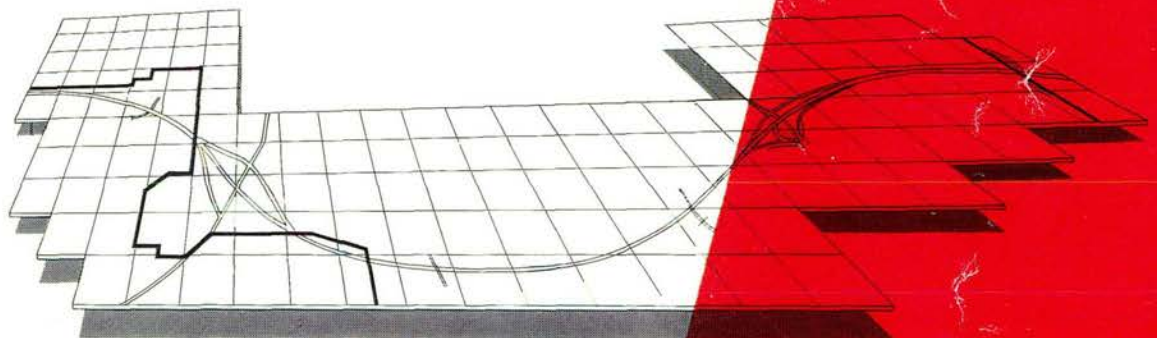




A58 Omlegging Etten-Leur Milieu-effectrapport



A58 Omlegging Etten-Leur

Milieu-effectrapport

Rijkswaterstaat Noord-Brabant

Afdeling Milieu
De Bilt, 8 september 1994

Inhoudsopgave

Samenvatting	S.1
1 Inleiding	1.1
2 Voorgeschiedenis omlegging Etten-Leur en besluiten	2.1
2.1 Inleiding	2.1
2.2 Tracébesluit	2.1
2.3 Overeenkomst	2.4
2.4 EEG Richtlijn en m.e.r.-plicht	2.4
2.5 Rijksbeleid	2.7
2.6 Provinciaal beleid	2.8
2.7 Regionaal beleid	2.10
2.8 Gemeentelijk beleid	2.10
2.9 Te nemen besluiten	2.12
3 Probleemstelling en doel	3.1
3.1 Inleiding	3.1
3.2 Tracévarianten A58	3.1
3.3 Probleemstelling	3.2
3.4 Doel voorgenomen activiteit	3.3
4 Bestaande milieusituatie en autonome ontwikkeling	4.1
4.1 Inleiding	4.1
4.2 Ruimtegebruik, landschapsbeeld en cultuurhistorie	4.1
4.3 Bodemopbouw, geohydrologie en oppervlaktewater	4.5
4.4 Vegetatie, flora en fauna	4.10
4.5 Verkeer in en rond Etten-Leur	4.11
4.6 Woon- en leefmilieu langs de huidige traverse	4.13
4.7 Woon- en leefmilieu Etten-Leur zuid	4.15
4.8 Woon- en leefmilieu buitengebied	4.17
5 Voorgenomen activiteit	5.1
5.1 Inleiding	5.1
5.2 Tracé, lengteprofiel en dwarsprofielen	5.1
5.3 Waterhuishoudkundige voorzieningen	5.4
5.4 Verkeersintensiteiten	5.5
5.5 Geluid	5.8
5.6 Landschappelijke inpassing	5.11
5.7 Langzaam verkeer en openbaar vervoer	5.12
5.8 Uitvoering, bouwmaterialen en beheer en onderhoud	5.13
6 Effectbeschrijving aanlegfase	6.1
6.1 Inleiding	6.1
6.2 Ruimtegebruik, landschapsbeeld en cultuurhistorie	6.1
6.3 Bodemopbouw, geohydrologie en oppervlaktewater	6.2
6.4 Vegetatie, fauna en ecosystemen	6.3
6.5 Woon- en leefmilieu	6.3
6.6 Samenvatting en waardering effecten	6.4

7	Effectbeschrijving gebruiks- en beheersfase	7.1
7.1	Inleiding	7.1
7.2	Bodem, geohydrologie en oppervlaktewater	7.1
7.3	Woon- en leefmilieu	7.3
7.4	Samenvatting en waardering effecten	7.6
8	Verkenning potentiële veranderingen in voorgenomen activiteit	8.1
8.1	Inleiding	8.1
8.2	Horizontale verschuivingen van het tracé	8.1
8.3	Variatie in de hoogte van de weg	8.2
8.4	Veranderingen in de geluidafschermende voorzieningen	8.6
8.5	Veranderingen in inrichting en vormgeving	8.7
8.6	Veranderingen in materiaalgebruik, beheer en onderhoud	8.9
8.7	Kansrijke inrichtingsvarianten	8.10
9	Alternatieven	9.1
9.1	Inleiding	9.1
9.2	Alternatief woon- en leefmilieu	9.1
9.3	Alternatief natuur- en landschap	9.2
9.4	Alternatief bodem en water	9.2
9.5	Meest milieuvriendelijk alternatief	9.3
10	Leemten in kennis en evaluatieprogramma	10.1
10.1	Inleiding	10.1
10.2	Verkeersbelasting A58	10.1
10.3	Milieuzorg in de aanleg- en beheersfase	10.1
10.4	Evaluatieprogramma	10.2

Literatuur

Lijst van begrippen en afkortingen

Bijlagen

- 1 Samenvatting Nota Rijksweg 256, gedeelte Etten-Leur (1992)
- 2 Tracévaststellingsbesluit Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer d.d. 04-04-1985
- 3 Koninklijk Besluit
- 4 Beleidsplanologische afweging
- 5 Procedureschema m.e.r. en bestemmingsplan

Bijlagerapport
 Evaluatie Milieu-aspecten Tracévarianten A58
 Etten-Leur Breda (maart 1993)

Samenvatting

Aanleiding

Rijkswaterstaat, Directie Noord-Brabant heeft het voornemen de Omlegging Etten-Leur in rijksweg te realiseren. De omlegging maakt deel uit van de A58 als hoofdverbinding tussen Vlissingen en Eindhoven en vervangt de traverse van genoemde rijksweg door de bebouwde kom van Etten-Leur.

Op 3 juni 1991 heeft de gemeenteraad van Etten-Leur voor de planologische inpassing van genoemde omlegging het bestemmingsplan "Rijksweg 58" ("R.W. 58") en partiële herzieningen van zes bestemmingsplannen¹ vastgesteld. Dit plan en de herzieningen, hierna te noemen "R.W. 58" c.a., zijn op 6 december 1991 door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant goedgekeurd.

Op 31 augustus 1993 is het bestemmingsplan "R.W. 58" c.a. bij Koninklijk Besluit nietig verklaard, omdat geen beoordeling van de milieu-effecten is uitgevoerd zoals is aangegeven in de Europese richtlijn 85/337/EEG betreffende de milieu-effectbeoordeling voor grootschalige publieke en particuliere ingrepen.

Voor het opnieuw vaststellen van het bestemmingsplan "R.W. 58" c.a. is dit MER opgesteld.

De startnotitie voor deze milieu-effectrapportage, opgesteld door de initiatiefnemer Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant, is op 6 december 1993 door de gemeente Etten-Leur als Bevoegd Gezag ter visie gelegd. De richtlijnen voor het MER zijn op 28 februari 1993 door de gemeenteraad van Etten-Leur vastgesteld.

Hoofdverbinding A58

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) wordt de omlegging Etten-Leur als een traject beschouwd dat onderdeel uitmaakt van de hoofdtransportas (de A58) tussen Vlissingen en Breda/Eindhoven (zie figuur 2.1). De ombouw van de bestaande verbinding tot autosnelweg wordt nodig geacht. Het huidige traject bestaat momenteel uit een tweemaal tweestrooksautoweg met gelijkvloerse aansluitingen en kruisingen met verkeerslichten door de kom van Etten-Leur. De doorstroming van het verkeer op de A58 tussen St. Willebrord en de aansluiting op de A16 is slecht. Dit veroorzaakt filevorming en verkeersonveilige situaties. De woon- en leefomgeving wordt in negatieve zin door de traverse beïnvloed.

Tracévestigingsbesluit

In 1982 is de Tracénota "Rijksweg 256, gedeelte Etten-Leur" verschenen. Deze nota presenteert het onderzoek naar de verschillende varianten voor realisering van het gedeelte van rijksweg A58 tussen Breda, Etten-Leur en Rucphen. Gekozen is voor variant 2, de omlegging. Dit tracé voor een autosnelweg met 2x2 rijstroken maakt een zuidelijke boog om de bebouwde kom van Etten-Leur heen. Het tracé is weergegeven in figuur 2.3.

¹ De zes relevante bestemmingsplannen zijn: "Buitengebied", "Uitbreidingsplan in Hoofdzaak", "Industrieterrein III", "Industrieterrein IV", "Het Hooghuis" en "Bedrijventerrein Vosdonk-Lokkerdreef".

Ontwikkelingen na tracébesluit

Na het tracévaststellingsbesluit is Rijkswaterstaat, Directie Noord-Brabant, gestart met de voorbereiding van de werkzaamheden tot uitvoering van de "Omlegging Etten-Leur". De volgende besluiten van overheidsorganen zijn met name van belang:

- a in SVV II is de omlegging opgenomen in de categorie "Ombouw van een bestaande verbinding tot autosnelweg, die nog niet in uitvoering is". Aangegeven is dat het traject onderdeel vormt van een hoofdtransportas (HTA), de woonkern van Etten-Leur ontlast en als nieuwe verbinding is aan te merken waarvoor een tracéprocedure is doorlopen;
- b de Omlegging Etten-Leur is opgenomen in het **Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1994-1998**;
- c het tracé voor de omlegging is opgenomen in het **Streekplan Noord-Brabant** (1993) als weg van de eerste orde. Tevens is aangegeven dat de provincie meewerkt aan de realisering van deze verbinding;
- d in Etten-Leur is op 3 juni 1991 het **bestemmingsplan "Rijksweg 58"** vastgesteld door de gemeenteraad. Op 6 december 1991 is dit plan goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant. Tegen de goedkeuring van Gedeputeerde Staten is beroep ingesteld bij de Kroon en per 31 augustus is goedkeuring onthouden;
- e de daarna vastgestelde bestemmingsplannen, te weten Bestemmingsplan Achter de Molen 2, Hooghuis-Zuid, Vosdonk² en Hoge Neerstraat³ zijn afgestemd op de omlegging van de rijksweg zoals die in het bestemmingsplan "Rijksweg 58" (d.d. 3 juni 1991) was opgenomen;
- f de werken voor Rijksweg 58 inclusief de zuidelijke omlegging, worden ingepast in de **ruilverkaveling Etten-Leur-Rucphen**;
- g bij besluit van 18 februari 1991 heeft de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer **de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor geluidgevoelige bestemmingen** vastgesteld met betrekking tot de reconstructie van de rijksweg 58. Dit besluit is gebaseerd op akoestisch onderzoek van februari 1991 in het kader van het bestemmingsplan "R.W. 58";
- h op 21 mei 1990 is tussen de gemeente Etten-Leur en Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant een **overeenkomst** gesloten over de verdere voorbereiding, ontwerp en inrichting/op de dag van ingebruikneming van de omlegging van de rijksweg het beheer en onderhoud van de huidige traverse van het rijk overgaat naar de gemeente Etten-Leur.

Overige overheidsbesluiten worden behandeld in hoofdstuk 2.

Omlegging Etten-Leur uitgangspunt

De besluiten die na het tracévaststellingsbesluit van 1985 zijn genomen door verschillende overheden, geven aan dat rekening is gehouden met de realisatie van de omlegging. De volgende passage uit de aanbiedingsbrief van de Cie-m.e.r. schetst de situatie:

"De Commissie is van mening dat een nieuw onderzoek naar de verschillende tracés vanuit milieu-overwegingen niet nodig is. Een beschrijving en vergelijking van de gevolgen voor het milieu van de verschillende tracé-alternatieven op hoofdlijnen, ten behoeve van de onderbouwing van de tracékeuze, maakte reeds onderdeel uit van het "MER A58, wegvakken Rucphen" (rapport "Evaluatie milieu-aspecten"). De Commissie is van mening dat dit rapport voldoende informatie bevat over de milieugevolgen om de tracékeuze te kunnen motiveren.

² Genoemde bestemmingsplannen zijn respectievelijk vastgesteld op 8 november 1993, 27 januari 1992 en 1 maart 1993 door de gemeenteraad goedgekeurd en op 4 oktober 1993, 15 mei 1992 en 16 september 1993 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten.

³ Genoemd bestemmingsplan is vastgesteld op 28 februari 1994.

Omdat de genoemde onderzoeksgegevens ook betrekking hebben op de wegvakken in Etten-Leur en om ook bij deze m.e.r.-procedure hierop inspraak mogelijk te maken, wordt in het voorliggende richtlijnenadvies gevraagd deze gegevens in het MER op te nemen."

Theoretisch is het mogelijk dat de gemeenteraad van Etten-Leur besluit om voor de aanleg van de Omlegging Etten-Leur van de A58 geen ruimte te reserveren in een bestemmingsplan. De milieu-effecten zoals die zijn beschreven in hoofdstuk 6 en 7 zullen dan niet optreden. Ook wordt geen oplossing geboden voor de problemen, die het verkeer op de A58 door Etten-Leur veroorzaakt.

Voor het MER A58 wegvakken Rucphen is in de nota 256 door Rijkswaterstaat een vergelijking van vier tracé-varianten uitgevoerd op basis van de per 1 december 1992 bekende informatie. De aandacht richtte zich specifiek op de essentiële verschillen in milieu-effecten. De methode van multicriteria-evaluatie is daarbij als hulpmiddel gebruikt. Vanuit invalshoeken natuur, landschap en woon-en leefmilieu is gekeken hoe de tracévarianten zich onderling ten opzichte van elkaar verhouden. Het betreft tracévarianten vanaf St. Willebrord tot en met de aansluiting op de A16 bij Breda, zoals deze ook in de eerdere planvoorbereiding een rol hebben gespeeld. De resultaten van de evaluatie zijn gepresenteerd in het basisrapport "Evaluatie Milieu-aspecten Tracévarianten A58, Etten-Leur/Breda", dat onderdeel is van het bovengenoemde MER.

Toetsing keuze tracé

De resultaten van de milieu-evaluatie onderstrepen dat de nulvariant, de bestaande situatie, met name vanuit de optiek van "woon-en leefmilieu" relatief ongunstig is. Tevens blijkt dat vanuit genoemde optiek de verschillen tussen de omlegging en een tunnelvariant gering zijn. Een oplossing die gebruik maakt van de huidige traverse in Etten-Leur is vanuit de invalshoek "natuur en landschap" relatief gunstiger ten opzichte van de omlegging.

Op basis van de resultaten van de milieu-evaluatie en de besluitvorming, planvorming en grondverwerving, die reeds hebben plaatsgevonden, wordt een tunnelvariant niet meer overwogen. Een dergelijk alternatief houdt tevens fors hogere kosten in en vertraging in de uitvoering. In dit MER worden daarom alleen inrichtingsalternatieven ontwikkeld die uitgaan van de realisatie van de omlegging.

Probleem- en doelstelling

De grootste problemen worden gevormd door het verkeer in Etten-Leur en hebben betrekking op de kwaliteit van het woon- en leefmilieu. Met de Omlegging Etten-Leur wordt beoogd de A58 als hoofdverbinding te voltooien en lokaal de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid te verbeteren en de hinder voor het woon- en leefmilieu in Etten-Leur te verminderen.

Het doel van de voorgenomen activiteit is het optimaal inpassen van de op het grondgebied van de gemeente Etten-Leur te realiseren delen van de A58. Hierbij dient te worden aangesloten op reeds genomen besluiten voor de Omlegging Etten-Leur en de stedenbouwkundige ontwikkeling van Etten-Leur. De inpassing dient zodanig plaats te vinden dat:

- het SVV II-beleid wordt ondersteund;
- het woon- en leefmilieu in het buitengebied en de kernen zo min mogelijk wordt verstoord en zo mogelijk wordt verbeterd;
- landschappelijke kwaliteiten behouden blijven en zo mogelijk worden verbeterd;
- natuurwaarden zo min mogelijk verloren gaan en zo mogelijk worden versterkt.

Voorgenomen activiteit

De inrichting en vormgeving met de dwars- en lengteprofielen voor de omlegging is weergegeven op de tekening NBTX 1988-20803, die bij dit MER is gevoegd.

Verkeersprognoses en akoestisch onderzoek

Volgens gegevens van Rijkswaterstaat bedraagt de verkeersintensiteit op de traverse van de A58 ter hoogte van de Roosendaalseweg 38.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) in 1993. Op de Bredaseweg bij de gemeentegrens met Breda is dit ongeveer 46.500 mvt/etm.

De groei van verkeersintensiteit op de A58 door Etten-Leur is van 29.000 (1978) tot 44.900 (1989) gegroeid. Gedurende de afgelopen jaren is de groei relatief beperkt en wordt geconstateerd dat het toenemend autoverkeer gebruik maakt van "sluiproutes" ten noorden en zuiden van de A58.

In het akoestisch onderzoek van Kuiper Compagnons, 1990 is uitgegaan van een planhorizon tot het jaar 2008. Verder is uitgegaan van een groei van het autoverkeer van 20% in de periode van 1986 tot 2000. Ten opzichte van de berekende intensiteit voor 2000 wordt tot 2008 een groei verwacht van 10%. De toename tussen 1986 en 2008 is 32%. Deze groei voldoet aan de doelstelling van het SVV II om de toename ten opzichte van 1989 te beperken tot 35%.

De richtlijnen voor het MER vragen te rekenen met een planhorizon tot het jaar 2010. Indien de geprognoseerde groei wordt geëxtrapoleerd naar het jaar 2010, zullen de verkeersintensiteiten nog met circa 2 à 3% toenemen. Dit komt overeen met een toename van de geluidsbelasting van 0,1 dB(A) ten opzichte van de berekende waarden. Een aanvullend akoestisch onderzoek is om deze reden niet nodig. De berekende toename van de geluidsbelasting ligt binnen de nauwkeurigheidsmarges van dergelijk onderzoek.

Landschappelijke inpassing en geluidsvoorzieningen

Voor de berekening van de geluidsbelasting van de A58 is uitgegaan van zeer open asfaltbeton (ZOAB). Voorts is uitgegaan aan een gemiddelde in de praktijk op de autosnelwegen waargenomen rijsnelheid van 115 km/h en 90 km/h voor respectievelijk lichte motorvoertuigen en vrachtverkeer. Op basis van de resultaten zijn geluidafschermende voorzieningen vastgesteld. Voor de landschappelijke inpassing van de autosnelweg en de geluidafschermende voorzieningen is een landschapsplan opgesteld. Vanaf ongeveer 100 m ten westen van de Polderstraat tot circa 600 m ten oosten van de kruising met de Rijsbergseweg ligt de omlegging in een doorgraving. Voorts zal langs de noordzijde van de A58 een doorgaande geluidswal worden geplaatst met een hoogte van ongeveer 5 m ten opzichte van de weg. Deze wal wordt voorzien van laanbeplanting en een fiets- en wandelroute. De vormgeving van de wallen kenmerkt de overgang van stad naar landelijk gebied, volgens een stadswalconcept.

Langs de zuidzijde worden ter hoogte van woningen aan de Grauwepolder, Hoge Vaartkant en Bollenstraat geluidswallen aangelegd. Op de viaducten komen geluidsschermen.

Effecten door aanleg

Een samenvatting van de effecten is gepresenteerd in tabel 6.6.1. De relevante effecten van de aanleg van de Omlegging Etten-Leur zijn:

- a een permanent extra ruimtebeslag van landbouwgronden in de gemeente Etten-Leur;

- b een permanente verandering van de visueel ruimtelijke structuur van het gebied dat door de nieuwe weg wordt doorkruist. De vormgeving van de weg volgens het Landschapsplan sluit aan bij de toekomstige verstedelijking direct ten noorden van de nieuwe weg en biedt in potentie een mogelijkheid voor het creëren van een nieuw herkenbaar visueel-ruimtelijk beeld;
- c verdrogingseffecten op circa 20 ha agrarische percelen;
- d twintig als gevolg van de aanleg te amoveren woningen, waarvan twee rijksmonumenten. Eén rijksmonument wordt herbouwd;
- e tijdelijke overlast voor bewoners nabij de omlegging als gevolg van bouw- en aanlegwerkzaamheden.

Effecten gebruiksfase

Een samenvatting van de effecten is gepresenteerd in tabel 7.4.1. De relevante effecten van de A58 in de gebruiksfase zijn:

- a een toename van de geluidsbelasting voor woningen in het buitengebied, die vallen onder "nieuwe situaties", overwegend een toename van de geluidsbelasting voor woningen die vallen onder "reconstructies" en het amoveren van 10 woningen vanwege een te hoge geluidsbelasting;
- b een vermindering van het verkeer op de huidige A58-traverse door Etten-Leur met positieve gevolgen voor de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit op en langs de traverse. De voorgestelde herinrichting en de luchtkwaliteit op en langs de traverse. De voorgestelde herinrichting en stedenbouwkundige plannen in Etten-Leur zullen dit effect in positieve zin versterken;
- c een verbetering van de verkeersveiligheid en daarmee een afname van de kans op een calamiteit;
- d minder sluipverkeer op het onderliggende wegennet parallel aan de A58.

Verkenning varianten

Veranderingen in inrichting, vormgeving, gebruik, beheer en onderhoud van de voorgenomen activiteit kunnen van invloed zijn op aard en omvang van de milieu-effecten van de A58. De volgende varianten zijn in beschouwing genomen:

- verschuiving van de wegen en de aansluitpunten in horizontale richting;
- variatie in de hoogteligging van de wegen en de aansluitpunten;
- veranderingen in de geluidafschermende voorzieningen;
- veranderingen in inrichting, vormgeving en landschappelijke inpassing;
- verandering in materiaalgebruik, beheer en onderhoud.

Voor deze veranderingen is nagegaan of ze haalbaar zijn gezien de besluiten zoals die zijn genomen (zie hoofdstuk 2) en de keuzen die bij het ontwerp van de Omlegging Etten-Leur, mede gezien de Richtlijn voor het Ontwerp van Autosnelwegen, zijn gemaakt. Vervolgens is nagegaan in hoeverre sprake is van relevante verschillen in de milieu-effecten ten opzichte van de voorgenomen activiteit. De marges zijn verkend. De aandacht gaat met name uit naar inrichtingsvarianten die een duidelijke verbetering in de milieu-effecten geven ten opzichte van de voorgenomen activiteit.

Inrichtingsvarianten

Alternatief/of inrichtingsvariant woon-en leefmilieu

Het is mogelijk de geluidwerende voorzieningen zodanig vorm te geven dat de geluidsbelasting in het gehele gebied gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde voor reconstructie, 55 dB(A), en de voorkeursgrenswaarde voor nieuwe wegaanleg, 50 dB(A). Dit is in directe zin gunstig voor 40 woningen die worden blootgesteld aan een geluidsbelasting groter dan 55 dB(A) en 67 woningen, groter dan 50 dB(A). De hiervoor benodigde kosten zijn relatief hoog in vergelijking tot het beoogde effect.

Een ligging van de rijksweg bij het aansluitpunt Vosdonk op maaiveld met de weg Vosdonk er overheen, zal tot enige daling van geluidhinder voor de Hoge Donk, Ettenseweg, Broekestraat leiden.

Een verdiepte ligging van de aansluitingen van aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant en de parallelweg Hoge en Lage Vaartkant in combinatie met de rijksweg op maaiveld heeft nauwelijks een positief geluidseffect. De daling van geluid betreft met name het toekomstige woongebied Hoge Neerstraat en enkele nabijgelegen woningen.

Een verdiepte ligging van de rijksweg vanaf de weg Hoge/Lage Bremberg tot voorbij de Moerdijkse Postbaan levert slechts een geringe daling van geluidsbelasting op door de rijksweg. De verdiepte ligging van de rijksweg veroorzaakt meer hinder voor het verkeer en de omwonenden langs het wegvak tijdens de aanleg.

Alternatief natuur-en landschap

Een ligging van de rijksweg op maaiveld bij het aansluitpunt de Vosdonk, de verdiepte ligging van de aansluitingen en parallelweg van het aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant is gunstig voor het landschap, omdat de "stadswal" op eenzelfde lijn kan worden uitgevoerd als de links en rechts van het aansluitpunt gelegen stadswallen. Hierdoor komen de aansluitpunten iets minder dominant in het zicht te liggen.

Door geluidsschermen te gebruiken in plaats van geluidswallen kan het ruimtebeslag mogelijk worden beperkt. De keuze voor geluidsschermen wijkt echter af van de basisgedachten zoals uitgewerkt en overeengekomen in het landschapsplan. Extra maatregelen, zoals de aanleg van een gevarieerde en wintergroene boombeplanting langs het gehele tracé, in het kader van natuurontwikkeling en landschapsbouw zijn mogelijk. Van een relevant positief effect is sprake, indien voor de voorgenomen activiteit een groter grondgebied wordt gebruikt. Het extra ruimtebeslag en de hogere kosten zijn echter minder gunstig.

Alternatief bodem en water

Vanuit het thema bodem en water wordt de aanleg van het wegtracé tussen km 2.5 en 5.5 op maaiveld als meest haalbaar beschouwd ter voorkoming van verdroging. Een nadeel van deze variant is, dat meer grond van buiten het projectgebied moet worden ingereden. Daarnaast is de landschappelijke inpassing geringer, omdat de geluidswallen hoger boven het maaiveld komen te liggen. De milieubelasting kan theoretisch worden teruggedrongen door afgewogen keuzen in constructiemethoden, te gebruiken materialen en in te zetten materieel. Dit geldt ook voor het beheer en het onderhoud.

Voorts zijn technische maatregelen denkbaar om de grondwaterstandsverlaging bij doorgraving te beperken. Dit zijn echter dure maatregelen en deze maatregelen zullen niet opwegen tegen de voordelen, die vanuit milieu-oogpunt worden bereikt in verband met de geringe ecologische waarde van het gebied. Een vermindering van de verkeersintensiteiten op de wegvakken heeft een positief effect op het aantal stoffen dat als gevolg van afstroming bermen en oppervlaktewater kan belasten. Deze maatregel valt echter buiten het kader van de voorgenomen activiteit.

Voor de landbouw zijn deze maatregelen wel positief.

Milieuvriendelijkheid voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit heeft ten opzichte van de nulsituatie grote positieve gevolgen voor het woon- en leefmilieu langs het bestaande wegtracé in Etten-Leur. Het betekent in negatieve zin in het buitengebied extra ruimtebeslag en een geringe milieuhygiënische belasting van bodem en water. De negatieve effecten zullen echter beperkt zijn door de voorgestelde maatregelen. Daarnaast is de geluidsbelasting als gevolg van de autosnelweg niet overal in het gebied gereduceerd tot 50/55 dB(A). Tevens zullen enkele landbouwgronden worden onttrokken door de omlegging en enkele woningen worden geamoveerd. Vanwege landschappelijke en visuele redenen volgt de omlegging zoveel mogelijk het maaiveld behalve ter hoogte van het aansluitpunt Vosdonk en de doorgraving van het middengedeelte. Het aansluitpunt Vosdonk vormt een opvallend element in het landschap en de doorgraving heeft ter plaatse grondwaterstandsverlaging tot gevolg.

Door de rijksweg op maaiveld en de aansluitingen op de parallelweg (Hoge/Lage Vaartkant) beneden maaiveld aan te leggen en tevens de Moerdijkse Postbaan de rijksweg te laten kruisen op 5 m boven maaiveld, wordt de geluidsbelasting van de rijksweg teruggebracht en passen de aansluitpunten beter in het landschap.

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Het meest milieuvriendelijk inrichtingsalternatief kan worden gebaseerd op de voorgenomen activiteit, wanneer met de volgende wijzigingen rekening wordt gehouden. Ten aanzien van de geluidwerende voorzieningen geldt, dat deze zodanig moet worden uitgevoerd dat de grenswaarden voor geluidsbelasting worden behaald en waarbij wordt aangesloten bij het landschapsplan. Daarnaast moeten de geluidwerende voorzieningen zo worden gerealiseerd, dat een grotere milieubelasting en een groter energieverbruik door middel van extra grondverzet en materiaalgebruik wordt voorkomen. Ook zal hierbij moeten worden gestreefd naar een beperking van de toename van ruimtebeslag.

Verder zijn inrichtings- en beheermaatregelen denkbaar om de potentiële natuurwaarden maximaal tot ontwikkeling te brengen, zoals extra aandacht voor het beheer ten aanzien van de ecologische waarden van bermen en geluidswallen, het aanleggen van beplanting en het medegebruiken van duikers en viaducten ter opheffing van de barrièrewerking voor fauna. Een dure oplossing is het uitvoeren van maatregelen ter beperking van de verlaging van het grondwater door de doorgraving.

Tevens zijn ter reductie van de milieubelasting in algemene zin denkbaar:

- maatregelen waardoor effecten elders zoveel mogelijk worden beperkt;
- maatregelen om de belasting van de bermen door verontreinigende stoffen te beperken. Door opvang van het hemelwater op de wegvakken en het vervolgens af te voeren richting riolering en zuiveringsinstallatie is de belasting van de bermen te voorkomen;
- maatregelen voor het beheer en onderhoud van bermen en geluidswallen met een optimaal effect voor ecologische waarden.

De kosten voor deze aanvullende inspanningen zijn aanzienlijk hoger dan voor de voorgenomen activiteit. Met name ten aanzien van de laatste inspanningen is niet altijd eenduidig welk milieuvoordeel te behalen is.

1 Inleiding

Rijkswaterstaat, Directie Noord-Brabant, heeft het voornemen de Omlegging Etten-Leur in rijksweg 58 te realiseren conform het op 4 april 1985 door de minister vastgestelde tracé. De omlegging maakt deel uit van de A58 als hoofdverbinding tussen Vlissingen en Eindhoven en vervangt de traverse van genoemde rijksweg door Etten-Leur.

Op 3 juni 1991 heeft de gemeenteraad van Etten-Leur voor de planologische inpassing van genoemde Omlegging het bestemmingsplan "Rijksweg 58" ("R.W. 58") en partiële herzieningen van de bestemmingsplannen "Buitengebied", "Uitbreidingsplan in Hoofdzaak", "Industrieterrein III", "Industrieterrein IV", "Het Hooghuis" en "Bedrijventerrein Vosdonk-Lokkerdreef" vastgesteld. Dit plan en de herzieningen, hierna te noemen bestemmingsplan "R.W. 58" c.a., zijn op 6 december 1991 door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant goedgekeurd.

Op 31 augustus 1993 is het bestemmingsplan "R.W. 58" c.a. bij Koninklijk Besluit nietig verklaard. In het Koninklijk Besluit wordt gesteld dat "ter zake van de aanleg van de omlegging van rijksweg 58 om de kom van Etten-Leur, voorafgaande aan de in geding zijnde bestemmingsplannen ten onrechte geen beoordeling van de milieu-effecten als bedoeld in de artikelen 5 tot en met 10 van de Europese Richtlijn 85/337/EEG van 27 juni 1985 heeft plaatsgevonden."

Alvorens genoemd bestemmingsplan wederom in procedure te brengen, is overeenkomstig het gestelde in het Koninklijk Besluit ten behoeve van de planologische inpassing van de omlegging op het grondgebied van Etten-Leur een milieu-effectrapportage uitgevoerd. De startnotitie voor deze milieu-effectrapportage (m.e.r.), opgesteld door Rijkswaterstaat Noord-Brabant, is op 6 december 1993 door de gemeente Etten-Leur ter visie gelegd. De gemeenteraad van Etten-Leur heeft op 28 februari 1994 de richtlijnen voor het op te stellen Milieu-EffectRapport (MER) vastgesteld. Daarin is aangegeven dat het tracé voor de Omlegging Etten-Leur als uitgangspunt kan worden gehanteerd voor het op te stellen MER.

Rijkswaterstaat heeft Grontmij opdracht verleend de milieu-effectrapportage uit te voeren. Dit MER is het resultaat. Het karakter van dit MER wordt bepaald door het stadium waarin planvoorbereiding en besluitvorming verkeren.

In hoofdstuk 2 wordt de voorgeschiedenis en de besluitvorming met betrekking tot de Omlegging Etten-Leur geschetst. Tevens wordt ingegaan op de argumenten die een rol hebben gespeeld bij het tracévaststellingsbesluit.

In hoofdstuk 3 wordt de probleemstelling en het doel van de realisatie van de omlegging weergegeven. Hierbij wordt eveneens ingegaan op de te nemen besluiten na opstelling van dit MER.

In de volgende hoofdstukken zijn opgenomen een beschrijving van de bestaande situatie en autonome ontwikkeling, van de voorgenomen activiteit en van de effecten van de voorgenomen activiteit.

In de hoofdstukken 8 en 9 is de verkenning opgenomen van inrichtingsvarianten en -alternatieven, die vanuit milieu-oogpunt een verbetering betekenen ten opzichte van de voorgenomen activiteit. Hoofdstuk 9 besluit met een aanduiding van het meest milieuvriendelijke inrichtingsalternatief.

In hoofdstuk 10 wordt tot slot ingegaan op de leemten in kennis en het evaluatieprogramma tijdens de uitvoering.

Het bijlagerapport Evaluatie Milieu-aspecten Tracévarianten A58 Etten-Leur Breda vormt onderdeel van dit MER. De evaluatie is gepubliceerd in maart 1993 en uitgevoerd ten behoeve van de milieu-effectrapportage voor de wegvakken van de Omlegging in de gemeente Rucphen. Ter toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en de richtlijnen voor dit MER.

2 Voorgeschiedenis omlegging Etten-Leur en besluiten

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voorgeschiedenis van de omlegging van de rijksweg 58 om Etten-Leur. Allereerst wordt ingegaan op het tracébesluit. Daarna wordt een overzicht gegeven van de van belang zijnde besluiten, zoals deze na het tracébesluit tot 1 maart 1994 door verschillende overheden zijn genomen. Het gaat om besluiten die relevant zijn voor het opnieuw vast te stellen bestemmingsplan "R.W. 58" c.a.

2.2 Tracébesluit

Het verkeer tussen Breda en Roosendaal heeft van oudsher over de Oude Bredaseweg door de kern van Etten-Leur gelopen. In 1962 kwamen de gemeente Etten-Leur en het Rijk overeen om de Oude Bredaseweg tijdelijk uit te bouwen naar het huidige rijkswegtracé. Dit in afwachting van de realisering van de Kempenerandweg, een vervangende rijksweg ten zuiden van Etten-Leur. In het rijkswegenplan van 1968 is de Kempenerrandweg nog opgenomen als onderdeel van de hoofdverbinding tussen Eindhoven en Vlissingen. In het eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer uit 1981 komt deze weg niet meer voor. Gesteld wordt dat de mogelijkheid tot ombouw van de bestaande weg binnen de bebouwde kom of aanleg van een omlegging buiten de bebouwde kom van Etten-Leur onderzocht moet worden.

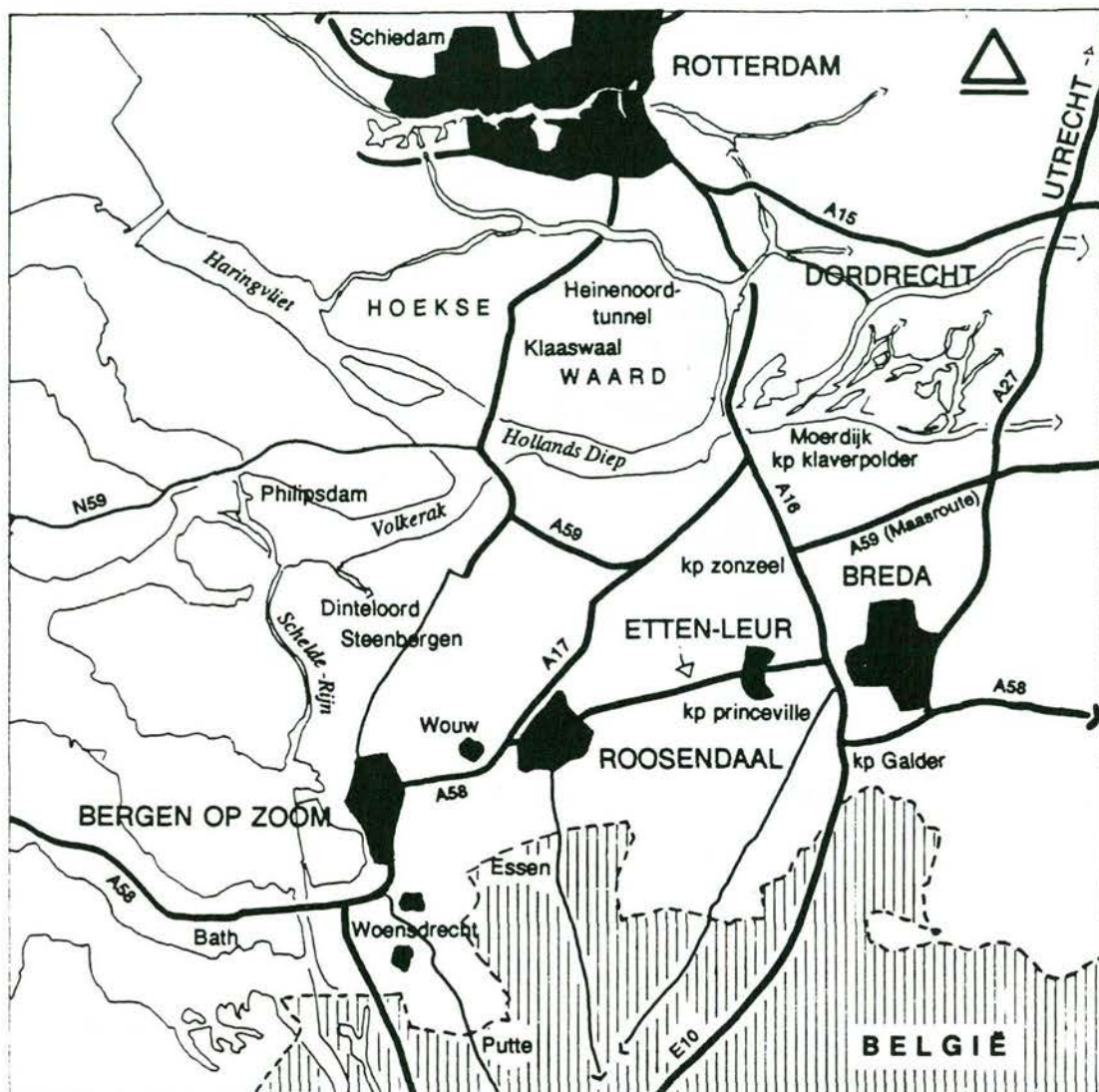
De huidige hoofdinfrastructuur in het westen van Noord-Brabant is weergegeven in figuur 2.1. Van de verbinding tussen Breda en Roosendaal is de ombouw van de weg tussen St. Willebrord en Roosendaal tot autosnelweg inmiddels uitgevoerd. Ook is de A58 ten zuiden van Breda gerealiseerd. Het gedeelte door Etten-Leur bestaat momenteel uit een tweebaans autoweg met gelijkvloerse aansluitingen en kruisingen met verkeerslichten. Tot aan de aansluiting op de A16 zijn de kruisingen ook gelijkvloers. De aansluiting op de A16 is eveneens met verkeerslichten geregeld. De doorstroming van het verkeer op de A58 tussen St. Willebrord en de aansluiting op de A16 is daarom slecht. Sprake is van filevorming en verkeersonveilige situaties. Dit heeft een negatief effect op het woon- en leefmilieu in de kom van Etten-Leur, met name langs de traverse.

In 1982 heeft Rijkswaterstaat de "Tracénota rijksweg 256 (A58), gedeelte Etten-Leur Breda" gepresenteerd. In deze nota is als doel gesteld de A58 als hoofdverbinding te voltooien en lokaal de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid te verbeteren en de hinder voor het woon- en leefmilieu te beperken. Verschillende tracévarianten voor de A58 in de gemeenten Rucphen, Etten-Leur en Breda zijn onderzocht en vergeleken (zie figuur 2.2). De samenvatting van deze nota is opgenomen als bijlage I.

Aan de hand van de genoemde nota is de "Tracévaststellingsprocedure" of "Raad van de Waterstaatprocedure" doorlopen ter voorbereiding van het door de Minister van Verkeer en Waterstaat te nemen tracébesluit. De Raad van de Waterstaat heeft in 1985 advies uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Daarbij zijn de bevindingen van de Commissie van Overleg voor de Wegen (COW 1984) betrokken.

Figuur 2.1

Hoofdinfrastructuur in het westen van de provincie Noord-Brabant

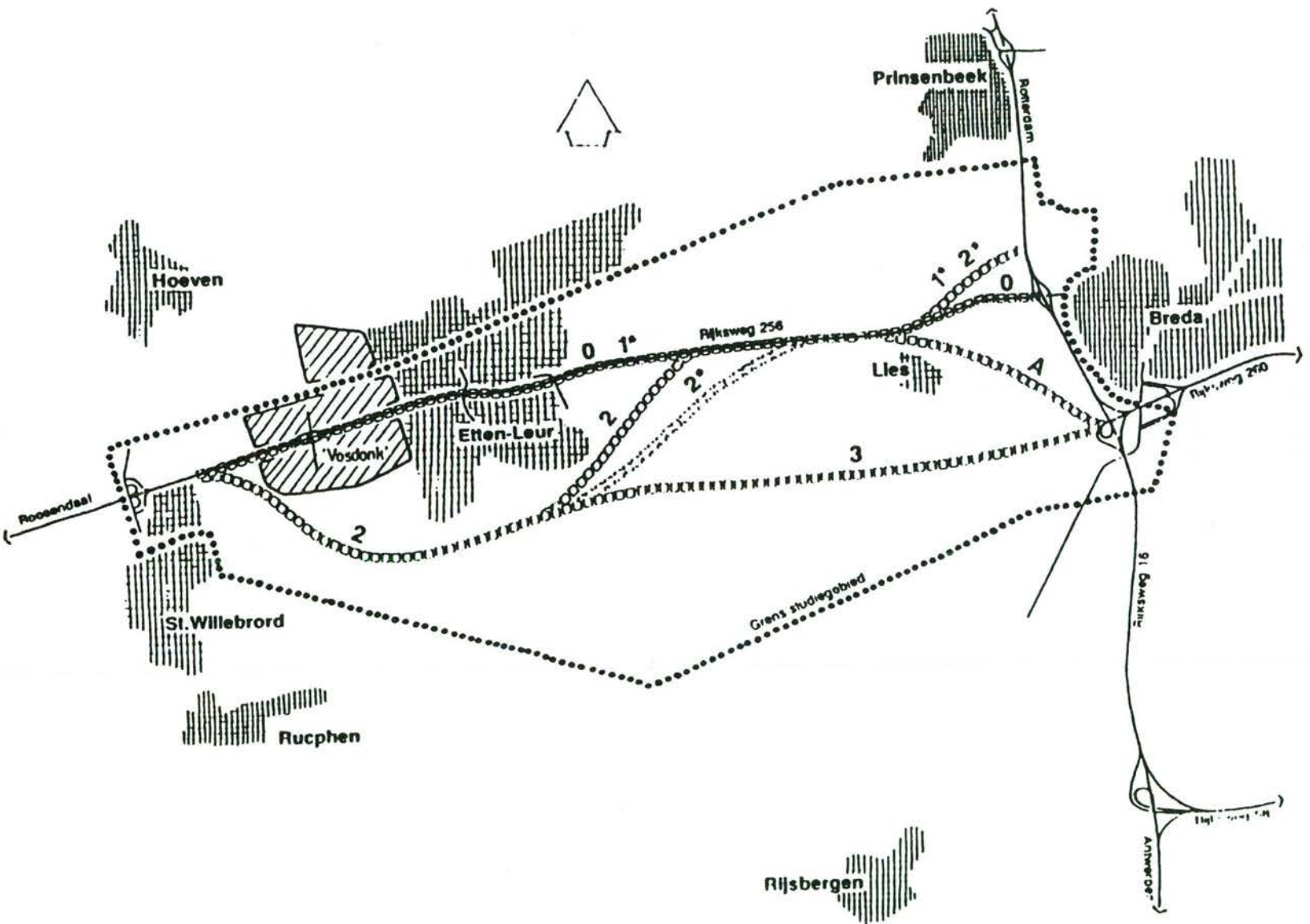


Overeenkomstig het advies van de Raad van de Waterstaat heeft de minister op 4 april 1985 de in de Tracénota gepresenteerde variant 2 vastgesteld als het tracé voor de "Omlegging Etten-Leur" van de rijksweg 58 tussen Roosendaal en Breda (zie bijlage II). Dit tracé voor een autosnelweg met 2x2 rijbanen maakt een zuidelijke boog om de bebouwde kom van Etten-Leur heen en haakt ten noordoosten van St. Willebrord (gemeente Rucphen) aan op de A58 richting Roosendaal (zie figuur 2.3). Het tracébesluit houdt tevens in dat de A58 nabij de Liesboslaan aansluit op de A16. Voor het tracé van de aansluiting op de A16 (Aansluitpunt Princeville) werd echter een uitzondering gemaakt. Op basis van aanvullend onderzoek is in 1987 door de minister de tracering voor het aansluitpunt vastgesteld.

Na vaststelling van het tracé is Rijkswaterstaat, Directie Noord-Brabant, gestart met de voorbereiding van de werkzaamheden tot uitvoering van de "Omlegging Etten-Leur". De gemeenten Etten-Leur en Rucphen zijn verzocht de planologische inpassing van de omlegging mogelijk te maken door het wijzigen van bestemmingsplannen.

Figuur 2.2

Tracevarianten A58



2.3 Overeenkomst

Afspraken over inrichting en vormgeving van de zuidelijke omlegging zijn opgenomen in de "Overeenkomst tussen het Rijk en de gemeente Etten-Leur betreffende de hoofduitgangspunten, alsmede de verdere voorbereiding, van de omlegging Etten-Leur van rijksweg 58 in de gemeente Etten-Leur". Deze overeenkomst is op 21 mei 1990 ondertekend. Nadere uitwerking van de omlegging geschiedt conform de hoofdlijnen van ontwerp en inrichting, die zijn weergegeven op de gewaarmerkte tekening nummer NBTX 1988-20803 die bij dit rapport is gevoegd. In artikel 6 van deze overeenkomst wordt geregeld dat op de dag van ingebruikneming van de Omlegging Etten-Leur beheer en onderhoud van de huidige traverse van het Rijk overgaat naar de gemeente Etten-Leur.

