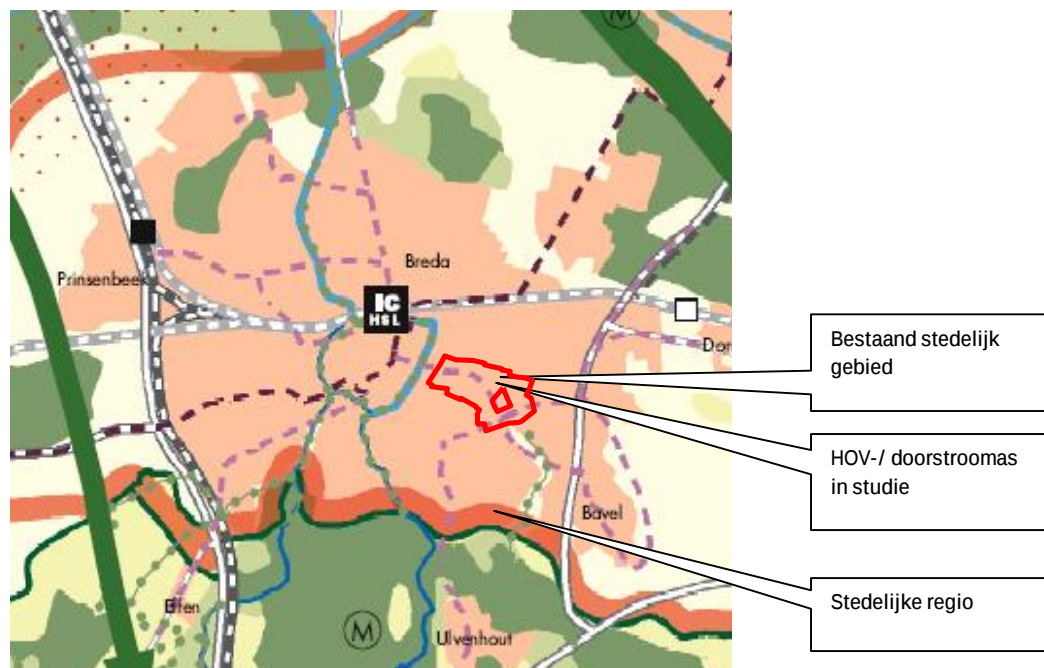
De interimstructuurvisie beschrijft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid. De uitwerking van het beleid is opgenomen in de Paraplunota ruimtelijke ordening. Het hoofdbelang van de provincie is zorgvuldig ruimtegebruik. Zorgvuldig ruimtegebruik betekent dat bij het zoeken naar ruimte om te voorzien in de behoeften op het vlak van wonen, werken en voorzieningen, de mogelijkheden binnen de bestaande bebouwde ruimte opnieuw en beter benut moeten worden. Ook hecht de provincie belang aan de intensivering van het ruimtegebruik, onder meer door op een compactere wijze - in de hoogte en de diepte - te bouwen. Daarnaast wordt meervoudig ruimtegebruik gestimuleerd.

Het concentratiebeleid van verstedelijking wordt binnen de provincie voortgezet. Voor de vijf grote Brabantse steden (Eindhoven, Helmond, Tilburg, Breda en 's-Hertogenbosch) binnen het stedelijk netwerk Brabantstad ligt er een belangrijke intensiveringsopgave op het vlak van wonen, werken en voorzieningen.

De provincie wenst het bestaande voorzieningenaanbod (detailhandel, horeca, leisure, onderwijs-, sport en sociaal-culturele voorzieningen en zorgvoorzieningen) met name in de stedelijke regio's te versterken. Grootschalig, publieksaantrekkende voorzieningen dienen gesitueerd te worden in de stedelijke regio's op goed ontsloten plekken.

Breda ligt binnen de stedelijke regio Breda-Tilburg, waarvoor het provinciaal beleid is uiteengezet in het Uitwerkingsplan Breda-Tilburg.

Binnen het plangebied is met een indicatieve lijn aangegeven dat ter hoogte van de Claudius Prinsenlaan een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding/doorstroom as komt.



Figuur 3.1 Uitsnede interimstructuurvisie Noord-Brabant (Provincie Noord-Brabant, 2008)

Paraplunota Ruimtelijke Ordening Noord-Brabant

De paraplunota bevat de uitwerking van het provinciaal ruimtelijk beleid uit de Interimstructuurvisie Noord-Brabant. De paraplunota heeft de status van beleidsregel als bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht. Door middel van de paraplunota geeft de provincie duidelijkheid naar Brabantse gemeenten en derden over de wijze waarop zij hun bevoegdheden inzake de ruimtelijke ordening wenst te hanteren.

In de paraplunota is vastgelegd dat naast de interimstructuurvisie diverse bestaande provinciale beleidsnota's ook onder de nieuwe Wet ruimtelijke ordening uitgangspunt van het provinciaal beleid en handelen vormen. Deze bestaande beleidsnota's betreffen onder meer de uitwerkingsplannen voor de stedelijke en landelijke regio's (2004), de gebieds- en reconstructieplannen (2005) en diverse thematische beleidsnota's als de ecologische bouwstenennota (2006), de Cultuurhistorische waardenkaart (2006) en de beleidsbrief "bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant - actualisering 2005".

Uitwerkingsplan Breda-Tilburg

In het uitwerkingsplan is het verstedelijkingsbeleid voor de stedelijke regio Breda-Tilburg uiteengezet. Voor het stedelijk gebied zijn vier hoofdstrategieën geformuleerd die richting geven aan de binnenstedelijke kansen voor herstructurering, intensivering en centrumontwikkeling en de ontwikkeling van stedelijke groene dragers. De infrastructuur, sturend voor een duurzame ontwikkeling van de regio, is eveneens onderdeel van het duurzaam ruimtelijk structuurbeeld. Voor de ontwikkeling van de verstedelijking is het belangrijk de stedelijke hoofdstructuur verder te versterken. Deze wordt vooral bepaald door de centrumgebieden, de verstedelijkingsassen en de knooppunten van vervoerssystemen.

In het uitwerkingsplan ligt het plangebied in de zone 'beheer en intensivering stedelijk gebied'. Dit zijn die delen van het stedelijk gebied waar het beleid nu en in de toekomst gericht is op het beheer van de bestaande kwaliteiten. Intensivering van het ruimtegebruik en aanpassing van het stedelijk gebied, waar dat vanwege bestaande ruimtelijke kwaliteiten mogelijk en verantwoord is, kan nodig zijn. Dit zal niet snel leiden tot een totaal andere structuur of functie van stadsdelen en of wijken.

De Claudius Prinsenlaan is als 'stedelijke as' aangeduid. De stedelijke as is de concentratiezone voor stedelijkheid waarvan de ontwikkeling is gericht op stedelijke vernieuwing en intensivering, menging van functies en bundeling van infrastructuur voor fiets, bus, voetganger en auto. De stedelijke assen zijn belangrijke dragers van de stedelijke structuur voor de langere termijn.

Meerjarenprogramma Brabantstad 2008-2012

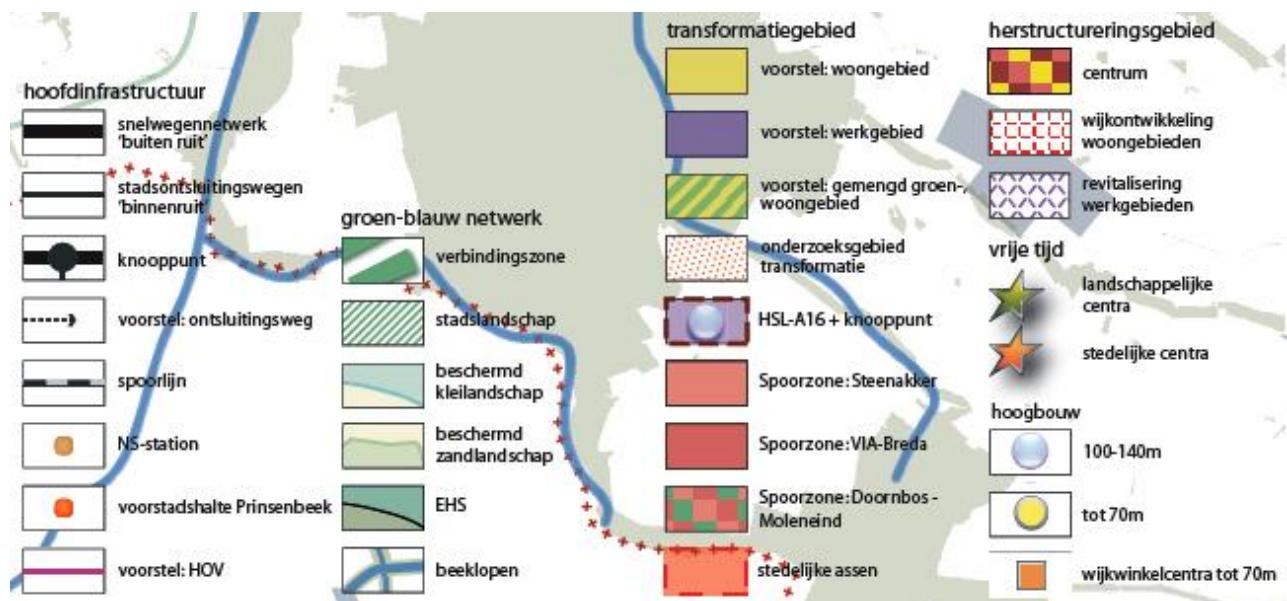
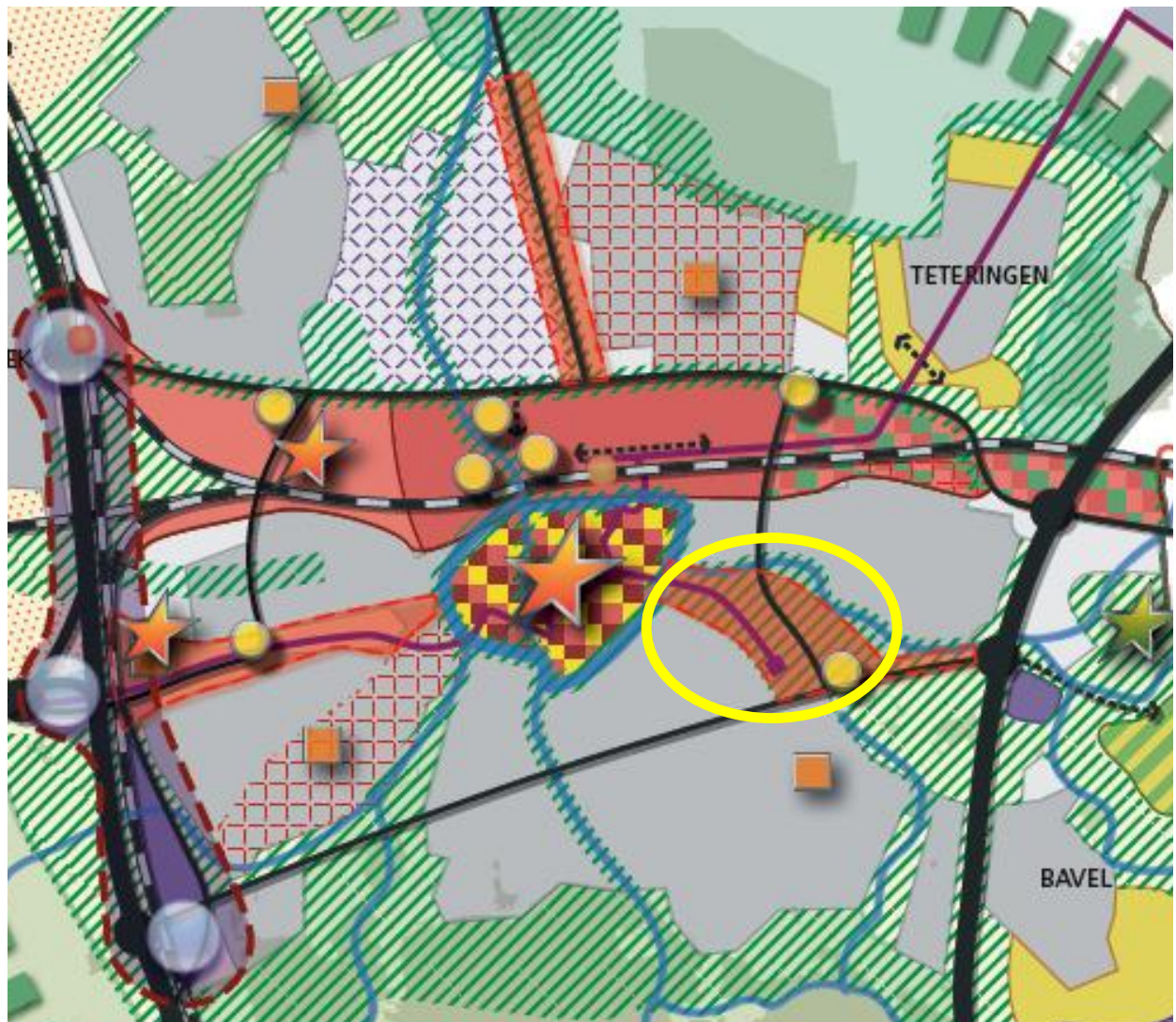
In het meerjarenprogramma presenteren de gemeenten Breda, 's Hertogenbosch, Helmond, Eindhoven, Tilburg en de provincie Noord-Brabant hun gezamenlijke ambities en prioriteiten voor de komende jaren en de concrete projecten en programma die daaruit voortvloeien. De missie van het programma luidt: 'Brabantstad, een sterk internationaal concurrerend en duurzaam groeiend stedelijk netwerk'. De missie is uitgewerkt in een zestal doelen:

1. Balans tussen stedelijkheid en groen;
2. Duurzame en klimaatbestendige regio;
3. Economische, culturele en sportieve topvoorziening;
4. Toonaangevende kennis- en innovatieregio in Europa;
5. Interne en externe bereikbaarheid;
6. Brabantstad, een sterk netwerk.

Brabantstad werkt aan een samenhangend meerjarig maatregelenpakket om het stedelijk netwerk Brabantstad op lange termijn duurzaam bereikbaar te houden. Eén van de belangrijke prioriteiten in dit kader is kwaliteitsverbetering van het OV-netwerk Brabantstad, waarin onder meer prioriteit wordt gegeven aan Hoogwaardig Openbaar Vervoer en doorstroommassen binnen de steden en de bereikbaarheid van knooppunten.

Structuurvisie Breda 2020

De structuurvisie vormt het algemene beleids- en toetsingskader voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Breda op de lange termijn (2020). Voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling van Breda wordt gewerkt aan het versterken en uitbouwen van het raamwerk van de stad, de stedelijke hoofdstructuur. Die bestaat uit stadslandschap (groen- en waterstructuur), hoofdinfrastructuur (verkeer- en vervoerssysteem) en stedelijke zones (de HSL-A16 zone, de Spoorzone en de assen naar de binnenstad). De Claudius Prinsenlaan, Lunetstraat, Ettensebaan en Terheijdenseweg (ten noorden van de Noordelijke Rondweg) vormen de stadsentrees vanaf de A27, A16 en A59. Langs deze stadsentrees is transformatie voorzien, gericht op intensivering van ruimtegebruik. In de structuurvisie is de Claudius Prinsenlaan aangewezen als stedelijke ontwikkelingsas waar stedelijke en regionale economische functies en voorzieningen op compacte wijze (meervoudig ruimtegebruik) worden gesitueerd. De Claudius Prinsenlaan wordt aangemerkt als stijlvolle 'Parkway' van en naar de A27 met op de regio gerichte kantoren, zorgcentra, clustering van hoger onderwijs en defensie terrein. Hoogbouw wordt ingezet om de stedelijkheid van het gebied te benadrukken. Bij de stadsentree van de Claudius Prinsenlaan en op knooppunten in het stadsontsluitingssysteem zijn accenten mogelijk tot 70 meter.



Figuur 3.2 Uitsnede integratiekaart structuurvisie Breda 2020 (Gemeente Breda, 2007)

3.3 Te nemen besluiten

Structuurvisie

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling stelt de gemeente Breda de structuurvisie Claudius Prinsenlaan op. In deze structuurvisie worden de kaders voor de gebiedsontwikkeling, alsmede de verevening van bovenplanse kosten vastgesteld.

Bestemmingsplannen

Realisatie van de gebiedsontwikkeling Claudius Prinsenlaan past deels niet binnen de vigerende of in procedure zijnde bestemmingsplannen. Tabel 3.2 geeft weer welke bestemmingsplannen vigeren in het plangebied

Tabel 3.2 Overzicht vigerende bestemmingsplannen binnen het plangebied Claudius Prinsenlaan

Bestemmingsplan	Vastgesteld door raad Breda	Goedgekeurd door GS Noord-Brabant	Kroonbesluit Raad van State
Breda- Zuid	22-10-1998	08-06-1999	14-11-2000
Breda-Zuid-Oost, partiële herziening 1997/1 aanpassing voorschriften	06-11-1997	23-12-1997	
Breda-Zuid-Oost, partiële herziening 1999/1 Trip van Zoutlandkazerne	20-04-2000	13-07-2000	
Breda Zuid-Oost locatie Claudius Prinsenlaan Hoge School Breda art 11 WRO	07-12-2004		
Brabantpark	26-03-1998	12-11-1998	
Verspreide woonwagenstandplaatsen	23-11-1995	01-07-1996	

Ten behoeve van de voorgenomen activiteit moet een aantal nieuwe bestemmingsplannen worden opgesteld.

Vergunningen

Voor de uiteindelijke realisatie van de ontwikkelingen in het gebied Claudius Prinsenlaan moet eventueel tegelijk of direct na de bestemmingsplannen een aantal vergunningen en ontheffingen worden aangevraagd. De belangrijkste vergunningen en ontheffingen die mogelijk van toepassing zijn, zijn:

- § Ontheffing van de bepalingen in de Flora- en faunawet (bevoegd gezag: LNV);
- § Aanlegvergunning (bevoegd gezag: gemeente);
- § Milieuvergunning(en) volgens de Wet milieubeheer (bevoegd gezag: gemeente);
- § Kapvergunning (bevoegd gezag: gemeente);
- § Sloopvergunning (bevoegd gezag: gemeente);
- § Verkeersbesluit (bevoegd gezag: gemeente);
- § Ontheffing waterschapskeur (bevoegd gezag: waterschap);
- § Bouwvergunning(en) (bevoegd gezag: gemeente).

4 Referentiesituatie

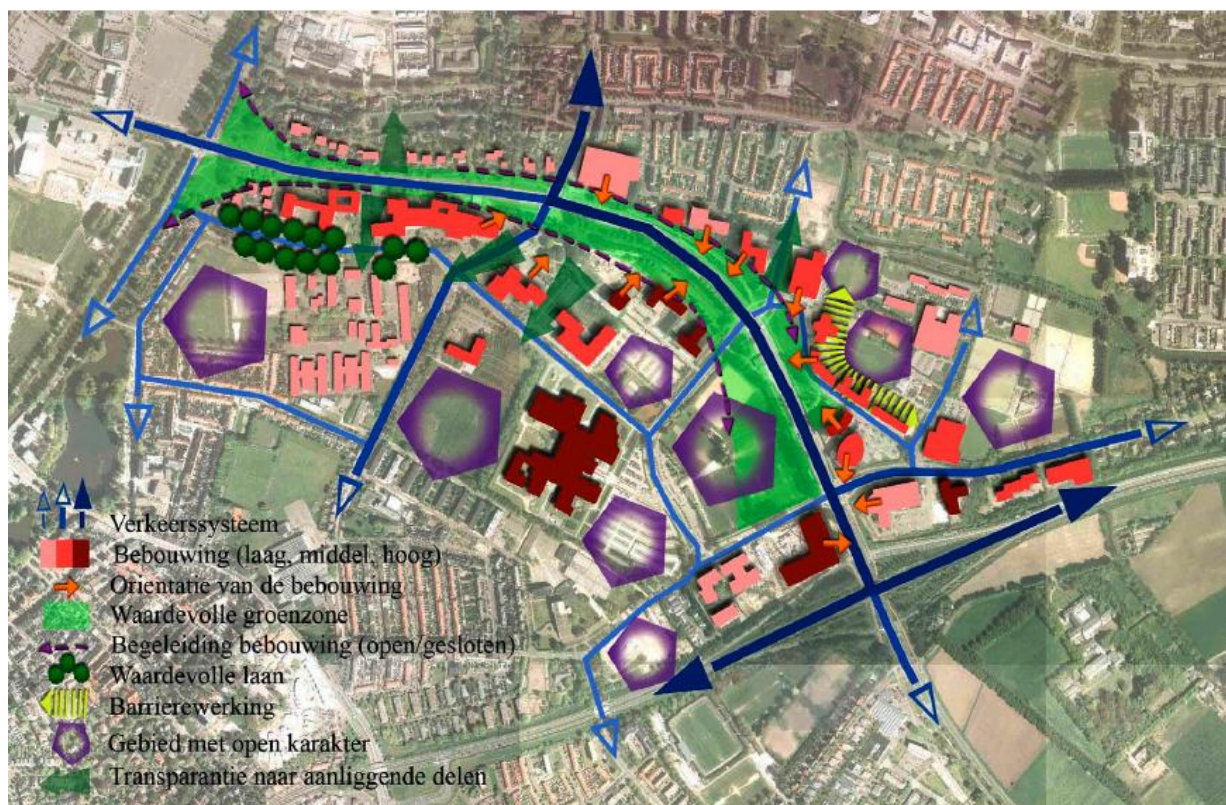
4.1 Inleiding

Om de effecten van het gebied Claudius Prinsenlaan op de omgeving te kunnen bepalen en beoordelen, wordt het plan- en studiegebied vergeleken met de situatie voorafgaand aan de gebiedsontwikkeling: de referentiesituatie. Als referentiejaar is 2020 gekozen: het jaar dat de gebiedsontwikkeling naar verwachting volledig gerealiseerd en in gebruik is. De huidige situatie is het uitgangspunt voor referentiesituatie. Daarnaast worden de autonome ontwikkelingen (zonder voltooiing van de gebiedsontwikkeling) tot 2020 beschreven. Basis voor de beschrijving van de autonome ontwikkelingen is vastgesteld beleid en bekende ontwikkelingen waarvoor een besluit genomen is. Het is daarbij ook van belang inzicht te krijgen in de autonome ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving, omdat die mogelijk effect hebben op bijvoorbeeld de verkeersintensiteit op de Claudius Prinsenlaan en andere wegen in het plan- en studiegebied.

In dit hoofdstuk is een globale beschrijving opgenomen van de referentiesituatie van het plan- en studiegebied. Per aspect is een globale beschrijving van de huidige situatie in en rond het plangebied gegeven. Hierin is rekening gehouden met autonome ontwikkelingen tot het jaar 2020. In het MER zal dit waar nodig worden aangevuld.

4.2 Ruimtelijke structuur

Het plangebied kan ruimtelijk gezien opgedeeld worden in drie verschillende delen: de Claudius Prinsenlaan, het noordelijke deel en het zuidelijke deel (zie figuur 4.1).



Figuur 4.1 Ruimtelijke opbouw Claudius Prinsenlaan (Gemeente Breda, 2005)



Figuur 4.2 Functionele opbouw Claudius Prinsenlaan (Gemeente Breda, 2005)

De Claudius Prinsenlaan vormt de centrale as en doorsnijdt het plangebied. De laan bestaat uit een brede weg met brede bermen en beplanting. De weg wordt aan weerszijden begeleid door middelhoge en hoge bebouwing. Door de grote ruimten rond de blokken ontstaat er een mate van transparantie naar de achterliggende omgeving.

Het deel ten noorden van de Claudius Prinsenlaan bestaat met name uit lage en middelhoge bebouwing. De woningbouw heeft een meer kleinschaliger en gesloten karakter, dan de bebouwing ten zuiden van de Claudius Prinsenlaan. Voorbeelden van middelhoge bebouwing is Hotel Brabant, het voormalige casino, kantorencomplex De Bijster en scholengemeenschap ROC West-Brabant Vitalis College (voormalig Baronie-college). De sportvelden van sportcomplex Bijster beslaan een groot oppervlak van dit plangebied en hebben een open karakter. Sportcomplex Bijster heeft door de visuele afscherming door de kantoren langs de Bijster daarentegen een gesloten verschijning.

Het deel ten zuiden van de Claudius Prinsenlaan wordt gedomineerd door grootschalige bebouwing van het Amphia ziekenhuis, het kazerneterrein, de Avans hogeschool en een vestiging van de Nassau-scholengemeenschap. Dit zijn beeldbepalende elementen in dit deel van het plangebied. De grootschalige bebouwing is hoofdzakelijk gericht naar de Lovensdijkstraat en aansluitende Hogeschoollaan. Deze wegen vormen de structuurdragers in het deelgebied. De haaks op de Hogeschoollaan gelegen ontsluitingswegen de De la Reijweg, Molengracht en Verlengde Poolseweg doorsnijden het plangebied in noord-zuid richting. Binnen dit gebied zijn verder de voormalige sportvelden van voetbalvereniging Jeka te vinden en diverse bebouwing ten zuiden van de Verlengde Poolseweg.

4.3 Ruimtegebruik

De Claudius Prinsenlaan fungeert als belangrijkste stadsentree. Dit is de eigenlijke hoofdfunctie van het totale gebied. Op een lager schaalniveau wordt onderscheid gemaakt tussen diverse functies, variërend in schaalniveau. Het gebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van veel grote en kleine zorg- en onderwijsinstellingen, een groot aantal kantoren, veel sportvelden en andere recreatieve voorzieningen.

Wonen

Wonen heeft een relatief klein aandeel in het plangebied. De woningbouw in het noordelijke gedeelte van het plangebied bestaat uit de bebouwing rond de Hertog Hendriklaan, de Monsieur van Hooydonkstraat en de Koraalstraat. In het westelijke gedeelte van het plangebied is woningbouw gesitueerd aan de Cavaleriestraat, de Wilhelminasingel en rond de Hertog Janlaan. In het zuidelijke en oostelijke gedeelte van het plangebied bevindt zich woningbouw op de woonwagenlocaties langs de Poolseweg en aan de Molenslag.

Onderwijs

Er zijn vier onderwijsinstellingen aanwezig: twee vestigingen van de Avans Hogeschool met daartussen een vestiging van de Nassau-scholengemeenschap en in het oostelijke deel een vestiging van het ROC West-Brabant Vitalis College.

Defensie

In het westelijke deel beslaat de Trip van Zoutlandkazerne een groot deel van het plangebied. Het ene deel van het terrein bestaat uit exercitieterrein, het andere uit gebouwen en parkeerplaatsen voor het materieel.