2.4 EEG Richtlijn en m.e.r.-plicht

Sinds 1 september 1987 geeft het Besluit milieu-effectrapportage aan voor welke activiteiten en ten behoeve van welk besluit een milieu-effectrapportage moet worden uitgevoerd. Daarmee is de EEG-Richtlijn betreffende de milieu-effectbeoordeling voor grootschalige ingrepen praktisch geïmplementeerd in onze nationale wetgeving. De wijze waarop de milieu-effectrapportage toegepast dient te worden, werd tot 1 maart 1993 geregeld via de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne. Vanaf de genoemde datum is het Besluit milieu-effectrapportage gebaseerd op de Wet milieubeheer.

In genoemd Besluit is aangegeven dat een milieu-effectrapportage moet worden uitgevoerd ten behoeve van het besluit vaststelling van het tracé of plan door of namens de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het tracébesluit voor de Omlegging Etten-Leur is vóór de genoemde datum genomen.

Ten behoeve van de vaststelling van het Bestemmingsplan "R.W. 58" c.a. door de gemeenteraad van Etten-Leur op 3 juni 1991 is, rekening houdend met dit Besluit, geen milieu-effectrapportage uitgevoerd. Figuur 2.4 geeft het gebied aan waarvoor het bestemmingsplan "R.W. 58" c.a. is opgesteld.

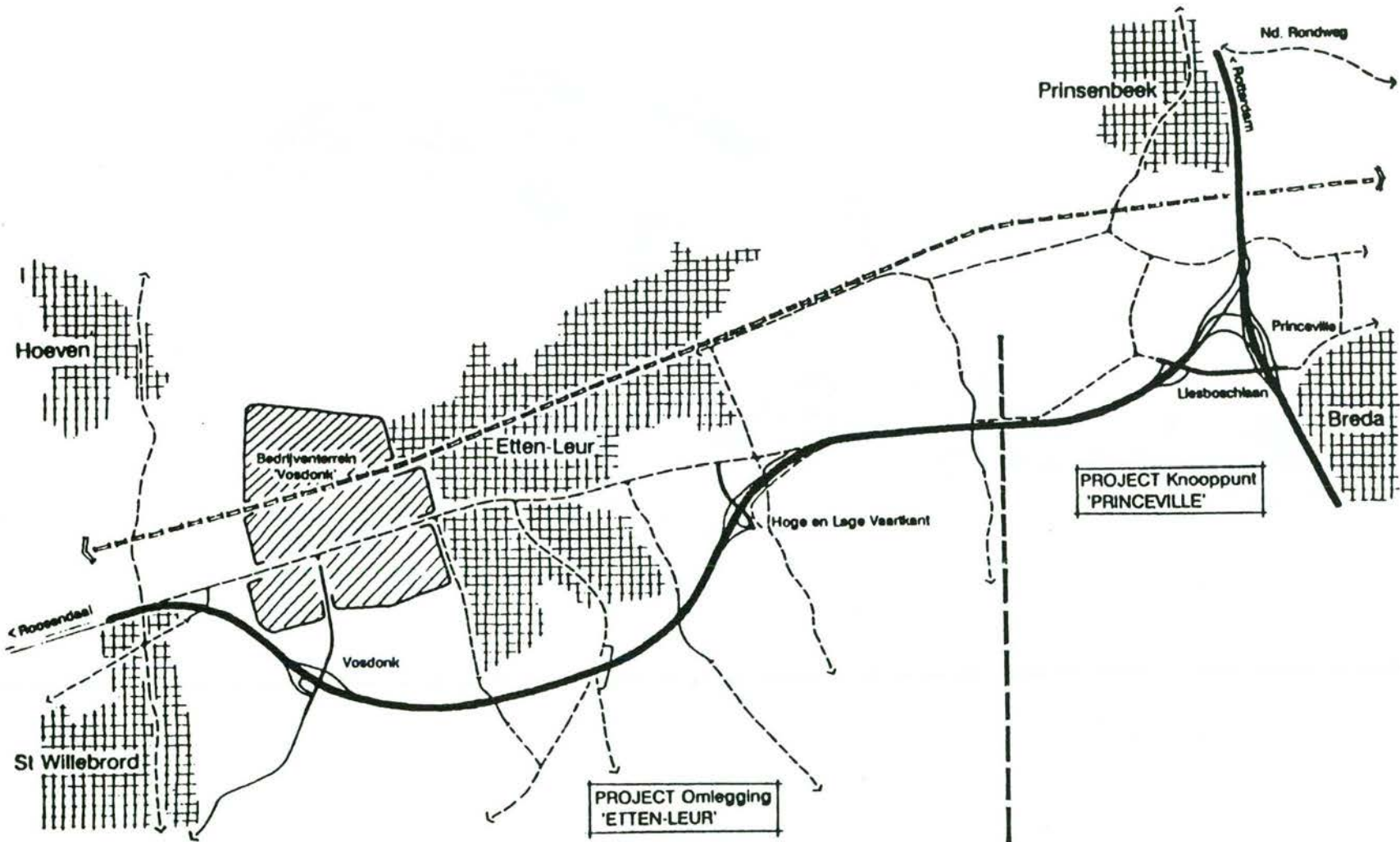
Procedures bij de Europese Commissie en de Raad van State hebben eind 1991 duidelijk gemaakt dat een milieu-effectrapportage moet worden uitgevoerd. Indien tracébesluiten, die genomen zijn vóór het moment van invoering van de wettelijke m.e.r.-plicht in Nederland, nog niet -of niet geheel- in bestemmingsplannen zijn opgenomen. Het Besluit milieu-effectrapportage is hierop bij Besluit van 24 februari 1992 gewijzigd. De wijziging is op 17 april 1992 in werking getreden.

Vervolgens heeft de minister van Verkeer en Waterstaat per brief aan de Tweede Kamer laten weten voor welke projecten alsnog een milieu-effectrapportage wordt uitgevoerd. Dit waren onder meer de planologische inpassing van de in de gemeente Rucphen gelegen tracédelen van de A58 Omlegging Etten-Leur in een bestemmingsplan en de planologische inpassing van het Knooppunt Princeville (aansluiting A16/A58) in bestemmingsplannen van de gemeenten Breda en Prinsenbeek. In de brief is het deel van de Omlegging Etten-Leur in de gemeente Etten-Leur niet opgenomen, gezien het door Gedeputeerde Staten op 6 december 1991 goedgekeurde bestemmingsplan.

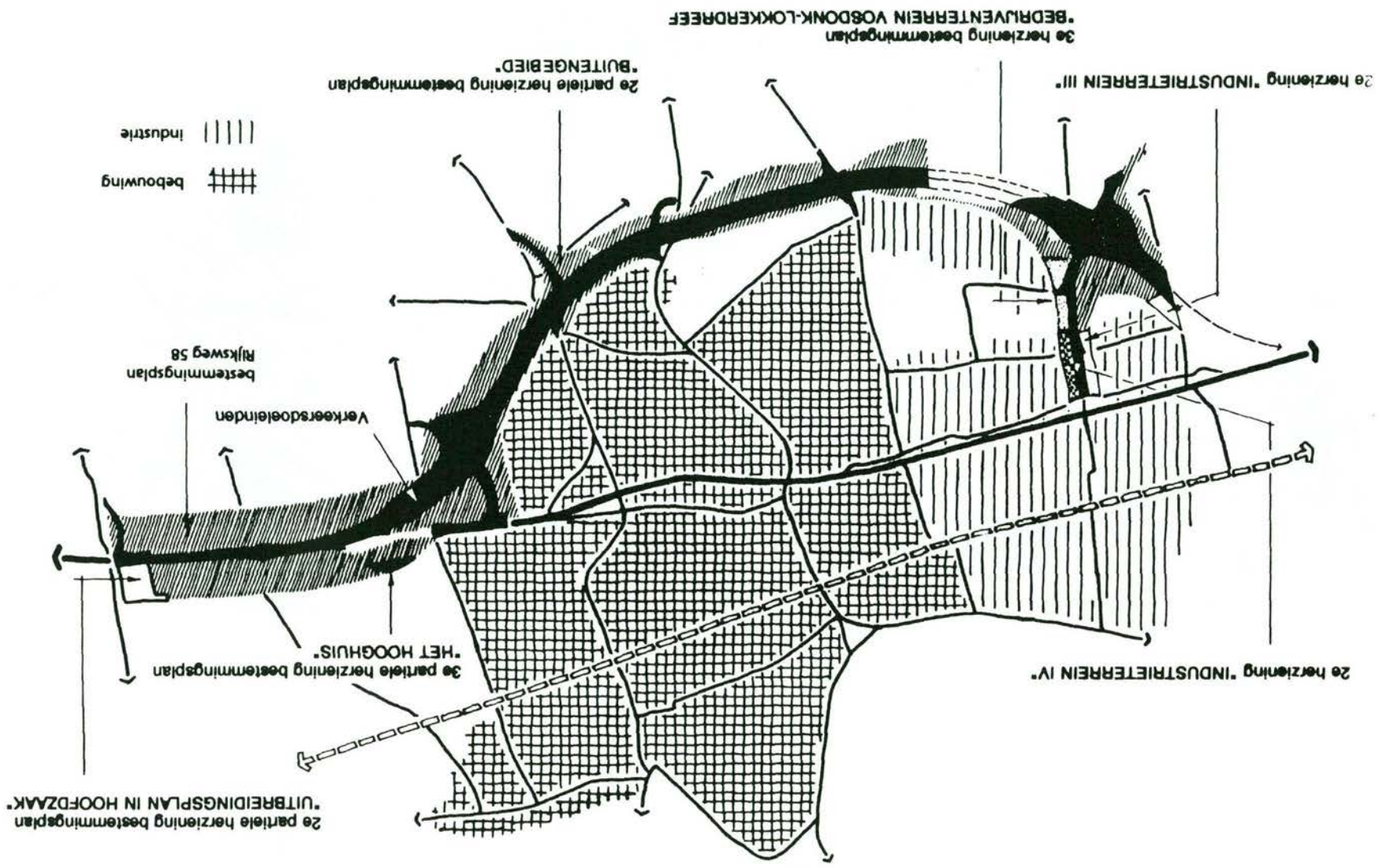
De minister geeft in haar brief aan dat, gezien de zeer beperkte omvang van de nog in te passen tracédelen, een beperkte MER in het kader van de desbetreffende bestemmingsplannen toereikend is. Op 5 mei 1993 is het MER A58/Omlegging Etten-Leur, Wegvakken gemeente Rucphen, te zamen met het ontwerp-bestemmingsplan ter visie gelegd. Het concept voor overleg van het MER A58/A16 Knooppunt Princeville is in augustus 1993 gereedgekomen.

Figuur 2.3

Vastgesteld tracé voor omlegging Etten-Leur



Figuur 2.4 Begrenzing van het bestemmingsplan Rijksweg 58



Op 31 augustus 1993 is het Koninklijk Besluit gepubliceerd naar aanleiding van het ingestelde beroep tegen de goedkeuring door GS van het bestemmingsplan "R.W. 58" c.a. Daarin wordt het genoemde besluit van GS vernietigd, inhoudende dat alsnog goedkeuring wordt onthouden aan het op 3 juni 1991 door de gemeenteraad van Etten-Leur vastgestelde Bestemmingsplan "R.W. 58" c.a. Hoofdzaak is dat de Kroon vaststelt, dat op basis van de Europese richtlijn, voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan, een beoordeling van milieu-effecten had moeten plaatsvinden. De relevante passages van het KB zijn opgenomen in bijlage III. Als gevolg van het Koninklijk Besluit is voor het hernieuwd te nemen besluit over het bestemmingsplan "R.W. 58" c.a. dit milieu-effectrapport opgesteld.

2.5 Rijksbeleid

SVV II

Het tracébesluit is genomen in de periode dat het Eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV I) van kracht was. De doelstelling voor het verkeers- en vervoerbeleid in het SVV I zoals is samengevat in de nota 256 voor de verbetering van de A58 tussen Roosendaal en Breda is opgenomen in bijlage IV. Inmiddels is in 1990 het Tweede Structuurschema (SVV II) van kracht geworden. Dit kan gezien worden als een nadere uitwerking van SVV I waarbij vanuit het begrip "duurzame ontwikkeling" als hoofddoelstelling is aangemerkt: geleiding en beperking van de automobiliteit. De Omlegging Etten-Leur valt in het SVV II onder de categorie "Ombouw van een bestaande verbinding tot autosnelweg", die nog niet in uitvoering is. Aangegeven is dat het traject onderdeel vormt van een hoofdtransportas (HTA), de woonkern van Etten-Leur ontlast en als nieuwe verbinding is aan te merken waar-voor een tracéprocedure is doorlopen. Een HTA vormt een onderdeel van het wegennet dat veertig bestuurlijke en economische centra in Nederland verbindt.

MIT

De Omlegging Etten-Leur is opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1994 - 1998 (MIT) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het project verkeert gedeeltelijk in de ontwerpfasen (fase 3) te weten: uitwerking van ramingen in besteksbegroting en gedeeltelijk in de uitvoeringsfase (fase 4) te weten: realisatie van het project met eindonderhandelingen inzake verwerving en aanbesteding. Voor het project zijn tot na 1998 gelden gereserveerd.

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening/VINEX

De Vierde Nota meldt dat de A58 (Vlissingen-Breda) aan het HTA-net wordt toegevoegd als onderdeel van de achterlandverbindingen van het Westerscheldebekken. In de Vierde Nota Extra (VINEX) wordt Breda in het nationale ruimtelijk ontwikkelingsperspectief aangewezen als stedelijk knooppunt met een regionale positie, dat onder andere over een goede bereikbaarheid moet beschikken.

Nationaal Milieubeleidsplan/NMP Plus/NMP 2

Uitgangspunt voor milieubeheer is het in stand houden van het draagvermogen van het milieu ten behoeve van een duurzame ontwikkeling. De accenten liggen hierbij onder andere op de reductie van de CO₂-emissie en voortzetting van het beleid voor geluidhinder, stankhinder en externe veiligheid. Het NMP Plus staat een versnelling van in het NMP voorgestelde maatregelen voor. Het tweede Nationaal Milieubeleidsplan richt zich, door middel van doelgroepenbenadering, vooral op het versterken van de uitvoering van het milieubeleid.

Derde Nota Waterhuishouding (NW3)

Het waterhuishoudingsbeleid is gericht op het realiseren van een zodanig beheerste grondwatersituatie (zowel kwantitatief als kwalitatief), dat een duurzaam gebruik van grondwater door belanghebbende sectoren en een duurzame ontwikkeling van natuur en landschap gewaarborgd zijn. Om de waterhuishoudkundige systemen ook in de toekomst goed te kunnen laten functioneren dient onder andere de verdroging teruggedrongen worden. Het gebied rond Etten-Leur is aangegeven als een matig tot sterk verdroogd gebied.

Natuurbeleidsplan

Het gebied rondom de kern van Etten-Leur is niet gelegen binnen de ecologische hoofdstructuur van Nederland. Wel worden knelpunten in het bestaande hoofdwegennet gesignaleerd die kunnen worden opgeheven door mitigerende maatregelen. Zo wordt als maatregel ten oosten van Etten-Leur op de A58 een kleine tunnel of brug voorgesteld ten behoeve van kleinere soorten als das en boommarter.

Structuurschema Groene Ruimte

Het nationaal ruimtelijk, milieu- en waterbeleid (VINEX, NMP+ en NW3) vormt een richtinggevend kader voor het Structuurschema Groene Ruimte. In dit structuurschema wordt aan de duurzame bestaans- en ontwikkelingsmogelijkheden van landbouw, natuur, openluchtrecreatie, landschap en cultuurhistorie, toerisme, bosbouw en visserij in het landelijk gebied vanuit een samenhangend perspectief inhoud gegeven. Het plangebied maakt geen deel uit van de gebiedsaanduidingen van het structuurschema.

2.6 Provinciaal beleid**Kruispunt van wegen**

In deze notitie wordt vermeld dat op grond van het Rijkswegenplan 1984 en het meerjarenprogramma Personenvervoer 1989-1993 het Rijk voornemens is de A58 Breda - Etten-Leur als ontbrekende schakel in het autosnelwegennet te realiseren. Voorts wordt gesteld dat de ontbrekende schakels in het net van hoofdtransportassen de hoogste prioriteit hebben. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en woon- en leefmilieu wordt groot belang gehecht aan het voltooiën van de A58 Breda - Etten-Leur als volwaardige hoofdverbinding. De omlegging is als zodanig in het hoofdwegennet opgenomen.

Streekplan

De Omlegging Etten-Leur is in het Streekplan Noord-Brabant vastgesteld als weg van de eerste orde, op basis van de verbindingfunctie. In het streekplan is aangegeven dat de provincie meewerkt aan de realisering van deze verbinding. Daarnaast is in het streekplan de Groene Hoofdstructuur voor de provincie Noord-Brabant vastgesteld (zie voorts onder "Natuurontwikkelingsplan Noord-Brabant").

Milieubeleidsplan Provincie Noord-Brabant 1991-1995

In het milieubeleidsplan van Noord-Brabant wordt aangegeven dat het basis-hoofdwegennet voltooiing behoeft. Dat is vooral van belang voor de verkeersafwikkeling, voor het woon- en leefmilieu en voor de verkeersveiligheid. Maar ook om het openbaar vervoer, vooral op het onderliggende wegennet, betere doorstroming te bieden.

Waterhuishoudingsplan Provincie Noord-Brabant 1991-1995

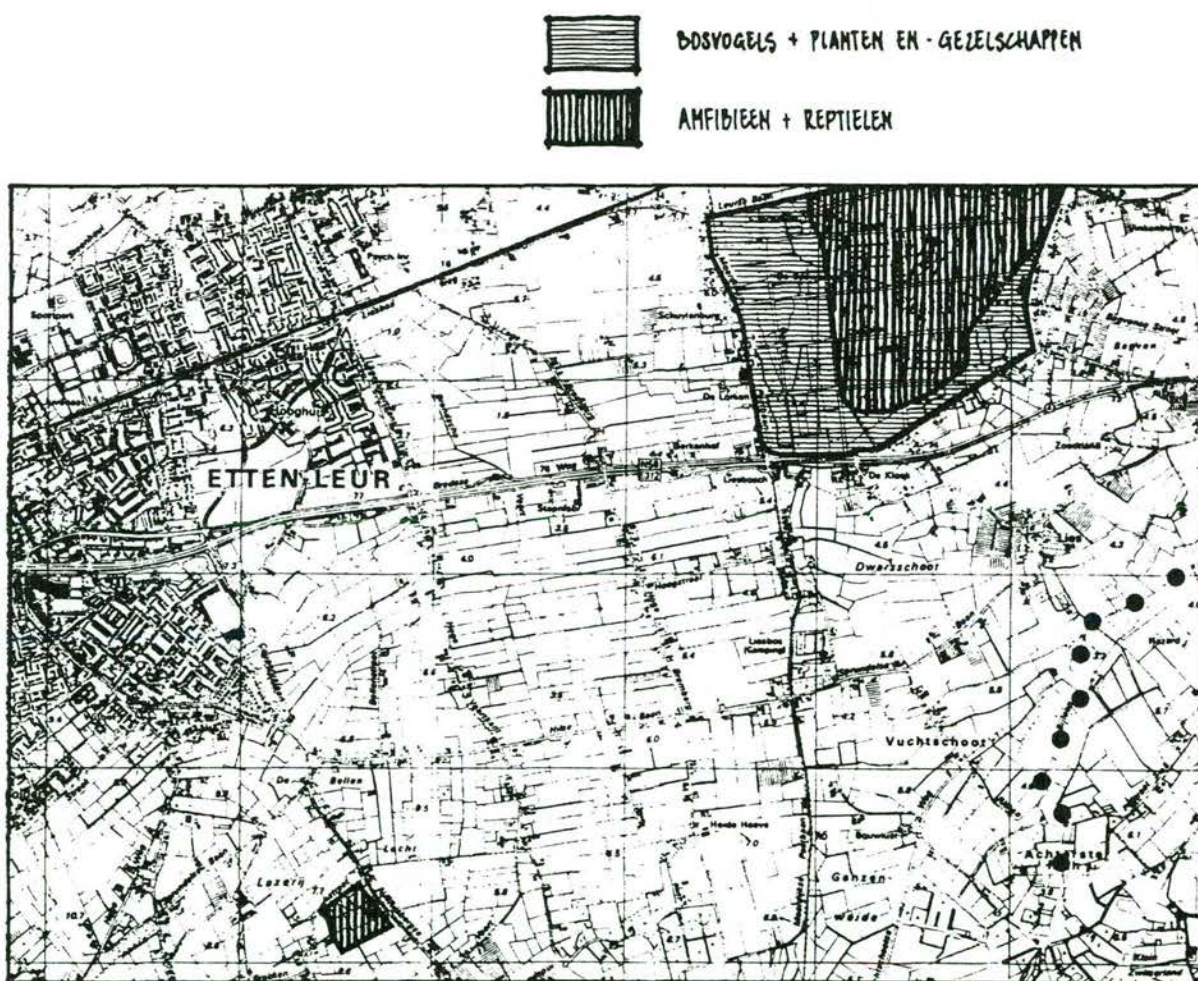
In het stroomgebied van de Roosendaalse Vliet en Dintel, waarvan het studiegebied deel uitmaakt, zal geen specifiek waterhuishoudkundig beleid worden gevoerd. Wel worden algemene beleidsvoornemens voorgestaan, waaronder het bestrijden van verdroging met behulp van peilbeheer en optimalisering van de waterafvoer.

Natuurontwikkelingsplan Noord-Brabant

In het Natuurontwikkelingsplan is de Groene Hoofdstructuur (zie figuur 2.5) opgenomen als een uitwerking van de Ecologische Hoofdstructuur (zie Natuurbeleidsplan).

Het gebied tussen Brakkenstraat en Rijsbergseweg op ongeveer 1 km afstand aan de zuidzijde van Etten-Leur is een natuurkerngebied voor amfibieën en reptielen. Het Liesbos is een natuurkerngebied voor bosvogels, planten en plantengesellschaften en voor amfibieën en reptielen. De in de figuur aangegeven verbindingzones worden nader toegelicht in paragraaf 4.4.

Figuur 2.5 Groene Hoofdstructuur



2.7 Regionaal beleid

Stadsregio Breda, Voorontwerp Uitwerkingsplan Streekplan Noord-Brabant

In het voorontwerp van het uitwerkingsplan voor de stadsregio Breda wordt in het kader van de taakstelling ten aanzien van woningbouw voor de periode tussen 1990 en 2003 ruimte voor ongeveer 21.000 woningen gereserveerd. Hierbij is uitgegaan van een totale restcapaciteit van 10.500 woningen per 1 januari 1990. De additionele benodigde ruimte die voor woningbouw gereserveerd moet worden bedraagt 420 ha. In Etten-Leur wordt de locatie Etten-Leur-Noord als nieuwe locatie voorgesteld alwaar 2.100 woningen gebouwd kunnen worden om te voldoen aan de additionele doelstelling.

Voorafgaand aan het uitwerkingsplan is een regiovisie opgesteld. Vanuit mobiliteit, ecologie en landschap is nagegaan waarbinnen toekomstige stedelijke uitbreidingen zouden moeten plaatsvinden. Het deelgebied ten noord-oosten van Etten-Leur biedt hiervoor, naast de in voorbereiding zijnde plannen, goede mogelijkheden. In de regiovisie wordt aangegeven dat er mogelijkheden zijn voor woninguitbreiding met circa 100 ha. Als gevolg van de omlegging van de A58 ontstaat er ruimte voor nieuwe werkgebieden aan de zuid- en aan de westzijde van Etten-Leur tot een totaalomvang van circa 90 ha.

Interregionaal verkeers- en vervoerplan (IRRV), vervoerregio Breda

Het IRRV geeft voor alle vervoerwijzen aan welke maatregelen en projecten tot 2010 nodig zijn om de leefbaarheid van de regio te verbeteren en een meer selectieve bereikbaarheid tot stand te brengen. De omlegging van de A58 is als project vermeld in het IRRV, alsmede de herinrichting van het centrum van Etten-Leur en de realisering van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-verbinding tussen Oosterhout, Breda en Etten-Leur.

Ruilverkaveling "Etten-Leur-Rucphen"

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

2.8 Gemeentelijk beleid

Vaststelling hogere grenswaarden geluidsbelasting in de gemeente Etten-Leur

Bij besluit van 11 juli 1990 en 18 januari 1991 hebben Gedeputeerde Staten hogere grenswaarden vastgesteld voor aanwezige respectievelijk te projecteren woningen binnen de gemeente Etten-Leur. Dat is gebeurd op basis van akoestische onderzoek dat in februari 1990 zijn uitvoering heeft gevonden voor de ontwikkeling van het Bestemmingsplan "R.W. 58" (zie hierna).

Bij besluit van 18 februari 1991 heeft de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vastgesteld voor de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen met betrekking tot de reconstructie van de rijksweg 58. Dit besluit is gebaseerd op akoestisch onderzoek van februari 1990.

Ontwerp-Hoofdcontourennota

De Ontwerp-Hoofdcontourennota (HCN) van maart 1993 schetst de door de gemeente Etten-Leur voorgestane ruimtelijke ontwikkeling. Daarin wordt uitgegaan van de realisering van de omlegging van de A58. Het huidige rijksweg-tracé wordt een binnenstedelijke hoofdweg. Ter hoogte van het centrum zal de doorgaande verkeersfunctie ondergeschikt zijn aan de verblijfsfunctie. Hiertoe zal rondom het centrum een ringenstructuur worden gerealiseerd. Onderdeel van de herinrichting van het centrum van Etten-Leur is de uitbreiding van het overdekte winkelcentrum aan de noordzijde. Hiervoor is een gedeelte van het huidige rijkswegtracé benodigd.

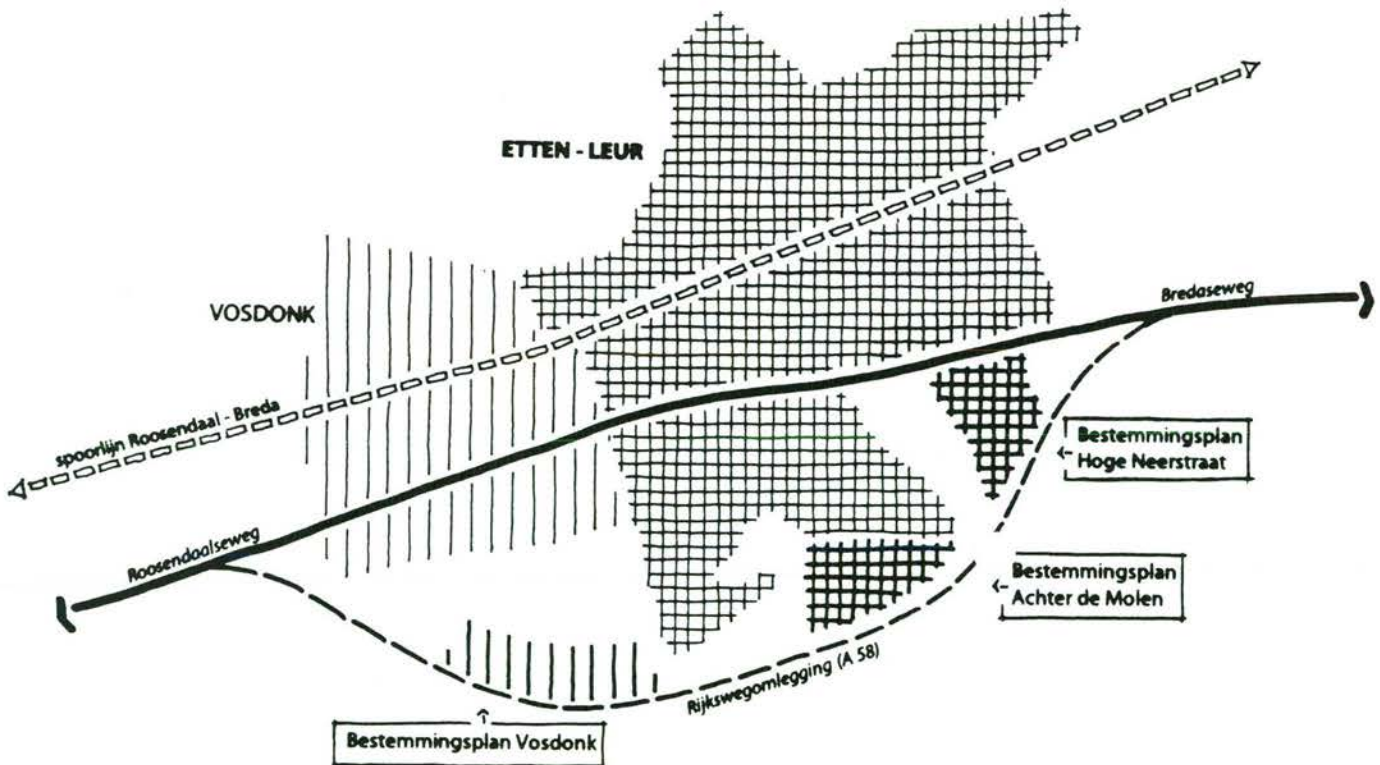
De inrichting van nieuwe woningbouwlocaties is afgestemd op de Omlegging. De gebieden Achter de Molen 2, Schapenweide, Brabantpark en Hoge Neerstraat worden gerealiseerd.

De aanleg van een nieuw bedrijventerrein in het restgebied tussen het bestaande bedrijventerrein Vosdonk en de rijkswegomlegging wordt voorgestaan. Voor de middellange termijn wordt een uitbreiding van het bedrijventerrein voorzien aan de westzijde van het bestaande bedrijventerrein, tussen de rijksweg en de spoorlijn. De hoofdontsluiting van het bedrijventerrein Vosdonk wordt gevormd door de aansluiting Vosdonk.

Het plan "Oostpoort" heeft de mogelijkheden voor zakelijke dienstverlening verbeterd. Aansluitend op het plan "Oostpoort" wordt ook in het tegenoverliggende gebied ten zuiden van de Parklaan en bij de afslag van de nieuwe rijksweg ruimte gereserveerd voor deze categorie bedrijven.

Een overzicht van de bestemmingsplannen is weergegeven in figuur 2.6.

Figuur 2.6 **Overzicht bestemmingsplannen**



Bestemmingsplan Hoge Neerstraat

Het op 28 februari 1994 vastgestelde bestemmingsplan Hoge Neerstraat omvat een woongebied (circa 480 woningen) en een sportpark ter gedeeltelijke vervanging van het sportpark Lage Banken. In 1994 zal worden begonnen met het bouwrijp maken en in 1995 kan worden gestart met de realisering van het plan.

Bestemmingsplan Achter de Molen 2

Het bestemmingsplan Achter de Molen 2 is op 8 november 1993 door de gemeenteraad vastgesteld. Op 4 oktober 1993 is door GS van Noord-Brabant de verklaring van geen bezwaar afgegeven voor het bouwrijp maken van het plangebied. De status en begrenzing van het woongebied is daarmee juridisch vastgelegd. Begin 1994 is gestart met realisering van het plan. De ontwikkeling van de woonwijk met circa 60 woningen is afgestemd op de omleiding van de rijksweg zoals die in het bestemmingsplan "RW 58" c.a. was vastgelegd.

Bestemmingsplan Hooghuis-Zuid

Het bestemmingsplan "Hooghuis-Zuid" vormt de afronding van het stedelijke gebied ter hoogte van de nieuwbouwwijk "Het Hooghuis". Het plan is afgestemd op de omlegging van de rijksweg zoals die in het bestemmingsplan "R.W. 58" c.a. was vastgelegd. Ook na realisering van de omlegging zal de geluidsbelasting op het oude rijkswegtracé zodanig zijn dat de ten zuiden van "Het Hooghuis" gelegen strook niet volledig kan worden benut voor woningbouw. Omdat de locatie in de toekomst een "entree" van de gemeente vormt, is voor het zuidelijk deel van de strook, direct grenzend aan de rijksweg, gekozen voor een representatief kantorenpark (Parkplan Oostpoort). Het bestemmingsplan "Hooghuis-Zuid" is op 27 januari 1992 vastgesteld door de gemeenteraad en 15 mei 1992 goedgekeurd door GS van Noord-Brabant. Het plan, dat voorziet in kantoren en bedrijfsbebouwing met een bedrijfsvloeroppervlakte van 20.000 m² en een 100-tal woningen, is in uitvoering.

Bestemmingsplan Vosdonk

Het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Vosdonk is 1 maart 1993 vastgesteld door de gemeenteraad en op 16 september 1993 goedgekeurd door GS. Dit plan betreft een aanpassing van het totale bestaande bedrijventerrein, inclusief het huidige rijkswegtracé. In het plan is onder andere de mogelijkheid opgenomen om het huidige tracé om te bouwen tot Parklaan. Onderdeel daarvan is de mogelijkheid voor bestaande bedrijven om beperkt uit te breiden vanwege de toekomstige versmalling van het huidige rijkswegtracé tot 2x1 rijstrook.

2.9 Te nemen besluiten

In paragraaf 2.4 is reeds vermeld dat een nieuw besluit moet worden genomen over het bestemmingsplan "R.W. 58" c.a. Dit besluit betreft de planologische inpassing van delen van de "Omlegging Etten-Leur" in de gemeente Etten-Leur (zie tekening NBTX 1988-20803). Het eerste deel is het aansluitpunt Vosdonk. Het tweede deel betreft het tracé ten oosten van de kruising met de Polderstraat (gemeentegrens tussen Rucphen en Etten-Leur) tot aan de kruising met de Moerdijkse Postbaan (gemeentegrens tussen Etten-Leur en Breda). Binnen het laatstgenoemde deel is het aansluitpunt Hoge en Lage Vaarkant gelegen.

De vaststelling door de gemeenteraad van Etten-Leur is het eerstvolgende besluit. Hiermee wordt de reservering van de grond voor de voorgenomen bestemming juridisch geformaliseerd. Dit MER is opgesteld ter ondersteuning van dit besluit.

Voor de uitvoering zijn mogelijk vergunningen en ontheffingen nodig die afhankelijk zijn van het type werk dat wordt verricht. Voor de op te richten bouwwerken is een bouwvergunning vereist op grond van art. 47, lid 1 van de Woningwet. Afstemming met hetgeen geregeld is in de Wet milieubeheer, is van belang.

3 Probleemstelling en doel

3.1 Inleiding

Het m.e.r.-plichtige besluit betreft de bestemming van de gronden in het bestemmingsplan "R.W. 58" c.a. benodigd voor de aanleg van de Omlegging Etten-Leur. In hoofdstuk 2 is de voorgeschiedenis van het uit te voeren project toegelicht. Na het tracévaststellingsbesluit in 1985 zijn de plannen verder uitgewerkt. De besluiten die na 1985 door de verschillende overheden zijn genomen, geven aan dat rekening is gehouden met de realisatie van de omlegging. Door deze besluiten zijn met betrekking tot traceren, inrichting en vormgeving in beperkte mate alternatieve oplossingen mogelijk. In de aanbiedingsbrief van de Cie-m.e.r. behorend bij het advies voor de richtlijnen, d.d. 18 januari 1994 wordt de hierboven beschreven situatie als volgt geschetst.

"De Commissie is van mening dat een nieuw onderzoek naar de verschillende tracés vanuit milieu-overwegingen niet nodig is. Een beschrijving en vergelijking van de gevolgen voor het milieu van de verschillende tracé-alternatieven op hoofdlijnen, ten behoeve van de onderbouwing van de tracékeuze, maakte reeds onderdeel uit van het "MER A58, wegvakken Rucphen" (rapport "Evaluatie milieu-aspecten"). De Commissie is van mening dat dit rapport voldoende informatie bevat over de milieugevolgen om de tracékeuze te kunnen motiveren. Omdat de genoemde onderzoeksgegevens ook betrekking hebben op de wegvakken in Etten-Leur en om ook bij deze m.e.r.-procedure hierop inspraak mogelijk te maken, wordt in het voorliggende richtlijnenadvies gevraagd deze gegevens in het MER op te nemen."

De beleidsplanologische afwegingen en de onderzoeksgegevens uit het rapport "Evaluatie milieu-aspecten" die betrekking hebben op de wegvakken in Etten-Leur zijn in paragraaf 3.2 samengevat. Vervolgens wordt in paragraaf 3.3 ingegaan op de probleemstelling voor de omlegging. Tot slot wordt in paragraaf 3.4 de doelstelling geformuleerd.

3.2 Tracévarianten A58

In hoofdstuk 2 is aangegeven dat de besluitvorming ten aanzien van het realiseren van de Omlegging Etten-Leur in een vergevorderd stadium verkeert. Het is theoretisch mogelijk, dat de gemeenteraad van Etten-Leur besluit om voor aanleg van de Omlegging A58 geen ruimte te reserveren in eerder genoemd bestemmingsplan. De milieu-effecten zoals die zijn beschreven in hoofdstuk 6 en 7 zullen dan niet optreden. Van de tracévarianten die onderzocht zijn in de nota 256 (zie paragraaf 2.2) komt dan alleen een tunnel zoals voorzien bij tracévariant 1* via het huidige tracé van de A58 in aanmerking. Deze tunnel moet langer zijn door de ontwikkelingen in Etten-Leur sinds 1985.

Ter voorbereiding van de startnotitie is een beleidsplanologische afweging gemaakt in hoeverre genoemde tunnelvariant realistisch kan worden geacht. In bijlage V is deze afweging opgenomen. Geconstateerd wordt dat de besluitvorming, planvorming en grondverwerving, die alle zijn gebaseerd op het in 1997 gereed komen van de Omleggingsvariant van het Tracébesluit, ver gevorderd zijn. Daarnaast heeft de gemeente plannen ontwikkeld voor de ruimtelijke ontwikkeling van Etten-Leur, die uitgaan van de omlegging (zie hoofdstuk 2). Uitgegaan wordt van een herinrichting van de traverse.

Een eventuele tunnelvariant betekent dat de plannen aanzienlijk moeten worden bijgesteld. Recent gerealiseerde bedrijfsgebouwen en woningen zullen moeten worden geamoveerd, mede om de aansluitingen op de autosnelweg te realiseren. De realisatie van een tunnel is daarnaast relatief duur, minstens tweemaal zo duur.

Uit de milieu-evaluatie (zie bijlagerapport) blijkt de tunnelvariant iets geschikter te scoren dan de omlegging. Bij de evaluatie is geen rekening gehouden met een langere tunnel en het feit, dat reeds aankopen zijn verricht op het tracé van de omlegging. Het verschil komt met name door het ruimtegebruik van het buitengebied. Voor woon- en leefmilieu in de kern van Etten-Leur wordt de omlegging beter beoordeeld. Dit komt door de relatief grote hoeveelheid verkeer die "bovengronds" aanwezig blijft. Het betreft onder meer de lokale verplaatsingen naar de aansluitpunten. Het verkeersbeeld binnen Etten-Leur is bij de omlegging gunstiger. Een belangrijk punt is ook de hinder tijdens de bouw en de wijze waarop het verkeer langs de bouwplaats van de tunnel moet worden geleid.

Bovenstaande overwegingen hebben niet geleid tot een verandering in inzichten bij de gemeente Etten-Leur. De belangrijkste redenen zijn:

- de geringe verschillen tussen een tunnelvariant en de omlegging vanuit milieu-oogpunt;
- de vertraging die ontstaat in de uitvoering, waardoor de huidige problemen op de A58 langer blijven bestaan;
- de ruimtelijke en procedurele gevolgen voor Etten-Leur;
- de hogere kosten voor realisatie van een tunnel;
- de onzekerheid bij betrokkenen en het feit dat reeds grondaankopen zijn verricht.

Om de genoemde beleidsplanologische en milieuredenen vormt een tunnelvariant dan ook geen redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief. Dit betekent dat in het MER alleen inrichtingsalternatieven worden ontwikkeld, die uitgaan van de realisatie van de omlegging.

3.3 Probleemstelling

Het gebied dat door de realisatie van de wegvakken relevante veranderingen ondergaat, vormt voor dit MER het studiegebied. De bestaande milieusituatie in dit gebied wordt beschreven in hoofdstuk 4. Op basis van deze beschrijving is voor het studiegebied het volgende relevant:

- 1 de situatie op de traverse door Etten-Leur levert vanuit woon- en leefmilieu gezien problemen op waaronder barrièrewerking, geluidshinder, luchthinder, een slechte lokale verkeersafwikkeling en geringe verkeersveiligheid. Dit is gerelateerd aan de hoge verkeersintensiteiten op de traverse en aan de inrichting en vormgeving van de traverse;
- 2 de landschappelijke waarden op en langs het nieuwe tracé zijn niet uniek en niet onvervangbaar;
- 3 de natuurwaarde op en langs het nieuwe tracé is in algemene zin gering;
- 4 bedrijventerrein Vosdonk is aan de westzijde een bepalend element in het landschapsbeeld;
- 5 op de traverse is sprake van een verhoogd risico op ongelukken en aldus op milieubelastende calamiteiten;
- 6 de ontwikkelingen langs het nieuwe tracé zijn gericht op een groei van het bedrijventerrein Vosdonk, woningbouw in de wijken Achter de Molen 2 en Hoge Neerstraat en bedrijfsbebouwing en woningbouw in de wijk Hooghuis-Zuid;
- 7 voor de ontwikkeling van Etten-Leur wordt uitgegaan van de plannen zoals deze in de Hoofdcontouren-nota zijn opgenomen. De verkeersprognoses zijn daarop gebaseerd.

Woon- en leefmilieu Etten-Leur

De omlegging Etten-Leur biedt goede mogelijkheden voor een verbetering van het woon- en leefmilieu langs de traverse in Etten-Leur. Daarnaast betekent een tweemaal tweestrooksweg een betere doorstroming op bovenlokaal niveau. Het provinciale en nationale beleid is echter niet alleen gericht op een optimalisering van bereikbaarheid voor en doorstroming van het autoverkeer. Beperking van het aantal met personenauto en vrachtauto te rijden kilometers staat voorop. Een aantal sporen uit het SVV II is, gerelateerd aan de realisatie van de A58, mogelijk van toepassing:

- spoor 7: situering van woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en recreatieve voorzieningen;
- spoor 9 : herinrichting stedelijk gebied;
- spoor 15: stimuleren van fietsgebruik;
- spoor 16: bevordering carpoolen;
- spoor 17: transferia;
- spoor 19: goederenvervoer.

Besluitvorming over dergelijke activiteiten valt buiten het kader van het onderhavige initiatief. Wel kunnen deze activiteiten door overheidsorganen in samenhang met de Omlegging Etten-Leur worden beschouwd. In dat kader kunnen de volgende ontwikkelingen worden vermeld:

- 1 in de gemeente Etten-Leur vindt uitbreiding plaats van het huidige bedrijventerrein Vosdonk;
- 2 de gemeente Etten-Leur is voornemens een carpoolplaats te ontwikkelen bij aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant aan de zuid-oostzijde van de bebouwde kom;
- 3 de herinrichting van de huidige A58 traverse door en de verdere stedenbouwkundige ontwikkeling van Etten-Leur;
- 4 door een netwerk van veilige en directe routes wordt het fietsverkeer in Etten-Leur gestimuleerd;
- 5 de gemeente Etten-Leur is voorstander van verbetering van de ontsluiting per openbaar vervoer. Bij herinrichting van de huidige traverse wordt rekening gehouden met de aanleg van een vrije busbaan;
- 6 doorgaand vrachtverkeer door de kern wordt na de aanleg van de omlegging verboden;
- 7 afweging met betrekking tot de locatiekeuze voor woningbouw vindt plaats in relatie tot stadsregiovisie en het verkeers- en vervoerplan.

Andere sporen via het SVV II kunnen op inrichtings- en vormgevingsniveau niet in samenhang met het onderhavige project worden beschouwd.

3.4 Doel voorgenomen activiteit

De wegvakken in de gemeente Etten-Leur vormen het grootste en tevens het belangrijkste onderdeel van het project "Omlegging Etten-Leur". Met dit project wordt beoogd de A58 als hoofdverbinding te voltooien en lokaal de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid te verbeteren en de hinder voor het woon- en leefmilieu in Etten-Leur te beperken.

Het doel van de voorgenomen activiteit is, uitgaande van de Omlegging Etten-Leur, het optimaal inpassen van de op het grondgebied van de gemeente Etten-Leur te realiseren delen van de A58. Hierbij dient te worden aangesloten op het reeds gerealiseerde deel van de A58 en dienen de reeds genomen besluiten voor de Omlegging Etten-Leur en de stedenbouwkundige ontwikkeling van Etten-Leur als uitgangspunt te worden gehanteerd.

De inpassing dient zodanig plaats te vinden dat:

- het SVV II-beleid wordt ondersteund;
- het woon- en leefmilieu in het buitengebied en de kernen zo min mogelijk wordt verstoord en zo mogelijk wordt verbeterd;
- landschappelijke kwaliteiten behouden blijven en zo mogelijk worden verbeterd;
- natuurwaarden zo min mogelijk verloren gaan en zo mogelijk worden versterkt.

4 Bestaande milieusituatie en autonome ontwikkeling

4.1 Inleiding

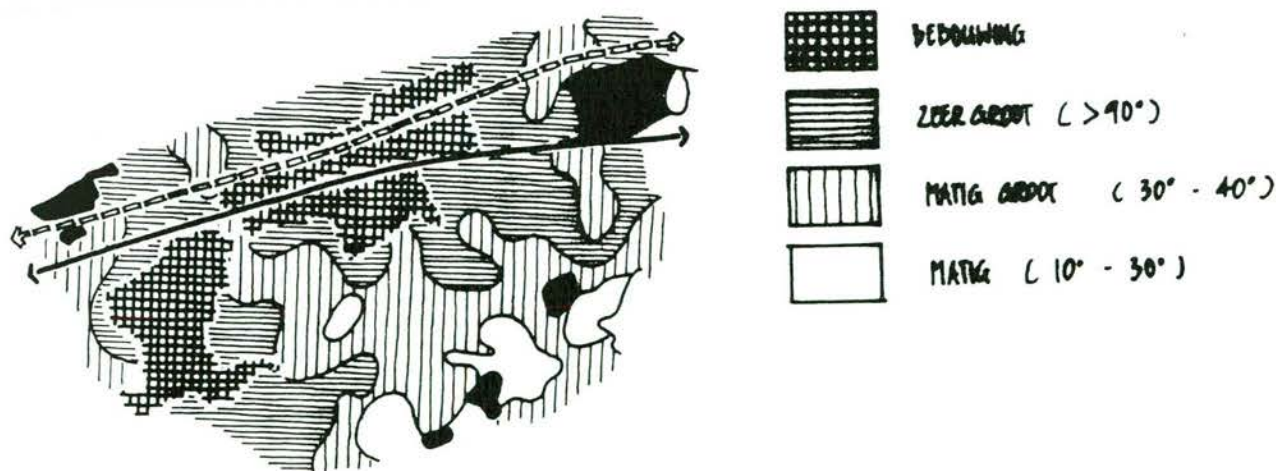
In dit hoofdstuk worden de bestaande situatie en de autonome ontwikkeling beschreven. Het studiegebied strekt zich uit tot het gebied waarin zich relevante veranderingen door aanleg van de omlegging manifesteren. Onder de autonome ontwikkeling wordt verstaan de ontwikkeling van het gebied waarbij de voorgenomen activiteit niet zou worden uitgevoerd. De bestaande situatie geldt als referentiekader voor de effectbeschrijving.