Ziekenhuis

Een belangrijk (boven)regionale voorziening is het Amphia-ziekenhuis, locatie Molengracht Breda. Locatie Molengracht Breda is één van de drie vestigingen van het Amphia ziekenhuis. De locatie Molengracht Breda heeft als zwaartepunt het Thoraxcentrum en concentreert zich op de zorg voor patiënten met acute gezondheidsproblemen en patiënten met ernstige aandoeningen, die een zware operatie of behandeling moeten ondergaan. Het ziekenhuis heeft 615 bedden. Het ziekenhuis beslaat een omvangrijk oppervlak binnen het plangebied.

Overige zorginstellingen

In het westen van het plangebied ligt aan de Lovensdijkstraat de Woonservice en Zorgcentrum voor Ouderen Vredenbergh. In het zuiden ligt een regionaal centrum voor verslaafdenzorg (Kentron) met tijdelijke opvang. Midden in het plangebied, ten noorden van de Claudius Prinsenlaan is de zorginstelling Amarant gevestigd. Dit is een organisatie die ondersteuning en begeleiding biedt aan verstandelijk gehandicapten. Aan de Lovensdijkstraat 7-9 is Vredenbergh Woonservice en Zorgcentrum voor Ouderen gevestigd. Momenteel heeft dit verzorgingshuis 73 verzorgingshuisplaatsen en 10 plaatsen voor groepsverzorging. Vredenbergh wil in de toekomst een deel van zijn verzorgingsplaatsen extramuraliseren (extramurale verzorgingshuiszorg bestaat uit een combinatie van verzorging, verpleging en psychosociale ondersteuning en aanvullende voorzieningen minus het verblijf, zodat ouderen zelfstandig kunnen blijven wonen).

Kantoren

Kantoren vormen een groot aandeel van de functionele verschijning van het plangebied. Op kantorencomplex Bijster is een aantal kantoren geconcentreerd. Een aantal kantoorpanden zijn de kantoren van Westerburgh, KPMG, UWV en het Prinsenpark. Daarnaast is een aantal kantoren gelegen ten zuiden van de Poolseweg (o.a. Regus, ABN-AMRO).

Sport en recreatie

In het plangebied bevinden zich de navolgende sportvoorzieningen:

- § Het gemeentelijk sportcentrum aan de Topaasstraat;
- § Sportcomplex Breedonk: 2 voetbalvelden, 4 graveltennisbanen en bijgebouwen;
- § Sportpark de Molenleij bestaande uit hockeyvelden van vereniging Push;
- § Inslag Sportcenter aan de Nieuwe Inslag bevat een sporthal, aerobicschool Black & White, parkeervoorzieningen en een aansluitende horecafunctie. De sporthal is onderdeel van het sportcomplex Molenleij;
- § Pelikaan Health Club Breda in het voormalige casino bestaande uit een fitness- en sportcentrum met zwembad;
- § Voormalig sportcomplex Jeka bestaande uit 5 voetbalvelden, een sportkantine en bijgebouwen. Dit sportcomplex is verplaatst naar een nieuw sportcomplex aan de Beukenlaan ten zuiden van de Franklin Rooseveltlaan.

Detailhandel/horeca

In het plangebied bevinden zich aan de zuidzijde van de Claudius Prinsenlaan twee benzinestations, namelijk de Total-Fina en de Tinq. Op de hoek van de Beverweg - Claudius Prinsenlaan is autogarage Otten gelegen. Horeca is te vinden in de vorm van het Hotel Brabant gelegen in de oksel van de Zuidelijke Rondweg, Claudius Prinsenlaan en de Heerbaan.

Overig

Aan De La Reijweg bevindt zich het energiehuis van Eneco.



Figuur 4.3 Plangebied Claudius Prinsenlaan in omgeving
Omgeving Claudius Prinsenlaan

Het plangebied wordt omringd door hoofdzakelijk woningbouw. Aan de noordzijde liggen de woonwijken Brabantpark en Heusdenhout, aan de oostzijde ligt woonwijk IJpelaar, aan de zuidzijde woonwijken Sportpark en Blauwe Kei. Aan de zuidwestzijde ligt woonwijk Zandberg. Aan de noordwestzijde bevindt zich de binnenstad waar een mix van functies te vinden is (winkels, horeca, woningen, kantoren, etc.).

Autonome ontwikkelingen in het plangebied

Autonoom is in het plangebied een aantal ruimtelijke ontwikkelingen voorzien.

De belangrijkste zijn:

- § Uitbreiding van Amarant Westenburg met ca. 3.500 m2 bvo.
- § Realisatie Zorgcentrum Breedonk/Molenleij met ongeveer 140 wooneenheden en ca. 600 m2 zorgrestaurant.
- § Uitbreiding Zorgcentrum Vredenbergh met 226 zorgappartementen.
- § Uitbreiding van de Avans Hogeschool met ca. 14.000 m2 onderwijs.
- § Kantoren d'Laudius, 6.500 m2.
- § Mark Berkenhof, ca. 7.200 m2 kliniek/dagbehandeling en 760 m2 school.

Verder zit er binnen de verschillende bestemmingsplannen nog niet ingevulde ruimte. Het gaat om maximaal:

- § 60.000 m2 bvo uitbreiding Hotel Brabant (kantoren, horeca, casino).
- § Trip van Zoutlandtlandtkazerne met ca. 122.000 m2 bvo.
- § Ongeveer 79.000 m2 bvo op het Defensie-terrein aan de De la Reijweg (militaire doeleinden).

Amarant

Amarant heeft aangegeven te willen uitbreiden. De nieuwe voorziening krijgt twee bouwlagen.

Westenburg

Westenburg heeft aangegeven de kantoorfunctie uit te willen breiden. In het ingediende bouwplan is ten oosten van het bestaande kantoor een nieuw bouwblok met vier bouwlagen gepland.

Vredenbergh

Het senioren zorgcentrum Vredenbergh aan de Claudius Prinsenlaan heeft aangegeven haar bouwblokken te willen vervangen. De gemeente heeft hiermee ingestemd. Het bouwplan voorziet in een tweetal gebouwen die zijn georiënteerd op een ruime binnenplaats. Parkeren gebeurt in een kelder onder de bebouwing. De ruimte rondom de bebouwing krijgt een zeer groene uitstraling.

Avans Hogeschool

Avans wil groeien naar het huisvesten van circa 10.000 studenten en 1.000 personeelsleden. Dit gaat echter niet gepaard met uitbreiding van gebouwen aan de Hogeschoollaan en/of de Lovensdijkstraat. Wel wordt door Avans nagedacht over nieuwbouw of renovatie op de Lovensdijkstraat. Hierbij zal een gebouw van ongeveer 15.000 m2 ontstaan die in het studiejaar 2011/2012 in gebruik moet worden genomen. Dit gebouw is echter niet groter dan het bestaande gebouw.

D'Laudius

Achter het bestaande kantorenpark Claudius Prinsen aan de Molengracht ligt de ontwikkellocatie D'Laudius. Hier wordt een kantorengedouw ontwikkeld. Het gebouw dient een ensemble te gaan vormen met de bestaande kantoren ten noorden hiervan. Parkeren gebeurt ondergronds uit het zicht van de Claudius Prinsenlaan en de Molengracht.

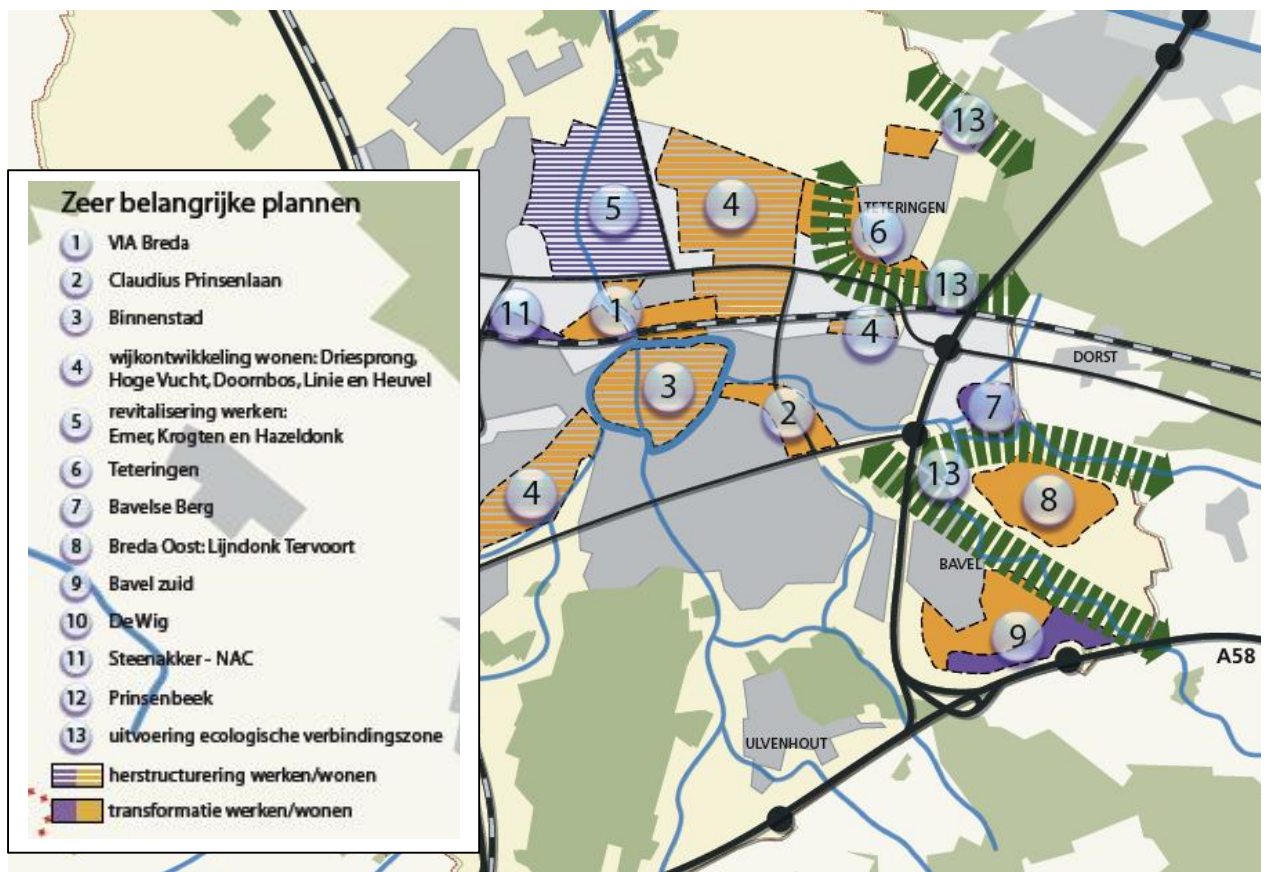
Deze ontwikkelingen sluiten grotendeels aan op de bestaande ruimtelijke structuur en ruimtegebruik. Het gebied wordt hiermee verdicht. Daarnaast leidt het tot een toename van verkeersbewegingen.

Autonome ontwikkelingen nabij plangebied

In Breda spelen een groot aantal autonome ontwikkelingen. De belangrijkste projecten zijn opgenomen in figuur 4.4 (afkomstig uit de Structuurvisie). De belangrijkste ontwikkelingen rond het plangebied voor de Claudius Prinsenlaan (nr. 2 in figuur 4.4) zijn:

- § Ontwikkelingen in de bestaande wijken Heusdenhout, Brabantpark en Ijpelaar (nr. 4 in figuur 4.4).
- § Ontwikkelingen rond de Bavelse Berg (nr. 7).
- § Ontwikkelingen van woningen en bedrijventerrein ten zuiden van Bavel en in het gebied Lijndonk-Tervoort (nr. 8 en 9).
- § Ontwikkeling landschappelijke driehoek ten zuiden van de Franklin Rooseveltlaan en ten westen van de A27 (nr. 13).
- § Ontwikkelingen Achter de lange stallen (onderdeel van nr. 3).
- § Ontwikkeling van woningen in Dorst (gemeente Oosterhout, niet in figuur 4.5).

Ruimtelijk hebben deze ontwikkelingen niet direct invloed op het plangebied. Wel leiden ze tot een toename van het aantal verkeersbewegingen in en rond het plangebied.

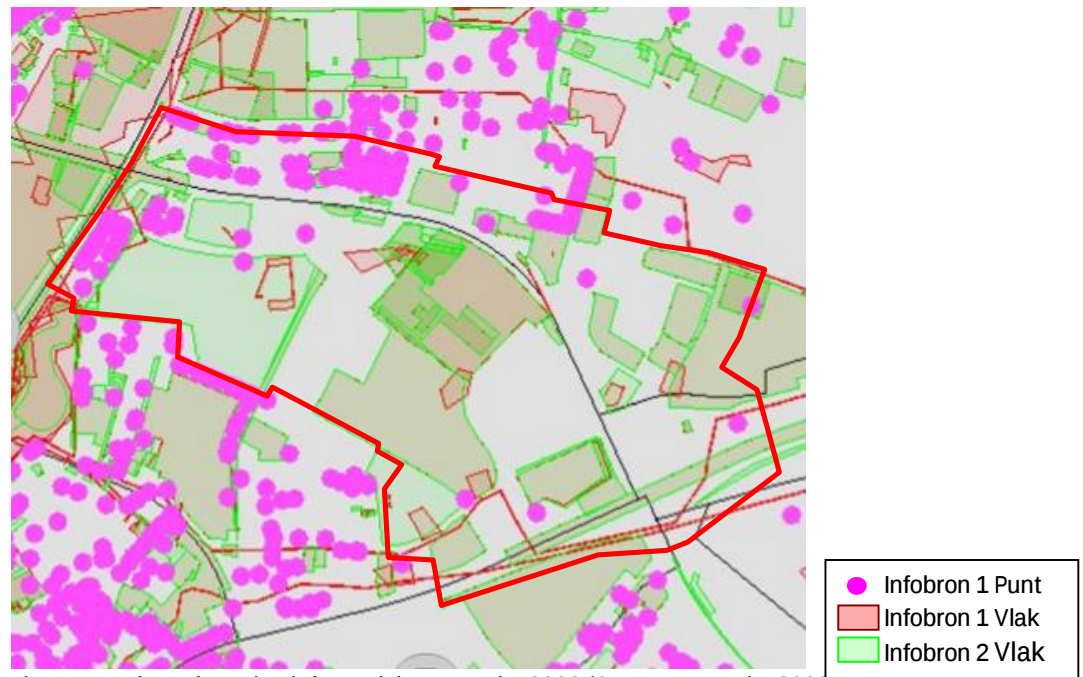


Figuur 4.4 Autonome ruimtelijke ontwikkelingen omgeving Claudius Prinsenlaan

4.4 Bodem

Het maaiveldpeil binnen de gebiedsontwikkeling Claudius Prinsenlaan heeft een hoogte variërend van 2 tot 3 m. +NAP. De bovenste bodemlaag (tot circa 4 m. –m.v.) bestaat overwegend uit donkerbruin (humeus) zand en maakt onderdeel uit van de zogenaamde Formatie Nuenen groep. Op een grotere diepte wordt de Formatie van Kedichem en Tegelen aangetroffen. Deze laag, met een dikte van ongeveer 30 m, is opgebouwd uit matig grof zand, klei/leem.

In het plangebied is op verschillende locaties in het verleden bodemonderzoek uitgevoerd (zie figuur 4.5). Er zijn hierbij geen vermoedens naar voren gekomen van mogelijke omvangrijke bodemverontreinigingen. Het terrein van de Trip van Zoutlandtkazerne is nog niet onderzocht, mogelijke verdachte locaties zijn de werkplaatsen en garages. Daarnaast zijn autogarage Otten en twee tankstations langs de Claudius Prinsenlaan nog te onderzoeken mogelijk verdachte locaties. In het MER wordt de bodemkwaliteit van het plangebied beschreven.



Figuur 4.5 Uitsnede Bodeminformatiekaart Breda, 2008 (Gemeente Breda, 2008)

Autonome ontwikkeling

Op autonoom gebied zullen zich geen wezenlijke veranderingen op het aspect bodem voordoen.

4.5 Water

Oppervlaktewater

In het plangebied bevindt zich een aantal waterlopen. Aan de noordwestzijde van het plangebied ligt de beekloop de Molenleij, daarnaast ligt een aantal waterlopen zuidelijk en grenzend aan de Claudius Prinsenlaan. De beekloop Molenleij vormt een belangrijke ecologische structuur in Breda.



Figuur 4.6 Watergangen

Grondwater

Het grondwater stroomt in noordwestelijke richting. De grondwaterstanden variëren tussen 1 en 2 m –mv. In het gebied ligt één tijdelijke bronbemaling: op het terrein van Avans. In deze tijdelijke bemaling wordt water opgepompt en geïnfiltreerd.

Autonome ontwikkelingen

Op autonoom gebied zullen geen wezenlijke veranderingen op het aspect water plaatsvinden.

4.6 Natuur

Groenstructuur

Ondanks dat het een stedelijk gebied betreft is er een groot aantal groenvoorzieningen in het plangebied aanwezig. De diversiteit en de kwaliteit van het groen is groot. Het gehele plangebied maakt onderdeel uit van het stadslandschap van Breda. Dit is een samenhangende groene zone die de stad verknoot met het landschap.

De Claudius Prinsenlaan vormt de overgang van de stad naar de landschappelijke driehoek. Dit gebied is onderdeel van de groene hoofdstructuur van de stad.

De groenstructuur bestaat uit de diverse onderdelen:

De 'groene' sportvelden en militaire terreinen beslaan een groot deel van het plangebied. Deze velden geven een open en groen karakter aan het plangebied. Tevens dragen ze bij aan de overgang van buiten de stad naar het centrum binnen de singel. Andere belangrijke elementen in de groenstructuur zijn de groenvoorzieningen langs de Claudius Prinsenlaan die gezamenlijk de parkway zone vormen: de bermen met bomen die de laan begeleiden, de bomenrij tussen de twee rijbanen en de groenhagen aan de noordkant van de laan. Verder ligt in het noordwestelijk gedeelte van het gebied het Van Koolwijkpark. Tot slot is in het plangebied een aantal waardevolle bomen te vinden.

De Molengracht ten zuidwesten van de Claudius Prinsenlaan vormt ondanks de geïsoleerde ligging, de niet zeer natuurvriendelijke inrichting (oeverbeschoeiing) en het tot nu toe intensieve maaibeheer van de watervegetatie een leefgebied voor amfibieën (bruine kikker, groene kikkercomplex, gewone pad, kleine watersalamander), libellen, kwelafhankelijke watervegetatie, op een enkele plek ook voor zandgronden min of meer zeldzame verlandingssoorten als waterdrieblad en krabbescheer. Kleine zoogdieren vinden een leefgebied in de ruige oevers met verspreide bosjes. Daarnaast broeden enkele algemene soorten moeras- en struweelvogels in de oevervegetatie.

De overige onbebouwde en onverharde ruimten in het stedelijk gebied rond de Claudius Prinsenlaan zijn zodanig ingericht dat de ecologische betekenis vrij gering is.

De Molenleij aan de noordzijde van het plangebied is een onderdeel van de ecologische zone. Aan weerszijden van de beek liggen waardevolle oevers. De Molenleij heeft evenals de Singel aangrenzend aan de noordzijde van het plangebied de potentie om te fungeren als natte ecologische zone, alleen is de ruimte hiervoor beperkt. Zowel de Claudius Prinsenlaan als de Molenleij behoren tot de door de raad vastgestelde primaire ecologische groenstructuur (EGS) van Breda.

Op geruime afstand (circa 2,5 km) ligt het Natura 2000-gebied Ulvenhoutse Bos. Het Natura 2000-gebied zal, gezien de afstand en de situering ten zuiden van Breda bij Ulvenhout, geen invloed ondervinden van de voorgenomen activiteit.

Ten behoeve van het MER zal een inventarisatie van natuurwaarden plaatsvinden.

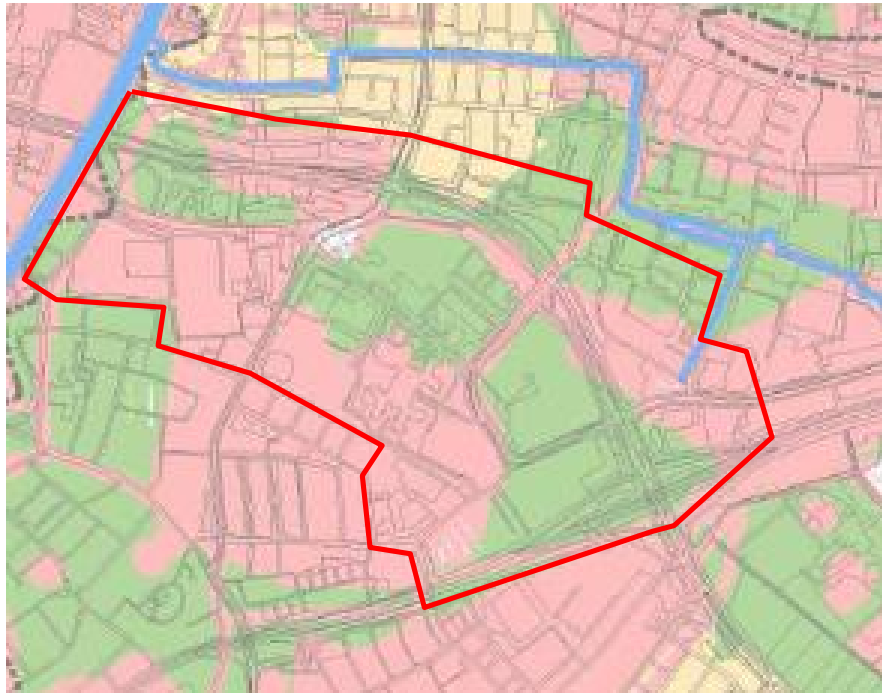
Autonome ontwikkelingen

Op autonoom gebied zullen geen wezenlijke veranderingen op het aspect natuur plaatsvinden. De toename van bebouwing gaat mogelijk ten koste van biotoop. Daarnaast zal de verstoring toenemen door de toename van verkeer.

4.7 Cultureel Erfgoed

Archeologie

Volgens de beleidskaart archeologie van de gemeente Breda (2008) heeft het gebied deels een hoge archeologische verwachting (roze in figuur 4.8), deels een middelhoge archeologische verwachting (groen in figuur 4.7). Er zijn in het gebied (nog) geen archeologische monumenten en/of terreinen van archeologische waarde vastgesteld. In het MER wordt de archeologische waarde van het gebied nader beschreven.



Figuur 4.7 Uitsnede Beleidskaart archeologie [Gemeente Breda, 2008]

Cultuurhistorie en monumenten

Het plangebied is lange tijd (tot in de 20^e eeuw) onderdeel geweest van het agrarische buitengebied ten oosten van Breda. Verspreid in het gebied lagen diverse boerderijen (inmiddels allemaal verdwenen). Door het gebied liep de Lovensdijk (nu de Lovensdijkstraat en Hogeschoollaan), waarlangs het gehucht Lovendijk gelegen was en de De la Reyweg. Lovendijk is verdwenen bij de bouw van de Trip van Zoutland-kazerne in het begin van de 20^e eeuw. In 1930 werd de wijk Sportpark I, ten westen van de De La Reijweg aangelegd, begin van de stedelijke ontwikkeling van het gebied. Het plangebied bevat een aantal cultuurhistorische waarden die zijn opgenomen in de Cultuurhistorische Landschapsinventarisatie Gemeente Breda. De cultuurhistorisch waardevolle bouwkunst is opgenomen in de diverse monumentenlijsten.

Autonome ontwikkelingen

Het effect van autonome ontwikkelingen in het gebied op archeologische en cultuurhistorische waarden is nog niet bekend.

In het MER zal nader worden ingegaan op de archeologische en cultuurhistorische waarden van het gebied. Hierbij zullen o.a. de Beleidsadvieskaart Breda's Erfgoed deel Archeologie, de Cultuurhistorische Landschapsinventarisatie Gemeente Breda en de gemeentelijke monumentenlijsten worden gebruikt. Specifieke aandacht wordt besteed aan de waarde van de Claudius Prinsenlaan als waardevol stedenbouwkundig concept uit de wederopbouwfase.



Figuur 4.8 Historische kaart Breda-Oost

4.8 Verkeer

Auto-infrastructuur

In figuur 4.9 is de huidige verkeersstructuur weergegeven. De Claudius Prinsenlaan vormt samen met de Franklin Rooseveltlaan (Zuidelijke Rondweg) en Beverweg de hoofdverkeersstructuur voor de stad van en naar de A27. Tevens is de Claudius Prinsenlaan één van de belangrijkste ontsluitingswegen van en naar de binnenstad. Daarnaast wordt de Claudius Prinsenlaan gebruikt door het bestemmingsverkeer van en naar de scholen, sportcomplexen, het ziekenhuis en de kantoren in het gebied.

De Heerbaan, De la Reijweg en het westelijk van de Claudius Prinsenlaan zijn wijkontsluitingswegen. Deze wegen zijn de verbindende schakels tussen de hoofdverkeersstructuur en de bestemmingsgebieden.

De overige wegen, waaronder de Hertog Hendriklaan, Molengracht, Bijster en Verlengde Poolseweg, zijn erftoegangswegen. Op de Hertog Hendriklaan en aansluitend de Mgr. van Hooydonkstraat en de Koraalstraat bevindt zich vooral bestemmingsverkeer van en naar de aanwezige woningen. De Nieuwe Inslag, Bijster en Topaasstraat vormen in het noordoostelijke deel toegangswegen tot de aanwezige kantoren en sportvoorzieningen. De Molengracht wordt voor al gebruikt door bestemmingsverkeer naar het ziekenhuis en Avans Hogeschool. Via de Lovensdijkstraat wordt de Hertog Janlaan ontsloten en zijn Zorgcentrum Vredenbergh en de tweede locatie van Avans hogeschool bereikbaar. De Hogeschoollaan ontsluit parkeerterreinen van Defensie en van personeel van het Amphia Ziekenhuis. Een aantal straten is afgesloten voor autoverkeer door de aanwezigheid van een bussluit. Dit betekent dat de Poolseweg, Hogeschoollaan en Topaasstraat niet gebruikt kunnen worden door doorgaand verkeer.