4.2 Ruimtegebruik, landschapsbeeld en cultuurhistorie

Ruimtegebruik en landschapsbeeld

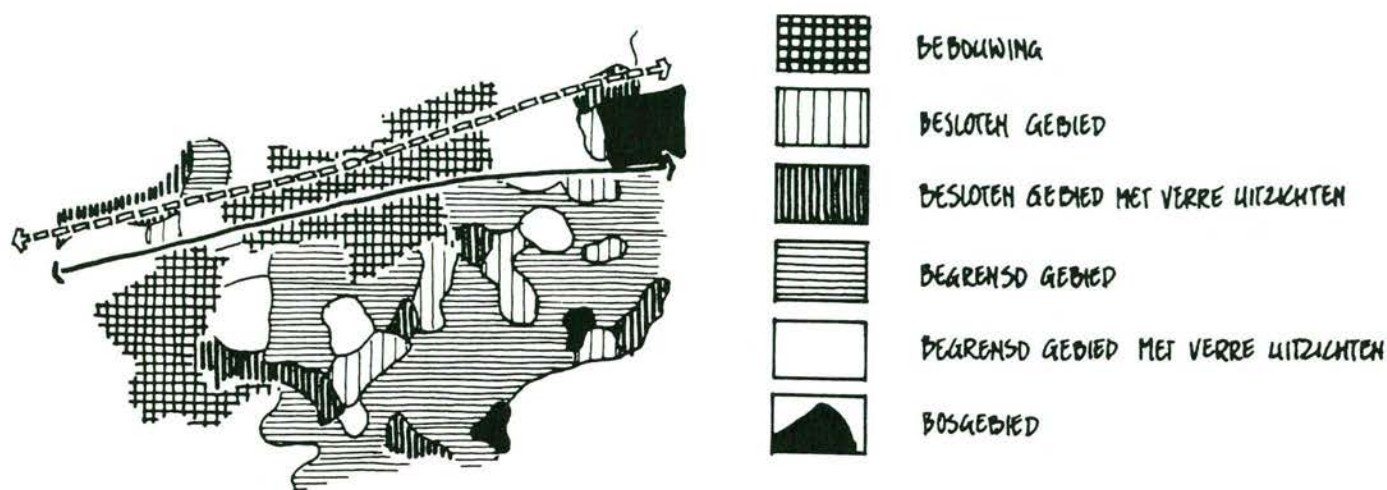
De "Omlegging Etten-Leur" doorkruist afwisselend hoger en lager gelegen delen van het landschap ten zuiden van de kern Etten-Leur alsmede een aantal van de bestaande uitvalswegen. Het landschap behoort tot het hooggelegen dekzandlandschap dat ten noorden van Etten-Leur overgaat in het open, lager gelegen beemdenlandschap en de polders bij de Mark. Tussen de dekzandruggen komen dalvormige laagten hoofdzakelijk zonder veen en beekdalen met veen voor. In het zuiden wordt het deklandschap begrensd door het hoge veenontginningslandschap tussen Rijsbergen en Schijf. De belangrijkste welvingen in het gebied worden ingenomen door hoge oude akkerlandcomplexen. De Brandsche Vaart ligt in een vlakke dalachtige laagte met een noord-zuid verloop. Het gebied behoort tot het oude heide-ontginningslandschap dat aan het einde van de vorige eeuw is ontstaan en waaraan nog veel namen herinneren (Heike, Jasperheid, Munnikenheid, Oude Turfvaart). Het agrarisch landschap ten zuiden van Etten-Leur heeft een vrij open structuur met voor het merendeel blokverkaveling. Naast weiland treft men akkerbouw aan (onder andere maisteelt) enkele bospercelen en glastuinbouw (zie ook figuur 4.3). De visuele invloedssfeer van de ruimtebegrenzende bebouwing is aan de zuidrand van Etten-Leur en de oostrand van St. Willebrord zeer groot en neemt in zuidelijke richting af (zie figuur 4.1).

Figuur 4.1 Visuele invloedssfeer ruimtebegrenzende bebouwing



In het gebied komen besloten en begrensde gebieden afwisselend voor. Dit is kenmerkend voor de zandgronden (zie figuur 4.2, bron: Landschapstypering naar visuele kenmerken Noord-Brabant, maart 1990). In het noord-westen van het studiegebied ligt het bedrijventerrein Vosdonk.

Figuur 4.2 **Schaal van het landschap**



De wegen binnen het gebied zijn overwegend noordoost-zuidwest gericht. Van oost naar west treft men achtereenvolgens aan Moerdijkse Postbaan, Lage Bremberg, Hoge Vaartkant/Lage Vaartkant, Bollestraat, Rijsbergseweg/Couperuslaan, Kokkestraat, Zundertseweg, Hoge weg, Grauwe Polder, Polderstraat (Rucphen), Vosdonk en de Hoge Donk (Rucphen). Deze wegen worden onderling verbonden (oost-west) door onder meer de Crispijnenstraat, Hilsebaan, Sprundelsebaan, Streek, Broekestraatje en Jasperheidevoetpad. Het wegpatroon met de daarbij behorende straatnamen is weergegeven in figuur 4.10.

De bebouwing langs de noord-zuidgerichte wegen bestaat afwisselend uit woonbebouwing en agrarische bebouwing. Langs de Bollenstraat en de Grauwe Polder liggen enkele glastuinbouwbedrijven. Aan de Bredaseweg zijn een grote machinehandel en een grote snackhandel gevestigd, aan de Bollenstraat ligt een kassencomplex, aan de Zundertseweg is een bedrijf voor sanitair, een tegelhandel, een sloopbedrijf en een café met zaalaccommodatie gevestigd en een aannemers- en een bouwbedrijf zijn gevestigd aan de Grauwe Polder en de Polderstraat. Langs de Polderstraat ligt tevens een perkplantenkwekerij. Aan de Ettenseweg is een metaalhandel gevestigd. Langs de Rijsbergseweg is een manege gevestigd en langs de Hogeweg ligt een tennispark en voetbalveld.

De Vosdonk, Hoge Vaartkant, Hilsebaan, Rijsbergseweg en Zundertseweg kennen een aaneenschakeling van bebouwing en beplanting. Open landbouwweggetjes in het gebied zijn onder meer het Broekestraatje, Hoge Donk en Kokkestraat.

De gemeente Etten-Leur is gestart met uitbreidingsplannen voor de woningbouw in de gebieden Achter de Molen 2, Schapenweide, Brabantpark en Hoge Neerstraat. In relatie tot de "Omlegging" wordt de aanleg van een nieuw bedrijventerrein voorbereid in het restgebied tussen het bestaande bedrijventerrein Vosdonk en de omlegging.

Figuur 4.3

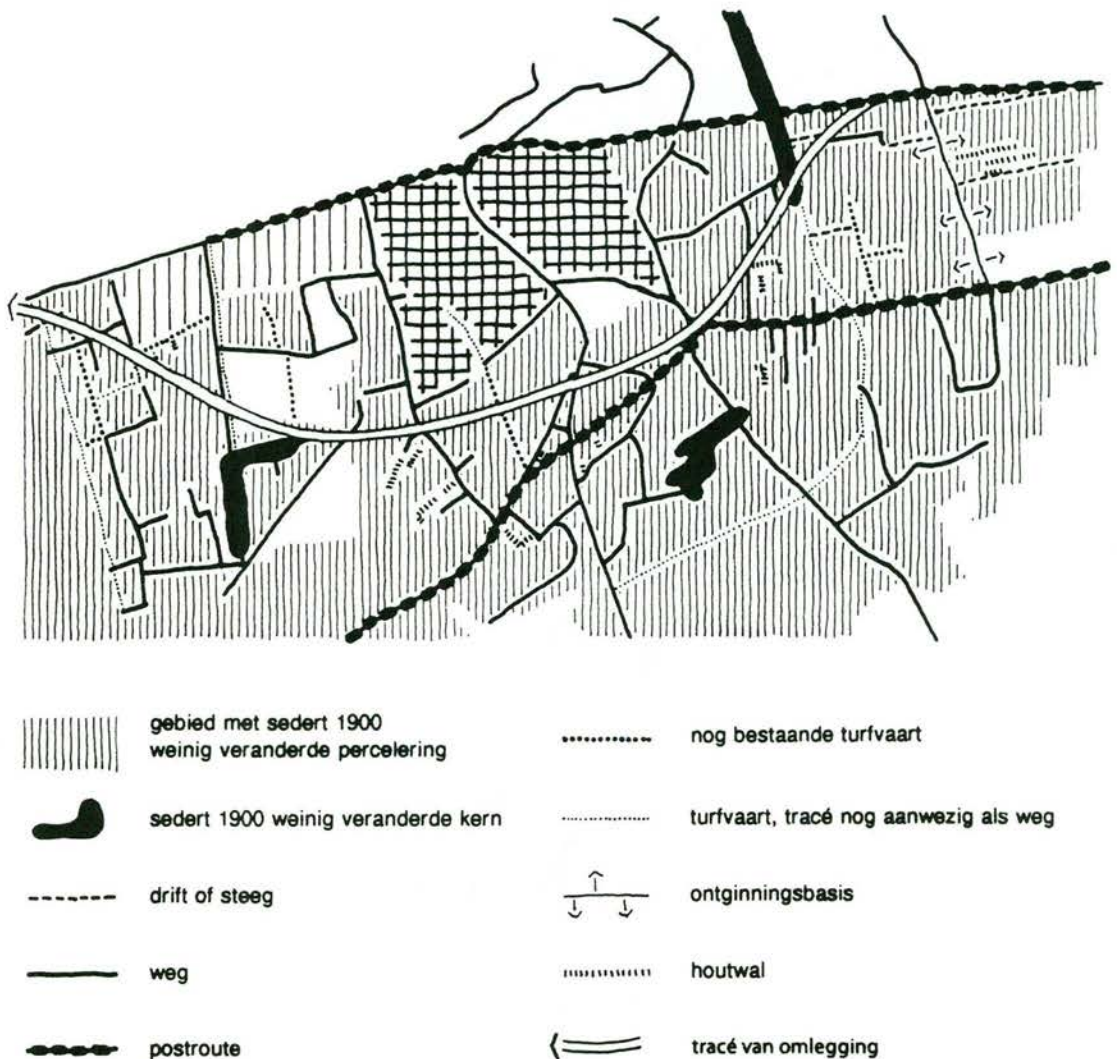
Ruimtegebruik



Cultuurhistorie en landschapswaarden

Over de oudste bewoning van het gebied is zeer weinig bekend. De oudste schriftelijke gegevens over de bewoning dateren uit de 13e eeuw. Grote stukken land werden vanaf die tijd voor de landbouw uitgegeven. In het gebied ten zuiden van de bebouwde kom van Etten-Leur is het beeld van de percelering van omstreeks 1900 nog in het huidige agrarische landschap terug te vinden. Specifiek voor grote delen van West-Brabant is de grote invloed die de vervening vanaf de dertiende eeuw op het landschap heeft gehad. In het gebied zijn nog enkele turfvaarten aanwezig. De weg Vosdonk volgt het tracé van een voormalige turfvaart. In de 15e eeuw, toen langs de west-grens van de Bremberg de Oude Turfvaart is gegraven, is ook de Brandsche Vaart gekanaliseerd. De Sprundelsebaan is een oude postroute. Tot de komst van de spoorwegen vormden de postroutes een net van verbindingen tussen de grote steden en liepen veelal buiten de dorpen om. Tegen het einde van de middeleeuwen was de structuur van het huidige landschap voor een groot deel vastgelegd. Langs de Hoge Vaartkant nummer 11 lag een rijksmonument. Het rijksmonument aan de Hoge Vaartkant zal worden geamoveerd en zal worden herbouwd op een zuidelijker locatie langs de Hoge Vaartkant.

Figuur 4.4 Cultuurhistorie: relictkaart



In het gebied worden geen specifieke landschappelijke waarden aangetroffen. De openbare beplanting in het gebied komt met name voor in de vorm van laanbeplanting langs onder andere de Hilsebaan, Bollenstraat/Crispijnenstraat, Rijsbergseweg, Streek, Polderstraat en Munnikenheiweg. De laanbeplanting bestaat onder andere uit beuk, eik, populier en knotwilg. Daarnaast is het gebied gelegen tussen de wegen de Grauwe polder, Hoge weg, Sprundelse Baan, Vosdonk en Zundertseweg verdicht door de bebossing van een aantal percelen. De grote tuinen bij de vrijstaande woonhuizen hebben over het algemeen veel struikbeplanting van sierheesters. Het grondgebruik alsmede de laanbeplanting in het gebied ten zuiden van Etten-Leur is weergegeven in figuur 4.3.

De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) heeft op haar monumentenkaart van Noord-Brabant (oktober 1992) aangegeven dat in het gebied geen archeologische waarden aanwezig zijn. In het kader van dit MER is door de stichting RAAP een Aanvullend Archeologische Inventarisatie (AAI) uitgevoerd. Positieve resultaten in de vorm van waardevolle archeologische vindplaatsen heeft dit onderzoek niet opgeleverd. Wel werd tijdens de kartering enig vuursteenmateriaal aangetroffen, dat waarschijnlijk afkomstig is uit de steentijd. De slechte conserveringstoestand van de vuursteenvindplaatsen geeft echter geen aanleiding tot nader onderzoek.

4.3 Bodemopbouw, geohydrologie en oppervlaktewater

Geologie

Aan de oppervlakte worden in het gebied de Formaties van Eindhoven en Twente, behorende tot het Boven-Pleistoceen aangetroffen met overwegend zandige lagen afgewisseld met dunne niet continu voorkomende leemlaagjes. Vanaf een diepte van circa NAP -6 m wordt een slechtdoorlatende laag aangetroffen, die bestaat uit klei en fijne slibhoudende zanden. Het betreft de Formaties van Tegelen en Kedichem met een dikte van 20 tot 40 m en behorend tot het Onder-Pleistoceen. Het diepere deel van deze formaties betreft een matig tot grofzandig watervoerend pakket (plaatselijk verspoeld met schelpenmateriaal uit de Afzetting van het Icenien) met een dikte van 35 tot 75 m en een duidelijk groter doorlaatvermogen (enkele honderden tot 1.000 m²/dag) dan de toplaag.

De hieronder liggende bodemlagen uit het Tertiair betreffen:

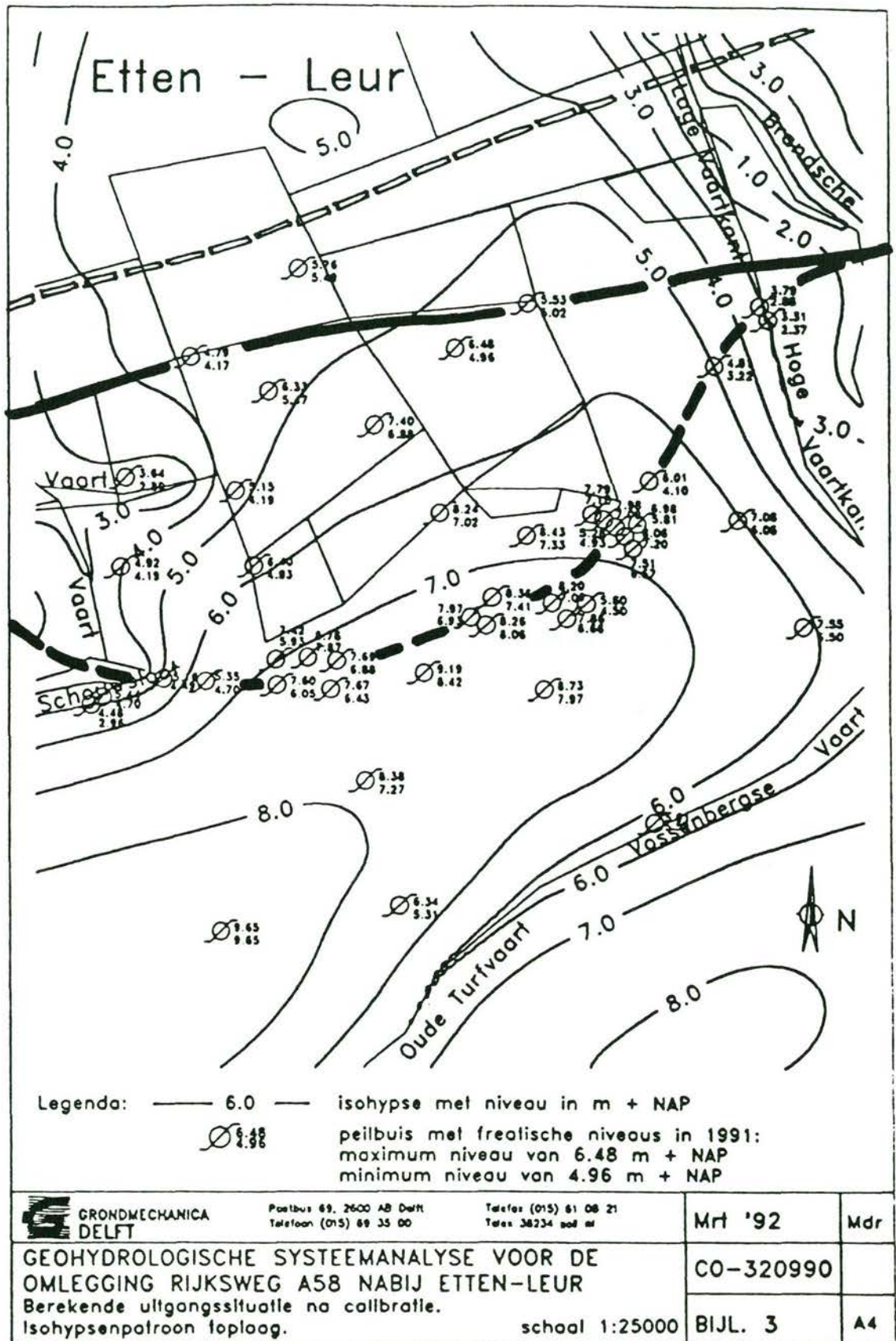
- een slechtdoorlatende, kleiige, slibhoudende afzetting van Kallo uit het Boven-Pliocene met een dikte van circa 20 m;
- de Zanden van Kattendijk uit het Onder-Pliocene, bestaande uit matig grove tot middelgrove zanden met schelpresten, met een dikte van circa 60 m en een groot doorlaatvermogen;
- Zanden van Deurne uit het Boven-Mioceen, bestaande uit matig fijne, slibhoudende zandafzettingen;
- Boomse klei uit het Midden-Oligoceen met een dikte van minimaal 100 m en een bijna oneindig grote verticale weerstand.

Bodemopbouw

De gegevens met betrekking tot de bodemopbouw zijn ontleend aan door Grondmechanica Delft uitgevoerde grondonderzoek langs het tracé van de Omlegging Etten-Leur en het op basis daarvan samengestelde geologisch lengteprofiel. De aandacht heeft zich daarbij gericht op het gedeelte in de gemeente Etten-Leur dat in doorgraving plaatsvindt.

Figuur 4.5.1

Grondwaterstanden in 1991



De bodemopbouw in de as van het tracé is vanaf het maaiveld bij toenemende diepte globaal als volgt:

- een laag teelaarde, dikte 0,5 à 1,0 m;
- 1,5 à 2,0 m zeer fijn zand, leemhoudend;
- tussen globaal NAP +7 m en NAP +8 m de eerste leemlaag (veen en/of zandhoudend) met een dikte van circa 0,70 m;
- beneden dit niveau komen tot op de verkende diepte overwegend zandige lagen met leem- en veensporen voor, afgewisseld met niet continu voorkomende leemlagen met daarin zand- en veenfracties. De dikte van deze lagen bedraagt gemiddeld circa 0,25 m à 0,50 m, met uitschieters naar 2,50 m.

De bodemgesteldheid wordt in belangrijke mate gekarakteriseerd door podzolgronden met een verstoord profiel. Dit laatste is het gevolg van moderne landbouw op bodems met een minder dan 0,5 m dikke laag humeuze bovengrond. Bodems met een laag humeuze bovengrond dikker dan 0,5 m, de zogenaamde enkeerdgronden, bieden een betere bescherming tegen dit soort verstoringen, maar komen in dit gebied sporadisch (aan de oostzijde) voor. In de lagere gebiedsdelen is nauwelijks bodemvorming opgetreden. In de beekdalbodem komen af en toe dunne veen- en kleilaagjes voor (bron: RAAP, april 1993).

Voor het geotechnisch profiel in de as van het wegvak wordt verwezen naar het onderzoek van Grondmechanica Delft.

Geohydrologie en oppervlaktewater

Het studiegebied is overwegend een infiltratiegebied. Slechtdoorlatende leemlaagjes beïnvloeden het verticale doorlaatvermogen van de toplaag. Het horizontale doorlaatvermogen is aanmerkelijk beter. De bodemopbouw en geohydrologische parameters, volgend uit het hiervoor genoemde onderzoek, zijn in het kort samengevat in tabel 4.1.

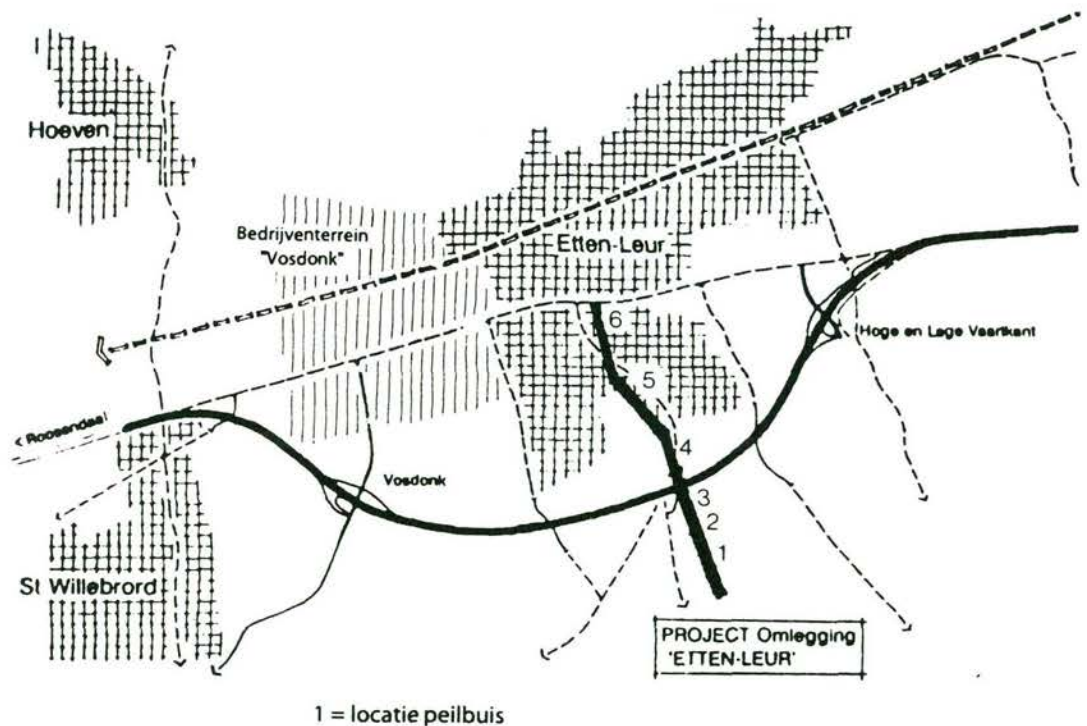
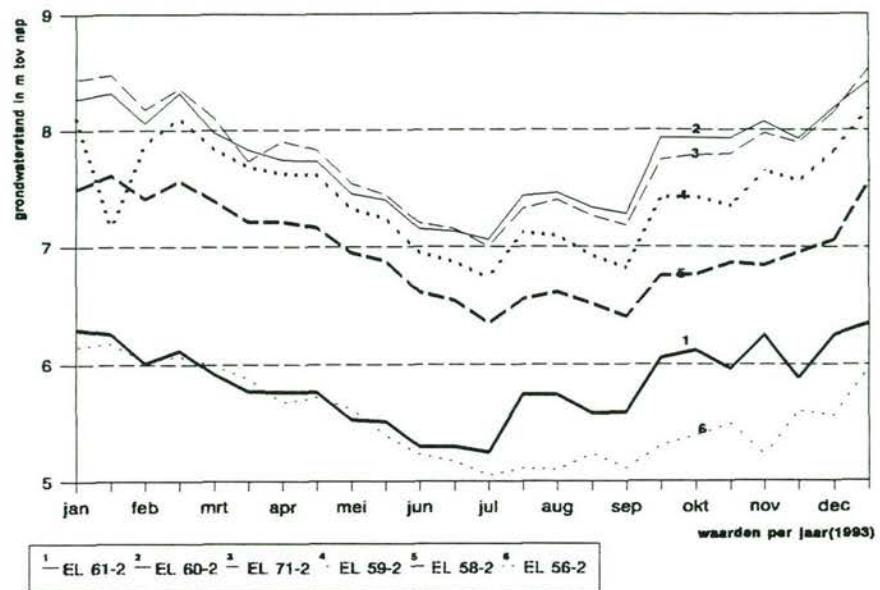
Tabel 4.1 Bodemopbouw en geohydrologische parameterwaarden (Grondmechanica Delft, 1992)

Laagindeling	diepte m +NAP	k m/dag	c m/dag	materiaal
Pleistocene pakket				
watervoerende toplaag	mv tot -6	4.0	1.500	fijn zand/leem
slechtdoorl. laag 1	-6 tot -35		onbekend	klei/slibh. zand
slechtdoorl. laag 2	-35 tot -90	5-15		(grof) zand
Tertiaire pakket				
slechtdoorl. laag 2	-90 tot -110		onbekend	klei/slibh.
watervoerende laag 3	-110 tot -170	30		(grof) zand
basis van Boomse klei	dikte >100 m		>10.000	Boomse klei

k : horizontale doorlatendheid (m/dag)
c : verticale weerstand (m/dag)

De grondwaterspiegel in de zandgronden kent globaal een seizoensfluctuatie van circa 1 m. Door het heterogene karakter van de toplaag en een geringe golving van het maaiveld is de herverdeling van grondwater over de verzadigde dikte plaatselijk afwijkend. In figuur 4.5.1 zijn de gemeten minimale en maximale grondwaterstanden in 1991 opgenomen. Deze zijn gemeten in peilbuizen in het toekomstige gebied met lagere grondwaterstanden door de doorgraving van een deel van de omlegging. In figuur 4.5.2 is de variatie over het seizoen weergegeven voor een aantal peilbuizen. De grote variatie tussen zomer en winter valt op.

Figuur 4.5.2 Variatie in grondwaterstand 1993

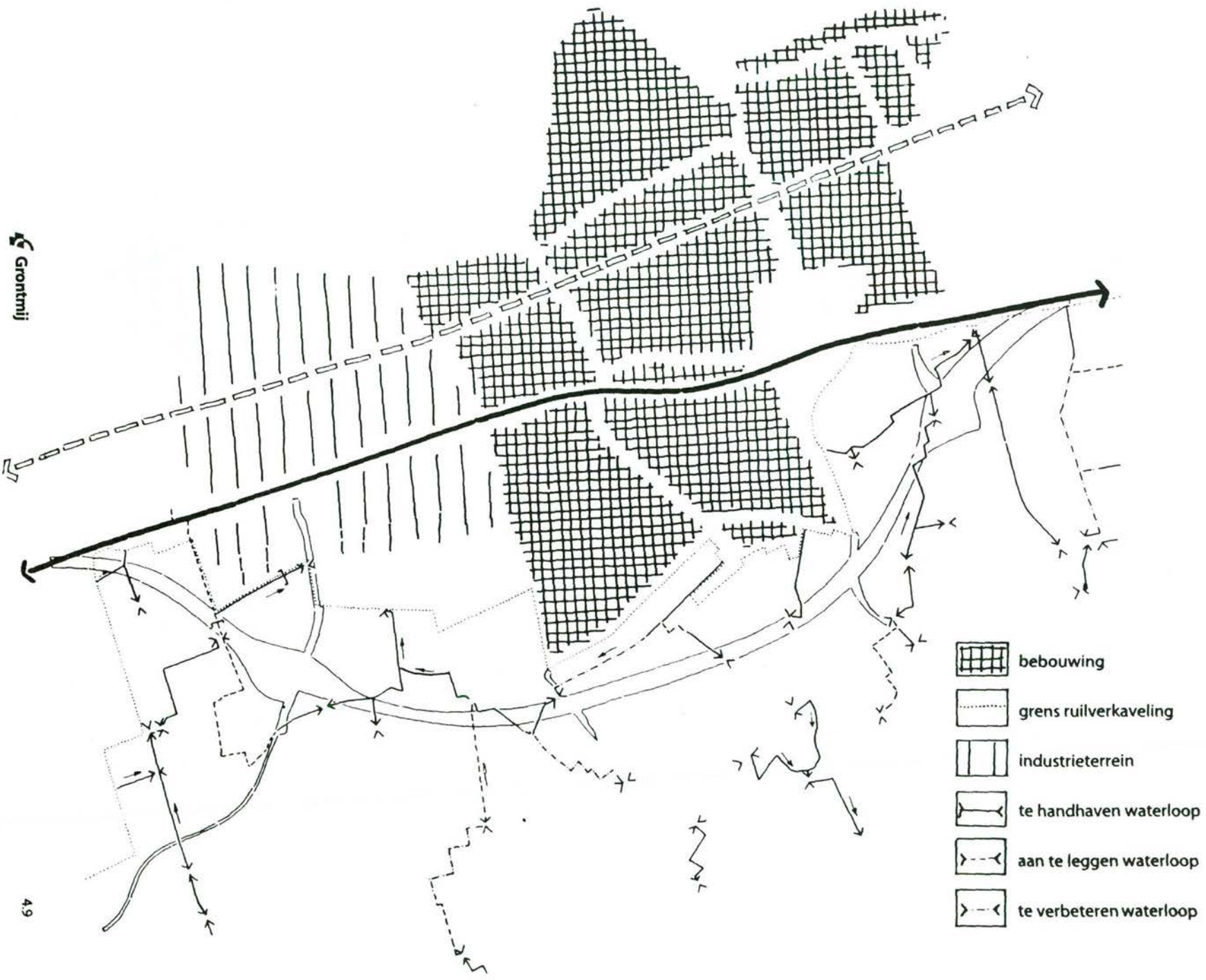


De regionale stromingsrichting van het grondwater in de tweede watervoerende laag (Grondwaterkaart van Nederland, kaartblad 50 West) vindt plaats in noordelijke richting met een gradiënt van circa 0,001 m/m.

De waterafvoer van oppervlaktewater vindt plaats via greppels, die een groot deel van het jaar droog staan. Deze afstroming vindt plaats in noordelijke tot noord-oostelijke richting. Figuur 4.6 biedt het overzicht van de belangrijkste waterlopen in het studiegebied (bron Ruilverkaveling Etten-Leur). Het betreft relatief kleine watergangen.

Figuur 4.6

Wategangen en richting waterafvoer



4.4 Vegetatie, flora en fauna

In een vegetatief onderzoek van Grontmij (1979) zijn de actuele vegetatieve waarden onderzocht in de aan weerszijden van het omleggingstracé gelegen zones ter breedte van 300 m. Dit studiegebied is gelegen in een voormalig heidelandschap. Uit het onderzoek blijkt dat de vegetatieve waarden van het studiegebied voor een groot gedeelte zijn teruggedrongen tot sloot- en greppelkanten, houtwallen en wegbermen. Slechts op een enkele plek in het studiegebied komen nog heidevegetaties voor.

Het studiegebied wordt gekarakteriseerd door het veelvuldig voorkomen van matig tot vrij sterk door ontwatering en eutrofiëring gestoorde vegetaties waarin plantensoorten met een hoge indicatiewaarde voor het natuurbehoud slechts weinig voorkomen. In de zones langs het wegtracé zijn vooral aangetroffen de wegberm- en perceelrandvegetaties met veldzuring, reukgras en schapezuring en met straatgras, varkensgras en paardebloem. Daarnaast zijn watervegetaties aangetroffen met waterweegbree en riet en de bosvegetaties met braam en brandnetel. Deze vegetaties zijn voor het merendeel slechts weinig gevoelig voor verdroging of verstoring.

Minder gestoorde milieus komen voor in het Liesbos en op een aantal kleinere locaties ten zuiden van het tracé van de omlegging. Aangetroffen zijn bosvegetaties met gladde witbol en veelbloemige salomonszegel en wegberm- en perceelrandvegetaties met wederik en wolfspoot en met brem en schermhavikskruid. Deze vegetaties zijn mogelijk gevoelig voor verdroging en verstoring.

Het geringe voorkomen van zowel weinig gestoorde als aan vochtige milieus gebonden vegetaties in dit gebied moet worden toegeschreven aan het intensieve agrarische gebruik en de daarmee gepaard gaande ontwatering en eutrofiëring en aan wijzigingen in het beheer (bijvoorbeeld het niet meer afvoeren van het maaisel van wegbermen en slootoevers). De afname van deze vegetatietypen zet zich vermoedelijk nog steeds voort.

De bouw- en graslanden in de jonge heideontginningen worden veelal nog als fourageergebied gebruikt door onder meer de Tapuit, Roodborsttapuit en Wulp. De intensief gebruikte hoger gelegen cultuurgroonden grenzen aan lager gelegen beekdalen, zoals het beekdal van de Brandsche Vaart. De hiertussen gelegen overgangszone heeft belangrijke (potentiële) natuurwaarden. Voor de fauna hebben de wegbermen en houtwallen functies als woon- en voedselgebied en als migratiezone. Zangvogels, kleine zoogdieren en insecten zijn de belangrijkste diergroepen.

Verbindingszones

Algemeen knelpunt in het gebied is de sterkere versnippering van de resterende natuurgebieden en het steeds meer verdwijnen van kleine landschapselementen die als verbindingszone kunnen fungeren.

Het "Beheers- en begrenzingsplan voor het stroomgebied van de Mark" (concept december 1993, geplande datum van vaststelling oktober 1994, Provinciale commissie beheer landbouwgronden Noord-Brabant) bevat een nader begrenzingsplan van de in paragraaf 2.6 genoemde gebieden van de Groene Hoofdstructuur. In dit plan wordt aangegeven dat het Liesbos een belangrijk kerngebied is voor avifauna, entomofauna en amfibieën, van waaruit herkolonisatie van natuurgebieden ten zuiden van Etten-Leur kan plaatsvinden. Met het oog daarop is het van belang dat verbindingszones naar en langs de Brandsche Vaart ontwikkeld worden. Deze verbindingszones moeten functioneren voor diergroepen als amfibieën, dagvlinders, libellen, vleermuizen en kleine zoogdieren. De tussen het Liesbos en de Brandse Vaart voorgestane verbinding kan gerealiseerd worden via een aantal bestaande landschapselementen. De verbindingszones zijn weergegeven in figuur 2.5.

4.5 Verkeer in en rond Etten-Leur

In tabel 4.5.1. is een overzicht opgenomen van de bekende gegevens over de verkeersintensiteiten van de A58 tussen St. Willebrord en de aansluiting op de A16. De cijfers van 1978 zijn overgenomen uit de Nota rijksweg 256 (1982). Voorts zijn in de tabel gegevens opgenomen, die zijn ontleend aan het verkeersmodel van de Hoofdcontourennota (1993), dat is gebaseerd op de Verkeersmilieukaart van Etten-Leur (1991). De cijfers voor 2010 zijn gecorrigeerd met de trendmatige toename van het verkeer. Hiertoe zijn de cijfers van 1989 verhoogd met 30% overeenkomstig de na 1989 volgens het SVVII nog resterende ruimte tot de doelstelling van 35% in 2010 (zie ook paragraaf 5.4). Tenslotte zijn metingen van Rijkswaterstaat weergegeven.

Tabel 4.5.1 Verkeersintensiteiten motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag

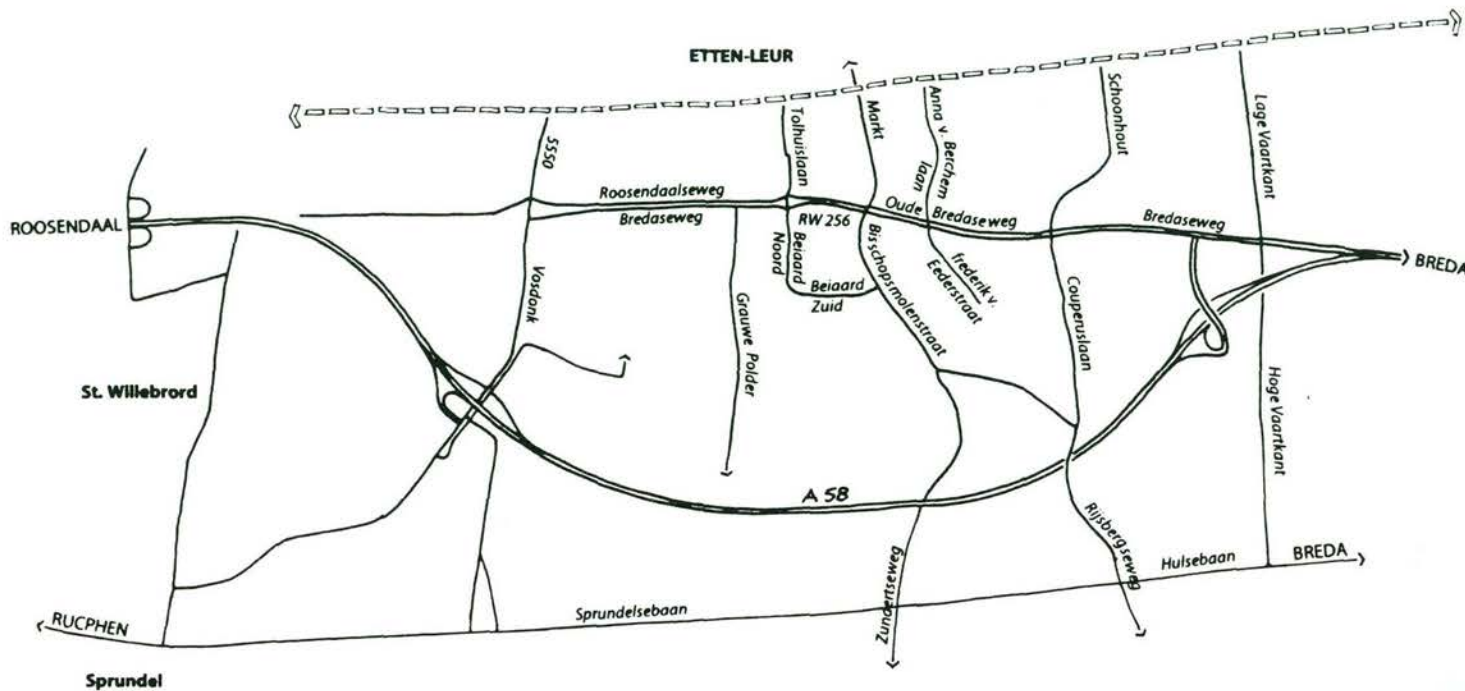
rijksweg van west naar oost (indeling nota 256)	verkeersintensiteiten				
	1978 nota 256	VMK/HCN 1989	meting RWS 1991	meting RWS 1993	prognose 2010
Roosendaalseweg	24.000	41.900	35.000	38.000	54.470
Centrum	29.000	44.900	-	-	58.370
Bredaseweg	38.000	45.200	44.000	46.500	58.760

Uit tabel 4.5.1 blijkt dat in 1991 de verkeersintensiteit ten opzichte van 1978 aanzienlijk is gegroeid, met name op het traject Etten-Leur - St. Willebrord. Daarentegen blijkt dat vanaf 1991 het autoverkeer over het gehele traject slechts weinig is toegenomen. Vastgesteld kan worden dat dit wegtraject van de A58 de maximale capaciteit benadert. Het personenautoverkeer wordt gestimuleerd om andere routes te nemen. Met name in de spits is sprake van een toename van "sluipverkeer" op het wegennet ten noorden en ten zuiden van de A58 tussen Rucphen/Etten-Leur en Breda. Verkeer ten noorden van de A58 kan zich via de Liesbosweg en de Leurse Baan bewegen naar bestemmingen in Breda of elders. In het zuiden vindt het verkeer over de Sprundelsebaan en Hilsebaan een alternatieve route richting Breda (zie figuur 4.9).

De grootte van het sluipverkeer is niet bekend. Recente verkeerstellingen op de betreffende wegen ontbreken. Tabel 4.5.1. geeft aan dat in de bebouwde kom van Etten-Leur in de huidige situatie ongeveer 45.000 mvt/etm over de A58 passeren. De herkomst en bestemming van het verkeer dat over de A58 door Etten-Leur passeert, is niet bekend.

Voor het noord-zuidverkeer in de bebouwde kom van Etten-Leur vormt de traverse een barrière. De verkeersintensiteiten op de kruisende wegen, gezien van west naar oost zijn ontleend aan het onderzoek ten behoeve van de Verkeersmilieukaart (Haskoning, 1991) en zijn aangegeven in tabel 4.5.2.

Figuur 4.9 Overzicht namen van straten



Tabel 4.5.2 Verkeersintensiteiten op kruisende wegen (aantal wegvoertuigen per gemiddelde werkdag)

Weg	Verkeersintensiteit gem. werkdag basisvar. 1989 VMK
De Beiaard (Noord)	5084
De Beiaard (Zuid)	9233
Oude Bredaseweg	4992
Bisschopsmolenstraat	3050
Anna van Berchemlaan	7931
Frederik van Edenstraat	6368
Schoonhout	5340
Couperuslaan	3609
Lage Vaartkant	5326

Verkeersverdelingscijfers

De in de onderstaande paragrafen weergegeven huidige geluidcontouren langs de secundaire wegen die door de nieuwe rijksweg zullen worden gekruist, zijn ontleend aan het akoestisch onderzoek van Kuiper Compagnons uit 1991. De huidige geluidcontouren langs de traverse zijn ontleend aan het onderzoek ten behoeve van de Verkeersmilieukaart. In het akoestisch onderzoek van Kuiper Compagnons is uitgegaan van de in tabel 4.5.3 en tabel 4.5.4 aangegeven verdeling van het verkeer over de perioden van het etmaal en over de verschillende voertuigcategorieën. De verkeersverdelingscijfers voor de traverse zijn ontleend aan de Verkeersmilieukaart.

Tabel 4.5.3 Verdeling van het verkeer over de verschillende perioden van het etmaal en rijsnelheid

	gemiddelde uurintensi- teit	gemiddelde uurintensi- teit	snelheid
	dag	nacht	
Traverse	6,6%	1,0%	80/70*
Nieuwe rijksweg	6,5%	1,0%	115/90
Secundaire wegen (HCN)	6,3%	1,1%	80 of 50

* 80 km/u buiten de bebouwde kom en 70 km/u binnen de bebouwde kom

Tabel 4.5.4 Verdeling van het verkeer over de verschillende voertuigcategorieën in procenten

weg	lmvt	lmvt	mzmvt	mzmvt	zmvt	zmvt
	dag	nacht	dag	nacht	dag	nacht
Traverse	87	77	7	8	6	15
Rijksweg	86	77	7	9	7	15
Secundaire wegen	82	82	6	6	12	12
(VMK types)	97,7	-	2	-	0,3	-

lmvt : lichte motorvoertuigen
 mzmvt : middelzware motorvoertuigen
 zmvt : zware motorvoertuigen

4.6 Woon- en leefmilieu langs de huidige traverse

De belangrijkste (in hoofdstuk 7 te beschrijven) veranderingen voor het woon- en leefmilieu in het gebied langs het nieuwe tracé en de traverse ten gevolge van het realiseren van de voorgenomen activiteit hebben betrekking op: geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, materiële en sociale oriëntatie. Daarop richt zich dan ook de beschrijving van de huidige situatie.

Geluid wegverkeer

Op het bestaande tracé door Etten-Leur is sprake van een hoge verkeersintensiteit. Hierdoor is bij de woningen langs het tracé sprake van een ernstige geluidhinder situatie. In de basisvariant voor 1989 uit de verkeersmilieukaart hebben 20 woningen een geluidsbelasting van 71 dB(A) of meer. Al deze woningen liggen langs de traverse. De woningen langs de zuidzijde van de traverse tussen de Grauwe Polder en de Beiaard zijn gelegen, hebben een geluidsbelasting van 56 tot 60 dB(A). De overige woningen langs de traverse hebben een geluidsbelasting van 61 tot 65 dB(A). Ook langs de sluiproutes zoals de Hoevenweg, de Lange Brugstaat en de Liesbosweg is de geluidsbelasting hoog, tussen 61 en 70 dB(A).

Luchtkwaliteit

Als gevolg van de aanwezige verkeerslichten treedt regelmatig op de A58 door Etten-Leur congestie op. Dit heeft een negatieve invloed op de kwaliteit van het betreffende woon- en leefmilieu: door de niet optimale verbranding van benzine, komen relatief meer schadelijke stoffen in de lucht nabij de traverse terecht.

Verbrandingsprodukten die reeds bij kortdurende blootstelling effecten veroorzaken zijn koolmonoxyde (CO) en stikstofdioxide (NO₂). In het rapport "Verkeersmilieukaart 1990" van gemeente Etten-Leur (Haskoning, 1991) is aangegeven dat er in gemeente Etten-Leur nauwelijks problemen bestaan op het gebied van de luchtverontreiniging ten gevolge van het wegverkeer. De streefwaarde wordt nergens overschreden. Alleen langs de oost-west traverse komt op een tweetal weggedeelten de concentratie NO₂ boven de grenswaarde van 150 µg/m³ uit. Dit betreft de wegvakken tussen de kruising Markt/Bisschopsmolenstraat en de westelijke bebouwingsgrens van Etten-Leur. Voetgangers, fietsers en automobilisten vormen de grootste risicogroep voor luchtverontreiniging als gevolg van verkeer. Ter plaatse van de woningen wordt de grenswaarde niet overschreden.

Naast de emissie van stoffen die bij kortdurende blootstelling al effecten te zien geven, worden door het verkeer over de traverse stoffen geëmitteerd, die bij langdurige blootstelling schadelijk kunnen zijn, met name voor de bewoners langs de traverse. Dit zijn onder andere benzeen en lood.