Figuur 4.9 Verkeersstructuur

Verkeersafwikkeling

De kruispunten op de Claudius Prinsenlaan ter hoogte van de Beverweg, Molengracht, Heerbaan en Franklin Rooseveltlaan (Zuidelijke Rondweg) zijn onlangs of worden binnenkort vernieuwd. De maatregelen betreffen het vernieuwen van de verkeerslichten en het anders indelen van de bestaande opstelstroken. Met deze maatregelen kan naar verwachting de autonome groei van het autoverkeer tot 2020 worden opgevangen. De maximale capaciteit van de kruispunten met de Heerbaan en Zuidelijke Rondweg is dan wel bereikt. Op die punten zal naar verwachting als eerst een afwikkelingsprobleem ontstaan wanneer het verkeer nog verder toeneemt. Tabel 4.1 geeft verkeersintensiteiten (mvt/etm) voor 2007 (telgegevens) en 2020 (ophoging van 1,5% autonome groei/jaar, gebaseerd op CBS-gegevens) op de belangrijkste wegen.

Tabel 4.1 Verkeersintensiteiten (weekdaggemiddelde, mvt/etm)

Straat	Tussen	Intensiteit 2007	Intensiteit 2020	Toename
Claudius Prinsenlaan	Beverweg en Wilhelminasingel	15.000	18.000	3.000
Claudius Prinsenlaan	Topaasstraat en Beverweg	19.000	23.500	4.500
Claudius Prinsenlaan	Heerbaan en Topaasstraat	19.000	23.000	4.000
Claudius Prinsenlaan	Zuidelijke rondweg en Heerbaan	28.000	34.000	6.000
Loevesteinstraat	Zuidelijke rondweg en Valkenierslaan	18.500	22.500	4.000
Franklin Rooseveltlaan (zuidelijke rondweg)	Fatimastraat en Claudius Prinsenlaan	26.000	44.000	18.000

In het MER zal uitgebreid aandacht worden besteed aan de verkeersstructuur en verkeersintensiteiten binnen het plan- en studiegebied. Voor de toekomstige situatie is een aantal verkeersvarianten ontworpen om een zo volledig mogelijk inzicht te krijgen in de effecten in relatie met de ruimtelijke varianten.

Parkeren

Parkeren in het gebied vindt in de huidige situatie vooral bij de voorzieningen plaats. Langs de Hogeschoollaan liggen onder andere de toegangen naar de parkeerplaatsen voor personeel van Amphia en Defensie. Het parkeerterreinen van Avans Hogeschool en de bezoekers aan het Amphia Ziekenhuis hebben de toegang aan de Molengracht.

Langzaam verkeer

In het plangebied is een hoogwaardige langzaam verkeersstructuur aanwezig (figuur 4.10 geeft een weergave). De meeste wegen in het gebied zijn bestempeld als hoofdfietsroute (groen in figuur 4.10): de Claudius Prinsenlaan, Beverweg, Heerbaan, De la Reijweg, Molengracht en Verlengde Poolseweg. In veel gevallen zijn de fietspaden vrijliggend. Langs de Claudius Prinsenlaan liggen aan beide zijden vrijliggende tweerichtings-fietspaden. De kruisingen op hoofdwegen zijn allen geregeld met verkeerslichten. De hoogwaardige langzaam verkeersstructuur is van belang voor de vele aanwezige onderwijsinstellingen in het plangebied en de directe omgeving daarvan. Tevens is de route langs de Claudius Prinsenlaan van belang voor de verbinding tussen het centrum en de zuidelijke woonwijken, oostelijke woonwijken en Bavel.



Figuur 4.10 Langzaam verkeersstructuur rond de Claudius Prinsenlaan

Verkeersveiligheid

In het MER wordt de verkeersveiligheid in en rond het gebied geschreven.

Openbaar vervoer

Het gebied rond de Claudius Prinsenlaan wordt door diverse buslijnen bediend (figuur 4.11). De loopafstanden naar de aanwezige bushaltes zijn relatief kort. Een aantal voorzieningen heeft zelfs een bushalte voor de deur. Vanaf het treinstation zijn de diverse voorzieningen in het gebied snel en goed bereikbaar. De gezamenlijke frequentie van de verschillende lijnen is hoog en de reistijd rond de tien minuten. In diverse plannen is de busverbinding door het gebied aangewezen als te ontwikkelen HOV-verbinding (Hoogwaardig Openbaar Vervoer). Momenteel vinden de voorbereidingen plaats om deze verbinding ook daadwerkelijk te realiseren. Hiermee zal een kwaliteitsimpuls worden gegeven aan het openbaar vervoer, waardoor het openbaar vervoer voor meer verplaatsingen van en naar het gebied (waaronder het Amphia Ziekenhuis, Avans Hogeschool en de kantoorlocaties) een nog aantrekkelijker alternatief wordt. Ook met het oog op de intensieve ontwikkeling van het gebied is het ontwikkelen van deze HOV-verbinding van belang.



Figuur 4.11 OVstructuur rond de Claudius Prinsenlaan

Autonome ontwikkelingen

Autonoom neemt het verkeer over de hoofdwegen door het gebied aanzienlijk toe. Met name op de stadsontsluitingsstructuur (Claudius Prinsenlaan, Zuidelijke Rondweg) zal dit het geval zijn. Aanleiding hiervoor is de verwachte autonome groei van automobilititeit. Het CBS rekent met een groei van 1,5% per jaar, wat overeenkomt met de groei van de afgelopen jaren op de hoofdwegen in Breda. Daarnaast leiden de diverse autonome ontwikkelingen in het plangebied tot een aanvullende toename in (auto)verkeer. Zoals eerder geconstateerd is de verwachting dat de bestaande verkeersstructuur deze autonome groei, dankzij een aantal onlangs uitgevoerde en binnenkort uit te voeren vernieuwingsmaatregelen, net kan opvangen. Verder wordt op het voormalige JEKA-terrein autonoom de realisatie van een parkeervoorziening voorzien. Uitgangspunt hierbij is dat de auto's niet vanaf de weg zichtbaar mogen zijn. Of het een bovengrondse, ondergrondse of een tussenoplossing wordt, is nog onderwerp van studie.

4.9 Geluid

Geluidbronnen en geluidgevoelige bestemmingen

Het plangebied ondervindt in de huidige situatie vooral geluidhinder door het verkeer op de wegen in en rond het gebied. Verkeerslawaai is hoofdzakelijk afkomstig van de Claudius Prinsenlaan. Uit metingen is gebleken dat het geluidsniveau vooral hoog is bij de kruisingen en langs de De la Reijweg. Relatief hoog is het niveau ook op de Loversdijkstraat. Dat wordt vooral veroorzaakt door de verschillende buslijnen en het sluipverkeer. Geluidsoverlast van bedrijvigheid speelt niet of nauwelijks een rol. Het plangebied bevat diverse geluidgevoelige bestemmingen. Naast woningen verspreid gelegen door en rond het plangebied, betreffen het hogescholen en scholengemeenschappen, het zorgcentrum Vredenburg en het Amphiaziekenhuis.

Autonome ontwikkelingen

De toename in verkeer leidt tot een toename in geluidbelasting. Daar staat tegenover dat de verwachting is dat autonoom de auto's stiller worden en dat er stillere vormen van wegdek beschikbaar komen. De autonome ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot een toename van het aantal geluidgevoelige bestemmingen. In het MER wordt onderzocht hoe het geluidklimaat in en rond het plangebied autonoom veranderd.

4.10 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in en rond het plangebied wordt vooral bepaald door de achtergrondconcentratie in Breda en het verkeer op de wegen in en rond het plangebied. In het MER zal de luchtkwaliteit in en rond het plangebied worden berekend en zal onderzocht worden of er andere bronnen van luchtverontreiniging in en rond het gebied aanwezig zijn. Ten behoeve van het Luchtkwaliteitsplan Breda 2006-2009 is onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit. Op basis van de toen geldende regelgeving en normen werd het volgende geconstateerd:

- Op de Claudius Prinsenlaan, op het gedeelte tussen de Wilhelminasingel en de De la Reijweg, worden de plandrempels van NO₂ en fijn stof overschreden;
- Op de De la Reijweg, die aan de zuidkant aansluit op de Claudius Prinsenlaan, worden de plandrempels van NO₂ en fijn stof overschreden;
- Op de Beverweg, die aan de noordkant aansluit op de Claudius Prinsenlaan, worden de plandrempels van NO₂ en fijn stof overschreden;
- Op de Franklin Rooseveltlaan ten westen van de kruising met de Claudius Prinsenlaan worden de plandrempels van NO₂ en fijn stof overschreden.

Uit het rapport Luchtkwaliteit 2006 blijkt in zijn algemeenheid dat ten opzichte van voorgaande jaren er voor 2006 aanzienlijk minder strekkende meters wegvak overschrijdingen en aantallen blootgesteld zijn gerapporteerd. Deze daling wordt vooral verklaard door de duidelijk lagere emissiefactoren voor NO₂ (NO_x) zoals door het MNP vastgesteld voor 2006. Voor fijn stof (PM₁₀) zijn de overschrijdingen in totaliteit ook gedaald maar langs de rijkswegen zijn deze gestegen. Dat is bijna helemaal toe te schrijven aan de hogere achtergrondwaarde voor fijn stof die voor 2006 gehanteerd moet worden. De nieuwe achtergrondwaarde ligt dicht bij de waarde waarbij overschrijding van de normen optreedt. De bijdrage daarbovenop van fijn stof door rijkswegen is op veel plaatsen voldoende om net een overschrijding te veroorzaken. Gemeentelijke wegen leveren een iets lagere bijdrage bovenop de achtergrondwaarde waardoor daar vaak net onder de norm wordt gebleven. De concentraties luchtverontreinigende stoffen kunnen overigens vanwege meteorologische omstandigheden van jaar tot jaar sterk verschillen. Omdat de plandrempeel voor NO₂ blijkens de rapportage voor 2006 al is overschreden heeft de gemeente Breda een actieplan, het Luchtkwaliteitsplan Breda, opgesteld. Dit plan moet er toe leiden dat in 2010 wel kan worden voldaan aan de wettelijke normen voor NO₂. Ook wordt, voor zover dat tot de mogelijkheden van een lokale overheid als de gemeente Breda behoort, gekeken naar de mogelijkheden om de fijn stof concentraties te beperken tot de wettelijke grenswaarden of lager. De voorbereidingen voor de daarin vermelde maatregelen zijn inmiddels begonnen.

Autonome ontwikkelingen

Autonoom neemt het verkeer toe. Echter de verwachting is dat de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en de achtergrondconcentraties afnemen en dat de hierboven beschreven overschrijdingen mogelijk verdwijnen.

In het MER zal dit worden onderzocht.

4.11 Trillingen

Woningen en voorzieningen kunnen trillinghinder en -schade ondervinden wanneer ze dicht langs wegen liggen. Dit is o.a. afhankelijk van de ondergrond, de uitvoering van de weg, het aandeel vrachtverkeer en het voorkomen van kruisingen e.d.

Op dit moment is niet bekend of trillinghinder in het gebied ondervonden wordt. In het MER zal dit op basis van kengetallen worden ingeschat.

Autonome ontwikkelingen

Autonoom neemt het verkeer toe en daarmee de kans op trillingshinder en -schade. In het MER zal dit op basis van kengetallen worden onderzocht.

4.12 Geur

Het plangebied ligt niet in of nabij geurcontouren en/of geurveroorzakende bedrijvigheid.

4.13 Kabels en leidingen

Binnen het plangebied ligt een hogedruk aardgastransportleiding vanaf het ontvangststation ten zuiden van de Claudius Prinsenlaan richting Breda-oost.

De ontwerpdruk van deze leiding is 40 bar, terwijl de diameter 12" bedraagt.

Binnen 4 meter aan weerszijde van de gastransport-leiding (het zogenoemde zakelijk recht) dienen alle handelingen achterwege te blijven die een veilig en bedrijfszeker gastransport in gevaar kunnen brengen. Hierbij valt te denken aan:

- § het aanbrengen van diepgewortelde beplanting en /of bomen;
- § het indrijven van voorwerpen in de grond;
- § het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgroning of ophoging;
- § het aanbrengen van een gesloten wegdek (in overleg kan hiervan worden afgeweken);
- § het permanent opslaan van goederen;
- § het oprichten van enig bouwwerk.

Autonome ontwikkelingen

Autonoom verandert er ten aanzien van de hogedruk aardgastransportleiding niets, waardoor de veiligheidssituatie gelijk blijft aan de huidige situatie.

4.14 Externe veiligheid

In het gebied bevinden zich bedrijven die gevaarlijke stoffen opslaan:

- Tankstation Tinq langs de Claudius Prinsenlaan; veiligheidszone van 25 m (LPG);
- Tankstation Total-Fina langs de Claudius Prinsenlaan: Hiervoor geldt een invloedsgebied van 150 m, waarbinnen alle ontwikkelingen moeten worden meegenomen in een risicoanalyse. De doorzet van het LPG is begrensd op 1.000 m³/jaar, waardoor er veiligheidszones gelden van 35 m vanaf het vulpunt, 25 m vanaf de tank en 15 m vanaf de afleverzuil.

Binnen het plangebied ligt een hogedruk aardgastransportleiding vanaf het ontvangststation ten zuiden van de Claudius Prinsenlaan richting Breda-oost. Uitgaande van een door de Gasunie opgestelde risicoanalyse is er geen sprake van een zogenoemde Plaatsgebonden Risico-contour (10-6). Voor het bepalen van het GroepsRisico is nog geen risicoanalyse uitgevoerd.

In het plangebied zijn geen door de gemeente aangewezen routes bestemd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het plangebied kent een groot aantal kwetsbare objecten, waaronder woningen, het Amphiaziekenhuis, zorgcentrum Vredenberg, onderwijsinstellingen en kantoren.