Blootstelling aan luchtverontreiniging veroorzaakt vooral effecten op de ademhalingswegen. Daarnaast kan luchtverontreiniging aanleiding geven tot het ontstaan van longkanker, leukemie of aandoeningen van het centrale zenuwstelsel.

Daarnaast zijn NO_x (stikstofoxide) en SO₂ (zwaveldioxide) verantwoordelijk voor verzuring van bodem en water. CO₂ (kooldioxide) leidt mogelijk tot opwarming van de aarde.

Uit tabel 4.5.1 blijkt dat de laatste drie jaar de groei van het verkeer door Etten-Leur is gestabiliseerd. Vastgesteld kan worden dat dit wegvak van de A58 de maximale capaciteit benadert. Het personenautoverkeer wordt gestimuleerd om andere routes te nemen, waardoor een toename ontstaat van "sluipverkeer". Er wordt dan ook verwacht dat de luchtverontreiniging langs de traverse in de toekomst nauwelijks zal toenemen en dat de luchtverontreiniging langs de sluiproutes iets zal toenemen.

Verkeersveiligheid en calamiteiten

In Etten-Leur is, gezien het karakter van de traverse, sprake van een relatief ongunstige situatie voor de verkeersafwikkeling bij een relatief hoge verkeersintensiteit. In 1993 vonden op de kruispunten van het tracé, te weten de kruising Moerdijkse Postbaan/N58 tot en met de kruising Vosdonk/A58 51 ongevallen plaats. Dit waren zes ongevallen met letsel en 45 met materiële schade. Op de rijksweg zelf, vanaf de Moerdijkse Postbaan tot en met het industrieterrein Vosdonk, vonden 63 ongevallen plaats. Dit betrof twee ongevallen met dodelijke afloop, drie met letsel en 59 met materiële schade. Hiermee komt het aantal ernstige ongevallen (letsel of dodelijke afloop) per jaar per miljoen verreden voertuigkilometers in Etten-Leur op circa 0,3, in de kom van Etten-Leur (km 2.9-4.8) op 0,4, terwijl de frequentie van ernstige ongevallen op autosnelwegen recentelijk gemiddeld 0,02 ongevallen per jaar per miljoen verreden kilometers bedroeg.

Hierboven is reeds vermeld dat de laatste drie jaar de groei van het verkeer door Etten-Leur is gestabiliseerd en dat dit wegvak van de A58 de maximale capaciteit lijkt te benaderen. Er wordt dan ook verwacht dat de verkeersveiligheid langs de traverse in de toekomst nauwelijks verder zal afnemen.

Een hogere ongevallenfrequentie verhoogt de kans op calamiteiten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijksweg. De gevolgen van zo'n calamiteit zijn het grootst als dicht bij de weg woonbebouwing is. Ondanks het relatief kleine risico op een calamiteit met grote gevolgen, beleven mensen die in de buurt van zo'n weg wonen, deze risico's anders dan het feitelijke risico. Dit kan leiden tot psychosomatische klachten.

Materiële en sociale oriëntatie

De barrièrewerking van de traverse is, met name voor langzaam verkeer, zeer groot. De traverse deelt Etten-Leur in twee helften. Met name de gelijkvloerse kruisingen met verkeerslichten dragen in hoge mate bij aan de barrièrewerking. De traverse is zowel een barrière vanuit oogpunt van materiële als sociale oriëntatie. Bij materiële oriëntatie is de bereikbaarheid van zuidelijke of noordelijke winkelveorzieningen en sociaal-culturele voorzieningen van belang voor bewoners van noordelijke respectievelijk zuidelijke woonwijken. De sociale oriëntatie heeft betrekking op de identificatie van bewoners van Etten-Leur noord met Etten-Leur zuid en vice versa. Doordat de maximale capaciteit van de traverse lijkt te zijn bereikt (zie paragraaf 4.5), zal de barrièrewerking in de toekomst nauwelijks extra toenemen.

4.7 Woon- en leefmilieu Etten-Leur zuid

Inleiding

In figuur 4.3 (paragraaf 4.2) is het ruimtegebruik binnen Etten-Leur weergegeven. Van west naar oost liggen de volgende gebieden die relevant zijn voor in hoofdstuk 7 te beschrijven veranderingen voor het woon- en leefmilieu in Etten-Leur zuid ten gevolge van de aanleg van de omlegging:

- het industriegebied Vosdonk vanaf Sint Willebrord tot de kruising met de Grauwe Polder;
- vanaf de Grauwe Polder tot de kruising met de Couperuslaan de woonwijken Grauwe Polder, Etten-Zuid en Achter de molen 1 en 2;
- tussen de Couperuslaan en de Hoge Vaartkant komt het toekomstige woongebied "Hoge Neerstraat" te liggen.

Het industrieterrein Vosdonk is thans in ontwikkeling en wordt vanuit het bestaande gedeelte naar het zuiden uitgebreid tot aan het tracé voor de omlegging.

Het bestaande woongebied tussen de Grauwe Polder en de Couperuslaan ligt op een afstand van 180 tot 400 m van het tracé van de omlegging. De lengte van het tracé langs het betreffende woongebied is ongeveer 2 km. Tussen de omlegging en de woonwijk ligt nog een gebied dat hoofdzakelijk voor agrarische doeleinden wordt gebruikt. Verder is er een composteringsbedrijf gevestigd en is er een begraafplaats gelegen. Nog verder oostelijk langs het tracé is thans het woongebied "Achter de molen 2" in ontwikkeling.

Het toekomstige woongebied Hoge-Neerstraat is thans eveneens als agrarisch gebied in gebruik en zal in het najaar van 1994 voor woningbouw bouwrijp worden gemaakt. De plannen hebben betrekking op 480 woningen en een sportpark die vanaf 1994 zullen worden gerealiseerd.

Etten-Leur noord is niet in de beschrijving opgenomen omdat de voorgenomen activiteit (de omlegging) geen directe gevolgen heeft voor het woon- en leefmilieu in het noordelijk deel van Etten-Leur. De herinrichtingsplannen voor de traverse op basis van de Hoofdcontourennota leiden wel tot een andere verkeerscirculatie, die langs de betreffende wegen tot een verschuiving van de geluidsbelasting kan leiden. De besluitvorming hierover is echter niet direct gekoppeld aan het besluit van de omlegging.

Geluid verkeer

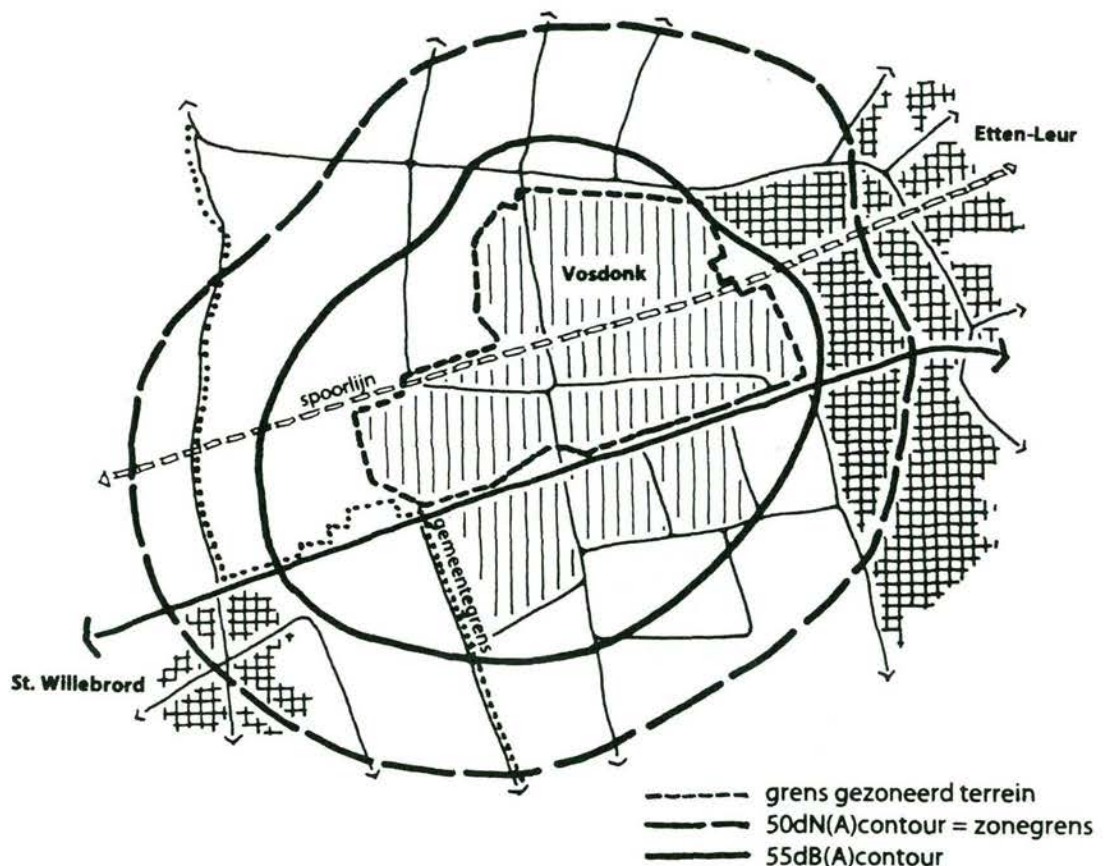
Ten zuiden van het industrieterrein ligt thans een verbindingsweg (de Vosdonk). Deze weg wordt voornamelijk gebruikt voor plaatselijk verkeer. De verkeersintensiteit bedraagt 3000 mvt/etmaal (Haskoning 1989). De geluidsbelasting langs deze weg gelegen woningen bedraagt minder dan de voorkeursgrenswaarde voor bestaande situaties (55 dB(A)).

De geluidsbelasting langs de Grauwe Polder, de Zundertseweg, de Couperuslaan/Rijsbergseweg en de Lage Vaartkant liggen volgens de verkeersmilieukaart tussen de 56 en 60 dB(A) (Haskoning 1991). Zonder aanleg van de omlegging zal de verkeersintensiteit op de genoemde wegen met circa 30% zijn toegenomen in 2010. Dit betekent een toename van de geluidsbelasting van 1,1 dB(A). Ook dan zal de geluidsbelasting nog tussen de 56 en 60 dB(A) liggen (VMK, Haskoning 1991). De geluidsbelasting langs de hoge Vaartkant bedraagt minder dan 56 dB(A).

Geluid industrie

Op het noordelijke deel van het bestaande industrieterrein zijn inrichtingen als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder (voormalige A-inrichtingen) toegestaan. Rond het industrieterrein is daarom een geluidszone vastgesteld (Koninklijk besluit nummer 90.016880 d.d. 19 juli 1990) (zie figuur 4.10).

Figuur 4.10 Zonering Industrieterrein Vosdonk



De geluidszone omsluit de bestaande 50 dB(A)-contour van de reeds aanwezige industrie en biedt zonder sanering geen mogelijkheden voor uitbreiding van de aan de industrie toegestane geluidsruimte. De zone overschrijdt de gemeentegrenzen van Rucphen en Hoeven. Op het zuidelijke deel van het bestaande industrieterrein Vosdonk zijn geen A-inrichtingen toegestaan. Voor het bestaande industrieterrein Vosdonk is een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. In dat plan wordt een herinrichting van het gebied rond het bestaande tracé van de rijksweg voorzien. Daarnaast is voor het industrieterrein een revitaliseringsplan opgesteld. Voor het terrein is een zonebewakingsmodel opgesteld, maar nog geen saneringsplan. Indien nieuwe bedrijven zich willen vestigen, zal de daarvoor benodigde geluidsruimte moeten worden gevonden in de sanering van de bestaande bedrijven.

Luchtkwaliteit

Voor de beschrijving van de luchtkwaliteit wordt verwezen naar paragraaf 4.6.1.

Materiële en sociale oriëntatie

Voor de materiële en sociale oriëntatie van Etten-Leur zuid op Etten-Leur noord wordt verwezen naar paragraaf 4.6. Daarnaast is sprake van een materiële oriëntatie op het buitengebied, in de vorm van recreatiegebied voor wandelen, fietsen en dergelijke.

4.8 Woon- en leefmilieu buitengebied**Inleiding**

In figuur 4.3 (paragraaf 4.2) is het ruimtegebruik van het buitengebied ten zuiden van Etten-Leur aangegeven. De omlegging doorsnijdt, gezien van west naar oost, de volgende wegen gelegen op het grondgebied van de gemeente Etten-Leur:

- de Hoge Donk (gemeente Rucphen, de woningen aan de westzijde liggen echter op het grondgebied van gemeente Etten-Leur);
- de Vosdonk overgaand in de op het grondgebied van gemeente Rucphen gelegen Ettenseweg (hier is de aansluiting van het aansluitpunt Vosdonk, richting Sint Willebrord en Sprundel (gemeente Rucphen) geprojecteerd);
- verscheidene landbouwwegen met verspreide bebouwing (bijvoorbeeld de Lokkerdreef, Munnikenheiweg, Kokkestraat e.d.);
- de Hoge Vaartkant (hier is de aansluiting van het aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant geprojecteerd);
- de Brandsche Vaart (hier is de aansluiting op het bestaande tracé aan de oostzijde geprojecteerd).

De meeste wegen in het gebied ten zuiden van het tracé hebben een noord-zuid ligging. De woonbebouwing ligt geconcentreerd langs deze wegen. In de oost-west richting worden zij soms verbonden door verbindingswegen. De woonbebouwing in dit gebied is voornamelijk agrarisch gebonden.

Geluid wegverkeer

De betreffende wegen zijn aangegeven in figuur 4.9. Veel van deze wegen hebben een lokale functie voor de ontsluiting van de er langs gelegen bebouwing en fietsverkeer. Vooral de route Ettenseweg-Polderstraat wordt gebruikt voor fietsverkeer tussen Sprundel en Etten-Leur.

In tabel 4.5.2 (paragraaf 4.5) zijn de verkeersintensiteiten reeds aangegeven. De berekende 50- en 55 dB(A)-contouren zijn aangegeven in figuur 4.11.

De gevolgen voor het lokale wegennet zonder de aanleg van de omlegging zullen gering zijn. De toename van de geluidsbelasting zal dan alleen worden veroorzaakt door de autonome groei van het autoverkeer en de ontsluiting van de nog te realiseren woningbouw en bedraagt gemiddeld 1 dB(A).

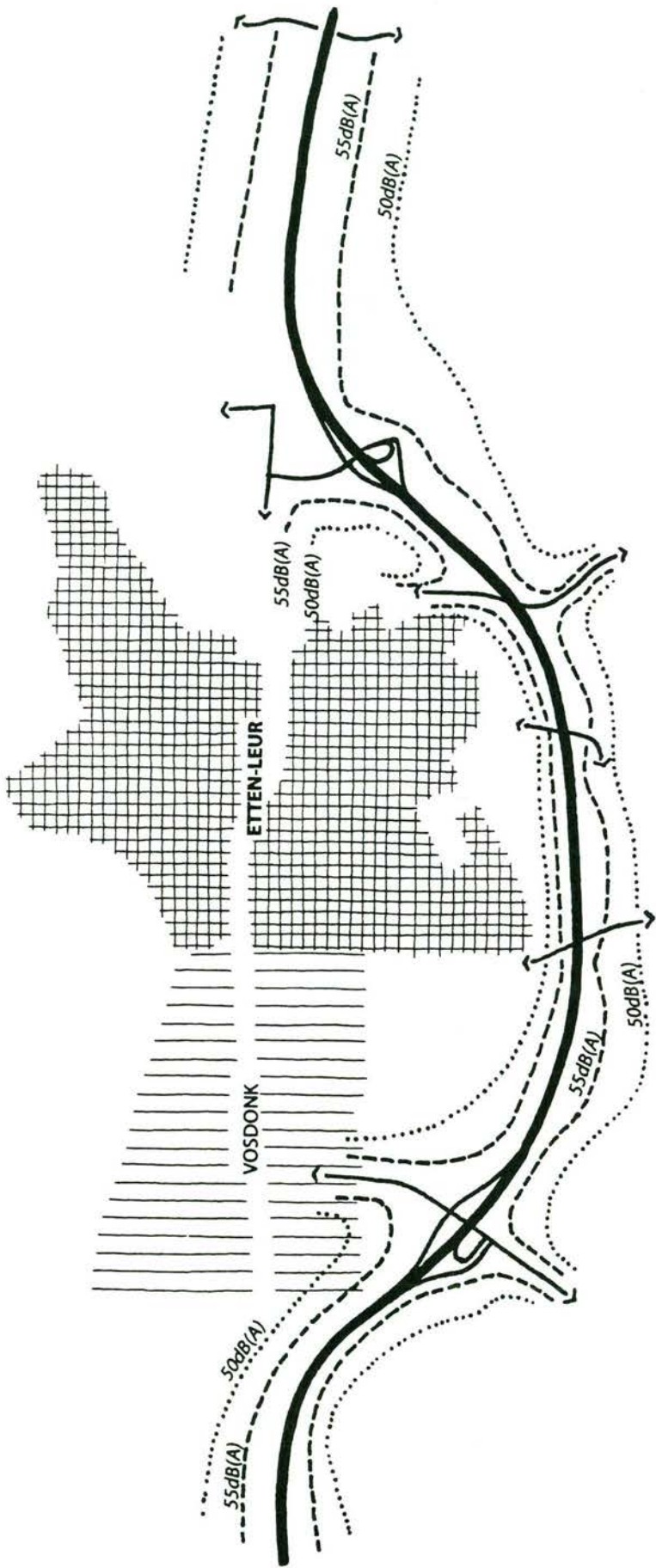
Geluid industrie

De 55 dB(A)-geluidszone van het industrieterrein Vosdonk strekt zich uit tot de bebouwde kom en de 50 dB(A)-zone tot de kern van Sint Willebrord aan de zuidzijde van de omlegging.

Cumulatie geluid

In de bestaande situatie is sprake van cumulatie van industrie-lawaai van de Vosdonk en verkeerslawaai van de traverse. De zone van het industrieterrein is aangegeven in figuur 4.10.

Figuur 4.11 Geluidscontouren wegverkeer



Luchtkwaliteit

Over de luchtkwaliteit bij de woningen langs de Hoge Donk ten gevolge van industrieterrein Vosdonk is niets bekend. Voor de beschrijving van de luchtkwaliteit wordt verwezen naar paragraaf 4.6.1.

Verkeersveiligheid

Vanwege het ontbreken van een fietspad langs delen van de, als sluiproute gebruikte Sprundelsebaan is genoemde weg verkeeronveilig. Ook is de aansluiting van de Grauwe Polder op de Sprundelsebaan erg onveilig.

Materiële en sociale oriëntatie

De bewoners van het buitengebied van Etten-Leur zijn voor winkelvoorzieningen en sociaal-culturele voorzieningen aangewezen op Etten-Leur. Ook identificeren de bewoners van het buitengebied zich met het dorp Etten-Leur. Er bestaan geen barrières tussen het buitengebied en de bebouwde kom van Etten-Leur. Zowel voor auto- als voor fietsverkeer is Etten-Leur gemakkelijk bereikbaar.

5 Voorgenomen activiteit

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de voorgenomen activiteit samenvattend beschreven. Het betreft de Omlegging Etten-Leur van de A58 met de daarbij behorende aansluitingen en kruisingen, die zijn geprojecteerd op het grondgebied van de gemeente Etten-Leur. De totale weglengte van de wegvakken bedraagt circa 6,4 km.

5.2 Tracé, lengteprofiel en dwarsprofielen

De inrichting en vormgeving met de dwars- en lengteprofielen voor de omlegging is weergegeven in figuur 5.1 en op de tekening NBTX 1988-20803, die bij dit MER is gevoegd.

Bij de uitwerking van het plan in de gemeente Etten-leur zijn plaatselijk geringe verschuivingen ontstaan ten opzichte van het in 1985 door de minister vastgestelde tracé voor de A58:

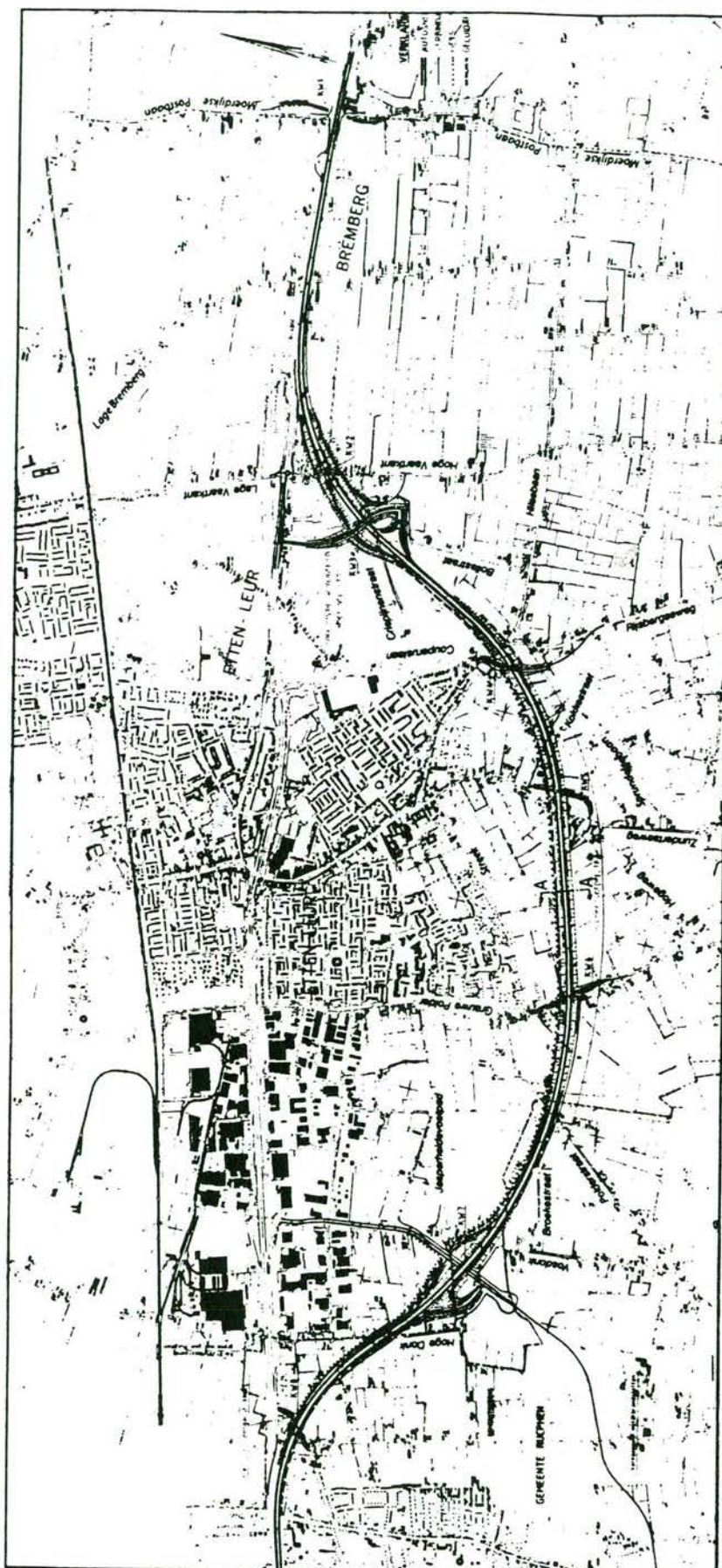
- de overgang van de omlegging in het bestaande rijkswegtracé bij St. Willebrord is iets naar het oosten verschoven teneinde de afstand tot het dorp te vergroten;
- de oostelijk gelegen overgang van de omlegging in het bestaande rijkswegtracé is in westelijke richting verschoven om een minder zware verkeersbelasting te krijgen op de Lage Vaartkant en om het beekdal van de Brandsche Vaart zoveel mogelijk te sparen;
- het tracé is nabij de Couperuslaan ter vergroting van het toekomstige woongebied "Hoge Neerstraat" circa 50 m in zuidelijke richting opgeschoven. Hierbij is rekening gehouden met ter plaatse aanwezige bebouwing en een als historisch en landschappelijk van belang zijnde wegendriehoek met bebouwing en beplanting.

Voorts is er rekening mee gehouden dat de bebouwingsclusters langs de kruisende wegen zoveel mogelijk worden gespaard.

Het lengteprofiel van de omlegging Etten-Leur volgt om landschappelijke en visuele redenen zoveel mogelijk het maaiveld. Hierop zijn twee uitzonderingen gemaakt:

- **aansluitpunt Vosdonk**
Ter plaatse van dit aansluitpunt wordt de rijksweg hoog over de kruisende weg (Vosdonk) gevoerd. De hoge ligging van de rijksweg vormt een goede scheiding tussen het industriegebied aan de noordzijde en het agrarisch gebied aan de zuidzijde. Voorts heeft het laag houden van de bestaande kruisende weg voordelen voor de langs de weg gelegen bebouwing en het langzaam verkeer (hoeft niet te klimmen).
- **doorgraven ligging middengedeelte**
Met het oog op het bestaande reliëf ter plaatse van de omlegging is uitgegaan van een doorgraven ligging van het middengedeelte over een lengte van circa 3.000 m tot NAP +7,00 m. De maximale diepte van de doorgraving ten opzichte van het maaiveld bedraagt circa 3 m. De dwarsprofielen zijn ontworpen op basis van richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen (ROA). In verband met de benodigde zichtlengte in binnenbogen en de vereiste obstakelvrije ruimte zijn bermen van minimaal 7 m breedte aangehouden.

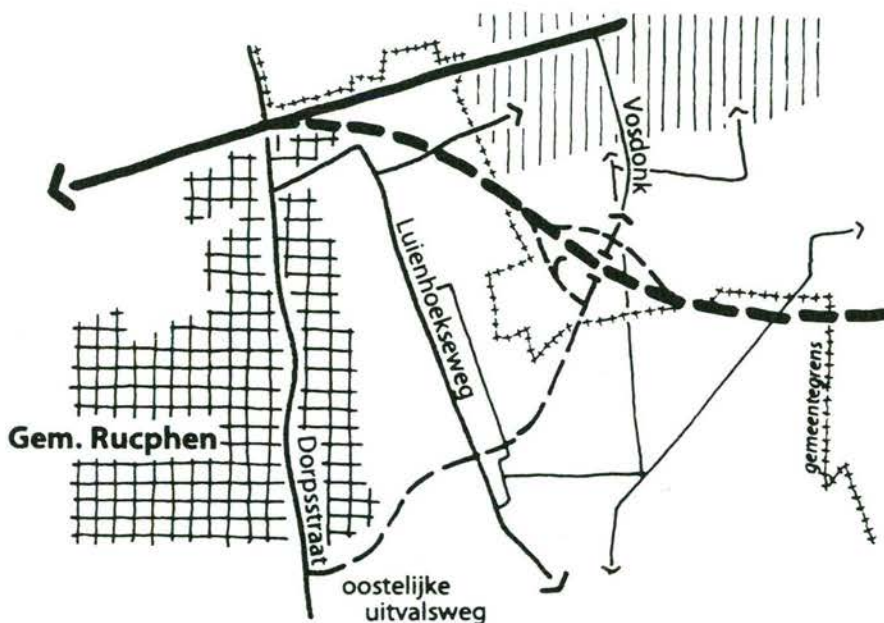
Figuur 5.1 Omlegging Etten-Leur, voorgenomen activiteit



Als gevolg van de geprognoseerde verkeersintensiteit voor 2008 van ongeveer 46.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) zal de weg worden uitgevoerd als een tweemaal tweestrooksautosnelweg.

Aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant

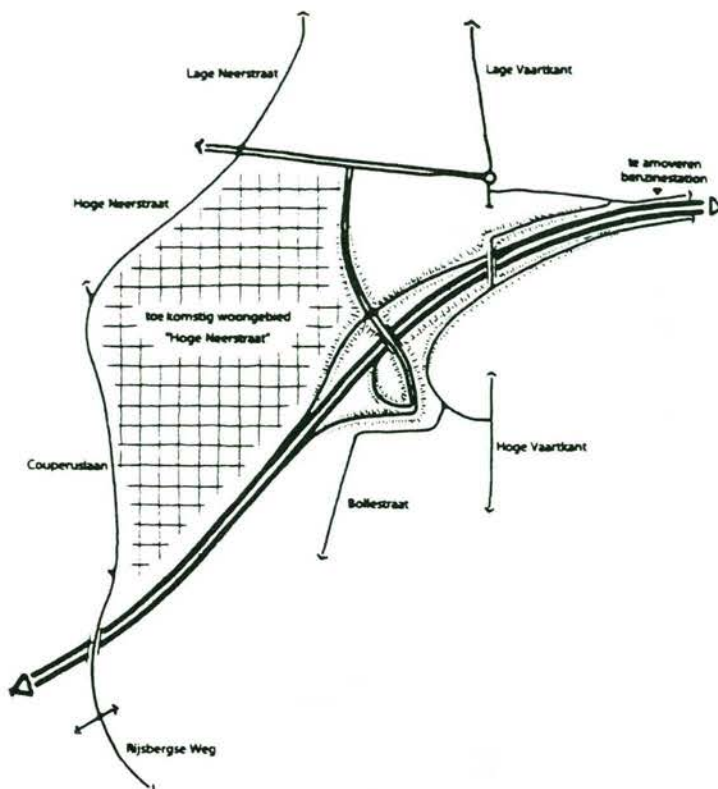
De aansluiting tussen het aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant en de Bredaseweg (huidige rijksweg) is zodanig ontworpen dat bij de afwikkeling van de zwaarste verkeersstromen geen conflictsituaties ontstaan. Deze aansluiting voert over de rijksweg en is op circa 300 m ten westen van de weg Hoge/Lage Vaartkant als een T-aansluiting op de Bredaseweg aangesloten. De aansluiting wordt belast met circa 21.000 mvt/etmaal (prognosejaar 2008). Dit vereist de aanleg van 2 x 2 rijstroken. Om sluipverkeer op de Hoge Vaartkant te voorkomen wordt deze landbouwweg niet op de aansluiting aangesloten. Voor het landbouwverkeer blijft de noord-zuidverbinding gehandhaafd door een verbinding gecombineerd met de geluidswallen aan weerszijden van de rijksweg.



Aansluitpunt Vosdonk

De vormgeving van de aansluiting tussen het aansluitpunt Vosdonk en de Roosendaalseweg (huidige rijksweg) is zodanig gekozen dat de zwaarste verkeersstromen van en naar de rijksweg worden geleid zonder elkaar te hoeven kruisen. De geprognoseerde verkeersintensiteit voor deze aansluiting bedraagt circa 20.000 mvt/etmaal (prognosejaar 2008). Bij het ontwerp wordt daarom uitgegaan van 2x2 rijstroken.

De aansluiting tussen het aansluitpunt Vosdonk en St. Willebrord is noodzakelijk ter vervanging van de bestaande zuidelijke parallelweg, de Beatrixstraat en de Hoge Donk die door de nieuwe rijksweg worden afgesneden. Deze aansluiting, die een ontlasting betekent van St. Willebrord en Sprundel, zal worden belast met circa 8.800 mvt/etmaal (prognosejaar 2008), waarvoor een verhardingsbreedte van 6 m en bermen van 3 m breed benodigd zijn.



Kruisingen

Het plan voorziet conform de tracénota in ongelijkvloerse kruisingen met de autosnelweg ter plaatse van de Moerdijkse Postbaan (tunnel), Rijsbergseweg, Zundertseweg (alleen voor (brom-)fietsers en voetgangers) en Grauwe Polder. Bij de drie kruisingen ter plaatse van de verdiepte ligging kan worden volstaan met opritten die circa 3 à 3,50 m boven het maaiveld reiken. Bij de kruising met de Couperuslaan wordt de Rijsbergseweg in westelijk richting uitgebogen om zoveel mogelijk bestaande bebouwing te sparen.

Parallel- en ontsluitingswegen

Het aantal parallelwegen is tot een minimum beperkt en zodanig ontworpen dat een doorgaand karakter wordt vermeden. In het plangebied is een parallelweg opgenomen tussen de Hoge Donk en een zijweg van de Hoge Donk (ten noorden van de A58), tussen de Hoge Donk en de Vosdonk (ten zuiden van het aansluitpunt Vosdonk), tussen de Broekestraat en de Polderstraat en de Grauwe Polder (ten zuiden van de A58), tussen de Bollestraat en de Hoge Vaartkant (ten zuiden van het aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant) en tussen de Hoge Vaartkant en de Hoge Bremberg (ten zuid-oosten van het aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant).

Faunapassages

Ter hoogte van de Brandsche Vaart zal onder de rijksweg een duiker met een water-landovergang worden aangelegd ten behoeve van de migratie van amfibieën. Ook wordt een faunapassage aangelegd ter hoogte van de Moerdijkse Postbaan voor de uitwisseling van kleine diersoorten, zoals dassen en marterachtigen, tussen het Liesbos en het gebied ten zuiden van de A58.

5.3 Waterhuishoudkundige voorzieningen

De omlegging doorkruist een aantal watergangen in beheer bij het waterschap (zie figuur 4.7 van paragraaf 4.3). De watergangen worden met behulp van duikers (ter hoogte van de Brandsche Vaart in het oosten en de Lekkervaart in het westen) en sifons (ter hoogte van km 5.8 en KW8) onder de rijksweg doorgeleid. De afvoercapaciteit van deze watergangen verandert niet.

Het te doorgraven gedeelte (km 2.5-5.5) van de omlegging zal worden aangelegd als een "groene bak". Drainage sloten in de berm zorgen voor de drooglegging van de aardebaan. Daardoor vindt ter plaatse van de doorgraving een grondwaterstandsverlaging plaats. Grondmechanica Delft heeft de waarschijnlijke verlaging in de omgeving berekend. dit is weergegeven in figuur 5.2.

De afvoer van het hemelwater, afkomstig van het verharde oppervlak en uit het aanliggende gebied vindt plaats via bermsloten. Een blusvijver wordt op peil gehouden. Naast een aantal retentiebekkens vervult deze vijver een functie om de waterafvoer uit het gebied te vertragen, indien deze hoger wordt dan de afvoernorm voor de landbouw. Vanuit de retentiebekkens en blusvijver wordt geloosd door middel van een stuw, waarvan de uitstroomopening zodanig is dat zorg kan worden gedragen voor het gewenste afvoerdebiet.

Rijkswaterstaat heeft een plan laten opstellen voor het bepalen van de benodigde capaciteit van de aan te leggen retentiebekkens en blusvijver en de benodigde afvoercapaciteit van de bermsloten langs de rijksweg. Hierbij wordt het hemelwater, afkomstig uit het gebied ten oosten van km 4.4, afgevoerd naar de Brandsche Vaart. Indien bij lozing niet voldaan wordt aan de eisen die door de kwaliteits- en/of de kwantiteitsbeheerder worden gesteld, zullen aanvullende voorzieningen worden getroffen. Het hemelwater afkomstig uit het gebied ten westen van km 4.4 wordt afgevoerd naar de blusvijver, geprojecteerd aan de oostzijde van de Vosdonk. Het hemelwater vanuit het uiterste westelijke gebied nabij de rijksweg (tussen km 7.4 en 8.0) wordt geloosd op het Kibbelvaartje. Retentiebekkens worden aangelegd ter hoogte van km 1.2, 5.7, 6.6 en 7.3.

5.4 Verkeersintensiteiten

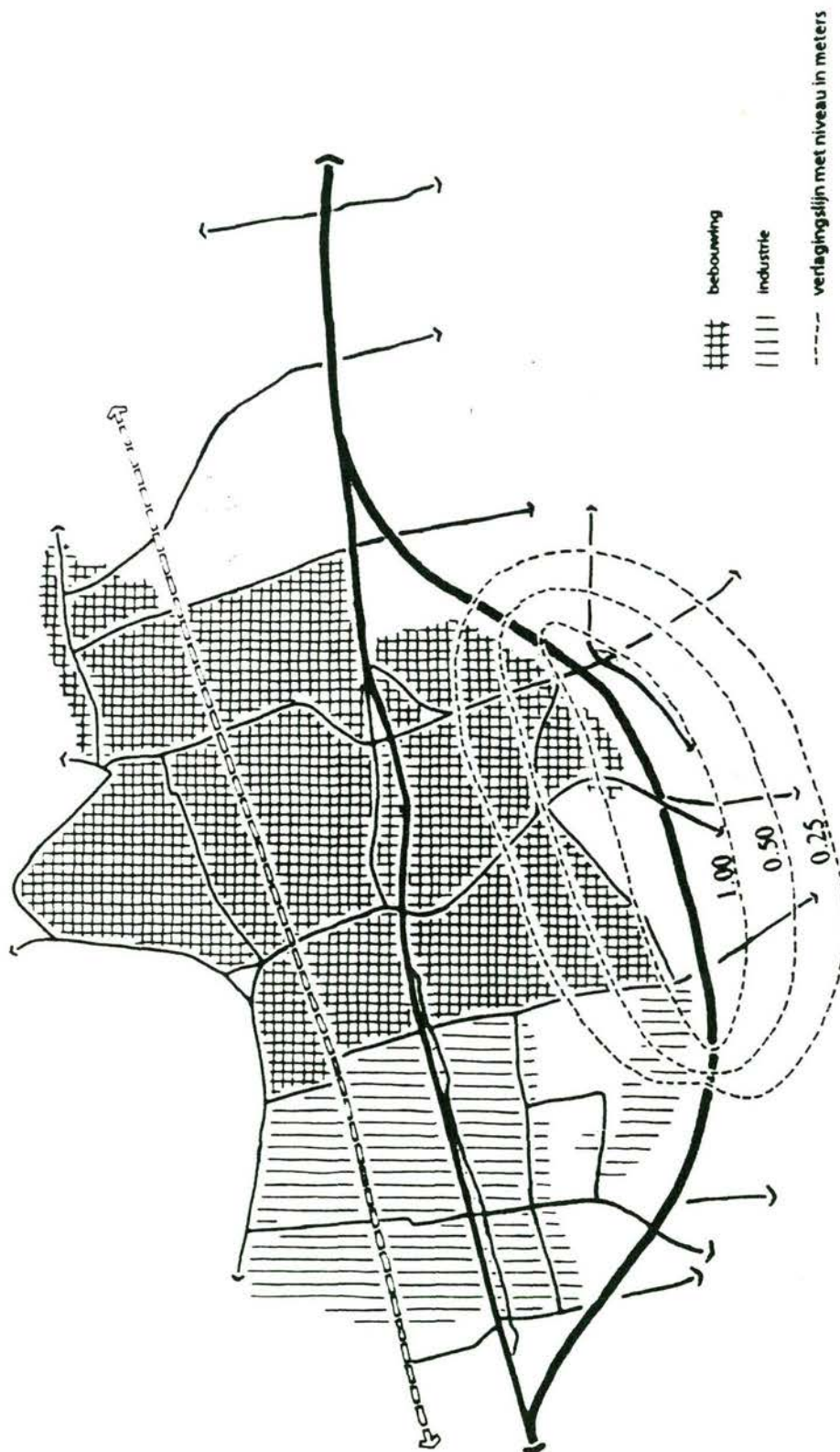
In paragraaf 4.5 is ingegaan op de huidige verkeersintensiteiten en te verwachten ontwikkelingen. Daarbij is geconstateerd dat de A58 de laatste jaren geen groei meer te zien geeft en dat met name het toenemende autoverkeer zijn weg zoekt via "sluiproutes" in Etten-Leur en in de regio. Na realisatie van de omlegging en de verbeteringswerken aan de A58 zal de doorstroming op de A58 aanzienlijk beter zijn. Een groot deel van het sluipverkeer zal dan naar verwachting gebruik gaan maken van de A58.

Bij het opstellen van de verkeersprognoses na realisatie van de omlegging is in het akoestisch onderzoek (Kuiper Compagnons, 1990) uitgegaan van een planhorizon tot het jaar 2008, tien jaar na het openstellen van de weg. Verder is uitgegaan van een groei van het autoverkeer van 20% in de periode van 1986 tot 2000. Ten opzichte van de berekende intensiteit voor 2000 wordt tot 2008 een groei verwacht van 10%. De toename tussen 1986 en 2008 is 32%. Deze groei is in overeenstemming met het beleid van het SVV II (paragraaf 2.5), van "Kruispunt van wegen" (paragraaf 2.6) en van het IRRV (paragraaf 2.7). De richtlijnen voor het MER vragen te rekenen met een planhorizon tot het jaar 2010. Indien de geprognoseerde groei van 32% wordt geëxtrapoleerd naar het jaar 2010, zullen de voor 2008 verwachte verkeersintensiteiten in 2010 met circa 2 à 3% zijn toegenomen. De toename van 3% ten gevolge van de verschuiving van de planhorizon komt overeen met een toename van de geluidsbelasting van 0,1 dB(A) ten opzichte van de in het akoestisch onderzoek berekende waarden.

De bij de berekening van de geluidsbelastingen en de contouren gehanteerde verkeersintensiteiten per wegvak zijn weergegeven in figuur 5.3.

Figuur 5.2

Grondwaterstandsverlaging



Figuur 5.3

Verkeersintensiteiten per wegvak (op een gemiddelde werkdag) in 2008

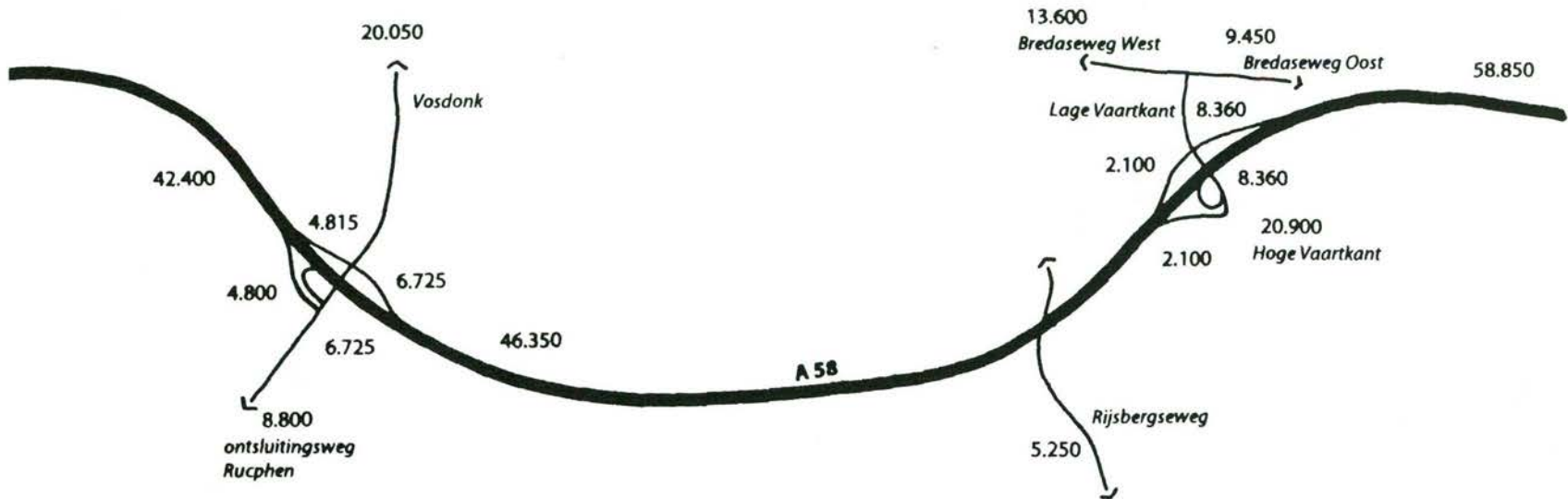


fig. 5.3

Voor de in het akoestisch onderzoek berekende geluidscontouren zijn, naast de bovengenoemde verkeersintensiteiten een gemiddelde werkdag, de daguurintensiteit, de nachtuurintensiteit en de verdeling van de nachtuurintensiteit over de verschillende voertuigcategorieën als input gebruikt. De drie laatstgenoemde parameters zijn berekend uit de verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag aan de hand van de verkeersverdelingscijfers van de tabellen 4.5.3 en 4.5.4 van paragraaf 4.5.

5.5 Geluid

Wettelijk kader inzake voorzieningen en maatregelen geluidhinder

Bij de omlegging van de rijksweg 58 ten zuiden van Etten-Leur zullen, binnen de zone, de grenswaarden als genoemd in de Wet geluidhinder in acht worden genomen. Dit kunnen de voorkeursgrenswaarden of een door GS of de Minister toegestane hogere grenswaarde zijn. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken van de weg en de ligging in stedelijk of buitenstedelijk gebied. Het traject van de omlegging, dat uit twee maal twee rijstroken bestaat, heeft een zonebreedte van 400 m. De op- en afritten worden niet gezien als afzonderlijke rijstroken, maar worden toegerekend aan de hoofdrijbanen. De regionale wegen, behalve de Vosdonk hebben twee rijstroken en een zonebreedte van 200 m in stedelijk en 250 m in buitenstedelijk gebied. De zonebreedte van de Vosdonk bedraagt 350 m ten noorden van de A58 (vier rijstroken) en 250 m ten zuiden van de A58 (2 rijstroken).

Binnen de genoemde zones is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (Kuiper Compagnons, 1990) naar de geluidsbelasting van de omlegging. De berekeningen zijn voornamelijk uitgevoerd met standaardrekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaaï. Op de rekenresultaten is een correctie aangebracht in verband met het stiller worden van het verkeer, conform art. 103 Wet geluidhinder. Deze correctie bedraagt 3 dB(A) voor de wegen buiten de bebouwde kom en 5 dB(A) voor de wegvakken binnen de bebouwde kom. Bij de berekeningen is uitgegaan van de uitvoering van het gehele rijkswegtracé in zeer open asfaltbeton (ZOAB). Voor de ontsluitingswegen is uitgegaan van fijn asfalt.

Daar waar langs de omlegging de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder zouden worden overschreden, zijn op basis van het akoestisch onderzoek maatregelen in de overdrachtssfeer (geluidswallen en -schermen) vastgesteld. Op plaatsen waar de genoemde maatregelen niet toereikend en/of te grote bezwaren oproepen, zijn hogere grenswaarden vastgesteld. Daarbij zullen waar nodig maatregelen aan woningen worden getroffen om aan de wettelijke normen te voldoen.

Wijzigingen Wet Geluidhinder (1 maart 1993)

In de Wet geluidhinder wordt onderscheid gemaakt tussen "bestaande situaties", "reconstructies" en "nieuwe situaties". De wijze waarop deze definities zijn gehanteerd in het genoemde akoestisch onderzoek, is niet in strijd met de betreffende regeling van de op 1 maart 1993 gewijzigde Wet geluidhinder, die onderstaand wordt beschreven.

Van een "bestaande situatie" is sprake als er op 1 maart 1986 een weg aanwezig was en de geluidsbelasting van woningen meer dan 55 dB(A) bedroeg. B&W moeten deze gevallen melden aan de minister. Zij stellen daarbij tevens een saneringsprogramma op. De minister stelt de maatregelen vast die ter bestrijding van de geluidhinder worden getroffen. Dit betreft maatregelen in de overdrachtssfeer en zo nodig het vaststellen van hogere grenswaarden. De hoogste toelaatbare geluidsbelasting bij sanering bedraagt 70 dB(A). In casu bedraagt de geluidsbelasting vanwege de oude rijksweg meer dan 55 dB(A) bij woningen langs de Heul, bij woningen langs de oude rijksweg en bij woningen langs wegen ten oosten van de overgang van het oude in het nieuwe rijkswegtracé.

Nu de minister inmiddels maatregelen in de overdrachtssfeer en hogere grenswaarden heeft vastgesteld, is de regeling voor "reconstructie" van toepassing voor de genoemde wegen. Onderstaand wordt ingegaan op "reconstructie". Ter onderscheiding van de hierna beschreven reconstructiesituatie, wordt de bovenstaande situatie **"reconstructie in bestaande situatie"** genoemd.

Onder "reconstructie" wordt de situatie verstaan waarin binnen de aanwezige zone (zone van de bestaande weg) of toekomstige zone (zone van de gereconstrueerde weg) woningen zijn gelegen, waarvan de geluidsbelasting hoger dan 50 dB(A) is of zal zijn en als de geluidsbelasting vanwege die weg met twee of meer dB(A) toeneemt. De reconstructie mag niet worden begonnen voordat door de gemeenteraad een besluit is genomen tot het treffen van maatregelen (in de overdrachtssfeer en/of aan de woningen). In beginsel mag de bestaande geluidsbelasting niet door de reconstructie worden verhoogd. Gedeputeerde Staten kunnen, indien maatregelen in de overdrachtssfeer niet doeltreffend zijn of te grote bezwaren oproepen, hogere grenswaarden vaststellen. De verhoging mag in principe niet meer zijn dan 5 dB(A). Onder bepaalde voorwaarden kan hiervan worden afgeweken.

Bij reconstructie beperkt het akoestisch onderzoek zich niet alleen tot de weg of het weggedeelte dat wordt gereconstrueerd, maar moet ook gekeken worden naar de wegen waar de geluidsbelasting door de reconstructie met twee of meer dB(A) toeneemt. In casu vallen gedeelten van de delen van de rijksweg die overgaan van het oude tracé in het nieuwe tracé en aansluitende wegen onder **"reconstructies in nieuwe situaties"**. Hiervoor zijn reeds, uitgaande van de vastgestelde geluidafschermende maatregelen (zie ook hierna), hogere grenswaarden vastgesteld. De overgang aan de westzijde is voornamelijk gelegen op het grondgebied van de gemeente Rucphen en is in het voor het betreffende wegvak geschreven MER beschreven.

De overige delen van de aan te leggen rijksweg (voornamelijk het gedeelte gelegen tussen de overgang naar het oude tracé aan de westzijde en de overgang naar het oude tracé aan de oostzijde) vallen onder **"nieuwe situaties"**. Van een "nieuwe situatie" is sprake indien een weg of geluidgevoelige bebouwing binnen de zone van die weg in een bestemmingsplan wordt geprojecteerd. Ook langs grote delen van het tracé, die onder "nieuwe situaties" vallen, is de geluidsbelasting, indien geen maatregelen worden getroffen, hoger dan de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder. Om dit tegen te gaan, is bij het ontwerp van de weg en bij de inpassing daarvan in het landschap uitgegaan van geluidafschermende maatregelen langs de weg in de vorm van geluidswallen of -schermen. Dit is echter niet in alle gevallen toereikend. GS heeft daarom in voorkomende gevallen hogere grenswaarden vastgesteld tot het wettelijke maximum van 60 dB(A).

In tabel 5.1 zijn het aantal woningen langs de omlegging en aansluitende wegen aangegeven, waarvoor hogere grenswaarden zijn vastgesteld, onderscheiden naar "reconstructies" en "nieuwe situaties".

Tabel 5.1 Hogere grenswaarden langs omlegging en aansluitende wegen

Geluidsbelasting dB(A)	Aantal woningen	
	Reconstructies	Nieuwe situaties
51-55	19	61
56-60	12	6
61-65	20	-
66-70	8	-

Een overzicht van de bedoelde woningen is weergegeven in het akoestisch onderzoeksrapport van Kuiper Compagnons (februari 1990).

Voorzieningen en maatregelen bij reconstructies en nieuwe situaties

Onderstaand zal worden aangegeven welke geluidafschermende maatregelen zullen worden getroffen om de geluidhinder te beperken, zowel voor wegen die onder "reconstructie" vallen als voor de wegvakken van de A58 en aansluitende wegen die onder "nieuwe situaties" vallen. De geluidsschermen en wallen zijn tevens aangegeven op de tekening NBTX 1988-20803. In hoofdstuk 7 zullen de effecten van deze maatregelen worden beschreven. De maatregelen langs de wegvakken van de omlegging gelegen op het grondgebied van de gemeente Rucphen zijn omschreven in het voor die wegvakken geschreven MER.

In het gebied van de omlegging dat onder "reconstructie" valt, zal in de voorgenomen activiteit ter plaatse van de weg Hoge Bremberg een geluidsscherm worden geplaatst.

Voor wegvakken van de A58 die onder "nieuwe situaties" vallen, zal in de voorgenomen activiteit vanaf circa 100 m ten westen van de Polderstraat tot circa 600 m ten oosten van de kruising met de Rijsbergseweg de omlegging worden ingegraven. Voorts zal langs de noordzijde van de A58 een doorgaande geluidswal worden geplaatst met een hoogte van ongeveer 5 m ten opzichte van de weg. Op plaatsen waar vanwege de geringere beschikbare ruimte geen wal kon worden aangebracht, is uitgegaan van een scherm.

Langs de zuidzijde van de omlegging wordt op de onderstaande plaatsen een geluidswal of geluidsscherm geplaatst.

- vanaf de aansluiting Vosdonk tot voorbij de Polderstraat zijn, langs de weg en ter plaatse van het viaduct over de Vosdonk, geluidafschermende maatregelen aangebracht in de vorm van schermen en wallen. De hoogte van deze wallen is circa 3,5 m ten opzichte van de weg en neemt in hoogte af bij de aansluiting Vosdonk;
- ter bescherming van de woningen aan de Grauwepolder wordt langs de omlegging over circa 170 m aan de westzijde van het bastion een scherm ter hoogte van circa 5 m ten opzichte van de weg geplaatst;
- een scherm van circa 5 m hoog ten opzichte van de weg over een lengte van circa 275 m wordt geplaatst ten westen van het bastion bij de kruising van de Zundertseweg. Dit scherm dient ter vermindering van de geluidsbelasting langs de Hogeweg, het Galgepad en de Zundertseweg;
- tussen het oostelijke bastion bij de Zundertseweg en het westelijke bastion van het viaduct Rijsbergseweg-Couperuslaan wordt een geluidswal aangelegd met een hoogte van 3,5 m ten opzichte van de weg;
- ten oosten van het viaduct Rijsbergseweg-Couperuslaan wordt over een lengte van ongeveer 300 m een geluidswal aangebracht met een hoogte van circa 5,5 m ten opzichte van de weg;
- vanaf circa 100 m ten westen van de Polderstraat tot circa 600 m ten oosten van de kruising met de Rijsbergseweg ligt de omlegging verdiept, hetgeen ook een gunstige invloed op de geluidsbelasting van de langs de omlegging gelegen woningen heeft;
- de zuid-oostelijke grondlichamen van het aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant, met een oplopende hoogte tot 6 m ten opzichte van de weg, schermen de woningen langs de Hoge Vaartkant en een woning aan de Bollenstraat af.

Wat betreft de aansluitende wegen die onder "nieuwe situaties" vallen, wordt alleen aan de oostzijde van de te verleggen Rijsbergseweg een wal aangelegd. Deze wal zal een lengte hebben van circa 100 m en een hoogte van circa 2,5 m.

5.6 Landschappelijke inpassing

Ter inpassing van het tracé van de "Omlegging Etten-Leur" en de benodigde geluidafschermende voorzieningen is, in overleg met de directie Bos- en Landschapsbouw afdeling Verkeerswegen, een landschapsplan opgesteld. De belangrijkste elementen zijn weergegeven op de kaart die bij dit rapport is gevoegd. De omlegging van de rijksweg betekent een behoorlijke ingreep in het landschap ten zuiden van Etten-Leur. De kleinschaligheid en het historisch gegroeide karakter van het landschap stemmen niet als vanzelf overeen met de grootschaligheid en het eigentijdse karakter van een autosnelweg.

Aan dit landschapsplan liggen de volgende basisgedachten ten grondslag:

- de aanleg heeft ingrijpende consequenties voor het bestaande landschap. De inpassing van de weg draagt derhalve bij aan een nieuw landschap dat zowel voor de weggebruikers als voor de gebruikers van de omgeving (omwonenden en recreanten) een hoge belevingswaarde moet hebben;
- de omlegging zal als één geheel moeten kunnen worden ervaren door een consequente toepassing van ruimtelijke en technische oplossingen;
- stadswallen vormen van oudsher visueel-ruimtelijk markante elementen op de overgang van stad naar landelijk gebied. Door aan dit vertrouwde karakteristieke beeld te refereren worden zowel de automobilist als de gebruiker van de omgeving geduid op de specifieke ligging van de omlegging Etten-Leur op de overgang van het (toekomstig) stedelijk naar landelijk gebied. Dit beeld kan worden opgeroepen door de keuze, situering en vorm van de ontwerpmiddelen.

Het beeld van de stadswallen, rekening houdend met de specifieke kenmerken van het bestaande landschap, biedt goede mogelijkheden voor een nieuw landschap met een eigen herkenbaar gezicht.

Het beeld wordt opgeroepen door:

- een doorgaande aarden wal aan de noordzijde van de weg met een hoogte van circa 2 tot 3 m boven maaiveld als begrenzing van het (toekomstig) stedelijk gebied. De wal is voorzien van een laanbeplanting en een fiets- en wandelroute;
- aan de zuidzijde wordt de huidige ruimtelijk opbouw van het landelijk gebied zoveel mogelijk tot aan de weg doorgezet. Alleen daar waar strikt noodzakelijk zijn geluidwerende voorzieningen aangebracht in de vorm van een aarden wal (Vosdonk - Polderstraat en Couperuslaan) of steile wand (Grauwe polder en Zundertseweg) waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van natuurlijke materialen;
- gekoppeld aan de landhoofden van de viaducten zijn aan weerszijden van de rijksweg bastions geprojecteerd. Door vormgeving en situering vormen zij markante punten in het wegbeeld die als entrees naar het landelijk dan wel stedelijk gebied fungeren.

Over de hele lengte van de omleiding wordt bovenop de aarden wal een laan van eiken en zilverbomen ingeplant. Door de relatief korte plantafstand en door gebruik van relatief groot plantmateriaal zal reeds na enige tijd een laan met grote bomen kunnen ontstaan.

Inspelend op de ontwikkeling van een parkachtige zone tussen Grauwe Polder, Zundertseweg en Streek zijn singels ontworpen als een verbinding, onder andere voor vogels, tussen de parkzone en het bos ten zuiden van de weg.

De vormgeving van de bastions verwijst naar die van verdedigingswerken uit het verleden; robuuste rechte wanden onder een hoek van enkele graden ten opzichte van het maaiveld hellend. Aan de achterzijde zijn de bastions afgewerkt met taluds, zodat de "harde" zijden vrijwel alleen vanaf de rijksweg waarneembaar zijn. Op de bastions worden kastanjes ingeplant.

Op de plaatsen waar het in verband met de hoogte van de geluidwerende voorzieningen niet of nauwelijks mogelijk is aarden wallen te realiseren, worden in principe aan de wegzijde steile wanden schuin in de taluds geplaatst. Deze wanden sluiten aan op de bastions en vormen zowel horizontaal als verticaal "wiggen" in de taluds. Aan de kant van het stedelijk gebied wordt de wigvormige ruimte tussen wandel/fietspad en steile wand met grond aangevuld. Hierdoor ontstaan hoger gelegen plateaus, die samen met de bastions bijzondere plekken aan de recreatieve wandel- en fietsroute toevoegen. Aan de zuidkant vormen de steile wanden de begrenzing van de aanliggende tuinen en kunnen op verschillende manieren in de tuinrichting worden geïntegreerd.

De landschappelijke inpassing van de aansluitingen Vosdonk en Hoge Vaartkant is op een vergelijkbare wijze vorm gegeven. Met uitzondering van de transparante schermen op het viaduct van de Vosdonk is bij beide aansluitingen en geluidwerende voorzieningen gebruik gemaakt van grondlichamen en beplanting. De "lussen" van de aansluitingen zijn tot 4 m hoge plateaus opgehoogd waarop bosbeplanting is aangebracht. Voor de automobilist zijn de aansluitingen als groene verdichte punten in het wegbeeld herkenbaar, vanuit de omgeving vormen de plateaus met beplanting als het ware poorten tussen het landelijk en het stedelijk gebied.

Overhoeken

De herinrichting (landinrichtingsprocedure) die in het gebied wordt uitgevoerd, vormt een mogelijkheid om de verkaveling aan te passen zodat overhoeken die ontstaan door doorsnijding van de kavels, kunnen worden opgenomen in een aangepaste verkaveling.

5.7 Langzaam verkeer en openbaar vervoer

Langzaam verkeer

Voor het fietsverkeer en de voetgangers is bij de aansluiting Hoge Vaartkant via taludtrappen een korte, rechtdoorgaande verbinding ontworpen. Het fietsverkeer van en naar Sprundel kan gebruik blijven maken van de bestaande wegen in het buitengebied. Ter plaatse van de aansluiting is langs de oostzijde van de verbindingsweg in een aparte verbinding voor langzaam verkeer voorzien, die aansluit op het bestaande wegennet, dat wil zeggen de Vosdonk en de Ettenseweg en het fietspad op de geluidswal ten noorden van de A58.

Aangezien in de bestaande verbinding Couperuslaan/Rijsbergseweg ter weerszijden van de weg fietspaden aanwezig zijn is bij het ontwerp van de kruising hier ook van uitgegaan. De kruising Zundertseweg wordt uitgevoerd als fietsbrug, hierdoor wordt de verkeersbelasting van deze weg naar het centrum verminderd. Langs de noordzijde van de rijksweg is op de kruin van de geluidswal een fietswandelpad geprojecteerd.

Busroutes

De busroute Etten-Leur - Breda heeft twee bushaltes langs het tot autosnelweg om te bouwen weggedeelte. Voor een snelle geleiding van deze bus worden verschillende mogelijkheden onderzocht. Deze oplossingen passen binnen het ontwerp van de autosnelweg en worden afgestemd op de plannen bij het Knooppunt Princeville.

De busroute Etten-Leur - St. Willebrord - Roosendaal loopt deels over de bestaande rijksweg. Deze verbinding blijft na realisering van de omlegging ongewijzigd gehandhaafd.

5.8 Uitvoering, bouwmaterialen en beheer en onderhoud

De "Omlegging Etten-Leur" wordt door Rijkswaterstaat als één project uitgevoerd. Binnen de gemeente Etten-Leur ligt een zevental kunstwerken, te weten de tunnel voor de Moerdijkse Postbaan (KW1), het viaduct in de weg Hoge Vaartkant (KW2), het viaduct van het aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant (KW3), de viaducten in de Rijsbergseweg/Couperuslaan, Zundertseweg en Grauwe Polder (KW4/5/6) en het viaduct van het aansluitpunt Vosdonk (KW7). De ontwerpen houden rekening met een zo verkeers- en sociaal veilig mogelijke vormgeving en inrichting van de tunnel en de viaducten. Verder omvat het project grondwerkzaamheden, de opbouw van de wegverharding, het realiseren van parallelwegen en het aanbrengen van geluidafschermende voorzieningen. De aan te brengen waterhuishoudkundige voorzieningen betreffen de aanleg van sloten, retentiebekkens, duikers en sifons (zie paragraaf 5.3). De uit te voeren werkzaamheden zullen plaatsvinden conform de daarvoor geldende technische kwaliteitseisen, zoals die door Rijkswaterstaat Noord-Brabant worden toegepast. In algemene zin is de Richtlijn voor het Ontwerp van Autosnelwegen de leidraad voor de te verkiezen technische oplossingen en toe te passen materialen.

Het "Milieuzorgplan voor de sector aanleg en verbetering" van de directie Noord-Brabant van Rijkswaterstaat is in concept gereed. Hierin is het hergebruik van materialen en het beheersen van de afvalstromen uitgewerkt. Voor het bestek houdt dit de mogelijke opname van een milieuparagraaf in met nieuwe en milieuvriendelijke materialen en maatregelen voorzover dit op een reële manier haalbaar is (best practical means). Bij uitbesteding kunnen milieuvoorschriften in de overeenkomsten opgenomen worden. In hoeverre de toe te passen materialen moeten zijn voorzien van een milieucertificaat, is nog in studie. Ook is nog niet duidelijk in hoeverre er op korte termijn alleen gewerkt zal kunnen worden met aannemers die zelf ook een milieuzorgplan hanteren.

Het concept-milieuzorgplan wordt reeds gebruikt door Rijkswaterstaat en zal ook worden gebruikt voor de aanbesteding en uitvoering van het project "Omlegging Etten-Leur".

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud zal plaatsvinden conform de huidige aanpak en werkwijze van de directie Noord-Brabant. Ook voor deze sector is een milieuzorgplan in ontwikkeling.

6 Effectbeschrijving aanlegfase

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de effecten die optreden tijdens en door aanleg van de voorgenomen activiteit en die daarvan rechtstreeks het gevolg zijn.

6.2 Ruimtegebruik, landschapsbeeld en cultuurhistorie

De nieuwe weg volgt, met uitzondering van het gedeelte tussen de Moerdijkse Postbaan en de Brandsche Vaart, geen tracé van bestaande wegen of andere infrastructurele voorzieningen. De nieuwe weg doorsnijdt en verandert derhalve het landschapsbeeld ter plaatse. Ruimtebeslag en landschapsbeeld worden niet alleen beïnvloed door de weg zelf, maar tevens door de uitvoering van maatregelen om de geluidhinder te beperken en de weg landschappelijk in te passen.

Ruimtebeslag

Het totale extra ruimtebeslag voor de aanleg van de nieuwe delen van de A58 in de gemeente Etten-Leur, inclusief de ruimte voor geluidswallen en nieuw aan te leggen passages, bedraagt circa 65 ha. Hiertoe wordt voornamelijk akkerbouwgrond en grasland onttrokken aan de huidige bestemming. De doorsnijding van en het ruimtebeslag op de landbouwgronden kan van invloed zijn op de bedrijfsvoering van meerdere bedrijven.

Het ruimtebeslag van de huidige A58 door Etten-Leur wordt aanzienlijk minder groot doordat het profiel voor een belangrijk deel wordt teruggebracht van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook.

In de periode dat de omlegging wordt aangelegd, is mogelijk sprake van extra ruimtebeslag en wordt het beeld ter plaatse bepaald door de bouwactiviteiten. Deze effecten zijn tijdelijk van aard. Na de bouw zijn deze effecten niet meer aanwezig. De beïnvloeding wordt in zijn algemeenheid als te verwaarlozen geacht.

Landschapsbeeld en cultuurhistorie

De omlegging verandert in ruimtelijk opzicht blijvend de bestaande situatie. Uitvoering van het landschapsplan, beschreven in paragraaf 5.4, vermindert de nadelige beleving van deze structuurverandering door het ontwikkelen van een nieuw karakteristiek landschapsbeeld, dat de visuele hinder van de weg doet verminderen. Het aansluitpunt Vosdonk vormt wel een nieuw dominerend element in het gebied. De rijksweg gaat hier op een hoogte van circa 6 m boven maaiveld over de Vosdonk. De aan de rijksweg gelegen 2 m hoge geluidswal gaat bij het aansluitpunt mee omhoog en bereikt een hoogte van circa 8 m boven maaiveld. Voor de bewoners aan de Vosdonk, Ettenseweg (gemeente Rucphen) en Hoge Donk, die op korte afstand van het aansluitpunt wonen, kan de rijksweg als een visuele barrière worden ervaren.

Ook het visueel-ruimtelijke beeld in het gebied ter hoogte van het aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant verandert. De aan- en afvoerwegen van het aansluitpunt en de ten oosten hiervan gelegen Lage Vaartkant gaan op een hoogte van circa vijf, respectievelijk zes, meter boven maaiveld over de rijksweg heen. De grondlichamen van de aan- en afvoerwegen en parallelweg kunnen als een visuele barrière worden ervaren voor de omwonenden aan de Hoge Vaartkant, Lage Vaartkant, Bollestraat en van het toekomstige woongebied Hoge Neerstraat.

Ten behoeve van de aanleg van de rijksweg is het rijksmonument Hoge Vaartkant 11 reeds geamoveerd. Het rijksmonument Hoge Vaartkant 9 zal ook worden geamoveerd. Hoge Vaartkant 9 zal op een zuidelijker gelegen locatie langs de Hoge Vaartkant worden herbouwd.

Het gebied is sinds het jaar 1900 reeds in grote mate veranderd. De voorgenomen activiteit heeft in cultuurhistorisch opzicht dan ook een marginaal effect. Het plangebied kent geen archeologische waarden.

6.3 Bodemopbouw, geohydrologie en oppervlaktewater

De wegvakken doorsnijden geen waardevolle bodemtypen. De totale voor de omlegging benodigde hoeveelheid zand bedraagt 800.000 m³. Voor de wegvakken van de omlegging, gelegen in de gemeente Etten-Leur, moet ongeveer 670.000 m³ zand worden ingereden. Afhankelijk van de kwaliteit wordt, in de lijn van het milieuzorgplan (zie paragraaf 5.6), een zo groot mogelijke hoeveelheid van het bij de doorgraving vrijkomende zand aangewend. Verwacht wordt dat circa 250.000 m³ voor de aanleg van de gehele omlegging van elders aangevoerd moet worden. Voorts zijn indirecte effecten te verwachten als gevolg van transport van zand en andere materialen. Gezien de bodemopbouw worden slechts marginale zettingen verwacht.

Als gevolg van de voorgenomen activiteit wordt circa 65 ha akkerbouwgrond en grasland aan het bestaande areaal onttrokken. Hierdoor wordt het gebruik van meststoffen en bestrijdingsmiddelen op deze oppervlakte opgeheven. Sprake is van een gering effect omdat bij de autonome ontwikkeling van het gebied het meststoffen- en bestrijdingsmiddelengebruik eveneens wordt verminderd, als gevolg van het overheidsbeleid dat op dit punt wordt gevoerd.

De doorgraving leidt tot een permanente grondwaterstandsverlaging. Door Grondmechanica Delft is een model opgesteld, waarmee deze verlaging is berekend. Figuur 5.2 geeft daarvan het resultaat. Het betreft een uitkomst op basis van een globale schematisatie. De bodemopbouw is ter plaatse zeer gevarieerd, waardoor pas in de praktijk exact de gevolgen zijn vast te stellen. Wel geeft het onderzoek aan dat in een strook langs het nieuwe tracé met een verlaging van enkele decimeters rekening moet worden gehouden. Het betreft gemiddeld een aantal decimeters.

Door de drooglegging van de autosnelweg bij de doorgraving wordt gemiddeld 2 à 3 m³ per dag grondwater onttrokken en afgevoerd naar het oppervlaktewater. De verdroging treedt plaatselijk op in een gebied van ongeveer 20 ha. Gezien het verdrogingsbeleid is sprake van een groot effect, ondanks de beperkte gevolgen voor de actuele ecologische waarden en de landbouw.

Tijdelijke verlaging van grondwaterstanden zal nodig zijn voor een aantal kunstwerken. Het kunstwerk dat de Moerdijkse Postbaan onder het tracé doorvoert, wordt zodanig geconstrueerd dat ook tijdens de aanleg geen grondwaterstandsverlaging optreedt. Het Liesbos zal daardoor geen negatieve invloed ondergaan.

De afvoer van oppervlaktewater wordt niet beïnvloed. Op plaatsen waar een watergang de nieuwe weg kruist, worden duikers en sifons geconstrueerd. Het van de weg af te voeren hemelwater infiltreert voor een deel in de bermen en wordt voor het overige deel, onder meer via retentiebekkens geleid naar de bestaande waterlopen.

Tijdens de aanleg van de weg kunnen bij verscheidene werkzaamheden verontreinigingen ontstaan door zwerfvuil, lekkage van bijvoorbeeld olie e.d. Dit betreft een zeer gering effect, zeker als de benodigde gangbare maatregelen worden getroffen. Het milieuzorgsysteem van Rijkswaterstaat moet deze effecten tot een minimum beperken.

6.4 Vegetatie, fauna en ecosystemen

De ecologische waarde van het gebied, dat door de A58 in de gemeente Etten-Leur wordt doorsneden, is gering (zie paragraaf 4.4). Dit geldt ook voor de doorgraving, ter plaatse waarvan grondwaterstandsverlaging optreedt. Derhalve is geen sprake van een verlies aan belangrijke natuurwaarden na realisatie van de omlegging. Tevens is het mogelijk dat positieve effecten ontstaan door de uitvoering van het landschapsplan, op grond waarvan beplanting langs de wegvakken en op de geluidswallen wordt voorgestaan.

De ontwikkeling van natuurwaarden kan gestimuleerd worden door gerichte keuzen voor struiken, bomen en vegetatietypen. Het beheer vormt een belangrijke factor in hoeverre daadwerkelijk sprake kan zijn van een positief effect. De grondwaterstandsverlaging verandert de mogelijkheden voor aan natte milieus gebonden vegetaties.

In het concept van het Beheers- en begrenzingsplan voor het stroomgebied van de Mark wordt een ecologische verbindingzone voorgestaan ter hoogte van de Brandsche Vaart en tussen de Brandsche Vaart en het Liesbos. Ter hoogte van het beekdal van de Brandsche Vaart zal een faunapassage voor kleine diersoorten worden gemaakt. Hierdoor zal de migratie van kleine diersoorten tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de Brandsche Vaart en tussen het zuidelijke deel van de Brandsche Vaart en het Liesbos, na ombouw van het huidige autoweg-tracé naar een snelweg, zelfs beter mogelijk zijn dan in de huidige situatie.

6.5 Woon- en leefmilieu

Geluid en lucht

Tengevolge van de aanleg kan door bewoners van huizen nabij het tracé geluidhinder worden ondervonden. Het betreft een tijdelijk effect. Luchtverontreiniging als gevolg van het in te zetten materieel voor transport en constructie is zeer beperkt in omvang en tijdelijk van aard. Aanvoerroutes naar de bouwplaats en de wijze van transport zijn van invloed op de hinderbeleving. Gestreefd wordt naar een oplossing waarbij zo min mogelijk hinder ontstaat.

De geluidhinder tijdens de aanlegfase wordt voornamelijk bepaald door het grondverzet ten behoeve van de aanleg van weglichamen, kunstwerken, wegen en geluidswallen. Doordat het voor de aanleg in te zetten materieel in totaal een veel lagere geluidsproductie zal hebben dan het verkeer dat van de omlegging gebruik maakt en de werkzaamheden voornamelijk gedurende de dagperiode plaatsvinden, is de geluidhinder in de aanlegfase van ondergeschikt belang.

De werkzaamheden langs het bestaande tracé worden voor een deel 's nachts uitgevoerd om de doorstroming van het verkeer zo min mogelijk te hinderen (verkeersveiligheid). Het effect kan voor enkele bewoners van nabij gelegen woningen groot zijn en ontwaakreacties tot gevolg hebben. Het betreft een tijdelijk effect dat gezien de reeds hoge geluidsbelasting als gering wordt beoordeeld.

Te amoveren woningen

In de gemeente Etten-Leur betekent de aanleg van de Omlegging Etten-Leur het amoveren van 20 woningen met opstallen. Een overzicht hiervan wordt gegeven in tabel 6.5.1.

Tabel 6.5.1 Te amoveren woningen bij aanleg

Hoge Donk 35 en 41*
Vosdonk 15, 35*, 37*, 43, 26, 30 en 32
Grauwe Polder 37 en 164*
Zundertseweg 35
Kokkestraat 8*
Crispijnenstraat 75 en 80
Hoge Vaartkant 9, 11* en 10
Bredaseweg 198 en 206

* reeds geamoveerd

Verkeer

De bereikbaarheid van Etten-Leur vanuit het zuidelijke buitengebied zal door de aanleg van de omlegging niet verslechteren. De meeste lokale wegen kruisen de rijksweg ongelijkvloers en tussen verschillende lokale wegen worden parallel-wegen aangelegd.

Het fietsverkeer (met name de schooljeugd) tussen Etten-Leur en Sprundel zal een kleine omweg moeten maken doordat ze gebruik zullen moeten maken van de parallelweg tussen de Polderstraat en de kruising Grauwe Polder. De rechtdoor-gaande verbinding voor fietsers bij het aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant door middel van taludtrappen zal eveneens enige barrièrewerking tot gevolg hebben. Het autoverkeer komende uit zuidelijke richting over de Zundertseweg, zal Etten-Leur via een kleine omweg bereiken als gevolg van de afsluiting van deze weg voor autoverkeer. Hierdoor ontstaat voor fietsers een veiligere situatie op de Zundertseweg.

De busroutes worden gehandhaafd en gaan voor een deel van het traject gebruik maken van de nieuwe autosnelweg.

Visuele beleving

Vanwege de hoogteligging van weglichamen van de aansluitpunten Vosdonk en Hoge en Lage Vaartkant, hebben de aansluitpunten een visuele barrièrewerking.

6.6 Samenvatting en waardering effecten

Relevante effecten aanleg Omlegging Etten-Leur

Samenvattend is sprake van de volgende relevante effecten van de aanleg van de Omlegging Etten-Leur:

- a een permanent extra ruimtebeslag van landbouwgronden in de gemeente Etten-Leur
- b een permanente verandering van de visueel ruimtelijke structuur van het gebied dat door de nieuwe weg wordt doorkruist. De vormgeving van de weg volgens het Landschapsplan sluit aan bij de toekomstige verstedelij-king direct ten noorden van de nieuwe weg en biedt in potentie een mogelijkheid voor het creëren van een nieuw herkenbaar visueel-ruimte-lijk beeld;
- c een permanente grondwaterstandsverlaging in een gebied van ongeveer 20 ha. Deze verlaging spoort niet met het verdrogingsbeleid. De directe effecten voor actuele natuurwaarden en agrarisch gebruik zijn beperkt. Sprake is met name van verandering van potenties;
- d twintig als gevolg van de aanleg te amoveren woningen, waarvan twee rijksmonumenten. Eén rijksmonument wordt herbouwd;
- e tijdelijke overlast voor bewoners nabij de omlegging als gevolg van bouw- en aanlegwerkzaamheden.

Tabel 6.6.1 geeft een algemeen overzicht. De beoordeling ten opzichte van de nulsituatie is als volgt weergegeven:

--	groot negatief effect;
-	matig groot negatief effect;
0/-	gering negatief effect;
0	geen effect;
0/+	gering positief effect;
+	matig positief effect;
++	groot positief effect.

Tabel 6.6.1 Effecten van aanleg

Effect op	Bestaande situatie en autonome ontwikkeling	Effecten van de voorgenomen activiteit	Effect waardering	t.o.v. nul	Opmerking
ruimtebeslag	traverse van 2x2 rijstroken door de kern van Etten-Leur	± 65 ha ruimtebeslag door de Omlegging, voornamelijk landbouwgrond. Herinrichting traverse door Etten-Leur	toename ruimtebeslag landbouwgrond, permanent effect	-	extra beslag heeft negatief effect op de landbouw maar positief effect ruimtegebruik kern Etten-Leur
visueel ruimtelijke hoofdstructuur/landschap	geen bijzondere kwaliteiten	verandering ruimtelijk patroon; inpassingsmogelijkheid landschapsplan met de weg als nieuw herkenbaar element	verandering van ruimtelijk beeld	-/0	
archeologie en cultuurhistorie	twee rijksmonumenten, voorts geen bijz. waarden	het amoveren van twee rijksmonumenten, waarvan er 1 wordt herbouwd	gering negatief permanent effect	-	
bodem/grondverzet	niet zettingsgevoelig; geen waarden	ontwerp met leidraad ROA; 670.000 m ³ grondverzet	geen zetting geen kwaliteitsverlies	0	geen gesloten grondbalans voor de omlegging, ±250.000 m ³ van elders aan te voeren
bodem- en grondwaterkwaliteit	geen beschermingszone	zeer geringe belasting tijdens bouw- en aanlegfase	verwaarloosbaar effect	0	milieuzorgplan van belang
oppervlaktewater	geen bijzondere kwaliteiten; afvoer in noordelijke richting	met onder meer sifons worden hoofdwatervan- gen onder wegen door geleid	verwaarloosbaar effect	0	
grondwaterstand bij doorgraving	agrarisch gebied; Liesbos verdrogingsgevoelig	grondwaterstandsverlaging bij doorgraving. Invloedsgebied berekent op ha.	groot negatief permanent effect	--	
ecologische waarden	bijzondere kwaliteiten Brandsche Vaart, Liesbos	ruimtebeslag; beplantingsmaatregelen; aanleg faunapassages Brandsche Vaart en Liesbos	geen verlies	0	bepanting/beheer en faunapassages mogelijk positieve uitwerking
geluidsbelasting en luchtkwaliteit	zonering bedrijventerrein Vosdonk	extra belasting door bouw- en aanlegwerkzaamheden	tijdelijk negatief effect	-/0	milieuzorgplan is van belang
amoveren woningen+opstallen		amoveren van 20 woningen (incl. 2 rijksmon.); maatregelen ter beperking persoonlijke effecten	groot negatief effect	--	
fietsverbinding tussen Etten-Leur en Sprundel	zie plattegrond	iets langere fietsroute Etten-Leur/Sprundel	gering negatief effect	-/0	

7 Effectbeschrijving gebruiks- en beheersfase

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de effecten aan de orde van het gebruik en het beheer van de A58 in de gemeente Etten-Leur. Deze effecten worden beschreven ten opzichte van de bestaande situatie inclusief de veronderstelde autonome ontwikkeling. Secundaire en indirecte effecten van het beheer en onderhoud van de rijksweg zijn relatief gering en blijven buiten beschouwing.

7.2 Bodem, geohydrologie en oppervlaktewater

De aandacht richt zich op de effecten van het hemelwater dat afstroomt naar bermen en oppervlaktewater, van de gladheidsbestrijding en van eventuele calamiteiten. Allereerst wordt in algemene zin ingegaan op de mogelijke effecten.

Grondwater- en hemelwaterafvoer

Tijdens de gebruiksfase vinden geen activiteiten plaats die een grote invloed hebben op de kwantitatieve grondwaterhuishouding. Wel vindt de infiltratie anders plaats door het aanbrengen van het wegdek. Hierdoor kan bij hevige regenbuien een deel van de neerslag versneld via oppervlaktewater worden afgevoerd en kan in zijn totaliteit ter plaatse van de weg sprake zijn van een geringere infiltratie van regenwater naar het grondwater.

Door het gebruik van de weg is het regenwater dat van de weg afspoelt verontreinigd. Bij afvoer van dit "hemelwater" kan de verontreiniging bodem en grond- en oppervlaktewater belasten. Een klein deel wordt geleid naar het bestaande waterlopenstelsel. Het grootste deel komt terecht in de berm. De verontreiniging van het hemelwater bestaat uit stoffen die op het wegdek zijn neergeslagen uit uitlaatgassen, uit stoffen die door slijtage van autobanden op het wegdek terechtkomen en door slijtage van het wegdek zelf. Voor de afvoer van het water worden geen speciale (kostbare) maatregelen getroffen. Wel zal Rijkswaterstaat aanvullende voorzieningen treffen indien de kwaliteit van het in de Brandsche Vaart te lozen water door het hoogheemraadschap onvoldoende wordt bevonden. In geval van calamiteiten bij vervoer van gevaarlijke stoffen zal het ZOAB een vertragende werking hebben op de van het wegdek afstromende stoffen.

De van het wegdek afgespoelde stoffen zijn voornamelijk zware metalen (Cd, Zn, Pb, Cu, As en Ni) en minerale olie. Door afstroming komen stoffen direct in de berm terecht. De resultaten van een onderzoek door Tukkers in 1987 en het ECN in 1989 geven aan dat in de bovenste 20 cm van de berm A-waarden (Leidraad bodembescherming) voor lood, cadmium en zink, na realisatie van de weg, op relatief korte termijn kunnen worden bereikt. In de onderliggende laag van 20-40 cm onder maaiveld wordt de A-waarde pas na meer dan zestig jaar bereikt. Gevolgen voor het diepere grondwater treden veelal pas na honderd jaar of meer op. In de gebruikte modelberekeningen is geen rekening gehouden met de lagere loodgehalten in de benzine.

In hoeverre sprake is van een groot effect hangt zeer sterk af van de wijze waarop de betreffende stoffen opgenomen zullen worden in de vegetatie in de bermen. Onderzoek, uitgevoerd in opdracht van Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant, toont aan dat de gehalten aan zware metalen in bermgras vrij laag zijn, waardoor het maaisel als compost kan worden aangewend.

Verder kan verontreiniging door hemelwater ontstaan door natte depositie van luchtverontreiniging door autoverkeer. Dit heeft met name betrekking op de verzurende stoffen NO_x en SO_2 . De bijdrage aan de verzuring van de rijksweg met een lengte van 6,4 km is echter gering.

Gladheidsbestrijding

Voor de gladheidsbestrijding wordt sinds 1984 in bijna geheel Nederland gebruik gemaakt van zogenaamd "nat" zout. Dit zout is minder belastend voor het milieu dan andere soorten. Tot een aantal jaren geleden werd met name strooizout gebruikt. Per jaar werd in Nederland circa 100.000 ton zout gestrooid, dat overeenkomt met circa 8 ton per km rijksweg ofwel circa 20-25 gram per m^2 . Tegenwoordig wordt in Nederland voornamelijk gebruik gemaakt van keukenzout (NaCl), geproduceerd door Akzo Nederland BV en in mindere mate van steenzout ($\text{NaCl} + \text{Ca, MgSO}_4$), afkomstig uit Italië (Eurozout). Het keukenzout wordt bevochtigd met een calciumchloride-oplossing, alvorens te worden uitgestrooid. Vanwege deze bevochtiging neemt de verstuiwing af, zodat kan worden volstaan met minder zout, te weten 7 à 10 gram per m^2 bij een normale winter. Bij het strooien wordt gebruik gemaakt van strooiers waarvan de strooibreedte tijdens het rijden kan worden aangepast. Afhankelijk van de snelheid waarmee de strooi-auto rijdt, wordt meer of minder zout gestrooid.

In een onderzoek dat de Werkgroep zoutbalans in 1977 uitvoerde, wordt aangegeven dat circa 88% van het gebruikte strooizout afspoelt naar de wegberm en 12% via verstuiwingen wordt verspreid. Globaal komt door verstuiwing en afspoeling circa 95% van het zout op een circa 2 m brede strook direct naast het wegdek terecht, terwijl slechts 5% door verstuiwing op een grotere afstand van de weg.

Na strooi beurten in de wintermaanden zoals tot 1984 gangbaar, blijkt uit hetzelfde onderzoek dat de zoutbelasting in het bodemvocht van de berm kan oplopen tot circa 7-24 gram/l. Door de grote doorspoeling van deze strook zijn de zoutconcentraties in de zomer hier beduidend lager (circa 25 mg/l), terwijl dan op een afstand van 3-5 m van de weg veel hogere zoutconcentraties in het bodemvocht worden gemeten (30-500 mg/l). Het duurt gemiddeld een jaar voordat het zout uit de bodem is geloofd. In het grondwater langs de weg ontstaat een zoutconcentratie van 300-400 mg/l. De verblijftijd en verspreiding van het zout in het grondwater is sterk afhankelijk van de geohydrologische situatie.

Als belangrijkste effecten van strooizout kunnen worden aangemerkt:

- de Na-ionen kunnen vooral in kleigebieden schade veroorzaken aan de bodemstructuur als gevolg van de binding aan klei-humus complexen (dichtslaan van de bodem);
- verzilting van de bermen. De vegetatie kan daardoor worden beïnvloed;
- schade door stuif- en spat-zout aan de vegetatie, waardoor verdroging van de bladeren kan optreden (plasmose);
- het Akzozout bevat zeer geringe concentraties zware metalen. Het Eurozout bevat, behalve iets hogere gehalten aan zware metalen, ook zink (5,9 mg/kg);
- van de toeslagstoffen zoals antibakmiddel (tegen klontering) zijn tot op heden geen schadelijke milieu-effecten bekend.

Calamiteiten

Gemiddeld genomen is sprake van een ongevalsfrequentie van 0,02 per miljoen gereden kilometers per jaar. Op de huidige traverse is deze frequentie 0,3-0,4. Verwacht kan worden dat de omlegging zeker bijdraagt tot een veiliger doorstroming met een kleinere kans op calamiteiten en de ongevalsfrequentie niet boven de 0,02 uitkomt.

Beoordeling effect

De effecten op bodem en water hebben voornamelijk betrekking op de afspoeling van verontreinigingen van het wegdek. Dit betreft verzurende stoffen en zware metalen. Het effect is permanent en beperkt zich voornamelijk tot de bermen van de weg. Voor die bermen is het effect groot, voor de omgeving van de weg gering. Opgemerkt wordt dat sprake is van een verschuiving van de betreffende milieubelasting van bodem en van grond- en oppervlaktewater. Ook op de huidige rijksweg 58 wordt de gladheid bestreden en zitten verontreinigende stoffen in het water dat van het wegdek wordt afgevoerd.

Per saldo zal de aard en omvang van de genoemde milieubelasting in geringe mate toenemen en kan derhalve gesproken worden van een gering effect.

De kleinere kans op een calamiteit of verkeersongeval is een matig groot positief effect.

7.3 Woon- en leefmilieu**Geluid**

De effecten van de voorgenomen activiteit kunnen voor het aspect geluid in twee delen worden onderscheiden namelijk:

- a effecten langs het bestaande tracé en binnen de bebouwde kom van Etten-Leur;
- b effecten langs de omlegging.

Effecten langs het bestaande tracé en binnen de bebouwde kom van Etten-Leur

Het realiseren van de voorgenomen activiteit maakt het mogelijk om de bestaande traverse en andere wegen binnen de bebouwde kom opnieuw in te richten.

De effecten van de verkeerskundige herinrichting zullen afhankelijk zijn van de gekozen verkeersstructuur, maar zullen in alle gevallen leiden tot een aanzienlijke verbetering van het woon- en leefmilieu in de bebouwde kom in Etten-Leur, met name langs de traverse. Voor deze herinrichting heeft de gemeente in de Hoofdcontourennota (HCN) een inrichtingsmodel beschreven, waarbij ten aanzien van verkeer en geluid onder andere de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- na de rijkswegomleiding wordt het doorgaand verkeer om de bebouwde kom heen geleid;
- doorgaand vrachtverkeer door de kern wordt verboden;
- het huidige rijkswegtracé vormt in de toekomst een plaatselijke hoofdweg, zij het dat ter hoogte van het centrum de doorgaande verkeersfunctie ondergeschikt is aan de verblijfsfunctie;
- de toename van het autoverkeer zal worden beperkt door het treffen van infrastructurele en mobiliteitsbeperkende maatregelen;
- de geluidsoverlast van verkeer en industrie moet worden teruggedrongen.

In tabel 7.3.1 is de verandering in geluidsbelasting in de bebouwde kom van Etten-Leur na de verkeerskundige herinrichting volgens het HCN-model aangegeven. Opvallend is de afname van de geluidsbelasting van 71 dB(A) of meer van 26 woningen (zie paragraaf 4.6) naar twee woningen. Dit betreft woningen langs de traverse.

In tabel 7.3.2 zijn de wegen aangegeven, waarvan de afname van de geluidsbelasting is toe te schrijven aan de realisering van de voorgenomen activiteit. Na de verkeerskundige herinrichting van de traverse zal er minder vrachtverkeer door de kern van Etten-Leur rijden. In de onderstaande tabel is hiermee geen rekening gehouden. De geluidsbelasting langs de traverse zal dan ook nog meer afnemen dan in de tabel is weergegeven.

**Tabel 7.3.1 Geluidsbelasting na uitvoering HCN-model
bron: Hoofdcontourennota, 1993**

Geluidsbelasting klasse in dB(A)	basisv. '89 (met traverse)	model HCN
55 of minder	1.052	877
56-60	1.055	1.101
61-65	930	890
66-70	253	111
71 of meer	26	2
Totaal woningen	3.316	2.981

Tabel 7.3.2 Etmaalintensiteiten en verandering in geluidsbelasting in de bebouwde kom van Etten-Leur

etmaalintensiteiten op een gemiddelde werkdag (mvt/etm)			
weg	basisv. '89 VMK (met traverse A58)	Model 8c HCN (zonder traverse A58)	verschil in dB(A)
traverse			
Roosendaalseweg	41.900	9.045	- 6,7
Centrum	44.900	19.276	- 3,7
Bredaseweg	45.200	21.242	- 3,3
kruisende wegen			
De Beiaard (noord)	5.084	5.217	0,1
De Beiaard (zuid)	9.233	8.412	- 0,4
Oude Bredaseweg	4.992	1.737	- 4,6
Bisschopsmolenstraat	3.050	2.815	- 0,3
A. v. Berchemlaan	7.931	3.417	- 3,7
F. v. Edenstraat	6.568	5.347	- 0,9
Schoonhout	5.340	15.484	4,6
Couperuslaan	3.609	6.054	2,2
Lage Vaartkant	5.326	6.809	1,1

De toename van de verkeersintensiteiten op Schoonhout, de Couperuslaan en de Lage Vaartkant is het gevolg van de andere ontsluiting van Etten-Leur en de realisering van de ontsluitingsring. De geluidsbelasting langs deze wegen ligt voornamelijk tussen de 56 en 60 dB(A).

Effecten langs de omlegging

Bij de aanleg van de omlegging zullen maatregelen worden getroffen om geluidshinder zoveel mogelijk te beperken. Het is echter ook met maatregelen niet mogelijk in alle gevallen aan de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidshinder te voldoen.

In tabel 5.2 van hoofdstuk 5 is aangegeven voor hoeveel woningen, vallend onder de "reconstructie-situatie", hogere grenswaarden zijn aangevraagd, verdeeld naar geluidsbelastingsklassen. In tabel 7.3.3 wordt nu aangegeven in hoeverre de geluidsbelasting aan deze woningen na de uitvoering van de reconstructie zal toe- of afnemen.