In het MER worden de externe veiligheidsrisico's van risicovolle bedrijven en andere risicobronnen nader onderzocht.

4.15 Sociale aspecten

Onder sociale aspecten worden verstaan de omstandigheden die bepalend zijn voor het welbevinden van de bewoners en gebruikers van het gebied. Het gaat daarbij met name om de beleving van de omgevingskwaliteit. Aspecten die hierbij een rol spelen zijn, naast hinder door verkeer, geluid, geur e.d., onder andere sociale relaties, barrièrewerking en sociale veiligheid.

Vanwege de aanwezigheid van uiteenlopende functies, gebruiken verschillende doelgroepen (bewoners, scholieren, werknemers en bezoekers) het plangebied de dag door. Hierdoor is sprake van een dynamische werk- en leefomgeving waar veel levendigheid is. Omdat in het centrale deel van het gebied geen woningen staan, is dit gebied 's avonds en 's nachts leeg en stil, wat sociaal onveilig is.

In het MER worden de sociale aspecten nader beschreven.



Aansluiting op Franklin Rooseveltlaan / Zuidelijk Rondweg



Amphiaziekenhuis

5 Voorgenomen activiteit

5.1 Beschrijving voorgenomen activiteit

Het doel is de Claudius Prinsenlaan als Parkway en hoogwaardige stedelijke entree te ontwikkelen door hoogwaardige stedelijke bebouwing in een ruime groene setting te plaatsen. Het gebied langs de Claudius Prinsenlaan wordt als een hoogwaardige stedelijk gebied ontwikkeld met ruimte voor kantoren, wonen, een hotelfunctie, onderwijs en voorzieningen (zorg en cultuur) met een totale oppervlakte van circa 350.000 m² b.v.o.

De visie op de gebiedsontwikkeling van Claudius Prinsenlaan is vastgelegd in de Ontwikkelingsvisie Claudius Prinsenlaan (zie figuur 5.1). Op 5 juli 2005 is deze visie door het College van Burgemeester en wethouders van Breda vastgesteld. De ontwikkelingsvisie is een stedenbouwkundig startpunt voor het opstellen van de Structuurvisie. Uitgangspunten in de ontwikkelingsvisie kunnen in een andere vorm terugkomen in de Structuurvisie, de uitgangspunten uit de ontwikkelingsvisie zijn daarbij echter geen wetmatigheden.



Figuur 5.1 Totaalkaart visie Claudius Prinsenlaan (Gemeente Breda, 2005)

De Claudius Prinsenlaan is één van de belangrijkste stedelijke assen van de stad. De basis hiervoor is gelegd in de jaren '60 van de vorige eeuw. De stedenbouwkundige Verhagen, compagnon van Grandpré Molière, kreeg de opdracht van de toenmalige burgemeester Prinsen om deze belangrijke toegang naar de stad als één helder gebaar vorm te geven. Hierbij vormen de functionele verkeersstructuur, de ruimtelijke kwaliteit en de begeleidende bebouwing en overgang naar de omringende wijken één samenhangend geheel.

Er werd gekozen voor een ruim, open en groen profiel, waardoor de kwaliteit van het landschap ten oosten van de stad raakt aan de binnenstad. In deze zone is ruimte voor bijzondere functies en gebouwen die toentertijd al een schaalvergroting liet zien ten opzichte van de bestaande stad.

De Claudius Prinsenlaan is een prachtig voorbeeld van het denken over invalswegen en stedelijke ontwikkeling uit de jaren zestig en is in die zin ook te zien als een cultuur-historisch element dat met respect behandeld dient te worden. De stedenbouwkundige Verhagen wordt nu gezien als een voorloper van de latere stromingen waarbij landschap en stad als één eenheid vormgegeven worden.

Opnieuw naar dit gebied kijken betekent opnieuw het totaalconcept bezien in de tijd en met de vraagstukken waar we nu voor staan. Dit betekent ook dat de grenzen van het plangebied zich niet beperken tot de infrastructuur maar juist de zones hieraan grenzend en de overgangen naar de omringende buurten meegenomen moeten worden om de totale kwaliteit te kunnen benoemen en mee te laten wegen bij mogelijke ontwikkelingen. Daarnaast moeten die terreinen meegenomen worden die aangegeven hebben in ontwikkeling te zijn of gaan komen c.q. waar veranderingen te verwachten zijn en die een duidelijke functionele en/of ruimtelijke relatie hebben met het directe gebied van de Claudius Prinsenlaan.

Het plangebied bevat zeker een aantal gebieden waar geen ontwikkelingen te verwachten zijn - en ook niet wenselijk zijn - maar ook die moeten benoemd worden. Zij behoren wel tot de totale kwaliteit van de Claudius Prinsenlaan en vormen ruimtelijk een onlosmakelijk onderdeel van de structuur. Verbreding van het plangebied richting de omringende wijken geeft ook naar buiten toe meer gevoel van zekerheid dat er vanuit twee zijden naar ontwikkelingen gekeken zal worden:

1. Vanuit de stedelijke as;
2. Vanuit de woonwijk.

Daarnaast dient het plangebied dusdanig van omvang te zijn dat de nog te maken keuzes ten aanzien van de route van het (H)OV binnen het plangebied afgewogen moeten kunnen worden

Uit de ontwikkelingsvisie 2005 komt naar voren dat het gebied drie belangrijke stedenbouwkundige waarden kent. Het gaat hierbij om

- § De Parkway Claudius Prinsenlaan;
- § De stedelijke campus (voormalig Jeka, Amphia en scholen);
- § De diverse ontwikkellocaties (zoals Hotel Brabant en Breedonk).

Ontsluiting

De Claudius Prinsenlaan is en blijft de stadsentree en de ontsluiting tussen snelweg en stad. Of en hoe de Claudius Prinsenlaan moet worden aangepast aan de toename van verkeer wordt in het MER onderzocht. De Molengracht wordt de hoofdentree van de Stedelijke Campus voor autoverkeer vanaf de Claudius Prinsenlaan en de parkeergarage op het voormalige Jekaterrein. Zie verder paragraaf 5.2.4 Verkeersvarianten.

De infrastructuur binnen de Stedelijke Campus krijgt een optimalisatieslag.

De Hogeschoollaan wordt de route voor langzaam verkeer en het (hoogwaardig) openbaar vervoer door het gebied.

Daarnaast moet worden onderzocht of in de toekomst één of meerdere centrale parkeergarages voor bezoekers gewenst zijn. Parkeren voor bewoners en werknemers moet op eigen terrein worden opgelost.

Volans / Hoogwaardig Openbaar Vervoer

De Hogeschoollaan is aangewezen als de route voor Volans / Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) door het gebied. Hoe deze route verder verloopt richting de binnenstad en het trein-station, is nog onderwerp van studie. De uitkomsten van die studie worden overgenomen in het op te stellen MER. In eerste instantie eindigt de Volans verbinding (HOV) ter hoogte van het voormalige Jekaterrein. In later stadium wordt de Volans verbinding (HOV) mogelijk doorgetrokken in zuidoostelijke richting.

Water en groenstructuur

In het gebied wordt retentie gerealiseerd ter compensatie van de toename in verharding in het gebied. De bestaande groenstructuren in het gebied worden versterkt door de aanleg van parkjes, laanbeplanting e.d. Daarnaast maakt versterking van de Molenleij (direct ten noorden van het plangebied) als ecologische verbindingszone onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling.

5.2 Alternatieven en varianten

5.2.1 Geen alternatieve locatie

Er bestaat geen alternatieve locatie voor gebiedsontwikkeling Claudius Prinsenlaan. De ontwikkeling is deels gekoppeld aan bestaande functies en structuren in het gebied. Het is dit gebied dat vanuit een integrale visie versterking en herstructurering nodig heeft.

5.2.2 Optimale inrichting

In de ontwikkelingsvisie is al vanuit milieu gezocht naar een optimale inrichting van het gebied, rekening houdend met belemmeringen, aandachtspunten en kansen vanuit de diverse milieuaspecten. In het MER zal deze lijn worden doorgezet bij de uitwerking van de ontwikkelingsvisie tot een inrichtingsplan, op basis waarvan effecten kunnen worden onderzocht. Op voorhand is er naar verwachting geen andere inrichting van het gebied mogelijk die EN op vergelijkbare wijze invulling geeft aan de doelstellingen EN wezenlijk andere en minder negatieve milieueffecten heeft. Daar komt bij dat een deel van de voorziene ontwikkeling gekoppeld is aan bestaande functies en voorzieningen. Er wordt daarom geen inrichtingsalternatief onderzocht.

5.2.3 Programmavarianten (scenario's)

Wel worden in het MER diverse programmascenario's onderzocht. Dit om te onderzoeken of en zo ja hoe de effecten veranderen bij een mindere of maximale invulling van het gebied. Het gaat hierbij om de volgende scenario's:

- Referentievariant 2020.
Hierbij wordt voor de invulling van zowel het studiegebied als het plangebied de autonome ontwikkeling aangehouden.
- Referentievariant 2020 plus.
Voor de invulling van het studiegebied wordt de autonome ontwikkeling (zekere ontwikkelingen/ bouwplannen) aangehouden. Voor het plangebied wordt rekening gehouden met de verwachte cq. voorziene gebiedsontwikkeling.
- Referentievariant 2020 max.
Voor de invulling van het studiegebied wordt de autonome ontwikkeling (zekere ontwikkelingen/bouwplannen) aangehouden. Voor het plangebied wordt rekening gehouden met de maximaal mogelijke toevoegingen volgens het bestemmingsplan.
- Consolidatievariant 2020.
Voor het studiegebied wordt hierbij rekening gehouden met de Structuurvisie Breda 2020 en voor het plangebied met de maximaal mogelijke toevoegingen volgens het bestemmingsplan.
- Ontwikkelvariant 2020 (het voorkeursalternatief).
De invulling conform de Structuurvisie Breda 2020 wordt voor het studiegebied aangehouden, terwijl de verwachte cq. voorziene gebiedsontwikkeling voor het plangebied wordt aangehouden.
- Ontwikkelvariant 2020plus.
Hierbij wordt voor de invulling van het studiegebied de Structuurvisie Breda 2020 aangehouden. Voor het plangebied wordt een maximale invulling gekozen.

5.2.4 Verkeersvarianten

De gebiedsontwikkeling leidt tot een toename van verkeer. Samen met de verwachte autonome groei van verkeer leidt dit naar verwachting tot afwikkelingsproblemen op de Claudius Prinsenlaan en omliggende wegen. Met name op de entree van de Claudius Prinsenlaan bij de afrit van de Zuidelijke Rondweg en op de kruising met de Heerbaan en Verlengde Poolseweg worden problemen verwacht.

Dit verkeersknooppunt ligt echter zeer strategisch in de verkeersstructuur van de stad. Hoofdverbindingen vanuit alle windrichtingen, met de daarbij behorende verkeersstromen, komen hier samen. Het is daarbij de vraag in hoeverre lokale maatregelen op de betreffende kruisingen afdoende zijn, of dat nieuwe verbindingen nodig zijn om het verkeer afgewikkeld te krijgen. Tevens kan mogelijk door nieuwe en/ of betere alternatieve vervoerswijzen het aantal autoverplaatsingen worden ingeperkt. In het MER zullen daarom vanuit de verkeersanalyse varianten voor de verkeersafwikkeling worden onderzocht. Deze varianten zijn het vertrekpunt van de verkeersanalyse. Mogelijk dat tijdens het iteratieve proces van onderzoek nieuwe en/ of aanvullende maatregelen of varianten aan het licht komen.

Het gaat om de drie verkeersvarianten. De eerste variant behelst maatregelen op lokaal niveau (kruispuntniveau); de twee andere varianten betreffen maatregelen op netwerkniveau voor het autoverkeer.

Variant 1: de 'meest eenvoudige' variant waarbij de kruising Claudius Prinsenlaan-Heerbaan sterk wordt vereenvoudigd ("knippen" van de Verlengde Poolseweg en Heerbaan).



Variant 2: een nieuwe directe aansluiting vanaf de Zuidelijke Rondweg, ter hoogte van de Korte Raamstraat, het plangebied in.



Variant 3: een nieuwe directe aansluiting vanaf de Zuidelijke Rondweg, ter hoogte van de westelijke aansluiting A27, naar de Heerbaan.



De varianten zijn alleen onderscheidend van elkaar qua autostructuur. Voor alle varianten wordt uitgegaan van een optimaal fiets- en ov-netwerk (Volans verbinding (HOV))
Uitgangspunt hierbij is dat maximaal ingezet moet worden op modal shift: het gebruik van de bus en fiets in plaats van de auto. In het MER zal worden onderzocht welke opties hiervoor zijn, hoe de modal shift bewerkstelligt kan worden en wat het effect kan zijn op de verkeersintensiteiten. Als laatste wordt (nogmaals) benadrukt dat de bovengenoemde varianten studievarianten zijn om de verkeers- en milieueffecten van de diverse varianten in beeld te brengen.

5.3 Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Conform de Wet Milieubeheer dient in het MER onderzoek gedaan te worden naar het alternatief waarin de negatieve effecten op het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel beperkt: het zogenaamde Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).
De verwachting is dat op basis van het effectenonderzoek in het MER het alternatief als MMA kan worden geoptimaliseerd door een extra set aan maatregelen hier aan te koppelen. Het MMA bestaat dan niet uit een alternatief inrichtingsontwerp, maar uit een beschrijving van aanvullende maatregelen om de (resterende) negatieve milieueffecten (verder) te beperken. In het MER zal beschreven worden hoe het milieu onderdeel uitmaakt van het ontwerpproces en hoe na het ontwerp de milieueffecten verder kunnen worden beperkt richting een MMA.