De woningen met een geluidsbelasting van meer dan 60 dB(A) zijn gelegen langs het te reconstrueren deel van het bestaande tracé waar de omlegging op aansluit.

Tabel 7.3.3 Aantal woningen met af- of toename van de geluidsbelasting

Geluidsbelasting na reconstructie	totaal	aantal woningen			
		afname 6 of meer dB(A)	afname 1 - 5 dB(A)	0	toename 1 - 5 dB(A)
51-55	19	1	3	1	14
56-60	12	1	4	0	7
61-65	20	3	6	0	11
66-70	8	0	0	4	4

In tabel 7.3.4 worden de tien woningen aangegeven die moeten worden geamoveerd vanwege een te hoge geluidsbelasting die niet met maatregelen voldoende kan worden verlaagd. Vier woningen zijn reeds geamoveerd.

Tabel 7.3.4 Te amoveren woningen vanwege te hoge geluidsbelasting

Munnikenheiweg 49* en 61*
Kokkestraat 25* en 30
Crispijnenstraat 76*
Bredaseweg 176, 178, 182, 184 en 196

* reeds geamoveerd

Cumulatie van geluid

Binnen de gemeente Etten-Leur zal ter plaatse van de westelijke overgang van de omlegging in het bestaande tracé en ter plaatse van het toekomstige industrieterrein Vosdonk-zuid cumulatie van geluid optreden, afkomstig van het industrieterrein Vosdonk en de omlegging (zie figuur 7.1). In casu is echter geen sprake van een cumulatieve geluidsbelasting na realisering van de omlegging om de volgende redenen. Bij de genoemde westelijke overgang is in de huidige situatie al sprake van cumulatie van industrie- en verkeersgeluid met vergelijkbare dB(A)-waarden. Op het toekomstige industrieterrein Vosdonk-zuid zullen de huidige woningen tengevolge van de uitbreiding van het industrieterrein worden geamoveerd (zie paragraaf 4.7). Bovendien zou het toegevoegde effect van de omlegging zeer gering zijn, omdat de 55 dB(A)-contour van het industrieterrein Vosdonk zich grotendeels uitstrekt tot over de 50 en 55 dB(A)-contouren van de omlegging en omdat het een gering aantal woningen zou betreffen.

Verkeersintensiteiten en lucht

Bij realisering van de omlegging en de herinrichting van de traverse zal een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit op de traverse worden bereikt.

De grootste bijdrage aan de achtergrondconcentraties vindt plaats in de ruimte tussen de geluidswallen. Daar zal sprake zijn van verhoogde concentraties. Deze concentraties zullen ter plaatse van woningen of fietsroutes geen grenswaarden overschrijden. Dit is onder meer af te leiden uit berekeningen van de immissieniveaus langs wegvakken van de A50 (Projectnota A50, Rijkswaterstaat Noord-Brabant, 1991) die qua vorm en verkeersintensiteit vergelijkbaar zijn. In het gebied buiten de geluidafschermende voorzieningen treedt nauwelijks een verhoging op van de achtergrondconcentraties als gevolg van de weg. Dat neemt niet weg dat de emissie aan uitlaatgassen in algemene zin bijdraagt aan "verzuuring" en "vermesting". Het gaat om de toename aan emissie over een lengte van ongeveer 2 km. Een directe relatie tussen het verkeer op de weg en de kwaliteit van de vegetatie en ecosystemen in het gebied is niet te leggen.

Verkeer op overige wegen

Door de openstelling van de omlegging Etten-Leur zal het onderliggende wegennet in het gebied ten zuiden van de A58 minder als sluiproute worden gebruikt tussen Rucphen, Etten-Leur en Breda. Deze wegen worden rustiger. Door inrichtingsmaatregelen aan de traverse zullen de bestaande wegen in het landelijk gebied in noord-zuid richting een geringere verkeersbelasting krijgen.

7.4 Samenvatting en waardering effecten

Effecten wegvakken A58

Samenvattend zijn de relevante effecten van de A58 in de gebruiksfase:

- a een toename van de geluidsbelasting voor woningen in het buitengebied, die vallen onder "nieuwe situaties", overwegend een toename van de geluidsbelasting voor woningen die vallen onder "reconstructies" en het amoveren van 10 woningen vanwege een te hoge geluidsbelasting;
- b een vermindering van het verkeer op de huidige A58-traverse door Etten-Leur met positieve gevolgen voor de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit op en langs de traverse. De voorgestelde herinrichting en stedenbouwkundige plannen in Etten-Leur zullen dit effect in positieve zin versterken;
- c een verbetering van de verkeersveiligheid en daarmee een afname van de kans op een calamiteit;
- d minder sluipverkeer op het onderliggende wegennet parallel aan de A58;
- e de belasting van lucht, bodem, grond- en oppervlaktewater met verontreinigende stoffen door het verkeer op en het beheer van de weg is relatief gezien beperkt en, gezien op regionale en nationale schaal, verwaarloosbaar.

Tabel 7.4.1 geeft het algemene overzicht van de voorgenomen activiteit. De beoordeling van de effecten ten opzichte van de nulsituatie is als volgt weergegeven:

- groot negatief effect;
- matig groot negatief effect;
- o/- gering negatief effect;
- o geen effect;
- 0/+ gering positief effect;
- + matig positief effect;
- ++ groot positief effect.

Tabel 7.4.1 Effecten in gebruiksfase

Effect op	Bestaande situatie en autonome ontwikkeling	Effecten van de voorgenomen activiteit	Effectwaardering	t.o.v. nul	Opmerking
kwaliteit bodem en water	geen beschermde zone	hemelwater/gladheidsbestrijding. Gedeeltelijk afvoer via oppervlaktewater	relatief grote belasting bermen A58; verwaarloosbare effecten elders; minder belasting bermen traverse	-/0	
geluid traverse	aanzienlijke geluidhinder langs traverse	aanzienlijk lagere geluidsbelasting langs traverse	per saldo groot positief effect	++	herinrichting traverse versterkt positief effect langs traverse
geluid omlegging	zonering Vosdonk en bestaande wegen	hogere geluidsbelasting direct langs A58 met aansluitpunten; na reconstructie voornamelijk toename geluidsbelasting; amovering van 10 woningen	per saldo negatief effect	-	
emissie verkeer	Emissies afkomstig van 42.000 mvt/dag over A58	toename emissies langs nieuwe tracé afname emissies langs traverse	per saldo enige verhoging van de bijdrage aan achtergrondconcentraties	-/0	herinrichting traverse versterkt positief effect langs traverse; maatregelen aan motoren relevant
calamiteiten en verkeersveiligheid	beperkte verkeersafwikkeling	vlotte verkeersafwikkeling	positief effect	+	
sluipverkeer	relatief groot	niet nodig	positief effect	+	

8 Verkenning potentiële veranderingen in voorgenomen activiteit

8.1 Inleiding

Veranderingen in inrichting, vormgeving, gebruik, beheer en onderhoud van de voorgenomen activiteit kunnen van invloed zijn op aard en omvang van de milieu-effecten van de A58 in Etten-Leur, die zijn samengevat in de paragrafen 6.7 en 7.6. In dit hoofdstuk wordt het resultaat gepresenteerd van een verkenning van de positieve en negatieve milieu-effecten van denkbare veranderingen ten aanzien van de A58, voor zover gelegen op het grondgebied van de gemeente Etten-Leur. Deze gegevens worden in hoofdstuk 9 gebruikt om aan te geven welke inrichtingsvarianten ten opzichte van de voorgenomen activiteit een verbetering in milieu-effecten tot gevolg hebben.

De volgende veranderingen zijn in beschouwing genomen:

- verschuiving van de wegen en de aansluitpunten in horizontale richting;
- variatie in de hoogteligging van de wegen en de aansluitpunten;
- veranderingen in de geluidafschermende voorzieningen;
- veranderingen in inrichting, vormgeving en landschappelijke inpassing;
- verandering in materiaalgebruik, beheer en onderhoud.

Voor deze veranderingen is nagegaan of ze haalbaar zijn gezien de genomen besluiten, onder andere over de ruimtelijke ontwikkeling van Etten-Leur (zie hoofdstuk 2) en de keuzen die bij het ontwerp van de Omlegging Etten-Leur, mede gezien de Richtlijn voor het Ontwerp van Autosnelwegen, zijn gemaakt. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de doorstroming van het verkeer mag tijdens de bouwactiviteiten niet worden belemmerd;
- de wijziging moet technisch en financieel realiseerbaar zijn.

Vervolgens is nagegaan in hoeverre sprake is van relevante verschillen in de milieu-effecten ten opzichte van de voorgenomen activiteit. De aandacht richt zich daarbij met name op het mogelijk terugdringen van de negatieve effecten met betrekking tot ruimtebeslag, geluidsbelasting en invloed op het woon- en leefmilieu (zie paragraaf 6.7 en 7.6). Daarnaast zullen mogelijke positieve en negatieve milieu-effecten worden aangegeven met betrekking tot landschappelijke en ecologische kwaliteiten en met betrekking tot emissies naar lucht, bodem, grond- en oppervlaktewater. Bij de verkenning zijn de richtlijnen voor het MER als leidraad gebruikt.

8.2 Horizontale verschuivingen van het tracé

Een kleinere boog voor de Omlegging Etten-Leur is niet haalbaar vanwege de reeds vergevorderde plannen van Etten-Leur met betrekking tot woningbouw en werkgebieden, die in nauwe samenhang zijn opgesteld met het tracé zoals dat door Rijkswaterstaat is vastgelegd in de plantekening NBTX 1988-20803. Voor dit tracé is bij het ontwerp reeds een minimaal ruimtebeslag als uitgangspunt genomen. Voorts is op basis van de Richtlijn voor het Ontwerp van Autosnelwegen gezocht naar een zo veilig mogelijk verloop van de bochten, de oostelijke aansluitboog en het horizontale verloop van de A58.

Een grotere boog voor de Omlegging Etten-Leur is evenmin haalbaar, omdat een grotere tracélengte een groter ruimtebeslag in het buitengebied en een groter materiaal- en energiegebruik tot gevolg heeft.

Tevens zou een grotere boog, gezien het vergevorderde stadium van grondverwerving door Rijkswaterstaat, onzekerheid bij bewoners en ongeloofwaardigheid van de overheid tot gevolg hebben.

Een horizontale verschuiving van het aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant naar het westen is niet realistisch omdat het gebied direct ten westen van het aansluitpunt is bestemd voor woningbouw (woonwijk Hoge Neerstraat). Een verschuiving naar het oosten is evenmin haalbaar: in dat geval zullen er aanzienlijk meer woningen moeten worden geamoveerd (langs de Hoge Vaartkant en de Bredaseweg) en komt het beekdal van de Brandsche Vaart in gevaar.

Een horizontale verschuiving van het aansluitpunt Vosdonk naar het westen of het oosten impliceert het amoveren van een groter aantal woningen en het toenemen van de geluidsbelasting voor een groter aantal woningen in de gemeente Rucphen. Dit betreft woningen aan de Beatrixstraat en de Luienhoeksestraat, respectievelijk aan de Ettenseweg, Broekestraat en Polderstraat.

De aanleg van het viaduct Grauwe Polder heeft in de gekozen oplossing geen amovering van woningen of een grote doorsnijding van landbouwgebieden tot gevolg. Elke horizontale verschuiving heeft in die zin grotere effecten. Hetzelfde geldt voor de aanleg van het viaduct Zundertseweg, de aanleg van het viaduct Rijsbergseweg-Couperuslaan en het verleggen van het tracé van de Moerdijkse Postbaan.

Geconcludeerd wordt dat horizontale verschuivingen van het tracé, tracédelen of kruisende wegen niet leiden tot positieve milieugevolgen en daarom verder buiten beschouwing blijven.

8.3 Variatie in de hoogte van de weg

Onderstaand worden de voor- en nadelen van mogelijke inrichtingsvarianten voor tracédelen van de omlegging beschreven. Deze varianten hebben betrekking op de hoogteligging van de rijksweg en de kruisende wegen ten opzichte van de voorgenomen activiteit. Aan de hand van een afweging van de varianten wordt per tracédeel aangegeven welke variant(en) in aanmerking komen voor verdere studie. Voor een beter begrip wordt verwezen naar bijlage tekening NBTX 1988-20803.

De onderscheiden tracédelen zijn:

- aansluitpunt Vosdonk;
- verdiepte ligging of op maaiveld tussen km 2.5 - 5.5;
- aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant;
- kruising Moerdijkse Postbaan.

Aansluitpunt Vosdonk

De **voorgenomen activiteit** voor het aansluitpunt Vosdonk betreft de ligging van de rijksweg op 6 m boven maaiveld. De weg Vosdonk kruist de rijksweg op maaiveld.

Variant A1 is een verdiepte ligging van de rijksweg en een ligging van de weg Vosdonk op maaiveld. Door ruimtegebrek ter plaatse zal het verdiepte tracédeel in een bakconstructie moeten worden uitgevoerd. Deze variant heeft de volgende voordelen ten opzichte van de voorgenomen activiteit:

- daling geluidhinder tengevolge van de rijksweg voor Hoge Donk, Vosdonk, Ettenseweg en Broekestraat;

- betere landschappelijke inpassingsmogelijkheid van de rijksweg doordat de "stadswal" op eenzelfde lijn kan worden uitgevoerd als de links en rechts van het aansluitpunt gelegen stadswaldelen. Ook stemt de vormgeving van de aansluiting overeen met de vormgeving van de andere kruisende wegen, die alle over de omlegging heen lopen.

De nadelen van variant A1 ten opzichte van de voorgenomen activiteit zijn:

- noodzaak tijdelijke verlaging grondwaterstand bij de aanleg van de verdiepte rijksweg en noodzaak tot het nemen van maatregelen tegen wateroverlast;
- hoger gebruik van bouw materiaal voor de rijksweg (een viaduct zoals in de voorgenomen activiteit wordt voorgestaan, kan lichter worden geconstrueerd dan een bak).

Variant A2 betreft de ligging van de rijksweg op maaiveld. De weg Vosdonk loopt over de rijksweg heen. De voordelen van variant A2 ten opzichte van de voorgenomen activiteit zijn:

- daling geluidhinder tengevolge van de rijksweg voor Hoge Donk, Ettenseweg en Broekestraat;
- verhoging verkeersveiligheid van de rijksweg doordat de rijksweg in deze variant horizontaal loopt. Ook is de verkeersveiligheid van de zuidwestelijke oprit hoger: in plaats van de stijgende oprit van de voorgenomen activiteit, waarbij gevaarlijke situaties kunnen ontstaan door slecht optrekkend vrachtverkeer, blijft de zuidwestelijke oprit van deze variant op gelijk niveau met de rijksweg;
- betere landschappelijke inpassingsmogelijkheid van de rijksweg doordat de "stadswal" op eenzelfde hoogte kan worden uitgevoerd als de links en rechts van het aansluitpunt gelegen stadswaldelen. Ook stemt de vormgeving van de aansluiting overeen met de vormgeving van de andere kruisende wegen, die alle over de omlegging heen lopen;
- de vrij grote afname van het voor de rijksweg benodigde bouw materiaal verminderd met een minder grote toename van het voor de weg Vosdonk benodigde bouw materiaal, levert per saldo een minder groot gebruik van bouw materiaal en energie op.

Als nadeel van variant A2 kan worden genoemd:

- de weg Vosdonk wordt iets verkeersonveiliger;
- een toename van het ruimtebeslag.

In **variant A3** ligt de rijksweg evenals in variant A2 op maaiveld, maar loopt de weg Vosdonk onder de rijksweg door. De voordelen van variant A3 ten opzichte van de voorgenomen activiteit zijn:

- daling geluidhinder tengevolge van de rijksweg voor Hoge Donk, Vosdonk, Ettenseweg en Broekestraat;
- verhoging verkeersveiligheid van de rijksweg doordat de rijksweg in deze variant horizontaal loopt. Ook is de verkeersveiligheid van de zuidwestelijke oprit hoger: in plaats van de stijgende oprit van de voorgenomen activiteit, waarbij gevaarlijke situaties kunnen ontstaan door slecht optrekkend vrachtverkeer, blijft de zuidwestelijke oprit van deze variant op gelijk niveau met de rijksweg;
- betere landschappelijke inpassingsmogelijkheid van de rijksweg doordat de "stadswal" op eenzelfde hoogte kan worden uitgevoerd als de links en rechts van het aansluitpunt gelegen stadswaldelen. Ook stemt de vormgeving van de aansluiting overeen met de vormgeving van de andere kruisende wegen, die alle over de omlegging heen lopen;
- de vrij grote daling in ruimtebeslag door de rijksweg verminderd met het hogere ruimtebeslag door de weg Vosdonk, levert per saldo een daling van het ruimtebeslag op.

Het nadeel van variant A3 is:

- voor een tunnelpassage voor de weg Vosdonk moeten waterhuishoudkundige maatregelen worden getroffen;
- mogelijk sociaal onveiliger.

Afweging van de inrichtingsvarianten voor het aansluitpunt Vosdonk

Variant A1 heeft in vergelijking met de voorgenomen activiteit en variant A2 grote negatieve effecten op bodem en water. Omdat daartegenover geen extra voordelen staan, is variant A1 niet verder in beschouwing genomen.

Variant A2 heeft ten opzichte van de voorgenomen activiteit een aantal voordelen en komt dan ook in aanmerking voor verdere studie. Variant A3 wordt niet verder in beschouwing genomen omdat een tunnel voor de weg Vosdonk duurder is dan een viaduct (variant A2). Er zijn daarnaast geen extra voordelen ten opzichte van variant A2.

Tracédeel van de A58 gelegen tussen km 2.5 en 5.5

In de **voorgenomen activiteit** wordt een doorgraving voorgestaan van de A58, voorzover gelegen tussen km 2.5 en 5.5.

Variant B1 betreft de ligging van het tracédeel tussen km 2.5 en 5.5 op maaiveld. Uitgangspunt voor deze variant is het niet overschrijden van de mate van geluidsbelasting, die bij realisering van de voorgenomen activiteit ontstaat voor bestaande woningen en de te bouwen wijken Achter de Molen 2 en Hoge Neerstraat. Hierdoor zal de geluidsvoorziening circa 3 m hoger moeten worden dan de geluidswal van de voorgenomen activiteit. Bijgevolg is deze variant nadelig met betrekking tot grondverzet, gebruik van bouw materiaal en energie en hinder voor omwonenden tijdens de aanleg. Als voordeel van variant B1 ten opzichte van de voorgenomen activiteit kan worden genoemd:

- geen permanente verlaging grondwaterstand tengevolge van de aanleg van de rijksweg.

De nadelen van variant B1 zijn:

- er komt geen grond in het gebied zelf vrij;
- enigszins hogere barrièrewerking door de rijksweg, enigszins lagere sociale veiligheid voor fietsers en wandelaars en enigszins lagere verkeersveiligheid van de wegen Grauwe Polder en Rijsbergseweg/Couperuslaan;
- slechtere landschappelijke inpassingsmogelijkheid van de rijksweg doordat de "stadswal" niet op eenzelfde hoogte kan worden uitgevoerd als de links en rechts van het aansluitpunt gelegen stadswaldelen;
- hogere en langere opritten bij de Grouwe Polder en Rijsbergseweg/Couperuslaan.

Als **variant B2** is een doorgraving in beschouwing genomen, die nog dieper is als in de voorgenomen activiteit. De variatie in de grondwaterspiegel en de afvoer van hemelwater vragen in deze oplossing extra technische maatregelen. Indien geen maatregelen worden getroffen zal de grondwaterspiegel in een groter gebied worden beïnvloed. Voordelen van variant B2 zijn:

- beperkte geluidhinder bij uitvoering van de doorgraven ligging in een bakconstructie;
- handhaven van het doorzicht vanuit Etten-Leur naar het zuidelijke buitengebied;
- enigszins minder grote barrièrewerking;
- beperkte positieve invloed op sociale veiligheid van de kruisende wegen die op maaiveld over de rijksweg lopen;
- een grotere hoeveelheid vrijkomende grond.

Nadelen van variant B2 zijn:

- verstoring van de grondwaterhuishouding;
- noodzaak tot het nemen van maatregelen tegen wateroverlast;
- grotere aanlegkosten en energiekosten.

Variant B3 betreft het verlengen van de doorgraving in oostelijke richting met een ingraving van de rijksweg vanaf km 2.5 tot km 0.5 (Hoge/Lage Bremberg).

Voordelen van variant B3 zijn:

- daling geluidhinder;
- een grotere hoeveelheid vrijkomende grond;
- betere landschappelijke inpasbaarheid.

Nadelen van variant B3 zijn:

- verstoring grondwaterhuishouding;
- aantasting ecologische waarden van het beekdal van de Brandsche Vaart;
- noodzaak tot het nemen van maatregelen tegen wateroverlast;
- grotere aanleg- en energiekosten.

Afweging van de inrichtingsvarianten voor het tracédeel tussen km 2.5 en 5.5

Variant B1 biedt een belangrijk voordeel ten opzichte van de voorgenomen activiteit. Bovendien zijn de nadelen van variant B1 minder groot dan van de varianten B2 en B3. De varianten B2 en B3 hebben grote gevolgen voor de grondwaterhuishouding en zijn relatief duur. Bovendien heeft variant B3 grote ecologische gevolgen. Alleen variant B1 zal dan ook nader worden bestudeerd.

Aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant

Volgens de **voorgenomen activiteit** lopen de aansluitingen van het aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant en de parallelweg Hoge en Lage Vaartkant over de op circa 1,5 m beneden maaiveld gelegen rijksweg heen.

Als **variant** is in beschouwing genomen de rijksweg op maaiveld en de aansluitingen en parallelweg beneden maaiveld. De voordelen van deze variant zijn:

- daling geluidhinder tengevolge van de aansluitingen en de parallelweg voor het toekomstige woongebied Hoge Neerstraat en enkele nabijgelegen woningen;
- betere landschappelijke inpassingsmogelijkheid van de aansluitingen en de parallelweg doordat deze wegen verdiept zijn geprojecteerd en de rijksweg hierdoor beter aansluit in het "stadswalconcept".

Als nadelen van de inrichtingsvariant kunnen worden genoemd:

- noodzaak tot een tijdelijke verlaging van de grondwaterstand bij de aanleg van de verdiepte aansluitingen en parallelweg;
- noodzaak tot het nemen van maatregelen tegen wateroverlast voor de aansluitingen en parallelweg;
- daling sociale veiligheid van de parallelweg omdat een viaduct sociaal veiliger is dan een tunnel.

De variant kan belangrijke voordelen bieden ten opzichte van de voorgenomen activiteit en wordt dan ook verder in studie genomen.

Kruising Moerdijkse Postbaan

In de **voorgenomen activiteit** is de rijksweg gelegen op maaiveld. De Moerdijkse Postbaan kruist de rijksweg op 5 m beneden maaiveld.

Als **variant** is een verdiepte ligging van de A58 in beschouwing genomen vanaf de weg Lage Bremberg tot en met de Moerdijkse Postbaan. De laatstgenoemde weg kruist de rijksweg op maaiveld.

De voordelen van deze variant ten opzichte van de voorgenomen activiteit zijn:

- daling van de geluidsbelasting door de rijksweg;
- betere landschappelijke inpasbaarheid van de rijksweg;
- per saldo ontstaat minder ruimtebeslag doordat de Moerdijkse Postbaan geen nieuw tracé behoeft, verminderd met het grotere ruimtebeslag voor de rijksweg.

De nadelen van deze variant zijn:

- het moeten aanbrengen van civieltechnische voorzieningen in verband met de ligging van het klooster direct naast het tracé;
- het moeten treffen van een tijdelijke voorziening voor het autoverkeer over het rijkswegtracé tijdens de aanleg;
- meer hinder voor het verkeer en de omwonenden langs het wegvak tijdens de aanleg;
- noodzaak tot tijdelijke verlaging van de grondwaterstand en tot het nemen van maatregelen tegen wateroverlast. Dit zal negatieve gevolgen hebben voor het verdrogingsgevoelige Liesbos;
- het gebruik van meer materiaal- en energiegebruik voor een verdiepte ligging.

De variant kan belangrijke voordelen bieden ten opzichte van de voorgenomen activiteit en wordt dan ook verder in studie genomen.

8.4 Veranderingen in de geluidafschermende voorzieningen

Hoogte

De hoogten van de geluidwerende voorzieningen zijn door middel van een akoestisch onderzoek bepaald. Daarbij is uitgegaan van de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder. In gevallen waarbij niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan is na overwegingen van de daarvoor geldende criteria om toelating van een hogere grenswaarde verzocht. Het verlagen van de geluidafschermende voorzieningen betekent, dat de geluidsbelasting de toegestane grenswaarden zal overschrijden. Dit kan leiden tot een herziening van de toegestane grenswaarden (besluit is reeds genomen) of tot het amoveren van de betreffende woningen. Bij de beschrijving van de voorgenomen activiteit is in figuur 5.2 aangegeven tot waar de 50 en de 55 dB(A)-contour zich uitstrekken met de maatregelen zoals die worden getroffen. Ter hoogte van het aansluitpunt Vosdonk, tussen km 5.0 en 7.0, is ten behoeve van het creëren van een zichtlocatie voor industrieterrein Vosdonk een verlaging van de geluidwerende voorziening in studie genomen. Dit betreft een doorzichtig 70 cm hoog scherm. Dit is mogelijk indien de woningen in het gebied voor het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Vosdonk-Zuid worden geamoveerd. Het ontwerp dient in overeenstemming te zijn met het landschapsplan.

Verhoging van de geluidwerende voorzieningen met 2 m heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting in het gebied rond het tracé circa 4 dB(A) lager zal worden. In de voorgenomen activiteit wordt bij de in tabel 8.4.1 aangegeven aantallen woningen de voorkeursgrenswaarden overschreden.

De keerzijde van deze maatregel is een aanzienlijk omvangrijker grondverzet en een verdere aantasting van het landschap.

Tabel 8.4.1 Aantal woningen waarbij de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden

Geluidsbelasting	Reconstructie	Nieuwe aanleg
51-55	11	16
56-60	14	
61-65	8	
66-70	3	

Wal of scherm

Naast de verandering in de hoogte van de geluidwerende voorzieningen is het mogelijk geluidsschermen te plaatsen in plaats van geluidswallen, of andersom. Een geluidsscherf is effectiever dan een wal. Dit kan leiden tot een lager scherm of, bij gelijke hoogte als van de wal, tot een lagere geluidsbelasting. Bij plaatsing van schermen is het ruimtebeslag geringer, daar staat tegenover dat wallen meer mogelijkheden bieden aan flora en fauna. De vormgeving van de geluidwerende voorzieningen is opgenomen in het advies voor het landschapsplan (zie paragraaf 5.4), dat voor de gehele omlegging richtinggevend is. In het landschapsplan wordt uitgegaan van geluidswallen, die te zamen met de bastions refereren aan het beeld van een stadswal. Een scherm in plaats van een wal dat even hoog is als de wal, om een hoger geluidafschermend resultaat te krijgen, wijkt sterk af van het landschapsplan en wordt dan ook niet als inrichtingsvariant uitgewerkt. Wel wordt in de volgende paragraaf ingegaan op de inrichtingskeuze wal of scherm bij de aanname dat de uitstraling van het geluid in de omgeving van de weg gelijk blijft.

8.5 Veranderingen in inrichting en vormgeving**Ruimtebeslag**

Inrichting en vormgeving van de autosnelweg wordt voor een groot deel bepaald door de vrijheidsgraden die de Richtlijn voor het Ontwerp van Autosnelwegen bieden. Uitgangspunt is een zo evenwichtig mogelijke inrichting en vormgeving waarbij de kans op ongelukken tot een minimum wordt beperkt. Naast het ontwerp van de snelweg zelf, wordt de inrichting en vormgeving van de autosnelweg bepaald door de bermbreedte in relatie tot de vormgeving van de geluidafschermende voorzieningen en door de uitvoering van de aansluitingen van de aansluitpunten en de oostelijke aansluitboog. Onderstaand wordt beschreven in hoeverre veranderingen in inrichting en vormgeving van invloed zijn op het ruimtebeslag.

In paragraaf 8.4 is reeds ingegaan op de gevolgen van een andere vormgeving van geluidafschermende voorzieningen voor de landschappelijke inpassing. Bij het toepassen van schermen is een minder grote bermbreedte benodigd. Wel heeft de toepassing van geluidsschermen, evenals de toepassing van geluidswallen, effecten op het milieu buiten het projectgebied. Bouwmaterialen moeten elders worden gewonnen en/of geproduceerd. De geluidswallen worden in de voorgenomen activiteit opgeworpen van grond die voor het grootste deel elders in het project vrijkomt. Verhoging van de wallen of toevoeging van extra geluidswallen betekent dat grond van elders moet worden aangevoerd.

Een andere inrichting van de middenberm van de A58 is alleen wezenlijk anders indien een zeer brede middenberm zonder middenbermbeveiliging (vangrail) wordt gerealiseerd. Het ruimtebeslag wordt in die situatie aanzienlijk groter. Verder wordt de keuze voor een kleinere zijbermbreedte niet wenselijk geacht gezien de gewenste veiligheidseisen. Een bredere berm is denkbaar maar blijft verder buiten beschouwing.

Het ruimtebeslag neemt direct toe door een breder dwarsprofiel en voor natuurwaarden biedt dit geringe perspectieven door de eis de vegetatie laag te houden, bovendien worden de geluid afschermende voorzieningen dan minder effectief.

Natuurwaarden

Het ruimtebeslag van de omlegging verandert de bestaande biotoop. Het verlies aan natuurwaarden is echter gering (zie hoofdstuk 6). Het is wel mogelijk zodanige inrichtings- en vormgevingsmaatregelen te nemen dat een aantal natuurwaarden wordt versterkt. Zo kunnen, door het aanbrengen van beplanting, vogels worden gedwongen op grotere hoogte over te vliegen. In paragraaf 5.2 is reeds melding gemaakt van de voorgenomen aanleg van faunapassages ter hoogte van de Brandsche Vaart en het Liesbos. De instandhouding en ontwikkeling van trekroutes is sterk afhankelijk van de vormgeving en inrichting van de passages, zoals geleidende beplanting en rasters. Deze ingrepen zijn echter relatief kostbaar.

Het landschapsplan houdt rekening met de mogelijkheden voor natuurbouw. Dit kan versterkt worden door een juiste, op natuurbouw gerichte inrichting van bermen, bermsloten en kunstwerken. In bruggen en viaducten kunnen ten behoeve van insecten vogels en kleine zoogdieren kunstmatige holten en richels worden gemaakt. Voor een optimaal resultaat moet aan een aantal voorwaarden met betrekking tot bodemsoort, expositie, waterhuishouding, dimensionering en beheer worden voldaan. De ontwikkeling van natuurwaarden kan gestimuleerd worden door gerichte keuzen voor struiken, bomen en vegetatietypen bijvoorbeeld in de restgebieden. De potenties zoals hoogteverschillen kunnen zoveel mogelijk worden uitgebuit. Het beheer vormt een belangrijke factor in hoeverre daadwerkelijk sprake kan zijn van een positief effect.

Waterhuishouding

Een denkbare inrichtingsmaatregel ter vermindering van effecten van de aanleg van de snelweg op de waterhuishouding is het afvoeren van het hemelwater naar de riolering zodat verontreinigd water wordt gezuiverd voordat het op het oppervlaktewater wordt geloosd. Stoffen zoals genoemd in paragraaf 7.2 komen minder mobiel in het milieu. Een nadeel van deze versnelde afvoer van hemelwater is dat mogelijk minder water naar het grondwater infiltreert. Voorts liggen de wegvakken niet in een milieuhygiënisch kwetsbaar gebied, zoals een drinkwaterwingebed of een bodembeschermingsgebied. Het rendement van deze kostbare investering is hierdoor gering. De genoemde voorziening blijft dan ook verder buiten beschouwing.

Het is technisch mogelijk de verlaging van de grondwaterstanden door de doorgraving te beperken door middel van aanleg van een folie onder de aardenbaan. Bij het ontwerp is een folie onder de aardenbaan van de autosnelweg overwogen. De realisatie van een dergelijke oplossing is kostbaar, zeker als de mogelijkheden voor beschadiging van het folie tot een minimum wordt beperkt. Bij de afweging is vastgesteld dat deze kosten niet opwegen tegen de schade voor bijvoorbeeld de landbouw. Ook het beheer en de vervanging op termijn zijn daarbij betrokken. Het beperken van de grondwaterstandsverlaging wordt vanuit milieu-oogpunt wel wenselijk geacht. Daar staan de milieu-effecten van de produktie en de aanleg tegenover.

Verlichting

Conform de Richtlijn voor het Ontwerp van Autosnelwegen wordt verlichting toegepast bij 3 of meer rijstroken. De wegvakken in de gemeente Etten-Leur, bestaande uit 2x2 rijstroken, zullen dan ook niet worden verlicht. Voor het gedeelte tussen de Moerdijkse Postbaan en het aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant is echter vanuit veiligheidsoverwegingen een uitzondering gemaakt. Langs dit wegvak zal wel verlichting worden aangebracht. Het aanbrengen van verlichting langs de gehele omlegging kan de veiligheid verhogen.

Een nadeel is de zichtbaarheid van de weg in de nachtelijke uren. Tevens betekent dit een kleine dagelijkse toename van het energiegebruik.

Een variant oplossing voor "verlichting" biedt derhalve geen relevant positief effect voor het milieu en wordt verder buiten beschouwing gelaten.

Maatregelen ter bestrijding van luchtverontreiniging

Luchtverontreiniging als gevolg van het wegverkeer kan worden beperkt en voorkomen door bij realisering van de voorgenomen activiteit de gemiddelde rijsnelheden te verlagen. Bij verlagen van rijsnelheden neemt de uitstoot van NO_x af, maar blijft de uitstoot van CO_2 min of meer gelijk. Verlaging van rijsnelheden heeft minder invloed op de uitstoot van schadelijke stoffen, dan de toename van het gebruik van katalysatoren en loodvrije benzine, waarvan het positieve effect groter is. Deze maatregel wordt verder buiten beschouwing gelaten.

8.6 Veranderingen in materiaalgebruik, beheer en onderhoud

De Richtlijn voor het Ontwerp van Autosnelwegen (ROA) stelt technische en kwaliteitseisen aan materialen en grondstoffen die worden gebruikt bij de opbouw en constructie van de wegverharding en bij de bouw van de kunstwerken. Daarbij wordt veelal verwezen naar eisen die in de NEN zijn vastgelegd. De ROA vormt daarbij een synthese van ervaringen, waarbij onder meer rekening is gehouden met economische en technische aspecten. Indirect spelen milieu-aspecten eveneens een rol. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de beschikbaarheid van grondstoffen (schaarser worden van ophoogzand, lange transportafstanden van steenslag) en de toepassing van geluiddempend asfalt. De ROA geldt bij de uitbesteding van projecten door Rijkswaterstaat als leidraad voor de aannemers, die het project realiseren. Daarbij kan de directie Noord-Brabant aanvullende voorwaarden stellen bij de toe te passen materialen en grondstoffen. Het stellen van deze eisen is echter niet altijd eenduidig mogelijk gezien een veelheid van factoren die de milieubelasting van materiaalgebruik beïnvloeden. Een algemene leidraad vormt wel de nota "Duurzaam Bouwen" als uitwerking van het Nationaal Milieubeleidsplan. Centrale aspecten bij de keuze van materialen en materieel vormen volgens deze nota: integraal ketenbeheer door het zoveel mogelijk sluiten van kringlopen, extensivering van energiegebruik en bevordering van de kwaliteit. Dit leidt tot het gebruik van materialen met een lage energie-inhoud, materialen die kunnen worden hergebruikt of voor hergebruik beschikbaar zijn en materialen met een lange produktlevensduur en een gering onderhoud. De doorwerking van deze nota zal op termijn gevolgen kunnen hebben voor de uit te voeren werken voor nieuwe en aan te passen autosnelwegen. De Dienst Weg en Waterbouwkunde van Rijkswaterstaat richt zich via verschillende onderzoeken op nadere concretisering.

De directie Noord-Brabant is daarnaast bezig met de ontwikkeling van het "Milieuzorgplan beheer en onderhoud" en het "Milieuzorgplan aanleg en verbetering". Het concept "Milieuzorgplan aanleg en verbetering" is reeds in werking. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 5.6. In zijn algemeenheid zullen de milieuzorgplannen van de directie een zo milieuvriendelijk mogelijke uitvoering van de projecten en van het beheer en onderhoud garanderen. Daarbij zal afstemming plaatsvinden op ontwikkelingen op landelijke en Europese schaal. Vanuit de optiek van de milieuzorgplannen zijn de belangrijkste aandachtspunten voor de rijksweg 58:

- al dan niet toepassen van schoon zand in het wegcunet onder de fundering van de wegverharding;
- voor de fundering toepassen van nieuw aan te voeren steenslag of gebruik van puin van gesloopte bouwwerken;
- de keuze van de wegdekverharding;
- het toe te passen bodemmateriaal in de geluidswallen;
- de keuze voor thermisch verzinkt profielstaal als geleiderail of de toepassing van een betonnen geleiderail;

- de materialen voor de bouw van de kunstwerken;
- de materialen die worden toegepast bij de bewegwijzering inclusief de verkeerstekens op het wegdek (strepen, pijlen etc.).

Uitgangspunt voor dit MER vormt de realisering van het meest milieuvriendelijk materiaalgebruik en beheer en onderhoud, voorzover dit tot de praktische mogelijkheden behoort. Belangrijke graadmeters daarvoor zijn de milieuzorgplannen. In het concept "Milieuzorgplan aanleg en verbetering" is een checklist opgenomen ter ondersteuning van de keuze van de toe te passen materialen, de te verkiezen constructiemethode en de inzet van constructiemateriaal.

De belangrijkste te maken keuzen bij de aanleg van de rijksweg zijn:

- **geluidsbelasting en te verkiezen wegdekverharding**
In de voorgenomen activiteit is gekozen voor een wegdek van zeer open asfaltbeton (ZOAB). Dit type asfalt biedt voordelen met betrekking tot verkeersveiligheid en geluid. De verkeersveiligheid wordt verbeterd doordat minder spray ontstaat tijdens regen. De akoestische eigenschappen komen voort uit een betere geluidsabsorptie waardoor het bandenlawaai minder wordt en tevens de reflecties van het motorgeluid afnemen. Een nadeel is de iets langere remweg bij een noodstop in de eerste periode na het aanbrengen van het ZOAB. ZOAB zal alleen worden toegepast voor de wegvakken van de rijksweg. De genoemde voordelen doen zich in mindere mate voor indien ZOAB wordt toegepast op de kruisende wegen, omdat op deze wegen langzamer wordt gereden. Bovendien zou het ZOAB snel dichtslibben als gevolg van het gebruik van de weg door landbouwverkeer. Wegdekverhardingen met overeenkomstige eigenschappen bevinden zich nog in een experimentele fase (toepassing in proefvakken);
- **materiaalgebruik voor kunstwerken en voorzieningen**
Bij de vormgeving van het aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant kan bijvoorbeeld gedacht worden aan minder toepassing van grondlichamen en meer gebruik van pijlers en betonbakken. In hoeverre een van deze variant milieuvriendelijker is te noemen, is moeilijk in dit stadium aan te geven. De kosten zullen hoger zijn. De grondlichamen hebben bovendien een geluidafschermende functie die pijlers niet hebben zodat vervangende afschermende maatregelen dan nodig zijn;
- **opbouw van de wegfundering**
Een regulier toegepaste fundering kent een opbouw van schoon zand, steenslag en de verkozen asfaltverharding. Onderzocht wordt in hoeverre de technische kwaliteitseisen gelijk blijven bij ander materiaalgebruik, zoals hergebruik van slooppuin als vervanger van steenslag.

8.7 Kansrijke inrichtingsvarianten

In de voorgaande paragrafen is nagegaan welke oplossingen tot een beter ontwerp vanuit milieu-oogpunt kunnen leiden. Samenvattend kan gesteld worden dat in potentie sprake is van de volgende inrichtingsvarianten voor de voorgenomen activiteit:

- 1 geluidafschermende voorzieningen met groter effect;
- 2 vormgeving aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant;
- 3 de rijksweg ter hoogte van aansluitpunt Vosdonk op maaiveld en de Vosdonk eroverheen, variant A2;
- 4 het wegtracé tussen km 2.5 en 5.5 op maaiveld;
- 5 de verdiepte ligging van de toe- en afritten en parallelweg van het aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant;
- 6 de verdiepte ligging van het rijksweggedeelte vanaf de Hoge/Lage Bremberg tot voorbij de Moerdijkse Postbaan;
- 7 maatregelen ter beperking grondwaterstandsverlaging doorgraving.

De voor- en nadelen ofwel positieve en negatieve effecten van de bovengenoemde inrichtingsvarianten ten opzichte van de voorgenomen activiteit zijn samengevat weergegeven in tabel 8.1.

Tabel 8.1 Effecten inrichtingsvarianten ten opzichte van voorgenomen activiteit

milieu-aspect	variant 1	variant 2	variant 3	variant 4	variant 5	variant 6	variant 7
geluid	++	o	o/+	o	+	+	o
landschap	--	o/+	o/+	--	+	+	o
ruimtegebruik	-	o/+	o/+	-	o	o/+	o
grondwater	o	o	o	+	-	-	++
natuurwaarden	o/-	o/+	o	o/-	o	-	+
energie en grondstoffen	--	o?	o/+	--	o	-	--
veiligheid	o	o/-	o/+	o/-	o	o/+	o
woon- en leefmilieu	o/+	o/+	o/+	--	+	+	o
kosten	--	--	o/+	-	--	-	--

Verklaring tabel:

--	groot negatief effect;
-	matig groot negatief effect;
o/-	gering negatief effect;
o	geen effect;
o/+	gering positief effect;
+	matig positief effect;
++	groot positief effect.

Deze varianten worden in het volgende hoofdstuk betrokken bij het vaststellen van kansrijke inrichtingsalternatieven.

9 Alternatieven

9.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk is nagegaan welke inrichtingsvarianten voor de voorgenomen activiteit kansrijk zijn. Per variant is nagegaan welke wijziging in milieu-effecten verwacht kan worden. In dit hoofdstuk wordt nagegaan uit welke combinatie van varianten en denkbare beheersmaatregelen realistische en uitvoerbare alternatieven kunnen worden samengesteld. De aandacht gaat met name uit naar een combinatie die een duidelijke verbetering in de milieu-effecten te zien geven ten opzichte van de voorgenomen activiteit. Tot slot wordt ingegaan op het meest milieuvriendelijk alternatief en de vraag of aanpassing van de voorgenomen activiteit moet worden overwogen.

9.2 Alternatief woon- en leefmilieu

Onderzocht is of een alternatief haalbaar is dat een zo goed mogelijk woon- en leefmilieu realiseert bij aanleg van de A58. Op basis van hoofdstuk 8 kan het volgende worden geconstateerd:

- het is mogelijk de geluidwerende voorzieningen zodanig vorm te geven dat de geluidsbelasting in het gehele gebied gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde voor reconstructie, 55 dB(A), of de voorkeursgrenswaarde voor nieuwe wegaanleg, 50 dB(A). De kosten zijn relatief hoog in vergelijking tot het te bereiken effect en het wordt daarom niet haalbaar geacht. Dit is in directe zin gunstig voor 40 woningen langs de wegvakken die in reconstructie zijn en die worden blootgesteld aan een geluidsbelasting hoger dan 55 dB(A). Daarnaast is dit gunstig voor 67 woningen met een geluidsbelasting hoger dan 50 dB(A) langs de nieuw aan te leggen delen van de omlegging (zie tabel 5.1). De te treffen maatregelen zijn in paragraaf 7.3 beschreven;
- een ligging van de rijksweg bij het aansluitpunt Vosdonk op maaiveld met de weg Vosdonk er overheen heeft enige daling van geluidhinder voor de Hoge Donk, Ettenseweg, Broekestraat tot gevolg. Bij deze variant is het ruimtebeslag groter en moet één woning extra worden geamoveerd;
- een verdiepte ligging van de aansluitingen van aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant en de parallelweg Hoge en Lage Vaartkant in combinatie met de rijksweg op maaiveld heeft nauwelijks een positief geluidseffect. Daling van geluidhinder zal optreden bij het toekomstige woongebied Hoge Neerstraat en enkele nabijgelegen woningen.

Een alternatief voor de voorgenomen activiteit dat een zo gunstig mogelijk effect sorteert voor het woon- en leefmilieu, heeft hogere geluidsvoorzieningen dan in de voorgenomen activiteit. Het al of niet opnemen van een variant, waarbij de Vosdonk als viaduct over de A58 heengaat, is afhankelijk van de vraag of de amovering van één extra woning opweegt tegen de te bereiken daling van geluidhinder. In dit MER wordt ervan uitgegaan dat het negatieve effect van amovering een tijdelijk effect is. De afname van de geluidsbelasting is een permanent positief effect. Reden om de "omkering" in het alternatief woon- en leefmilieu op te nemen. Andere varianten betekenen geen of nauwelijks een verbetering voor het woon- en leefmilieu voor bewoners langs de A58.

De afname van de geluidsbelasting leidt tot de volgende verschillen in effecten ten opzichte van de voorgenomen activiteit:

- de geluidsvoorzieningen zijn hoger. Dit kan voor omwonenden de ligging van de rijksweg in het landschap accentueren en negatief worden beleefd;
- extra grondverzet, energie- en materiaalgebruik;
- bij aansluitpunt Vosdonk groter ruimtebeslag en de amovering van één extra woning.

9.3 Alternatief natuur- en landschap

Ten aanzien van een alternatief, dat een positieve uitwerking heeft op de landschappelijke en ecologische inpassing, kan op basis van hoofdstuk 8 het volgende worden geconstateerd:

- het ruimtebeslag kan mogelijk worden beperkt door in plaats van geluidswallen over te gaan op geluidsschermen. De keuze voor geluidsschermen wijkt echter af van de basisgedachten zoals uitgewerkt en overeengekomen in het landschapsplan en is ook afhankelijk van het soort bodemgebruik;
- door de aansluitingen en parallelweg van het aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant verdiept aan te leggen en de rijksweg ter hoogte van aansluitpunt Vosdonk op maaiveld aan te leggen, komen de aansluitpunten iets minder dominant in het zicht te liggen. Een verdiepte ligging biedt ook een bijdrage aan een betere landschappelijke inpassing van het aansluitpunt volgens het stadswalconcept;
- bij de aanplant van bomen levert de aanplant van een meer gevarieerde samenstelling van bomen een aantrekkelijkere vegetatie op zowel uit landschappelijk oogpunt als op grond van de ecologische inpassing. Van een relevant positief effect inzake natuurontwikkeling en landschapsbouw is sprake indien voor de voorgenomen activiteit een groter grondgebied wordt gebruikt. Het extra ruimtebeslag en de hogere kosten zijn echter minder gunstig. Een aanplant van bomen die in de winter groen blijven, levert het hele jaar door een visuele afschermende werking;
- hogere geluidsvoorzieningen hebben een negatief effect op de landschappelijke inpassing.

De aanleg van een gevarieerde en wintergroene boombeplanting langs het gehele tracé kan als een haalbare, maar kostbare aanvullende maatregel voor het natuur- en landschapsalternatief worden beschouwd. Daarnaast worden de ligging van de rijksweg bij het aansluitpunt Vosdonk op maaiveld, de verdiepte ligging van de aansluitingen en parallelweg van het aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant als inrichtingsvarianten in het natuur- en landschapsalternatief opgenomen.

De verandering in effecten ten opzichte van de voorgenomen activiteit is beperkt. De situatie ten aanzien van de geluidsbelasting is voor een klein aantal bewoners gunstiger.

9.4 Alternatief bodem en water

Ten aanzien van een alternatief dat een positieve uitwerking heeft op bodem en grondwater kan op basis van hoofdstuk 8 het volgende worden geconstateerd:

- het hemelwater dat op de weg komt, raakt verontreinigd. Dit water kan via riolering worden afgevoerd. De kosten zijn hoog en het rendement in milieu-opzicht is beperkt;
- de milieubelasting kan theoretisch worden teruggedrongen door afgewogen keuzen in constructiemethoden, te gebruiken materialen en in te zetten materieel. Dit geldt ook voor het beheer en onderhoud van wegen. De betreffende keuzen maken reeds onderdeel uit van de voorgenomen activiteit op basis van milieuzorgplannen;
- technische maatregelen zijn denkbaar om de grondwaterstandsverlaging bij de doorgraving te beperken. Het zijn dure maatregelen.

Productie en aanleg belasten het milieu (energie/grondstoffen). Tevens is er de onzekerheid of op termijn de maatregelen optimaal zullen functioneren;

- aanleg van het wegtracé tussen km 2.5 en 5.5 op maaiveld voorkomt het optreden van verdroging. Andere in hoofdstuk 8 genoemde veranderingen in inrichting, vormgeving, beheer en onderhoud ten opzichte van de voorgenomen activiteit zijn denkbaar maar impliceren geen relevante verschillen in milieu-effecten ten opzichte van de voorgenomen activiteit;
- een vermindering van de verkeersintensiteit op de wegvakken heeft een positief effect op het aantal stoffen dat als gevolg van afstroming bermen en oppervlaktewater kan belasten. Een eventuele reductie vergt mobiliteitsgeleidende maatregelen die buiten het kader vallen van de voorgenomen activiteit.

Vanuit dit thema wordt het wegtracé tussen km 2.5 en 5.5 op maaiveld als de meest haalbare inrichtingsvariant beschouwd.

Een groot nadeel van deze optie is dat de geluidswallen hoger boven maaiveld komen te liggen. Dit betekent dat:

- geen consistent beeld ontstaat ten aanzien van de invulling van het landschapsplan;
- meer grond van buiten het projectgebied moet worden ingereden;
- het tracé ter hoogte van de doorgraving nadrukkelijker zichtbaar wordt in het landschap. Dit kan bij omwonenden het gevoel van een barrièrewerking door de autosnelweg versterken.

Vanuit de optiek van bodem en water is de variant "technische maatregelen" ter beperking van de grondwaterstandsverlaging haalbaar. De kosten wegen echter niet op tegen de voordelen, die vanuit milieu-oogpunt worden bereikt. Een verlies aan ecologische waarden treedt niet op, omdat deze waarden in dit gebied zo beperkt zijn. Het grootste effect treedt met name op voor de landbouw.

9.5 Meest milieuvriendelijk alternatief

Allereerst wordt in deze paragraaf uiteengezet op welke manier, op basis van de voor- en nadelen van de gepresenteerde inrichtingsvarianten, de voorgenomen activiteit milieuvriendelijker kan worden uitgevoerd. Vervolgens wordt het meest milieuvriendelijk inrichtingsalternatief beschreven.

Milieuvriendelijkheid voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit heeft ten opzichte van de nulsituatie grote positieve gevolgen voor het woon- en leefmilieu langs het bestaande wegtracé in Etten-Leur. Het betekent in negatieve zin in het buitengebied extra ruimtebeslag en een geringe milieuhygiënische belasting van bodem en water. De negatieve effecten langs het nieuwe tracé zullen echter beperkt zijn door de voorgestelde maatregelen. De voorgenomen activiteit heeft de volgende minpunten:

- de geluidsbelasting als gevolg van de autosnelweg wordt niet overal in het gebied gereduceerd tot 50/55 dB(A);
- het ruimtebeslag van landbouwgronden en het amoveren van woningen met gevolgen voor direct betrokkenen;
- de aansluitpunten vormen opvallende elementen in het landschap;
- de doorgraving heeft ter plaatse grondwaterstandsverlaging tot gevolg.

De verkenning van mogelijke inrichtingsvarianten en de combinatie van varianten tot een alternatief toont aan dat het niet mogelijk is het ruimtebeslag en het amoveren van woningen te beperken. Het is wel mogelijk de effecten op het grondwater te beperken (zie alternatief bodem en water). De hogere ligging van de weg leidt tot een aantal grotere effecten, die niet opwegen tegen het effect op de natuurwaarden, dat optreedt door de grondwaterstandsverlaging. Het is ook mogelijk de aansluitpunten een andere vorm te geven.

Mogelijk leidt dit tot minder dominante vormgeving. Met name de "omkering" van het aansluitpunt Vosdonk biedt perspectief. Het neemt niet weg dat boven maaiveld altijd de geluidsvoorzieningen zichtbaar zullen zijn. Ook is de "omkering" iets gunstiger voor de geluidsbelasting langs de A58. Dit weegt echter niet op tegen het extra ruimtebeslag en de amovering van één extra woning.

Een combinatie van inrichtingsvarianten blijkt de geluidsbelasting langs de omlegging te kunnen verlagen. Bij de vaststelling van de hogere grenswaarden naar aanleiding van het akoestisch onderzoek is echter reeds een beslissing genomen over doelmatigheid van de te nemen maatregelen. Dit heeft geleid tot de in de voorgenomen activiteit opgenomen hoogte van de geluidafschermende voorzieningen.

Compenserende maatregelen

Geconstateerd kan worden dat de cultuurhistorische, landschappelijke waarden van het gebied beperkt zijn. Tevens is geen sprake van oppervlaktewater met specifieke functies en beschermingsgebieden voor bodem en grondwater. In dit kader zijn de effecten van aanleg en gebruik van de A58 beperkt. Maatregelen in het kader van natuur en landschap kunnen in positieve zin werken ter versterking van de landschappelijke en ecologische waarden in het gebied. Aanplant van extra groen buiten de ruimte die de ingreep in het gebied in beslag gaat nemen, kan een extra positieve uitwerking hebben maar valt buiten het kader van de voorgenomen activiteit.

Bezien vanuit het aspect woon- en leefmilieu vormt de benodigde amovering van woningen een aandachtspunt. In dit MER is aangenomen dat de amovering in overeenstemming met betrokkenen kan worden georganiseerd.

Geluidsisolatie van woningen kan toegepast worden voor de woningen waarvoor de provincie en het ministerie hogere grenswaarden heeft toegekend.

Mitigerende maatregelen

Ten behoeve van de samenstelling van het meest milieuvriendelijke alternatief is tevens bekeken of inrichtingsvarianten denkbaar zijn waarbij de milieubelasting elders zo gering mogelijk is. Het betreft de effecten die worden veroorzaakt buiten het gebied dat direct door de aanleg van de weg wordt beïnvloed. Daarbij moet gedacht worden aan het beperken van energie- en grondstoffengebruik. Winning veroorzaakt elders milieuproblemen. Hiervoor is reeds aangegeven dat een veelheid aan factoren de milieuvriendelijkheid bepaalt van keuzen in constructiemethoden en materiaalgebruik. Mede omdat de directie Noord-Brabant een milieuzorgplan ontwikkelt dat eveneens van toepassing is op de voorgenomen activiteit, is ervan uitgegaan dat een inrichtingsalternatief in genoemde richting niet beter of slechter zal zijn dan de voorgenomen activiteit. Uitgebreid wetenschappelijk onderzoek zou nodig zijn om daar goed onderbouwde uitspraken over te doen.

Een vermindering van de verkeersintensiteit op de wegvakken heeft een positief effect. De verkeersintensiteit moet echter afnemen met ongeveer 12.000 voertuigen om de geluidsbelasting met 1 dB(A) te reduceren. Een eventuele reductie vergt mobiliteitgeleidende maatregelen die buiten het kader vallen van de voorgenomen activiteit.

Meest milieuvriendelijk inrichtingsalternatief

In algemene zin is het meest milieuvriendelijke inrichtingsalternatief samengesteld uit die varianten en maatregelen, die de geringste negatieve en de grootst mogelijke positieve milieu-effecten met zich meebrengen.

De "omkering" van het aansluitpunt Vosdonk en de aanpassing van het aansluitpunt Hoge en Lage Vaartkant voldoen niet aan dit doel. Andere varianten brengen daarnaast veelal hoge kosten met zich mee.

Uit voorgaande beschouwingen is af te leiden dat het meest milieuvriendelijk inrichtingsalternatief de volgende wijzigingen van de voorgenomen activiteit inhoudt:

- de geluidwerende voorzieningen worden zodanig vormgegeven dat de geluidsbelasting in het gebied tot 50/55 dB(A) wordt teruggedrongen. Hiertoe zal een verhoging van de geluidwerende voorzieningen met circa 2 m benodigd zijn (zie paragraaf 8.4). Dit is te zien als een milieuvriendelijke inrichting indien een hoger belang wordt geacht aan een verlaging van de geluidsbelasting dan aan de negatieve gevolgen ervan. Dit zijn een toename van het ruimtebeslag, groter energiegebruik, extra grondverzet en het slecht passen van hogere geluidvoorzieningen in het landschapsplan;
- inrichtings- en beheersmaatregelen om de potentiële natuurwaarden maximaal tot ontwikkeling te brengen. Een dure oplossing is het uitvoeren van maatregelen ter beperking van de verlaging van het grondwater. Meer onderzoek zou moeten plaatsvinden om de voordelen voor de natuur te kunnen aantonen. Extra aandacht voor het beheer van bermen en geluidswallen kan een positieve uitwerking hebben op de ecologische waarden. Als mitigerende maatregelen ten behoeve van het opheffen van de barrièrewerking voor fauna zijn, naast de reeds in de voorgenomen activiteit voorgestane faunapassages, de volgende mogelijkheden denkbaar:
 - het aanleggen van beplanting, waardoor vogels gedwongen worden op grotere hoogten te vliegen;
 - het mede gebruiken van duikers en viaducten als onderdeel van trekroutes.

Tevens zijn ter reductie van de milieubelasting in algemene zin denkbaar:

- maatregelen waardoor effecten elders zoveel mogelijk worden beperkt;
- maatregelen om de belasting van de bermen door verontreinigende stoffen te beperken. Door opvang van het hemelwater op de wegvakken en het vervolgens af te voeren richting riolering en zuiveringsinstallatie is de belasting van de bermen te voorkomen.
- maatregelen voor het beheer en onderhoud van bermen en geluidswallen met een optimaal effect voor ecologische waarden.

De kosten voor deze aanvullende inspanningen zijn aanzienlijk hoger dan voor de voorgenomen activiteit. Met name ten aanzien van de laatste inspanningen is niet altijd eenduidig welk milieuvoordeel te behalen is. Bij de besteksvorbereiding en de uitbesteding van de werken wordt door Rijkswaterstaat de afweging gemaakt, welke (aanvullende) inspanningen haalbaar zijn. Dit gebeurt in het kader van het milieuzorgsysteem, zoals Rijkswaterstaat dat hanteert. De afweging wordt bepaald door op het moment van besteksgereedmaken beschikbare kennis en inzichten.

10 Leemten in kennis en evaluatieprogramma

10.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de vraag in hoeverre de kennis toereikend is voor het in beeld brengen van de milieu-effecten van de voorgenomen activiteit. In zijn algemeenheid is de beschikbare informatie toereikend voor een afweging van de milieu-effecten voor het te nemen besluit over het bestemmingsplan. Een tweetal aspecten is vanuit dit perspectief wel van belang. Het betreft de onzekerheden met betrekking tot de ontwikkeling van het verkeer op de A58 (paragraaf 10.2) en de wijze van uitvoering en materiaalgebruik in de besteksfase (paragraaf 10.3). Tot slot wordt ingegaan in dit hoofdstuk ingegaan op de aandachtspunten voor een evaluatieprogramma, mede gelet op genoemde aspecten.

10.2 Verkeersbelasting A58

In dit MER is rekening gehouden met de ruimtelijke ontwikkeling voor Etten-Leur zoals deze in de Hoofdcontourennota van Etten-Leur is geschetst. Op regionaal niveau is ter voorbereiding op het uitwerkingsplan voor het streekplan een visie opgesteld voor de Stadsregio Breda (zie paragraaf 2.7). Het ontwerp-uitwerkingsplan stadsregio Breda ligt momenteel ter inzage. De in het ontwerp voorgestane sociaal-economische ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op de verkeersintensiteiten op de A58. Deze effecten zijn echter nog niet te concretiseren omdat de te maken keuzen nog aan discussie onderhevig zijn. Wel zullen de effecten van het uitwerkingsplan van het streekplan in beeld worden gebracht in de Trajectnota A4-A16, die onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat Noord-Brabant in voorbereiding is.

Bovenstaande onzekerheden zijn volgens de initiatiefnemer niet van invloed op het besluit waarvoor dit MER is opgesteld. Dit besluit betreft de planologische inpassing van de omlegging via het bestemmingsplan. Centraal daarin staat de reservering van ruimte voor de betreffende functies. De verkeersbelasting zal binnen 10 jaar, de tijdshorizon voor bestemmingsplan en akoestisch onderzoek, niet zodanig toenemen dat de huidige vormgeving en inrichting van de Omlegging Etten-Leur zou moeten veranderen. Op langere termijn moet, afhankelijk van de keuzen die in het uitwerkingsplan voor het streekplan worden gedaan, op een nieuwe situatie worden ingespeeld.

10.3 Milieuzorg in de aanleg- en beheersfase

Van de voorgenomen activiteit is zeer veel bekend. De leemten in kennis richten zich met name op de operationalisatie van "duurzaam bouwen" en "duurzaam beheer en onderhoud". In hoofdlijnen zijn de eventuele gevolgen van deze operationalisatie aan te geven. Een definitieve uitspraak vergt echter zoals aangegeven nader specialistisch onderzoek naar een veelheid van op elkaar ingrijpende factoren. Daarnaast is de keuze van materiaalgebruik en in te zetten materieel niet los te koppelen van het gehele project Omlegging Etten-Leur. Een onzekerheid in deze blijft ook de wijze waarop een aannemer de uitvoering zal vormgeven.

Hier is toekomstige communicatie tussen aannemer en de directie Noord-Brabant van belang. Dit kan plaatsvinden in het kader van de operationalisatie van het milieuzorgplan. In dat kader kan ook het evaluatieprogramma vorm gegeven worden.

10.4 Evaluatieprogramma

Het vaststellen van het Uitwerkingsplan Stadsregio Breda voor het streekplan en het uitbrengen van de Trajectnota A4-A16 zijn momenten waarop de gevolgen voor de ontwikkeling van de verkeersbelasting op de A58 kunnen worden getoetst.

Aandachtsmomenten voor het evaluatieprogramma voor de aanleg- en beheersfase zijn:

- de aanbesteding, waarbij de aanbiedingen van de aannemers via een checklist getoetst kunnen worden;
- de jaarlijkse ontwikkeling van de verkeersafwikkeling;
- de ontwikkeling van de grondwaterstandsverlaging bij de doorgraving;
- de beheers- en onderhoudsovereenkomsten die via een checklist getoetst kunnen worden.

Checklists kunnen in het kader van het milieuzorgsysteem worden ontwikkeld.

Literatuurlijst

Advies van de Raad van de Waterstaat, inclusief rapport
van de Commissie van Overleg voor de Wegen (30 oktober 1984),
4 maart 1985

Commissie voor de milieu-effectrapportage
Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport A58
Omlegging Etten-Leur, Wegvakken Etten-Leur
Utrecht, 27 januari 1994

Gemeente Etten-Leur/Kuiper Compagnons
Hoofdcontourennota "de tuinen van Etten-Leur"
maart 1993

Gemeente Etten-Leur
Landschapsplan A58 Etten-Leur
december 1989

Grond Mechanica Delft
Geohydrologisch vervolgonderzoek
april 1992

Grond Mechanica Delft
Geohydrologische haalbaarheidsstudie gronde bak Etten-Leur, 1e fase
november 1991

Grond Mechanica Delft
Conceptrapportage effecten grondwaterstandverlagingen op
de natuurwaarden te Etten-Leur
28 april 1992

Grontmij Advies & Techniek bv/Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie
Noord-Brabant
Milieu-effectrapport A58, Omlegging Etten-Leur, Wegvakken Gemeente
Rucphen
Zeist, maart 1993

Grontmij/Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant
Evaluatie milieu-aspecten,
Tracévarianten A58 Etten-Leur Breda
maart 1993

Ingenieursbureau van Dijk verkeersadviseurs, Kuiper Compagnons
Etten-Leur d'r om of d'r onder
Rotterdam, Den Haag, mei 1976

Kuiper Compagnons, Bureau voor Ruimtelijke Ordening en Architectuur BV
Akoestisch onderzoek ten behoeve van de omleiding van rijksweg 58 ter hoogte
van de gemeente Etten-Leur en de Ontsluitingsweg naar de gemeente Rucphen
Rotterdam/Arnhem, oktober 1991

Kuiper Compagnons
Bestemmingsplan "R.W. 58" gemeente Etten-Leur
Rotterdam/Arnhem, januari 1991

Kuiper Compagnons
Akoestisch onderzoek Etten-Leur
februari 1991

Landinrichtingsdienst/Centrale Cultuurtechnische commissie
Rapport voor de ruilverkaveling Etten-Leur
1981

Minister van VROM, J.G.M. Alders
Koninklijk Besluit
's-Gravenhage, 31 augustus 1993

Minister van verkeer en waterstaat
Tracévaststellingsbesluit
4 april 1985

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra (VINEX)
's-Gravenhage, juni 1991

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Ministerie van Economische Zaken, Ministerie van Landbouw en Visserij, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Nationaal Milieubeleidsplan-plus
's-Gravenhage, juni 1990

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer
's-Gravenhage, juni 1990

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Derde nota waterhuishouding; Water voor nu en later
's-Gravenhage, augustus 1989

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Vierde nota over de ruimtelijke ordening
's-Gravenhage, maart 1988

Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij; Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Structuurschema Groene Ruimte
's-Gravenhage, juni 1993

Overeenkomst Rijkswaterstaat-Gemeente Etten-Leur
's-Hertogenbosch, 21 mei 1990

Provincie Noord-Brabant
Natuurontwikkelingsplan Noord-Brabant
1991

Rijkswaterstaat, Directie Noord-Brabant
Nota rijksweg 256 gedeelte Etten-Leur-Breda
's-Hertogenbosch, 1982

Stadsgewest Breda
Ontwerp-regiovisie, Op weg naar een duurzame stadsregio,
Toekomstvisie voor de stadsregio Breda
Breda, 16 december 1992

Stadsregio Breda
Voorontwerp Uitwerkingsplan Streekplan Noord-Brabant
april 1994

Stichting R.A.A.P.
Traject rijksweg A58 Etten-Leur,
archeologisch onderzoek in het kader van de MER
april 1993

Vervoerregio Breda
Wijzer op weg, Strategie en beleid. Integraal regionaal verkeers- en vervoerplan
Breda, november 1993

Lijst van begrippen en afkortingen

Abiotisch	Behorend tot de niet levende natuur; vergelijk: biotisch
Achtergrondconcentratie	Concentratie van een stof in de bodem, die tot stand komt zonder beïnvloeding door menselijke activiteiten
Amfibieën	Koudbloedige, gewervelde dieren die zowel op het land als in het water leven (kikkers, padden, salamanders)
Amoveren	Afbreken, verwijderen
Autonome ontwikkeling	Op zichzelf staande ontwikkeling (die plaatsvindt als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd)
Avifauna	Vogelwereld
Barrière	Geheel dat een versperring vormt
Bedrijfsterrein	In Projectnota: gebied bestemd voor huisvesting van bedrijven dat als zodanig in bestemmingsplannen staat vermeld
Biotisch	De levende natuur betreffende
Biotoop	Leefomgeving van een leefgemeenschap van planten en/of dieren
Bodembeschermingsgebieden	Gebieden die met betrekking tot de bodem een bijzondere bescherming genieten
Bodemgesteldheid	Grootte, onderlinge ruimtelijke rangschikking en onderlinge binding van vaste bodemdeeltjes
Bodemtype	Karakteristieke groep van bodemprofielen
Boogstraal	Kromming (in dit geval van de weg)
Bundeling	In Projectnota: naast elkaar (gelegen)
B&W	Burgemeester en Wethouders
Categorie A-inrichting	De inrichtingen die als zodanig zijn aangemerkt in het "Besluit categorie A-inrichtingen Wet geluidhinder (ex. art. 16, eerste lid Wgh); kenmerkend voor deze inrichtingen is dat deze redelijkerwijs niet in staat kunnen worden gebracht om zo nodig geluidhinder in de directe omgeving van het bedrijfsterrein te voorkomen en dat geluidzonering noodzakelijk is
Compenserende maatregel	Maatregel om de nadelige invloeden van de voorgenomen activiteit op een andere plaats te compenseren
Contour	Lijn van gelijk niveau
Contourlijn	Geluidscontourlijn; lijn van gelijk geluidsniveau
Corridor	Gebied dat een verbinding vormt tussen andere gebieden, behorend tot de Ecologische Hoofdstructuur
Cumulatief effect	Som van een aantal afzonderlijke effecten
c-waarde	Weerstand die een bepaalde laag biedt tegen verticale grondwaterstroming

dB(A)	Decibel (A-vermogen), maat voor geluidsniveau
Decibel	Zie dB(A)
Dekzand	Zandlaag, liggend op ander materiaal
Depositie	Het neerslaan van stoffen op het aardoppervlak
Diversiteit	Verscheidenheid
Doorlaatvermogen	Zie kD-waarde
Doorlatendheid	Zie k-waarde
Draagkracht	Vermogen van de bodem om een externe belasting te dragen
Drainage	Uitstroming van grondwater in drains of in het oppervlaktewater (bijvoorbeeld in sloten)
Drooglegging	Hoogteverschil tussen waterspiegel in een waterloop en het grondoppervlak
Duiker	Ondergrondse koker voor het doorlaten van water
Dynamisch	Met de tijd veranderend
Ecologie	De wetenschap van de betrekkingen tussen organismen en hun milieu
Ecologische infrastructuur	Het geheel van gebieden met een (gedeeltelijke) natuurfunctie en de lijnvormige landschapselementen (dijken, sloten) in een bepaalde streek
Ecosysteem	Geheel van planten- en dierengemeenschappen in een territorium, beschouwd in hun wisselwerking met de milieufactoren
Ecotoop	Ruimtelijke eenheid die homogeen is ten aanzien van vegetatiestructuur, successiestadium en fysiotoop
EHS	Ecologische Hoofdstructuur (van het Natuurbeleidsplan)
Emissie	Uitstoot/lozing van stoffen of geluid
Equivalent geluidsniveau	(Leq) Het energetisch gemiddelde geluidsniveau gedurende een bepaalde tijdsperiode
Erosie	Afslijting van land onder invloed van wind of water
Etmaalwaarde	De hoogste waarde van de volgende drie niveaus: het equivalent geluidsniveau van de dagperiode, van de avondperiode verhoogd met 5 dB(A) en van de nachtperiode verhoogd met 10 dB(A); voor de bepaling van de etmaalwaarde van het wegverkeerslawaai wordt de avondperiode buiten beschouwing gelaten
Eutrofiëring	(= vermessing) concentratietoename van planten-voedingsstoffen; vergelijk: mesotroof, oligotroof, trofiegraad
Fauna	Dierenwereld
Flora	Plantenwereld
Freatisch vlak	Vrije grondwaterspiegel (zie grondwaterspiegel)

Geluid	Veranderingen van de luchtdruk die waarneembaar zijn voor het menselijk gehoor
Geluidgevoelige bestemmingen	Te splitsen in woongebouwen en overige geluidgevoelige bestemmingen; dit is een categorie gebouwen waarvoor, vanwege de relatief grotere kans op geluidhinder, geluidnormen ontworpen zijn; voorbeelden zijn verpleegtehuizen en ziekenhuizen
Geluidhinder	Gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid
Geohydrologie	De leer van het voorkomen, het gedrag en de chemische en fysische eigenschappen van grondwater
Geohydrologisch	Het grondwater betreffend
Geomorfologie	Wetenschap die zich bezig houdt met de ontstaanswijze, vorm en opbouw van het aardoppervlak
Gradiënt	Geleidelijke overgang in de ruimte van abiotische en biotische factoren, die op een levensgemeenschap of organisme inwerken, bijvoorbeeld: hoog-laag, nat-droog, voedselarm-voedselrijk
Grenswaarde	Het kwaliteitsniveau dat ten minste moet worden bereikt of gehandhaafd
Grondwater	Water beneden de grondwaterspiegel (zie Grondwaterspiegel); soms wordt hierin onderscheiden: afgesloten grondwater (water in een watervoerende laag die aan boven- en onderzijde wordt begrensd door ondoorlatende lagen), gedeeltelijk afgesloten grondwater (water in watervoerende laag die aan boven- en onderzijde wordt begrensd door slecht doorlatende en een ondoorlatende laag) en freatisch water (water in een watervoerende laag, die aan de bovenzijde niet wordt begrensd door een slecht of ondoorlatende laag)
Grondwaterbeschermingsgebieden	Gebieden die met het oog op de grondwaterkwaliteit een bijzondere bescherming bezitten
Grondwaterspiegel	(= freatisch vlak) Oppervlak door de punten, waar het grondwater een waterdruk heeft die gelijk is aan de atmosferische druk
Grondwaterstand	(= freatisch vlak) Hoogte (ten opzichte van een referentieniveau) van een punt, waar het grondwater een waterdruk heeft die gelijk is aan de atmosferische druk; vergelijk: grondwaterspiegel
Grondwaterstijghoogte	Waterdruk op een bepaald punt, uitgedrukt in de hoogte (ten opzichte van een referentievlak) tot waar het grondwater zou stijgen in een open buis
Grondwatertrap	Klasse-indeling van het over een reeks van jaren gemiddelde verloop van de grondwaterstand ten opzichte van het maaiveld

Holoceen	Geologisch tijdperk, van 8000 voor Chr. tot heden
Humus	Teelaarde, de donkere stof door verrotting en vermolming van planten en andere organische stoffen in de bodem ontstaan
Hydraulische weerstand	Weerstand die een bepaalde bodemlaag biedt tegen verticale grondwaterstroming, uitgedrukt in dagen
Hydrologie	De leer van het voorkomen, het gedrag en de chemische en fysische eigenschappen van water op en beneden het aardoppervlak, uitgezonderd het water in zeeën en oceanen
IMP	Indicatief Meerjaren Programma
Immissie	Belasting met verontreinigingen van het milieu (water, bodem, lucht)
Industrieterrein	Een terrein waaraan volgens een geldend bestemmingsplan de industriële bestemming is gegeven
Infiltratie	Binnentreden van water in de bodem; ook: naar beneden gerichte waterbeweging; vergelijk: kwel
Infrastructuur	Systeem van voorzieningen en verbindingen als spoorwegen en vaarwegen, hoogspanningskabels, waterleidingen etc.
Ingreep	Afzonderlijke milieubeïnvloeding die teweeggebracht kan worden door een (m.e.r.-plichtige) activiteit
Intrekgebied	Herkomstgebied van bij een grondwateronttrekking opgepompt water
Irreversibel	Onomkeerbaar
Isohypse	Lijn op een kaart, die de dichtstbijeen gelegen punten met gelijke stijghoogte van het grondwater onderling verbindt
K-waarde	Vermogen van de grond om water door te laten in m/etm (doorlatendheid)
kD-waarde	Maat voor het vermogen van een watervoerend pakket om water door te laten, gelijk te stellen aan het produkt van de k-waarde en de dikte (D) in m ² /etm (doorlaatvermogen)
Kunstwerk	In Projectnota: bouwconstructie in weg, spoorlijn of watergang
MER	(= milieu-effectrapport) Een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang op systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven; het wordt opgesteld ten behoeve van een of meer besluiten die over de betreffende activiteit genomen moeten worden

m.e.r.	(= milieu-effectrapportage) De procedure die bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een MER en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van een mede op basis van dat MER genomen besluit; dit alles met inachtneming van de voorgescreven procedures
Milieu	(Volgens de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne) Het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten, goederen
Milieugradiënt	Het (geleidelijk) veranderen van een bepaalde milieufactor over een bepaalde afstand
Mitigerende maatregel	Maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen, te beperken of te compenseren
Mobiliteit	Verplaatsingsgedrag
Nachtwaarde	Het equivalente geluidsniveau gedurende de nachtperiode geldend van 23.00 tot 07.00 uur; indien de nachtperiode maatgevend is voor de etmaalwaarde (wat vaak het geval is) komt de nachtperiode overeen met de etmaalwaarde minus 10 dB(A)
Natuurbouw	Het zodanig treffen van cultuurtechnische maatregelen op een bepaalde locatie dat er optimale omstandigheden ontstaan voor een van te voren beoogde natuurontwikkeling
Natuurgebied	Een gebied met duidelijke natuur- en landschapswaarden die in hun planologische functie-aanduiding (mede) tot uiting komen
Natuurontwikkeling	Het scheppen van omstandigheden waarin natuurlijke ecosystemen zich kunnen ontwikkelen
NBP	Natuurbeleidsplan
NMP-Plus	Nationaal Milieubeleidsplan-Plus
Nutriënten	Voedingsstoffen voor organismen
PAK's	Polycyclische aromatische koolwaterstoffen
Parameter	Kenmerkende grootheid
Pkb	Planologische kernbeslissing (procedure)
PKB	Planologische Kernbeslissing (document)
Pleistoceen	Geologisch tijdperk, van 2 miljoen jaar geleden tot 8000 voor Chr.
Podzolgronden	Bodemtype, ontwikkeld op zandgronden, door inspoeling van humus
Populatie	Verzameling van individuen van één soort die in een bepaald gebied voorkomen
Potenties	Mogelijkheden voor de toekomst
Profiel	Verticale doorsnede van de bodem, beschreven aan de hand van verschillende bodemeigenschappen

Relict	Overblijfsel van historische aard
Reptielen	Op het land levende koudbloedige gewervelde dieren (slangen, hagedissen, hazelworm)
Richtwaarde	Het kwaliteitsniveau waarnaar wordt gestreefd
RIN	Rijksinstituut voor Natuurbeheer
ROA	Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen
ROB	Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek
RWS	Rijkswaterstaat
Saneringssituatie	Bij spoorweglawaaï van toepassing indien de huidige geluidsbelasting 65 dB(A) of hoger is; bij wegen en industrie van toepassing indien de geluidsbelasting 55 dB(A) of hoger is
Sediment	Afzetting, bezinksel; op de bodem afgezette deeltjes; binnen de sedimenten wordt onderscheid gemaakt in fluviatiele, mariene, glaciale, fluvioglaciale en colische afzettingen
Sedimentatie	Het bezinken van zand- en/of slibdeeltjes
Stedelijk gebied	Het gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied liggend binnen de zone langs een weg waarop voor motorvoertuigen een maximumsnelheid geldt die hoger is dan 50 km per uur
Stiboka	Stichting voor Bodemkartering
Stroomgebied	Gebied dat afwater op eenzelfde oppervlaktewater
SVVII	Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer
Toetsingscriterium	Criterium aan de hand waarvan in deze studie de effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit beschreven zijn
Tracé	Ligging van weg of spoorlijn
Tracénota	Besluitvormingsdocument ten behoeve van tracévaststelling; in Projectnota gecombineerd met MER
Vegetatie	De concrete begroeiing van wilde planten in een bepaald gebied in de door hen zelf aangenomen orde en structuur
Vegetatie-opname	Steekproefsgewijze bemonstering van de vegetatie op een vastgesteld plaats
Vermesting	Belasting van bodem met meer meststoffen dan het gewas kan opnemen
Verzilting	Toename van het chloridegehalte van het grondwater
VINEX	Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra
Visueel	Gericht op het zien
VROM	(ministerie van) Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
V&W	(ministerie van) Verkeer en Waterstaat

Wm	Wet milieubeheer
Waterhuishouding	(van de bodem) Berging en beweging van water met opgeloste stoffen in de bodem
Wegcapaciteit	Het maximale aantal voertuigen dat op een wegvak per uur kan worden afgewikkeld
Wgh	Wet op de geluidhinder
Woongebied	In Projectnota: bestemmingen woongebied (woondoeleinden) met daarin of daartussen gelegen andere bestemmingen als onderdeel van bebouwd gebied
Wro	Wet op de ruimtelijke ordening
Wvo	Wet verontreiniging oppervlaktewateren
Zavel	Grondsoort tussen zand en klei met een gewichtspercentage kleideeltjes van 10% tot 40%
Zetting	Bodemdaling ten gevolge van grondwaterstandsverlaging of externe belasting, zoals de bouw van kunstwerken, ophoging van de grond of het aanbrengen van ander materiaal; vergelijk: klink, krimp, zakking

Bijlage 1

Samenvatting Nota Rijksweg 256, gedeelte Etten-Leur (1992)

Inleiding (hoofd- stuk 1)	Het gedeelte van rijksweg 256 tussen Etten-Leur (St. Willebrord) en Breda is, wanneer de A 58 ten zuiden van Breda gerealiseerd is, het enige niet autosnelweggedeelte van deze oost-west lopende hoofdverbinding tussen Eindhoven en Vlissingen. Het onderhavige wegvak voert door de bebouwde kom van Etten-Leur en bestaat uit 2 x 2 rijstroken en kent vele gelijkvloerse al dan niet met verkeerslichten geregelde kruisingen en aansluitingen.
probleem- stelling (hoofd- stuk 2)	Als gevolg van de hoge intensiteiten (bijna 40000 mvt/etm. ten oosten van Etten-Leur) en de verschillende functies van dit wegvak voor zowel het doorgaande, als het regionale en het lokale verkeer, voldoet het niet meer aan de hieraan te stellen eisen uit een oogpunt van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid en treedt ernstige hinder op voor met name het woon- en leefmilieu in Etten-Leur.
doelstel- lingen (hoofd- stuk 3)	<p>In het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) is het onderhavige gedeelte van de A 58 tussen Etten-Leur en Breda als onderdeel van het hoofdwegenet opgenomen als te realiseren in de 1e fase.</p> <p>De onderhavige nota heeft tot doel de noodzaak voor deze hoofdverbinding te onderzoeken en een aantal varianten aan te dragen teneinde een gemotiveerde beleidsbeslissing voor te bereiden in het kader van het oplossen van de problemen in het onderhavige gebied.</p> <p>Deze varianten zullen worden getoetst aan de hand van op het SVV gebaseerde doelstellingen te weten:</p> <ul style="list-style-type: none">• De varianten dienen zoveel mogelijk bij te dragen aan een optimale <u>verkeersordening</u> (met als gevolg een betere verkeersafwikkeling en veiligheid).• Nagegaan dient te worden of de varianten bijdragen tot een <u>samenhangend functioneren</u> van het verkeers- en vervoersstelsel.• De varianten dienen de <u>gewenste ruimtelijke structuur</u> zoveel mogelijk te bevorderen.• Uit <u>milieuhygiënisch</u> oogpunt dient de hinder van de bestaande en een nieuwe verbinding zoveel mogelijk beperkt te worden.• De schade aan <u>natuur, landschap en landbouw</u> dient zoveel mogelijk beperkt te worden.• De <u>kosten</u> van de nieuwe verbinding dienen beperkt te blijven.
huidige situatie en toekomstige ontwikke- lingen in en rond het studiegebied (hoofd- stuk 4)	Teneinde beter inzicht te krijgen in de voorliggende problematiek en een selectie te maken uit de te bestuderen varianten is nader onderzoek van het betreffende gebied nodig. Het studiegebied is gelegen in de Brabantse stedenrij. Zowel Breda als Bergen op Zoom/Roosendaal hebben in het kader van de Verstedelijkingsnota een extra groeitaak gekregen. Het gebied ten zuiden van de stedenrij dient gevrijwaard te blijven van stedelijke ontwikkelingen.

Het studiegebied	<p>Het studiegebied zelf is aan de westzijde begrensd door de gemeente Rucphen en aan de oostzijde door rijksweg 16 (Moerdijk-Breda). De noordzijde wordt begrensd door de spoorlijn Breda-Roosendaal en aan de zuidzijde door een lijn vanaf St. Willebrord langs de zuidzijde van Etten-Leur naar de aansluiting van rijksweg 260 (zuidelijke rondweg van Breda) op rijksweg 16. De grenzen zijn zodanig gekozen, dat alle varianten, die de problematiek op de bestaande weg kunnen oplossen, hierin gelegen zijn.</p>
ontwikkeling Etten-Leur en Breda	<p>Etten-Leur neemt in het studiegebied een centrale plaats in. Thans wordt een structuurplan voor de gemeente Etten-Leur opgesteld, waarin een aantal alternatieve bouwlocaties zijn voorzien. Voor 1992 wordt rekening gehouden met een bevolking van 32000 - 36000 inwoners (thans ca 27000), terwijl het stadsgewest Breda in de verstedelijkingsnota in zijn geheel een bouwtaak van 30000 woningen heeft toebedacht gekregen.</p>
verkeersaspecten	<p>Thans maken tussen Etten-Leur en Breda bijna 40000 mvt/etm. gebruik van rijksweg 256. Uit de samenstelling en het karakter van het verkeer valt af te leiden, dat het voor een groot deel doorgaand lange afstandsverkeer betreft. De verkeersonveiligheid op het onderhavige wegvak is, zeker wanneer deze vergeleken wordt met een autosnelweg, onaanvaardbaar hoog.</p>
prognoses	<p>Voor het jaar 1990 worden op grond van de groei van Etten-Leur en de groei van het lange afstandsverkeer ruim 50000 mvt/etm. tussen Etten-Leur en Breda verwacht. Hierbij is met betrekking tot de externe verkeersrelaties in oostelijke richting rekening gehouden met een groeiend aandeel van het openbaar vervoer in het totaal aantal verplaatsingen. Thans verzorgt het openbaar vervoer in westelijke richting 7,3% van het totaal aantal externe verplaatsingen van Etten-Leur, terwijl dit in oostelijke richting 9,3% is.</p>
openbaar vervoer	
milieuhygiëne	<p>Vooraf de geluidhinder is met betrekking tot de tracerings van wegen een belangrijk aspect. Op grond van metingen is gebleken dat woningen direct langs de rijksweg 256 in de huidige situatie een geluidbelasting ondervinden van 65 à 74 dB(A).</p>
natuur en landschap	<p>Uitgebreid onderzoek is verricht in het studiegebied met betrekking tot natuur en landschap. Onderscheiden zijn hierbij de volgende aspecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> . abiotisch milieu (bodem, geomorfologie en grondwater) . occupatie (cultuurhistorie) . biotisch milieu (vegetatie en fauna) . visueel ruimtelijke opbouw. <p>Voor een inzicht in deze aspecten wordt verwezen naar de in de nota opgenomen figuren 12 t/m 17.</p>
landbouw	<p>De landbouwkundige situatie van het gebied wordt gekenmerkt door het voorkomen van veeteelt en intensieve veehouderijbedrijven. Voorts komt een groot aantal tuinbouwbedrijven voor.</p>
motivering	<p>Op grond van de probleemstelling, de doelstellingen en het onderzoek, zoals hierboven is beschreven worden de nader te onderzoeken varianten geselecteerd. De overwegingen, die bij het ontwerpen van de varianten een belangrijke rol hebben gespeeld zijn:</p>

- uit verkeerskundig, planologisch, landschappelijk en landbouwkundig oogpunt bezien dient bundeling in algemene zin nagestreefd te worden;
- met het oog op visuele hinder en geluidhinder, alsmede in verband met de mogelijkheid om de plaatselijke verkeersrelaties te handhaven is bij bundeling van de nieuwe weg met de bestaande rijksweg in Etten-Leur een verdiepte ligging nodig;
- een omlegging om Etten-Leur dient uit verkeerskundige, planologische en landschappelijke overwegingen direct in aansluiting op het stedelijk gebied gesitueerd te worden.

Als belemmeringen voor de tracés kunnen worden genoemd:

- de woongebieden van St. Willebrord, Etten-Leur, Breda (Princenhage) en Prinsenbeek;
- de beekdalen van de Brandse Vaart en van de Bijloop;
- het Natuurgebied het Liesbos en de landschappelijk waardevolle gebieden van de Rith;
- tuinbouwgebieden.

variant 0 (nulvariant) Alvorens echter varianten te beschouwen, dient nagegaan te worden wat er gebeurt, wanneer geen uitbreiding of aanpassing van de bestaande infrastructuur plaatsvindt. Hiertoe wordt de zogenaamde variant 0 (nulvariant) bestudeerd.

verbeter-variant Voorts dient nagegaan te worden of de bestaande infrastructuur is aan te passen teneinde de gesignaleerde problemen (ten dele) op te lossen, zonder dat direct in een autosnelweg wordt voorzien. Een dergelijke variant wordt dikwijls de verbetervariant genoemd.

Omdat in het onderhavige geval de bestaande rijksweg 256 reeds een profiel van 2 x 2 rijstroken bezit, zullen aanpassingen van beperkte omvang de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid nauwelijks verhogen, terwijl ook de overlast voor de omgeving nauwelijks zal verminderen, zodat niet aan de doelstellingen wordt voldaan.

Eerst wanneer meer ingrijpende aanpassingen zullen worden gerealiseerd, zoals het maken van ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen (dus in feite de ombouw tot autosnelweg) zullen afwikkeling en veiligheid aanmerkelijk verbeteren. Gelet op bovenstaande is het niet zinvol om naast de variant 0 nog tussenvormen tussen deze variant 0 en een autosnelweg in de studie te betrekken.

variant 1 Allereerst is gezocht naar varianten, die zoveel mogelijk de bestaande weg volgen. Hiertoe is variant 1 ontworpen, die vanaf Rucphen de bestaande weg volgt door de kom van Etten-Leur, alwaar uit een oogpunt van ruimtebeslag en woon- en leefmilieu in een tunnel van ca 850 m lengte is voorzien met naast en op de tunnel ruimte voor het lokale verkeer. Slechts t.b.v. de aansluiting op rijksweg 16 is afbuiging in noordelijke richting van de bestaande weg nodig i.v.m. de nabij gelegen aansluiting van rw 260 op rw 16.

variant 1* Teneinde in Etten-Leur meer ruimte voor het lokale verkeer te creëren en over grotere lengte de visuele- en geluidhinder van de hoofdweg te beperken is ook een lange tunnel (ca 1500 m) ontworpen.