6 Verwachte milieueffecten

6.1 Inleiding

De ontwikkeling van het gebied de Claudius Prinsenlaan heeft een aantal ruimtelijke- en milieugevolgen. In deze startnotitie wordt een globaal overzicht gegeven van de verwachte effecten, zoals deze in het MER worden onderzocht.

In het MER worden de effecten beschreven ten opzichte van de referentiesituatie 2020.

Waar relevant, bijvoorbeeld voor verkeer, geluid en luchtkwaliteit is de effectbepaling kwantitatief (cijfermatig), in de overige gevallen is de effectbepaling kwalitatief (beschrijvend). Bij de beschrijving van effecten wordt onderscheid gemaakt tussen tijdelijke effecten en permanente effecten, als dit van belang is voor de beoordeling. Ook wordt onderscheid gemaakt tussen effecten tijdens de aanlegfase (vaak tijdelijke effecten) en effecten na ingebruikname (vaak permanente effecten).

Bij de effectbeschrijving wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied (zie definitie hoofdstuk 1).

Beoordelingskader

De beschrijving en beoordeling van de effecten van de gebiedsontwikkeling Claudius Prinsenlaan vindt plaats aan de hand van een aantal criteria voor uiteenlopende (milieu)onderwerpen. Het totaal aan thema's en criteria wordt beoordelingskader genoemd (tabel 6.1).

Tabel 6.1 Beoordelingskader	
Thema	Aspecten
Ruimtelijke structuur	Ruimtelijke opbouw, Ruimtelijk Beleid
Ruimtegebruik	Functionele opbouw, Meervoudig ruimtegebruik
Bodem	Bodemopbouw, Bodemkwaliteit
Water	Oppervlaktewater, Grondwater, Waterkwaliteit
Natuur	Beschermde soorten, Beschermde gebieden, Ecologische relaties
Cultureel Erfgoed	Archeologische waarden en verwachting, Beschermde en overige cultuurhistorische waarden, Monumenten
Verkeer	Verkeersstructuur, Verkeersafwikkelingen, Modal split, Parkeren, Verkeersveiligheid, Langzaam verkeer, Openbaar vervoer
Hinder	Geluid, Luchtkwaliteit, Externe Veiligheid, Licht, Geur, Trillingen, Kabels en leidingen
Sociale aspecten	Beleving, Sociale relaties

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt per thema een globale beschrijving van verwachte effecten gegeven.

6.2 Ruimtelijke structuur

De gebiedsontwikkeling geeft de mogelijkheid de ruimtelijke structuur van het gebied te versterken. Het gebied krijgt een hoogstedelijk karakter. Dit leidt tot een verdichting van het areaal met hoogstedelijke voorzieningen. Realisatie van hoogbouwaccenten draagt hierbij bij.

De toename van verkeer noodzaakt mogelijk tot het aanpassen van de verkeersstructuur, wat een weerslag heeft op de ruimtelijke structuur in een deel van het gebied.

In het MER wordt nader aandacht besteed aan de effecten van de gebiedsontwikkeling op de ruimtelijke structuur van het plangebied.

6.3 Ruimtegebruik

De gebiedsontwikkeling zal de mix van onderwijs-, zorg-, kantoor-, sport- en woonfuncties vergroten en versterken. Door de verdichting van het gebied met deze functies is sprake van intensivering van het ruimtegebruik. De realisatie van een aantal parkeergarages onder nieuwe bebouwing is ook sprake van meervoudig ruimtegebruik. De verwachting is dat door deze ruimtelijke ingrepen de efficiëntie van het ruimtegebruik verbetert.

In het MER wordt onder andere gekeken naar de hinder voor het bestaande gebruik (wonen, werken, onderwijs, zorg, recreatie, en kabels en leidingen). Daarnaast besteedt de MER aandacht aan de toename van het gebruik van de infrastructuur door de realisatie van de diverse plannen.

6.4 Bodem

Bodemopbouw

De gebiedsontwikkeling kan invloed hebben op de bodemopbouw, naar verwachting zal de invloed gering zijn. In het MER wordt gekeken of eventuele bodemwaarden verstoord worden. Daarnaast wordt in het MER aandacht besteed aan het grondverzet en de grondbalans.

Bodemkwaliteit

In het MER wordt aangegeven hoe er met mogelijk aan te treffen bodemvervuilingen wordt omgegaan. Als in het kader van de bouwplannen bij vergraving bodemverontreiniging aan de orde komt, zal eerst sanering moeten plaatsvinden.

6.5 Water

Naar verwachting zal de voorgenomen activiteit geen effect hebben op de waterlopen in en rond het gebied. Wel neemt het verhardingsoppervlak toe en daardoor vermindering van waterbergingsmogelijkheden. In het plan wordt hiermee rekening gehouden door de realisatie van retentie gecombineerd met de groenvoorzieningen.

In het MER worden de effecten van de gebiedsontwikkeling op de waterstructuur, het grondwater en de waterkwaliteit beschreven.

6.6 Natuur

De effecten van gebiedsontwikkeling op bestaande natuurwaarden zijn naar verwachting beperkt. In het MER zal op basis van een inventarisatie het effect (ruimtebeslag, verstoring) worden beschreven. Mogelijkheden voor compensatie en mitigatie worden, indien nodig, geïnventariseerd.

Daarnaast worden ook mogelijke positieve effecten door de aanleg van groenstructuren onderzocht.

6.7 Cultureel Erfgoed

Archeologie

Wanneer er sprake is van vergraving van de ondergrond bestaat de kans dat archeologische waarden verloren gaan. In het MER wordt aan de hand van archeologisch (voor)onderzoek de kans op verstoring van archeologische waarden beschreven. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is de Beleidsadvieskaart Breda's Erfgoed deel Archeologie. Indien waarden worden aangetroffen of vermoed, wordt in het MER onderzocht of en zo ja hoe het plan hierop kan worden aangepast.

Cultuurhistorie en Monumenten

Gebiedsontwikkeling kan ten koste gaan van cultuurhistorische waarden en structuren. Echter, het biedt ook mogelijkheden voor herstel en/of versterking van cultuurhistorische elementen en structuren. In het MER zal het effect van de voorgenomen ontwikkeling op de cultuurhistorische waarden in het plangebied worden beschreven. Belangrijk uitgangspunten hierbij zijn de Cultuurhistorische Landschapsinventarisatie Gemeente Breda, (gemeentelijke) overzichten van Beschermden gezichten, Rijksmonumenten, gemeentemonumenten en MIP-objecten. Specifieke aandacht wordt besteed aan het effect op de waardevolle elementen en structuren uit de Wederopbouwfase.

6.8 Verkeer

Door de ontwikkeling van nieuwe functies in het gebied zal de vervoersbehoefte van en naar het gebied toenemen.

In het plan voor de Claudius Prinsenlaan wordt de verkeerssituatie geoptimaliseerd.

De verkeersstromen van diverse verkeersgroepen (auto, Volans (HOV), langzaam verkeer) worden zoveel mogelijk gesplitst. Dit bevordert de doorstroming en verkeersveiligheid.

In het kader van het MER zal uitvoerig onderzoek worden verricht naar de toename van het verkeer, de knelpunten die zich zullen voordoen door de verkeerstoename, mogelijke oplossingsrichtingen en de effecten van deze oplossingsrichtingen. Hierbij wordt niet alleen binnen het plangebied, maar vooral ook naar het effect op de wegen in de omgeving van de Claudius Prinsenlaan gekeken.

Specifieke aandacht wordt besteed aan het parkeren binnen de gebiedsontwikkeling.

Onderzocht wordt hoeveel parkeerruimte noodzakelijk is en in hoeverre de bestaande en autonoom voorziene (parkeervoorziening Jekaterrein) aan de parkeervraag kunnen voldoen, of dat aanvullende voorzieningen noodzakelijk zijn.

Daarnaast zal aandacht worden besteed aan mogelijkheden voor optimalisatie van langzaam verkeer en openbaar vervoer. Speciale aandacht gaat hierbij uit naar specifieke verkeersgroepen in het gebied: scholieren, ziekenhuisbezoek en -personeel en hulpdiensten.

6.9 Geluid

Door de toename van het verkeer zal de geluidbelasting op de omgeving ook toenemen. Daarnaast neemt het aantal geluidgevoelige bestemmingen in het plangebied toe door de verdichting van het gebied met onder meer onderwijs- en zorgfuncties.

In het MER wordt beschreven wat het effect van de gebiedsontwikkeling op het geluidklimaat in en rond het plangebied is.

6.10 Luchtkwaliteit

In het MER wordt beschreven wat de invloed van de gebiedsontwikkeling op de luchtkwaliteit in en rond het plangebied is. De alternatieven worden in het MER getoetst aan de Wet Luchtkwaliteit (2007).

6.11 Trillingen

In het MER wordt op globale beschrijvende manier ingegaan op de eventuele veranderingen in trillingshinder en/of -schade.

6.12 Geur

Het aspect geur wordt niet onderzocht in het MER. Er zijn geen ontwikkelingen gepland die geurhinder kunnen veroorzaken. De gebiedsontwikkeling zal geen belemmeringen ondervinden vanuit geurveroorzakende activiteiten in de omgeving.

6.13 Kabels en leidingen

In het MER wordt beschreven of er bij de gebiedsontwikkeling belangrijke kabels en leidingen in het plangebied worden geraakt en welke consequenties dit heeft.

6.14 Externe veiligheid

Binnen het plangebied bevindt zich een aantal risicobronnen waaraan in het MER aandacht wordt besteed. Het gaat om de twee tankstations, waarvan één station LPG levert, een aardgashoofdstation en de gastransportleiding. De gebiedsontwikkeling bevat geen plannen tot realisatie van nieuwe risicobronnen. Wel neemt door de gebiedsontwikkeling het aantal kwetsbare objecten toe. In het MER worden de (veranderingen in risico's onderzocht). Hierbij wordt aandacht besteed aan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

6.15 Sociale aspecten

Hinderbeleving

Door de toename van functies en verkeer in het plangebied kunnen bewoners, gebruikers en bezoekers hinder ondervinden van de toegenomen (verkeers)drukke. Ook kan het zijn dat gebruikers de verdichting van de beschikbare ruimte en de toename van hoogbouw als negatief ervaren. Anderzijds kunnen gebruikers deze stedelijke ontwikkeling positief ervaren doordat de stedelijkheid en de levendigheid in het gebied vergroot.

In het MER zal het verwachte effect op de hinderbeleving kwalitatief worden beschreven.

Barrièrewerking

De ontwikkeling van de Claudius Prinsenlaan tot stedelijke as en de verwachte verkeerstoename kunnen tot gevolg hebben dat de oversteekbaarheid van de laan verslechtert en de laan een barrièrewerking vormt tussen het noordelijke gedeelte van het plangebied en het zuidelijke gedeelte. In het MER zal dit worden onderzocht.

Sociale relaties

Door de komst van extra functies, waaronder sport-, onderwijs- en zorgvoorzieningen, vergroot naar verwachting de interactie tussen gebruikers van deze voorzieningen. In de algehele beschrijving en beoordeling van de interne kwaliteit zal in het MER ook op de sociale relaties worden ingegaan.

Sociale veiligheid

De gebiedsontwikkeling vergroot de functiemenging in het gebied. Hierdoor verbetert mogelijk de sociale veiligheid wanneer gedurende dag bewoners, werknemers en bezoekers zich bevinden in het plangebied. Een kwalitatief onderzoek naar eventuele effecten op de sociale veiligheid zal onderdeel uitmaken van het MER.

GezondheidsEffectScreening

Een GezondheidsEffectScreening is bedoeld om de milieugezondheidskwaliteit van ruimtelijke plannen in beeld te brengen, zodat duidelijk wordt waar kansen en knelpunten liggen. De methode kan worden toegepast bij stedenbouwkundige, herstructurerings- en verkeersplannen. Op deze manier wordt expliciet rekening gehouden met gezondheid, waarmee een GES een aanvulling op een MER is. Bijkomend voordeel van het uitvoeren van een GES is dat de gemeente invulling geeft aan de verplichting op basis van de Wet collectieve preventie volksgezondheid en dat de uitkomsten van een GES kunnen worden gebruikt in de communicatie naar (toekomstige) bewoners en gebruikers van het plangebied.



Referenties

- Gemeente Breda (2001). Ruimtelijke verkenning stadsas Claudius Prinsenlaan.
- Gemeente Breda (2003). Verkeersplan Breda.
- Gemeente Breda (2005). Ontwikkelingsvisie Claudius Prinsenlaan.
- Gemeente Breda (2006). Luchtkwaliteitsplan Breda 2006-2009.
- Gemeente Breda (2007). Structuurvisie Breda 2020.
- Gemeente Breda (2008). Beleidkaart Archeologie.
- Ministerie van VROM (2006). Nota Ruimte.
- Ministerie van VROM (2008). Wet ruimtelijke ordening.
- Ministerie van VROM (2008). Wet milieubeheer.
- Ministerie van VROM (2008). Besluit milieueffectrapportage 1994, gewijzigd 2008.
- Provincie Noord-Brabant (2004). Uitwerkingsplan Breda-Tilburg.
- Provincie Noord-Brabant (2008). Meerjarenprogramma Brabantstad 2008-2012 .
- Provincie Noord-Brabant (2008). Interimstructuurvisie Noord-Brabant.
- Provincie Noord-Brabant (2008). Paraplunota Ruimtelijke Ordening.

projectnr. 187100
12 november, definitief

Gebiedsontwikkeling Claudius Prinsenlaan
Startnotitie m.e.r.

Afkortingen en begrippen

alternatief	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
aspect	deelonderwerp voor de effectbepaling
autonome ontwikkeling	1. Ruimtelijk-planologische ontwikkeling van het studiegebied op basis van bestaand en voorgenomen beleid, zonder de voorgenomen activiteit 2. Ontwikkeling van het studiegebied zonder de voorgenomen activiteit
beoordelingskader	geheel van aspecten en criteria, op basis waarvan de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving worden bepaald
bestemmingsplan	gemeentelijk plan ruimtelijke ordening, waarin het gebruik van locaties vastgelegd (bestemd) wordt
bevoegd gezag	1. de overheidsinstantie die bevoegd is tot het nemen van het besluit op grond waarvoor de m.e.r.-verplichting bestaat 2. de overheid die bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer
Commissie voor de milieu-effectrapportage	een landelijke commissie van ca. 180 onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieu-effectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het rapport.
effect	verandering ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling door / na realisering van de voorgenomen activiteit
externe veiligheid	veiligheid voor de mens (individueel of in groepen) in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen
huidige situatie	momentele toestand van een gebied of aspect
initiatiefnemer	degene, die de voorgenomen activiteit wil ondernemen
inspraak	mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld over een activiteit waarover (door de overheid) een besluit zal worden genomen
leefbaarheid	maat voor de kwaliteit van de leefomgeving
m.e.r.	milieueffectrapportage, procedure zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer
MER	milieueffectrapport, rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden
m.e.r.-plichtige activiteit	activiteit met, volgens bijlage C van het Besluit m.e.r. van de Wet Milieubeheer en / of de provinciale milieuverordening,

	naar verwachting dusdanige nadelige milieu-effecten dat een m.e.r. procedure moet worden doorlopen voorafgaand aan realisering
m.e.r.-plicht	de verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit
milieu	het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten en goederen (definitie Wet milieubeheer)
milieueffecten	gevolgen van een activiteit voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten, goederen, water, bodem, lucht en de relaties daartussen, alsmede de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden (definitie Wet milieubeheer)
MMA	meest milieuvriendelijk alternatief, het alternatief met de minst nadelige milieu-effecten
plangebied	gebied, waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft, en dat wordt opgenomen in het ruimtelijk besluit
plan m.e.r.	milieubeoordeling gekoppeld aan plannen (structuurvisies, globale bestemmingsplannen, inpassingsplannen) die kaderstellend zijn
project m.e.r.	milieubeoordeling gekoppeld aan besluiten (bestemmingsplannen/inpassingsplannen met concrete eindbestemming of vergunningen) waarin de m.e.r.-plichtige activiteit concreet wordt vastgelegd
referentiesituatie	huidige situatie en autonome ontwikkeling: toekomstige situatie van een gebied of aspect op basis van ontwikkeling van de huidige situatie onder invloed van bestaand en voorgenomen beleid
richtlijnen	projectspecifieke, inhoudelijke aanwijzingen / eisen van het bevoegd gezag en / of de Commissie m.e.r., betreffende de inhoud van het milieu-effectrapport (project-m.e.r.)
startnotitie	aanmelding door de initiatiefnemer van de voorgenomen activiteit bij bevoegd gezag, officieel begin van de project-m.e.r.-procedure
studiegebied	gebied, waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden (omvang kan per aspect variëren)
variant	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
voorgenomen activiteit	datgene, wat de initiatiefnemer wil realiseren
wettelijke adviseurs	de in de Wet milieubeheer wettelijk aangewezen adviseurs inzake m.e.r.-plichtige activiteiten

Bijlage 1 Project-m.e.r.-procedure

B1.1 Procedure in hoofdlijnen

In hoofdlijnen bestaat de project-m.e.r.-procedure uit de volgende stappen:

- opstellen startnotitie door initiatiefnemer;
- indienen startnotitie bij bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 1 Wet Milieubeheer);
- versturen startnotitie naar Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 3 Wet Milieubeheer);
- publicatie en tervisielegging startnotitie door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 4 Wet Milieubeheer);
- indien het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is, deelt het dit mee aan de Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs (artikel 7.13, lid 1 Wet Milieubeheer);
- inspraak ten behoeve van de richtlijnen voor het MER; in de inspraakperiode, die 6 weken duurt, kan een informatie- / inspraakavond worden gehouden (artikel 7.14, lid 4 Wet Milieubeheer);
- advisering (o.a. door landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage en wettelijke adviseurs) over de richtlijnen; dit resulteert in een advies van de Commissie voor de inhoud van de richtlijnen (artikel 7.14, lid 2 Wet Milieubeheer);
- vaststellen richtlijnen voor het opstellen van het MER; als het ware de inhoudsopgave voor het MER. Deze richtlijnen worden vastgesteld door bevoegd gezag (artikel 7.15, Wet Milieubeheer);
- opstellen MER en van de (concept-)ontwerpen van de besluiten die mede op basis van het MER zullen worden genomen (artikel 7.9 en 7.10 Wet Milieubeheer);
- indienen MER en (concept-)ontwerpbestemmingsplan bij bevoegd gezag;
- aanvaarden (artikel 7.18 lid 1 Wet Milieubeheer), bekendmaken en ter visie leggen van het MER (artikel 7.20 lid 2 Wet Milieubeheer) en (concept-)ontwerpen van de besluiten door het bevoegd gezag).
- toetsen van het MER door de Commissie m.e.r. (artikel 7.26 Wet Milieubeheer);
- betrekken van het MER en de resultaten van inspraak en advies bij het nemen van de besluiten (artikel 7.35 en 7.37 Wet Milieubeheer);
- evalueren van de effecten (artikel 7.39 Wet Milieubeheer); en zonodig nemen van aanvullende maatregelen of aangepaste besluiten (artikel 7.42 Wet Milieubeheer).

B1.2 Startnotitie m.e.r.

De startnotitie m.e.r. is de eerste stap in de project-m.e.r.-procedure. Hiermee kondigt de initiatiefnemer de voorgenomen activiteit officieel aan. De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Conform artikel 2 van het Besluit startnotitie milieueffectrapportage [VROM, 2008] zijn de volgende onderwerpen beschreven:

- beschrijving probleem- en doelstelling van de voorgenomen activiteit;
- beschrijving van genomen en te nemen besluiten;
- globale beschrijving van het studiegebied;
- beschrijving van de voorgenomen activiteit en mogelijke alternatieven en varianten;
- globale beschrijving van de te verwachten gevolgen voor het milieu;
- globale beschrijving van de procedurele aspecten.

B1.3 Inspraak op de startnotitie

De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Inspraakreacties op de startnotitie en de adviezen van wettelijke adviseurs vormen de basis voor de richtlijnen voor het MER. In de richtlijnen wordt aangegeven 'wat en hoe' in het MER aan de orde moet komen.

Het openbaar maken van deze startnotitie door bevoegd gezag vormt het begin van de m.e.r. procedure. De startnotitie wordt gedurende zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kan eenieder reageren op de startnotitie. Wensen en/of suggesties over de richtlijnen kunnen bij het bevoegd gezag worden ingediend. Tijdens de inspraakperiode kan een informatie- en inspraakbijeenkomst worden gehouden. Tijdens deze bijeenkomst kunnen ook mondelinge reacties worden gegeven.

Door het bevoegd gezag wordt de startnotitie gezonden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage met het verzoek om een advies voor richtlijnen op te stellen ten behoeve van de inhoud van het MER. De Commissie voor de m.e.r. heeft daartoe tot uiterlijk 9 weken na de openbare kennisgeving van de startnotitie de gelegenheid. Bevoegd gezag stuurt de startnotitie tevens naar de wettelijke adviseurs met het verzoek om een advies. De Commissie voor de m.e.r. betreft in haar advies voor richtlijnen de reacties van de insprekers en adviseurs.

De richtlijnen voor de inhoud van het MER worden uiterlijk 13 weken na de openbare kennisgeving door het bevoegd gezag vastgesteld. Daarbij wordt rekening gehouden met het advies van de Commissie voor de m.e.r. en met de ingekomen reacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs.

B1.4 Het opstellen van het MER

Aan de hand van de richtlijnen wordt het MER opgesteld. Conform artikel 7.10 van het besluit m.e.r. [VROM, 2008] bevat een MER tenminste een beschrijving van:

- probleem en doelstelling;
- de voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten;
- genomen en te nemen besluiten;
- de huidige situatie en autonome ontwikkeling van het studiegebied;
- de effecten van de voorgenomen activiteit op het studiegebied;
- leemten in kennis en aanzet tot evaluatieprogramma;
- samenvatting.

In de periode dat het MER wordt gemaakt wordt ook gewerkt aan het opstellen van de (ontwerpen voor de) ruimtelijke besluiten over het plangebied. Het onderzoek van de milieueffecten wordt, samen met de resultaten van eventuele andere onderzoeken en de verdere uitwerking van de plannen gebruikt om keuzes te maken over de inhoud en de vorm van de ruimtelijke besluiten.

Na voltooiing wordt het MER aangeboden aan het bevoegd gezag, dat toetst of het MER aanvaardbaar is. Daarbij gaat het erom of het MER voldoet aan de richtlijnen en of het voldoende informatie bevat ten behoeve van de besluitvorming.

B1.5 Van MER naar besluiten

Na aanvaarding door het bevoegd gezag wordt het MER onderworpen aan inspraak. Deze inspraakronde is gekoppeld aan de eerste tervisielegging van de besluiten die (mede) op basis van het MER zullen worden genomen. Concreet gaat het hierbij om de ontwerp-structuurvisie en het (concept-)ontwerpbestemmingsplan voor het voormalig Jekaterrein.

Het MER wordt ter toetsing aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r. De Commissie m.e.r. brengt een toetsingsadvies uit over het MER, waarbij rekening wordt gehouden met adviezen van wettelijke adviseurs en met de inspraakreacties.

De Commissie m.e.r. geeft haar advies uiterlijk 5 weken na de dag waarop de openbare zitting wordt gehouden of na het einde van de terinzagelegging als er geen openbare zitting plaatsvindt.

Met een toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage kan Bevoegd gezag de besluiten verder in procedure brengen.

B1.6 Rolverdeling in de m.e.r procedure

Initiatiefnemer

Rol: het opstarten van de voorbereidingen om te komen tot realisatie van de gebiedsontwikkeling van Claudius Prinsenlaan, waaronder het opstellen van de startnotitie en het MER.

Wie is initiatiefnemer? college van B&W van de gemeente Breda

Bevoegd gezag

Rol

- vaststellen van de richtlijnen voor het opstellen van het MER;
- beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER;
- vaststellen van de ruimtelijke besluiten, in dit geval de structuurvisie en het bestemmingsplan;
- diverse taken in het kader van kennisgeving, ter inzage legging e.d.;
- inwinnen van adviezen bij diverse instanties.

Wie is bevoegd gezag? Gemeenteraad van Breda

Commissie voor de milieueffectrapportage

Rol:

- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen (advies-richtlijnen);
- uitbrengen van advies over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).

N.B. Bij het opstellen van deze adviezen moet de commissie rekening houden met de adviezen van de wettelijke adviseurs en de overige ontvangen reacties.

Wat is de commissie voor de milieueffectrapportage? Een bij wettelijke regeling ingestelde landelijke commissie. Deze onafhankelijke commissie bestaat uit deskundigen op uiteenlopende terreinen binnen het vakgebied milieu. Voor elke afzonderlijke m.e.r.-procedure wordt een afzonderlijke werkgroep samengesteld. De werkzaamheden van de landelijke commissie en van de werkgroepen worden ondersteund door het secretariaat van de commissie. Dit secretariaat is gevestigd in Utrecht (zie ook www.eia.nl).

Wettelijke adviseurs

- Rol:*
- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen;
 - uitbrengen van advies over de kwaliteit en volledigheid van het MER.

Wie zijn de wettelijke adviseurs? Op grond van de wettelijke regeling voor de milieueffectrapportage (artikel 7.1 lid 2 Wet Milieubeheer) behoren hiertoe:

- de regionale inspecteur voor de hygiëne van het milieu van het ministerie van VROM;
- de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van LNV;
- de adviseurs die krachtens de wettelijke regeling voor het tot stand komen van het bestemmingsplan als zodanig optreden;

Overigens zal het bestemmingsplan aan een aantal andere instanties worden toegestuurd ten behoeve van het voeren van overleg.

Insprekers

In de procedure van de milieueffectrapportage zijn twee momenten voorzien waarop een ieder gebruik kan maken van inspraak:

- naar aanleiding van de uitgebrachte startnotitie. Hierbij gaat het vooral om voorstellen voor de te formuleren alternatieven en voor de te onderzoeken milieuaspecten. Het bevoegd gezag zal uiteindelijk - na advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage - bepalen of de voorstellen in de definitieve richtlijnen worden opgenomen;
- naar aanleiding van het presenteren van het MER.

De inspraakmogelijkheden gaan gepaard met het ter visie leggen van de desbetreffende stukken. Het bevoegd gezag doet hiervan openbare kennisgevingen.