- variant 2 Om aan een aantal bezwaren van de tunnelvarianten in Etten-Leur tegemoet te komen, is een zuidelijke omlegging ontworpen (variant 2), die de bebouwing van Etten-Leur op ca 100 m afstand volgt. Teneinde meer ruimte open te laten voor toekomstige bebouwing aan de zuidoostkant van Etten-Leur is een iets ruimere "subvariant" 2* ontworpen.
- variant 2** Daarnaast is variant 2** ontworpen, waarbij de aansluiting aan de oostzijde van Etten-Leur in zuidwestelijke richting naar de kruising met de Couperuslaan is verplaatst. Op deze wijze ontstaat de mogelijkheid de eventueel te bouwen woonwijk aan de zuidzijde van de huidige rijksweg in verbinding te brengen met de noordelijk ervan geprojecteerde woonwijk, daar in dit geval de functie van de huidige rijksweg vervalt.
- variant A Omdat een groot deel van het verkeer vanaf rijksweg 256 op rijksweg 16 een zuidelijke en oostelijke bestemming heeft is voor de varianten 1 en 2 een alternatieve aansluiting op rijksweg 16 ontworpen, waartoe het tracé vanaf het Liesbos afbuigt naar de huidige aansluiting van rijksweg 260 op rijksweg 16 (variant A).
- variant 3 Tenslotte is, uitgaande van de omlegging ten zuiden van Etten-Leur een rechtstreekse verbinding naar het aansluitpunt van rijksweg 260 op rijksweg 16 ontworpen. Deze variant 3 voldoet niet aan de bundelingsgedachte, maar ontziet het Liesbos en het woon- en leefmilieu aan de zuid- en oostzijde hiervan.
- dwarsprofiel Alle varianten zijn ontworpen als autosnelweg met 2x2 rijstroken
- toetsing van de varianten (hoofdstuk 6) Op grond van de geformuleerde doelstellingen en de hieruit af te leiden criteria zullen de varianten op hun effecten worden getoetst. Bij iedere paragraaf is in de nota een samenvattende tab opgenomen. Een bundel van deze tabellen is als bijlage 8 bij deze nota gevoegd. In het navolgende zal per aspect kort op deze toetsing worden ingegaan.
- verkeersaspecten De effecten van de varianten met betrekking tot de verkeersaspecten komen tot uiting in de prognosecijfers voor de wegvakbelastingen en de verkeersongevallen. Zo worden in 1990 bij de varianten en 1* in de tunnel in Etten-Leur ruim 30000 mvt/etm. verwacht. Op de tunnel reteren dan nog ruim 10000 mvt. Op de omlegging om Etten-Leur worden bij de varianten 2 en 3 ruim 25000 mvt/etm. verwacht. Bij deze varianten blijven dan ca 18000 mvt/etm. op de trasse door Etten-Leur rijden.
- Tussen Etten-Leur en Breda worden in 1990 op de varianten 1 en 2 50000 mvt/etm. geprognoseerd. Op variant 3 zijn dit er 35000, daar de bestaande weg dan een belangrijkere functie behoudt (15000 mvt/etm.).
- optimale verkeersordering Bij toetsing op een optimale verkeersordering worden de volgende aspecten onderscheiden: afwikkeling van het doorgaande verkeer, van het externe verkeer en van het lokale verkeer.

doorgaand verkeer	Gelet op de stagnerende verkeersafwikkeling bij de nulvariant is deze variant met betrekking tot de afwikkeling van het doorgaand verkeer veruit in het nadeel. Bij de andere varianten is van een zeer goede verkeersafwikkeling sprake, zij het dat voor bepaalde relaties enige omweglengte ontstaat, met name bij de varianten 1(*)A en 2(*)A.
extern verkeer	Ook wat het extern verkeer betreft scoort variant 0 het laagst (stagnerende afwikkeling). De varianten 1(*) en 2(*) scoren het hoogst. De varianten A zijn iets minder, gelet op de omrijlengten, terwijl variant 3 in verband met zijn excentrische ligging ook minder hoog scoort.
locaal verkeer	Wederom is variant 0 veruit in het nadeel. Van de overige varianten scoren de varianten 1(*)A het hoogst (grootste ontlasting i Etten-Leur), gevolgd door de varianten 2(*)A en 3.
verkeers- veiligheid	Variant 0 is wat de verkeersveiligheid betreft het minst aantrekkelijk. Het veiligst zijn de varianten 1(*)A, die de bestaande route het meest ontlasten.
overige ver- voerswijzen	Wat de invloed op de overige vervoerswijzen (bus en trein) betreft kan gesteld worden dat bij de variant 0 het streekbusvervoer zich niet goed kan afwickelen en de vraag naar treinverplaatsingen enigszins zal stijgen. De overige varianten hebben niet of nauwelijks invloed op bus en trein.
verkeers- afwikkeling tijdens de aanleg	Alleen bij de varianten 1 en 1* (tunnelvarianten) is er sprake van een duidelijke verstoring van de verkeersafwikkeling tijdens bepaalde perioden van de bouw van de tunnel in Etten-Leur.
ruimtelijke orderings- en stedenbouw- kundige as- pecten	Bij de ruimtelijke orderings- en stedenbouwkundige aspecten worden de volgende deelaspecten onderscheiden: <ul style="list-style-type: none"> . het nationaal ruimtelijk beleid . het provinciaal ruimtelijk beleid . de gemeentelijke ruimtelijke structuur
nationaal ruimtelijk beleid	Daar variant 0 een stagnerende verkeersafwikkeling kent, past deze variant niet in het nationaal ruimtelijk beleid (verbindingsfunctie). De overige varianten sluiten hier wel bij aan, waarbij evenwel van variant 3 opgemerkt kan worden, dat deze de open ruimte ten zuiden van de stedenrij enigszins aantast.
provinciaal ruimtelijk beleid	De varianten 1(*) en 2(*) sluiten goed aan bij het provinciaal ruimtelijk beleid uit een oogpunt van verbindingsfunctie, verstedelijking en zonering. Variant 0 voldoet niet aan de voorziene verbindingsfunctie. De varianten A en 3 betekenen aantasting van waarden in het landelijk gebied, terwijl variant 3 strijdig is met de bundelingsgedachte en de zonering.
gemeente- lijke ruim- telijke structuur	Wat de invloed op de gemeentelijke ruimtelijke structuur betreft verschillen de varianten zowel voor Breda als Rucphen niet of nauwelijks. Voor Etten-Leur ligt dit anders. Variant 0 beperkt de ontwikkelingen in het centrum, betekent een toenemende barrière en beperkt bebouwingsmogelijkheden aan de oostzijde van Etten-Leur. De varianten 1 en (vooral) 1* bieden ruime mogelijkheden voor de centrumontwikkelingen en betekenen de minste barrière. Wat de toekomstige bebouwing aan de oostzijde van Etten-Leur betreft betekenen deze varianten evenwel een beperking (ruimtebeslag),

	terwijl ook de ontsluiting vrij indirect is. De varianten 2 en 3 betekenen minder mogelijkheden in het centrum (meer verkeer) terwijl een nieuwe barrière in het buitengebied ontstaat. Variant 2 belemmert de bebouwing aan de zuid-oostzijde van Etten-Leur.
milieu-hygiëne	Het belangrijkste milieuhygiënische effect, waarin de varianten zich van elkaar onderscheiden, is de geluidshinder. Daarnaast spelen ook de andere milieucomponenten, zoals verontreiniging van bodem, water en lucht alsmede risico's voor het milieu (ongevallen met transport van gevaarlijke stoffen) een rol.
geluid-hinder	Bij de varianten 0, 1 en 1* wordt de geluidhinder langs de bestaande weg geconcentreerd. Bij de varianten 2 en in het bijzonder 3 worden nieuwe geluidbronnen geïntroduceerd. De varianten 3 (nieuwe bron) en 0 (meeste bebouwing) zijn veruit in het nadeel, gevolgd door de varianten 2, terwijl de varianten 1 en 1* (lange tunnel) het gunstigst zijn te noemen.
verontreiniging van bodem water en lucht	Bij alle varianten zal de verontreiniging door de toename van het verkeer toenemen. Bij de varianten 0, 1 en 1* gebeurt dit ter plaatse van de bestaande weg. Bij de varianten 2 en 3 wordt een nieuwe verontreinigingsbron geïntroduceerd. De hoeveelheid te strooien zout (gladheidsbestrijding) is evenredig met het wegoppervlak. Hierbij is variant 3 in het nadeel, gevolgd door achtereenvolgens variant 2 en 1. Variant 0 is in dit opzicht het minst nadelig.
risico's voor het milieu	Van belang bij de risico's voor het milieu is de kans op een ongeval en de plaats van de weg ten opzichte van de bebouwing en overige kwetsbare elementen. Gelet op ongevalskans en bebouwing is variant 0 veruit in het nadeel. De overige varianten verschillen qua ongevalskans niet veel. Wel voeren de varianten 3 en in mindere mate 2 door mindere dicht bebouwde gebieden en zijn wat dit betreft in het voordeel ten opzichte van de varianten 1 en 1*.
natuur en landschap	Bij de toetsing van de varianten op hun consequenties voor natuur en landschap worden de volgende, hiervoor reeds genoemde aspecten onderscheiden: occupatie, biotisch milieu en visueel ruimtelijke aspecten. Op abiotische aspecten wordt niet apart getoetst, daar dit impliciet bij bovengenoemde aspecten gebeurt.
cultuur-historie (occupatie)	Van belang bij een toetsing op cultuurhistorische aspecten zijn zowel de cultuurhistorisch waardevolle objecten als gebieden, die worden gekenmerkt door ongewijzigd bodemgebruik. De variant 0 heeft geen effecten. De varianten 1 en 1* en 2 en 2* betekenen enige aantasting bij Princenhage. Voorts doorsnijdt variant 2 een historische boerderij bij de Hoge Vaartkant. Variant A en 3 betekenen aantasting van het beekdal van de Bijloop ten westen van Rith.
biotisch milieu	Wat het biotisch milieu betreft zijn van belang de verstoring van de actueel waardevolle vegetatie en (avi)fauna en handhaving van een zo groot mogelijk areaal aan zeldzame milieus. Variant 0 heeft geen effecten. Bij de varianten 1 en 1* vindt aantasting van de zuidelijke rand van het Liesbos plaats. De varianten 2 en 2* betekenen daarnaast aantasting van waardevolle vegetatie ten zuiden van Etten-Leur, terwijl variant 2* bovendien het dal van

	<p>de Brandse Vaart doorsnijdt. Variant A betekent een extra aantasting door doorsnijding van het beekdal van de Bijloop. Variant 3 scoort (samen met de varianten 2A en 2*A) i.v.m. doorsnijding van waardevolle gebieden over grotere lengte het laagst.</p>
visueel ruimtelijke aspecten	<p>Bij de toetsing op visueel ruimtelijke aspecten zijn van belang handhaving van de karakteristieke herkenbaarheid van het landschap en een zo gering mogelijke verstoring van gebieden, die hun kwaliteit in belangrijke mate ontleen aan rust en een minimum aan menselijke activiteit.</p> <p>De varianten 3, 2*(A) tasten de genoemde kwaliteiten van het gebied in sterke mate aan.</p> <p>Deze aantasting is minder naar mate meer gebundeld wordt met de bestaande weg.</p> <p>Maar ook bij variant 1 zal van aantasting sprake zijn door de aanleg van het in het landschap dominerende knooppunt met rijksweg 16. Ook variant 2 is ten zuiden van Etten-Leur landschappelijk nadelig.</p>
landbouw	<p>Bij de landbouwkundige beoordeling van de varianten is gekeken naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het ruimtebeslag in agrarisch gebied • de aantasting van bedrijven en het belemmeren van de bedrijfsvoering • verstoring van de agrarische structuur. <p>De variant 0 heeft geen effecten. De varianten 1 en 1* betekenen vooral bij Princenhage aantasting van diverse tuinbouwbedrijven en schuine doorsnijding. Variant A betekent extra ruimtebeslag en aantasting van diverse bedrijven, terwijl een schadelijke doorsnijding bij Rith ontstaat.</p> <p>Variant 2 betekent wederom extra ruimtebeslag, terwijl de varianten 2* en A extra doorsnijding en nog groter ruimtebeslag met zich meebrengen. Variant 3 scoort het laagst i.v.m. het grootste ruimtebeslag, aantasting van het grootste aantal bedrijven en de grootste lengte aan schadelijke doorsnijding.</p>
aanlegkosten	<p>De aanlegkosten van de varianten, waarin zijn begrepen de kosten van grondaankoop, tijdelijk werk, geluidwering etc., zijn globaal (incl. 18% BTW) als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - variant 1(A) (korte tunnel) ca f 200 miljoen - variant 1*(A) (lange tunnel) ca f 280 miljoen - variant 2(*) (A) ca f 110 miljoen - variant 3 ca f 100 miljoen
vooroverleg	<p>In het vooroverleg is aan de betrokken instanties om hun zienswijze gevraagd ten aanzien van de eerste planopzet, zonder dat reeds een keuze zou moeten worden gedaan. Met de binnengekomen reacties is zoveel mogelijk rekening gehouden. Wanneer dit niet mogelijk was, is dit in de nota vermeld.</p> <p>Bezwaren van meer algemene aard tegen de varianten zijn niet in de nota vermeld. In de inspraakprocedure (zie bijlage 1) komen deze aan de orde.</p>

Bijlage 2

**Tracévaststellingsbesluit Brief
van de minister van Verkeer en
Waterstaat aan de Tweede
Kamer d.d. 04-04-1985**

"Hiermede moge ik u berichten dat ik heden het tracé van rijksweg 58 (A58), gedeelte Etten-Leur-Breda, heb vastgesteld en wel conform de in de tracénota gepresenteerde variant 2 tot aan het punt van waar de verschillende aansluitingen van rijksweg 58 op rijksweg 16 nog mogelijk zijn: één en ander over-eenkomstig het advies van de Raad van de Waterstaat d.d. 4 maart 1985 en het daarbij behorende rapport van de Commissie van Overleg voor de Wegen d.d. 19 november 1984.

Ten aanzien van de definitieve keuze van de aansluiting van de hiervoor genoemde rijkswegen zal ik eerst een beslissing nemen nadat daarover door de Raad van de Waterstaat een aanvullend advies is uitgebracht. Voor deze aanvullende advisering zal door de Raad van de Waterstaat nog een aanvullende inspraakprocedure worden gehouden.

Ter toelichting op mijn beslissing moge het volgende dienen.

De rijkswegverbinding Tilburg-Breda-Rosendaal-Bergen op Zoom is van oudsher van grote betekenis geweest, zowel voor het verkeer tussen deze steden als voor het doorgaande interlokale verkeer. Teneinde aan de te verwachten groei van het verkeer het hoofd te kunnen bieden is in het Rijkswegenplan 1968 een nieuwe hoofdverbinding (rijksweg 58) tussen Eindhoven en Vlissingen opgenomen. Van deze weg die ten zuiden van de bestaande oost-west verbinding is geprojecteerd, zijn de wegvakken Eindhoven-Breda en Korteven-Vlissingen inmiddels als autosnelweg gerealiseerd.

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

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

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

- 1 De nulvariant. Onder deze variant wordt de situatie verstaan, waarin in principe geen uitbreiding of aanpassing van de bestaande infrastructuur wordt gerealiseerd.

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

In de nota is geen zogenaamde verbeter-variant ontwikkeld omdat de bestaande rijksweg reeds een profiel van 2 x 2 rijstroken bezit en aanpassing van beperkte omvang de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid nauwelijks verhoogt, terwijl de overlast voor de omgeving nauwelijks zal verminderen. Eerst wanneer meer ingrijpende aanpassingen zullen worden gerealiseerd, zoals het maken van ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen, en dus in feite de ombouw tot een autosnelweg, zullen verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid aanmerkelijk verbeteren. Om deze reden is het niet zinvol geacht om naast de nulvariant nog tussenvormen tussen deze variant en een autosnelweg variant in de studie te betrekken. De verschillende varianten worden in de tracénota vergeleken aan de hand van de navolgende aspecten: ruimtelijke ordening, stedenbouw, verkeerskunde, milieuhygiëne, natuur en landschap, landschap en aanlegkosten.

De nota heeft in het kader van de door de Raad van de Waterstaat gevolgde tracéprocedure ter inzage gelegen. Nadat de Rijkswaterstaat voorlichtingsbijeenkomsten had belegd en de gelegenheid was geboden schriftelijk bezwaren in te dienen bij de Raad van de Waterstaat, heeft de Raad voor particulieren die schriftelijk bezwaar hadden gemaakt en voor instanties hoorzittingen gehouden. Mede naar aanleiding van bezwaren en opmerkingen die in het kader van deze inspraakprocedure naar voren zijn gebracht, zijn door de Commissie van Overleg voor de Wegen voor het gedeelte Etten-Leur-Breda van rijksweg 58 de verschillende oplossingen nader gezien. De Commissie heeft eerst de vraag onder ogen gezien in hoeverre zou kunnen worden volstaan met de bestaande infrastructuur, de zogenaamde nulvariant. Ofschoon de Commissie zich bewust is van het feit dat bij handhaving van de bestaande situatie geen ingreep in het gebied behoeft te worden gepleegd, zodat geen nadelige effecten optreden voor natuur en landschap, terwijl ook de landbouwkundige structuur van het studiegebied niet wordt aangepast, heeft zij overwogen dat de stagnerende doorstroming van het verkeer en met name de ongunstige invloed die hiervan het gevolg zal zijn op de verkeersveiligheid belangrijke argumenten zijn om verandering in de bestaande situatie aan te brengen. Voor een dergelijke verandering kunnen trouwens ook aan de ruimtelijke orderings- en de milieuhygiënische aspecten argumenten van gewicht worden ontleend. De Commissie komt dan ook tot de conclusie dat in voldoende mate de noodzaak van wijziging is komen vast te staan en dat een oplossing in de vorm van een autosnelweg moet worden gezocht.

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

De Commissie heeft op haar verzoek van de Rijkswaterstaat nadere informatie ontvangen, over twee vraagpunten, te weten de -in geval van een omlegging om Etten-Leur te maken kosten die voortvloeien uit het voldoen aan de door Etten-Leur gestelde voorwaarden bij uitvoering van tracé 2 en -in geval van reconstructie van het huidige rijksweggedeelte- de kosten van aanleg van een kortere tunnelbak ter hoogte van het centrum van Etten-Leur dan bij de in de tracénota beschreven tunnelvarianten was voorzien.

Na kennisneming van de versterkte aanvullende informatie heeft een aantal leden van de Commissie gevraagd nader te doen bezien in hoeverre nog eenvoudiger oplossingen in de traverse door Etten-Leur zouden kunnen worden ontworpen. Naar aanleiding hiervan is door de Rijkswaterstaat een zogenaamde nulplusvariant ontworpen.

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

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

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

Ten aanzien van de aansluiting van rijksweg 58 op rijksweg 16 menen de Raad en de Commissie dat de in de nota beschreven variant A zodanige bezwaren oproept, dat deze niet voor realisering in aanmerking komt. Tijdens de inspraak is gebleken dat ook de aansluiting van rijksweg 58 op rijksweg 16 volgens de in de nota beschreven varianten 1() en 2(*) ten noorden van Princeville veel bezwaren ontmoet. Ook de Raad deelt deze bezwaren. Door de Rijkswaterstaat zijn daarop een aantal variantaansluitingen ontworpen die zoveel mogelijk aan de geopperde bezwaren tegemoetkomen. De Raad en de Commissie menen dat met de gepresenteerde variant 4A in belangrijke mate aan de bezwaren tegen de eerdergenoemde variantaansluitingen 1(*) en 2(*) tegemoet wordt gekomen. De Raad wil evenwel niet tot deze variant adviseren dan nadat een ieder op de gebruikelijke wijze in de gelegenheid is gesteld zijn of haar visie met betrekking tot de onderhavige aansluiting aan hem kenbaar te maken.*

Mede gezien hetgeen tijdens de inspraakprocedure naar voren is gebracht, stem ik in met de overwegingen van de Raad. Ik stel derhalve het tracé van rijksweg 58 vast overeenkomstig de in de nota omschreven variant 2 tot aan het punt van waar de verschillende aansluitingen van rijksweg 58 op rijksweg 16 nog mogelijk zijn. Ten aanzien van de hiervoor genoemde aansluiting zal ik een definitieve beslissing nemen nadat door de Raad inzake een aanvullend advies is uitgebracht. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor tracé 2 zal de nodige aandacht worden besteed aan de door de Raad van de Waterstaat en de Commissie van Overleg voor de Wegen gemaakte opmerkingen.

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

Ik heb het provinciaal bestuur van Noord-Brabant gevraagd mee te werken aan de planologische inpassing van het tracé. De betrokken gemeentebesturen heb ik verzocht, voorzover van toepassing, in overleg met de Rijkswaterstaat het uitgewerkte plan van het tracé in de desbetreffende bestemmingsplannen op te nemen."

De hoofdzaak

Met thans aan de orde zijnde bestemmingsplannen wordt beoogd een omlegging van rijksweg 58 ter hoogte van de kom van Etten-Leur mogelijk te maken. Appellanten kunnen zich om uiteenlopende redenen niet met deze plannen verenigen.

Hun bezwaren behoeven evenwel geen bespreking en wel in verband met het volgende.

Ingevolge artikel 41b, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne worden bij Algemene maatregel van bestuur activiteiten aangewezen die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Daarbij worden een of meer besluiten van overheidsorganen ter zake van die activiteiten aangewezen, bij de voorbereidingen waarvan een milieu-effectrapport moet worden gemaakt.

Ingevolge artikel 2, eerste lid, juncto bijlage C, onder 1.1 van het Besluit milieu-effectrapportage zoals dat luidde ten tijde van de rijksweg die een hoofdverbinding zal vormen het opstellen van een milieu-effectrapport verplicht in gevallen waarin voor de activiteiten de tracévaststelling plaatsvindt.

Deze verplichting is gekoppeld aan de vaststelling van het tracé of plan door of namens de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Weliswaar is deze bepaling van het Besluit milieu-effectrapportage bij Besluit van 24 februari 1992 (S 1992, 107) gewijzigd, welke wijziging op 17 april 1992 in werking is getreden, doch nu het plan is vastgesteld vóór deze datum gaan Wij de beoordeling van het plan uit van de tekst die gold ten tijde van de vaststelling van het plan. Met de artikelen 41a-41aq van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne en het Besluit milieu-effectrapportage is beoogd de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 juni 1985 (85/337/EEG), hierna te noemen de richtlijn, te implementeren in de nationale regelgeving.

Aan de richtlijn ligt onder meer de overweging ten grondslag dat projecten van bepaalde categorieën aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben en dat deze projecten in beginsel aan een milieu-effectbeoordeling moeten worden onderworpen.

Artikel 2, eerste lid, van de richtlijn bepaalt dat de Lid-Staten de nodige maatregelen treffen om te verzekeren dat, voordat een vergunning wordt verleend, de projecten die een aanzienlijk milieu-effect kunnen hebben met name gezien de aard, omvang of ligging, worden onderworpen aan een beoordeling van die effecten. Deze projecten worden omschreven in artikel 4.

In artikel 4, eerste lid, van de richtlijn is bepaald dat projecten van de in bijlage I genoemde categorieën, onder voorbehoud van artikel 2, derde lid, worden onderworpen aan een beoordeling overeenkomstig de artikelen 5 tot en met 10.

Projecten van de in bijlage II genoemde categorieën worden onderworpen aan een beoordeling overeenkomstig de artikelen 5 tot en met 10, indien de Lid-Staten van oordeel zijn dat hun kenmerken zulks noodzakelijk maken, aldus het tweede lid van artikel 4.

Wij stellen vast dat in artikel 2, eerste lid, juncto artikel 4, artikel, eerste lid, en de daarin genoemde bijlage I nauwkeurig is omschreven wanneer een verplichting tot milieu-effectbeoordeling aanwezig is. Weliswaar laat artikel 2, derde lid, van de richtlijn een zekere beleidsvrijheid aan de Lid-Staten om vrijstelling van deze verplichting te geven, doch deze beleidsvrijheid is beperkt tot uitzonderlijke gevallen ten behoeve van een welbepaald project.

Gelet op het vorenstaande zijn Wij van oordeel dat artikel 2, eerste en derde lid, juncto artikel 4, eerste lid, van de richtlijn zich voor rechtstreekse toepassing leent in die zin, dat het Besluit milieu-effectrapportage daaraan door Ons kan worden getoetst en, indien en voor zover het ermee in strijd is, buiten toepassing dient te blijven.

In het onderhavige geval behoort het project dat met de bestemmingsplannen mogelijk wordt gemaakt tot een van de in Bijlage I van de richtlijn behorende categorieën, namelijk de onder punt 7 genoemde aanleg van autosnelwegen.

Hieruit volgt dat alvorens voor deze activiteiten vergunning kan worden verleend een beoordeling van de milieu-effecten dient plaats te vinden.

Onder het verlenen van een vergunning moet in dit verband - mede gelet op artikel 2, tweede lid, van de richtlijn - worden verstaan een besluit van de overheid dat een rechtstitel verschaft om tot uitvoering van het project over te gaan.

In casu is door de Minister van Verkeer en Waterstaat op 4 april 1985 een tracé-besluit genomen, derhalve voor het tijdstip waarop het Besluit milieu-effectrapportage in werking trad.

Zulks neemt evenwel niet weg dat ten behoeve van de in geding zijnde bestemmingsplannen, nu deze kunnen worden aangemerkt als vergunning in de zin van de richtlijn, alsnog een milieu-effectrapportage had dienen te worden opgesteld. Weliswaar was in het Besluit milieu-effectrapportage zoals dat luidde ten tijde van de vaststelling van de bestemmingsplannen de verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapportage gekoppeld aan de vaststelling van het tracé of plan door of namens de Minister van Verkeer en Waterstaat, doch deze tracé-vaststelling houdt geen vergunning of een daarmee gelijk te stellen besluit in, dat voor de uitvoering van het project rechtens niet zou kunnen worden gemist.

Nu deze bepaling van het Besluit milieu-effectrapportage het derhalve mogelijk maakte dat een project, dat is genoemd in bijlage I van de richtlijn niet aan milieu-effectrapportage wordt onderworpen komen wij tot de slotsom dat bijlage C, onder 1.1 zoals die destijds luidde niet in overeenstemming is met de richtlijn. Derhalve dient de totstandkoming van de bestemmingsplannen rechtstreeks te worden getoetst aan artikel 2, eerste en derde lid, juncto artikel 4, eerste lid, van de richtlijn.

In dit verband stellen Wij vast dat, ter zake van de aanleg van omlegging van rijksweg 58 om de kom van Etten-Leur, voorafgaande aan de vaststelling van de in geding zijnde bestemmingsplannen ten onrechte geen beoordeling van de milieu-effecten als bedoeld in de artikelen 5 tot en met 10 van de richtlijn heeft plaatsgevonden.

Hieruit volgt dat de totstandkoming van de bestemmingsplannen in strijd is met de bepalingen van de richtlijn en deze bestemmingsplannen derhalve niet kunnen worden aanvaard.

Hierbij nemen Wij in overweging dat verschillende appellanten bij de raad en gedeputeerde staten bezwaren op het gebied van het milieu hebben aangevoerd. Mitsdien kan het in geding zijnde besluit van gedeputeerde staten niet in stand blijven en dient alsnog goedkeuring aan de bestemmingsplannen te worden onthouden.

1 Inleiding

In de projectnota 256 (nu A58) uit 1982 is een aantal omleggings- en tunnel-tracévarianten bestudeerd voor het gedeelte van de A58 tussen Etten-Leur en Breda. Op basis van deze projectnota, waarin zowel planologische als milieu-aspecten zijn afgewogen, is in 1985 door de minister een tracébesluit genomen voor de zogenoemde Omlegging Etten-Leur, zuidelijk rond Etten-Leur. In 1987 heeft de minister een tracébesluit genomen voor het knooppunt Princeville. Dit knooppunt betreft de aansluiting van de A58 op de A16 bij Breda/Prinsenbeek. Bij Koninklijk Besluit (KB) van augustus 1993 is aan het bestemmingsplan "R.W. 58" van de gemeente Etten-Leur, vastgesteld door de gemeenteraad op 3 juni 1991 en goedgekeurd door GS op 6 december 1991, waarin conform het Tracébesluit de omleggingsvariant is vastgesteld, alsnog goedkeuring onthouden. De Kroon stelt vast dat: "ter zake van de aanleg van de omlegging van rijksweg 58 om de kom van Etten-Leur, voorafgaande aan de vaststelling van de in geding zijnde bestemmingsplannen ten onrechte geen beoordeling van de milieu-effecten als bedoeld in de artikelen 5 tot en met 10 van de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 juni 1985 (85/337/EEG) heeft plaatsgevonden". Het KB geeft hiermee aan dat een MER dient te worden geschreven voor het nieuw te nemen besluit inzake het bestemmingsplan met betrekking tot de Omlegging.

De vraag dient zich nu aan of het nieuw te nemen besluit over het genoemde bestemmingsplan op inrichtingsniveau (uitgegaan wordt van één bepaald tracé) of op tracéniveau (tussen een aantal tracés moet een keuze worden gemaakt) moet worden genomen. Bij een keuze voor een m.e.r.-procedure op inrichtingsniveau is het theoretisch denkbaar dat in de bestemmingsplanprocedure alsnog teruggekomen zou worden op het voornemen om de Omlegging te realiseren. In die situatie zou de passage van de A58 door Etten-Leur via een tunnel wederom in beeld kunnen komen.

In verband hiermee is overgegaan tot het opstellen van de onderhavige beleidsplanologische afwegingsnotitie. Deze notitie heeft als doel inzicht te geven in hoeverre, gezien de beleidsplanologische ontwikkelingen en de tot nu toe genomen besluiten, die zijn uitgegaan van het in 1997 gereed komen van de Omleggingsvariant van het Tracébesluit, een tunnelvariant door Etten-Leur nog dient te worden aangemerkt als een redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief.

Onderstaand volgt een evaluatie per overheidsniveau van de belangrijkste besluiten en beleidsontwikkelingen. De evaluatie is verdeeld in een tweetal hoofdstukken te weten de ontwikkelingen en besluiten voorafgaand aan het tracébesluit van 1985 (hoofdstuk 2) en de na 1985 genomen besluiten op de verschillende overheidsniveaus (hoofdstuk 3). In hoofdstuk 4 worden enkele conclusies getrokken.

2 Beleidsontwikkelingen en besluiten voor 1985

Het verkeer tussen Breda en Roosendaal heeft van oudsher over de Oude Bredaseweg van Etten-Leur gelopen. Op 15 december 1962 werd bij raadsbesluit een overeenkomst met het rijk gesloten, waarbij de Oude Bredaseweg tijdelijk vervangen zou worden door het huidige tracé van de rijksweg. In verband met de plannen tot aanleg van een vervangende rijksweg ten zuiden van Etten-Leur, de Kempener-randweg, werden de benodigde gronden voor het huidige tracé niet aan het rijk overgedragen, omdat dit tracé te zijner tijd weer een gemeentelijke weg zou worden.

In het rijkswegenplan 1968 en het toen geldende streekplan West-Brabant, is de Kempenerrandweg nog opgenomen. In het structuurschema verkeer en vervoer, ontwikkeld tussen 1977 en 1981, komt deze weg niet meer voor en wordt de driebaansweg Breda-Rosendaal opgenomen als autosnelweg. Gesteld wordt in dit structuurschema dat de mogelijkheid tot uitbreiding van de bestaande weg binnen de kom of aanleg van een omlegging buiten de bebouwde kom van Etten-Leur onderzocht moet worden.

Tussen 1975 en 1982 wordt de "tracénota rijksweg 256 (A58), gedeelte Etten-Leur" door Rijkswaterstaat ontwikkeld. In deze nota zijn de verschillende mogelijke tracés naast elkaar gezet en getoetst aan relevante aspecten. In deze nota is geen keuze voor een tracé gemaakt.

In 1977 wordt naar aanleiding van de door de gemeente ontwikkelde nota "d'r om of d'r onder" door de gemeenteraad gesteld dat slechts twee oplossingen mogelijk zijn, namelijk het omleiden van de rijksweg zuidelijk om de bebouwde kom of door middel van een lange tunnel ter plaatse van het huidige tracé.

Nadat in 1980 de gemeente een voorlopige reactie op de concept tracénota heeft gegeven, wordt bij raadsbesluit van 17 mei 1982 vastgesteld dat alleen variant 2 (krappe omleiding) aanvaardbaar is, mits wordt voldaan aan een aantal inrichtings- en procedure voorwaarden.

In het structuurplan van Etten-Leur d.d. 1983 is de verkeersproblematiek in relatie tot de verschillende tracés in afweging genomen en is de zuidelijk omleiding als uitgangspunt genomen voor de toekomstige wegenstructuur van Etten-Leur.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 4 april 1985 het tracé voor rijksweg 58 omlegging Etten-Leur vastgesteld, conform de in de "tracénota rijksweg 256" gepresenteerde variant 2 (krappe omleiding).

3 Beleidsontwikkelingen en besluiten na 1985

3.1 Rijk

Structuurschema Verkeer en Vervoer II, Deel D: Regeringsbeslissing
vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volks-
huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 's-Gravenhage 26 juni 1990
De A58 Etten-Leur - Breda is in het Structuurschema aangegeven als ombouw
van een bestaande verbinding tot autosnelweg. De verbinding maakt deel uit van
een hoofdtransportas (HTA) voorts aangeduid als: "nieuwe verbinding waarvoor
een tracéprocedure is doorlopen". De ombouw dient ter ontlasting van de
woonkern.

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1994-1998 (MIT)
vastgesteld door Minister van Verkeer en Waterstaat, 's-Gravenhage 21 september
1993

In het MIT 1994-1998 is Breda-Etten-Leur opgenomen als een project dat reeds
in uitvoering is. Het project verkeert gedeeltelijk in de ontwerpfase (fase 3) te
weten: uitwerking van ramingen in besteksbegroting en gedeeltelijk in de uitvoe-
ringsfase (fase 4) te weten: realisatie van het project met eindonderhandelingen
inzake verwerving en aanbesteding. Voor het project zijn tot na 1998 gelden
gereserveerd. Deze geldelijke reservering laat geen ruimte voor extra kosten.

Ruilverkaveling "Etten-Leur-Rucphen"
besluit tot ruilverkaveling 1982

Ten zuiden van Etten-Leur is de Ruilverkaveling "Etten-Leur-Rucphen" in
uitvoering. Onderlinge afstemming tussen de werken in het kader van de ruilver-
kaveling en de aanleg van de omleiding Etten-Leur heeft plaatsgevonden. De
zuidelijke omleiding is opgenomen in het Plan van Toedeling.

Grondverwerving Rijkswaterstaat

Voor de rijkswegomleiding is door Rijkswaterstaat een technisch wegplan
(tekeningnummer NBTX 1988-2080) gemaakt, dat als uitgangspunt is gehanteerd
voor het bestemmingsplan RW58. Met dit bestemmingsplan wordt een algemeen
belang gediend dat uitstijgt boven het particuliere belang. Concreet houdt dit in
dat van diverse eigenaren gronden en/of opstallen aangekocht worden. De
verwerving van de gronden heeft reeds voor circa 70% plaatsgevonden. Momen-
teel zijn al meerdere bij dit proces betrokken opstallen gesloopt (bron Rijkswater-
staat, november 1993).

De bewoners worden al sedert 1985 (vaststelling tracé omleiding Etten-Leur) met
de omleiding geconfronteerd. Door het KB van augustus 1993 is de gestarte
procedure tot onteigening stil komen te liggen. Rijkswaterstaat gaat wel door met
het middels minnelijke overeenstemming in eigendom krijgen van gronden.

3.2 Provincie en stadsregio

Beleidsnotitie verkeer en vervoer "Kruispunt van Wegen"
vastgesteld door Provinciale Staten, 's-Hertogenbosch 26 januari 1990

In deze notitie wordt vermeld dat op grond van het Rijkswegenplan 1984 en het
meerjarenprogramma Personenvervoer 1989-1993 het rijk voornemens is de A58
Breda - Etten-Leur als ontbrekende schakel in het autosnelwegennet te realiseren.
Voorts wordt gesteld dat de ontbrekende schakels in het net van hoofdtransport-
assen de hoogste prioriteit hebben. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en
woon- en leefmilieu wordt groot belang gehecht aan het voltooiën van de A58
Breda - Etten-Leur als volwaardige hoofdverbinding. De zuidelijke omleiding is
als zodanig in het hoofdwegenet opgenomen.

Streekplan Noord-Brabant

vastgesteld door Provinciale Staten, 's-Hertogenbosch 17 juli 1992

Het toekomstig tracé van de A58 Etten-Leur-Breda, omleiding Etten-Leur, vormt in het Streekplan een onderdeel van de ruimtelijke hoofdstructuur. Het tracé is aangegeven als een wegverbinding van de eerste orde binnen de hoofdinfrastructuur. De Provincie houdt voor deze aanpassing in de wegverbinding de mogelijkheid planologisch open.

In het Streekplan is Etten-Leur opgenomen in het centraal stedelijk gebied van de stadsregio Breda, welke ter hoogte van Etten-Leur in het zuiden wordt begrensd door de omlegging. Voorgestaan wordt om de woningvoorraadtoename te concentreren binnen het centraal stedelijk gebied van de stadsregio. Ook de verbetering van de werkgelegenheidsstructuur zal binnen dit gebied plaatsvinden. Het tracé van de omlegging vormt hier een duidelijke begrenzing.

Ontwerp-regiovisie, op weg naar een duurzame stadsregio; toekomstvisie voor de stadsregio Breda, 16 december 1992

Ter uitwerking van het Streekplan moeten Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant voor elke regio een plan vaststellen. In overleg met de betrokken gemeenten is, in de vorm van een ontwerp-regiovisie, de basis gelegd voor het uitwerkingsplan voor de stadsregio Breda.

Binnen de prioritaire beleidsopties mobiliteit, ecologie en landschap zijn indicatieve zones bepaald waarbinnen toekomstige stedelijke uitbreidingen een plaats dienen te krijgen. Het deelgebied ten noord-oosten van Etten-Leur biedt hiervoor, naast de in voorbereiding zijnde plannen, ruime mogelijkheden. De woninguitbreiding omvat circa 100 ha, nog te verhogen met 20 ha indien nodig ter ondersteuning van de herstructurering van het centrumgebied na de realisering van de omleiding A58. Als gevolg van de omleiding van de A58 ontstaat er ruimte voor nieuwe werkgebieden aan de zuid- en aan de westzijde van Etten-Leur tot een totaalomvang van circa 90 ha. De discussie omtrent de regiovisie is inmiddels afgerond. De regiovisie is begin november aangeboden aan het College van Gedeputeerde State van Noord-Brabant met het verzoek de visie te hanteren als basis voor het uitwerkingsplan van het streekplan. Het uitwerkingsplan zal vervolgens in procedure worden gebracht.

3.3 Gemeente

Planologische inpassing

Zoals in hoofdstuk 2 is vermeld is door de minister in 1985 het tracébesluit genomen voor de zuidelijk van Etten-Leur te situeren omlegging van de A58. Hierbij is het gemeentebestuur uitgenodigd om, in goed overleg met Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant, voor de planologische inpassing zorg te dragen. Ter voorbereiding daarvan zijn in 1986 een stuurgroep en een projectgroep ingesteld die het tracé nader moesten uitwerken. De voorwaarden zoals die in het raadsbesluit van 17 mei 1982 waren geformuleerd, hebben als uitgangspunt gediend.

Door de projectgroep zijn onderzoeken verricht op het gebied van verkeer en vervoer, natuur en landschap, geluidhinder en de geohydrologische situatie. Deze onderzoeksresultaten zijn in nauw overleg tussen Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant, de gemeenten Etten-Leur en Rucphen, directie Bos en Land-schapsbouw afdeling Verkeerswegen van Rijkswaterstaat en de Landinrichtingsdienst vertaald in een nadere uitwerking van het vastgestelde tracé. Op basis van de gesloten overeenkomst (zie hieronder) is het technisch wegplan vervolgens verder uitgewerkt. Het uitgewerkte plan is als uitgangspunt gehanteerd voor het bestemmingsplan "R.W. 58" c.a.

**Overeenkomst tussen het Rijk en de gemeente Etten-Leur
opgemaakt en ondertekend te 's-Hertogenbosch 21 mei 1990**

Afspraken over inrichting en vormgeving van de zuidelijke omleiding zijn opgenomen in de "Overeenkomst tussen Rijkswaterstaat (handelend namens het Rijk) en de gemeente Etten-Leur betreffende de hoofduitgangspunten, alsmede de verdere voorbereiding van de omlegging Etten-Leur van rijksweg 58 in de gemeente Etten-Leur". De contractanten hebben de overeenkomst gesloten hierbij overwegende dat:

- de Minister van Verkeer en Waterstaat bij besluit van 4 april 1985 het tracé heeft vastgesteld;
- de gemeente in het kader van de tracévaststelling een aantal wensen naar voren heeft gebracht ten aanzien van de planuitwerking;
- planuitwerking op hoofdlijnen heeft plaatsgevonden, waarbij een aantal aanpassingen ten opzichte van het vastgestelde tracé zijn aangebracht;
- een spoedige planvaststelling en planologische regeling gewenst zijn teneinde duidelijkheid te verschaffen aan de betrokken burgers en een goede afstemming mogelijk te maken met de in uitvoering zijnde ruilverkaveling "Etten-Leur-Rucphen"

In de overeenkomst is in 7 artikelen vastgelegd dat nadere uitwerking van het plan geschiedt conform de gewaarmerkte tekening nr. NBTX 1988-20803, die als bijlage 1 in de startnotitie is opgenomen. Bij de uitwerking wordt uitgegaan van de benodigde geluidwerende voorzieningen. Beheer en onderhoud van de aan te leggen rijksweg ligt bij het rijk. Op de dag van ingebruikname gaat het beheer van de huidige traverse van het rijk over naar de gemeente Etten-Leur.

Bestemmingsplan "R.W. 58" gemeente Etten-Leur

Op 3 juni 1991 is het bestemmingsplan voor de rijksweg 58 vastgesteld door de gemeenteraad. Op 6 december 1991 is dit plan goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant (48.955) evenals de 2e partiële herziening van de bestemmingsplannen "Buitengebied", "Uitbreidingsplan in Hoofdzaak", "Industrieterrein III", "Industrieterrein IV" en de 3e partiële herziening van de bestemmingsplannen "Het Hooghuis" en "Bedrijventerrein Vosdonk-Lokkerdreef", hierna te noemen bestemmingsplan "R.W. 58" c.a.

Het ontwerp-bestemmingsplan A58/Oostelijke uitvalsweg van de gemeente Rucphen is op het bestemmingsplan "R.W. 58" c.a. afgestemd.

Hoofdcontourennota

in ontwerp vastgesteld door de gemeenteraad, Etten-Leur 1 maart 1993

Aan de Hoofdcontourennota wordt de officiële status van "Structuurplan" gegeven, het is derhalve noodzakelijk de wettelijke procedure te volgen. Het ontwerp-plan is in overleg gebracht bij de Provinciaal Planologische Commissie en andere overleginstanties. Naar verwachting zal begin 1994 worden overgegaan tot de officiële vaststelling van de Hoofdcontourennota.

De Hoofdcontourennota geeft de gemeentelijke beleidsvisie weer op de ruimtelijke hoofdstructuur. Deze visie fungeert als leidraad voor de toekomstige ontwikkeling van Etten-Leur. Belangrijk uitgangspunt van de Hoofdcontourennota is dat de omlegging van het tracé van rijksweg 256 naar het uitgewerkte tracé ten zuiden van de bebouwde kom in 1997 gereed zal zijn. In de nota zijn plannen opgenomen om het huidige tracé opnieuw vorm te geven en nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen Etten-Leur te realiseren.

De uitgangspunten voor het beleid ten aanzien van autoverkeer zijn:

- na de rijkswegomlegging wordt het doorgaand verkeer om de bebouwde kom heen geleid;
- doorgaand vrachtverkeer door de kern wordt verboden;

- het huidige rijkswegtracé vormt in de toekomst een plaatselijke hoofdweg, bestaande uit 2x1 rijstrook. Ter hoogte van het centrum zal de doorgaande verkeersfunctie ondergeschikt zijn aan de verblijfsfunctie. Daartoe zullen verkeers- en inrichtingen maatregelen worden genomen.

Hieronder worden de in uitvoering en in voorbereiding zijnde ontwikkelingen voor 6 planaspecten besproken. De ontwikkelingen zijn erop gericht te komen tot een aangenamer woon- en leefmilieu in Etten-Leur.

Woningbouwlocaties

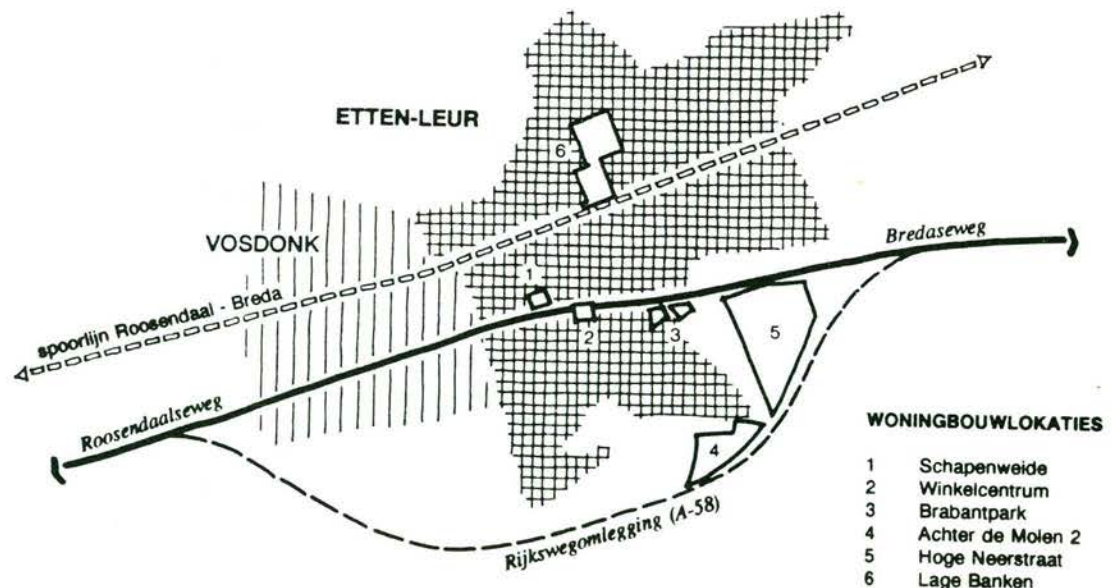
De gemeente Etten-Leur heeft, de taakstelling jaarlijks tenminste 200 woningen te bouwen. Deze taakstelling kan nog worden verzaamd als gevolg van ligging binnen het centraal stedelijk gebied van de stadsregio Breda en de daaruit voortvloeiende taakstelling.

De bouwlocaties die in de Hoofdcontourennota zijn genoemd (zie onderstaande figuur) en direct of indirect betrekking hebben op de zuidelijke omleiding zijn:

- "Achter de Molen 2";
- "Hoge Neerstraat";
- "Lage Banken", beschikbaar als gevolg van gedeeltelijke verplaatsing van het sportpark naar het gebied "Hoge neerstraat";
- "Schapenweide";
- "Brabantpark".

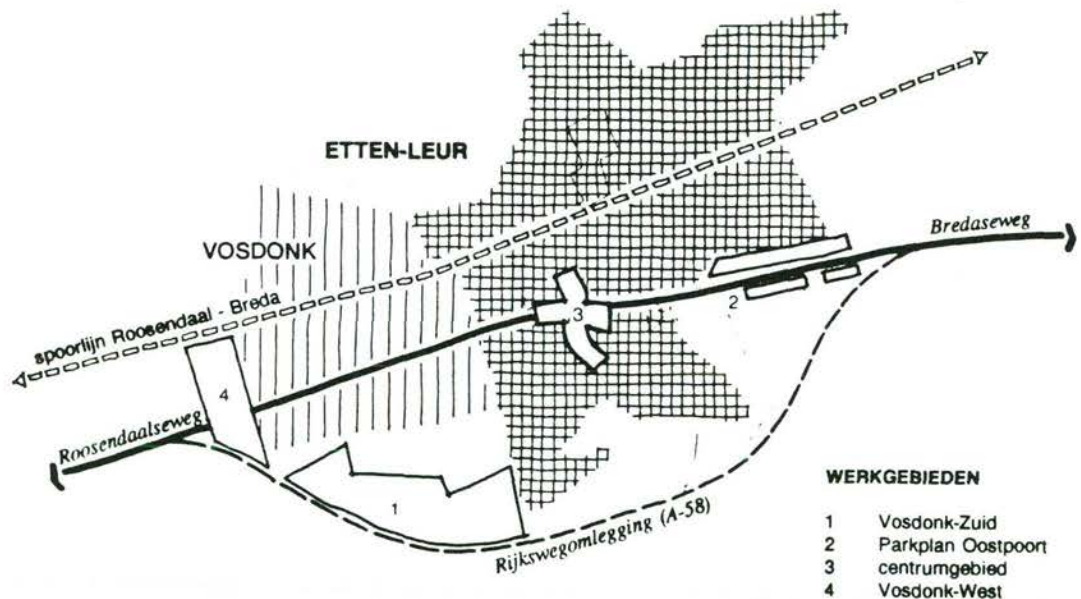
De locaties "Achter de Molen 2" en "Hoge Neerstraat" zijn, onder andere voor wat betreft de gebiedsbegrenzing en geluid, afgestemd op de zuidelijke omleiding.

Het beleid inzake woningbouwlocaties van de Hoofdcontourennota is als volgt vertaald in het Woningbouwprogramma 1993-1994 van de gemeente Etten-Leur: de plangebieden Achter de Molen 2, Schapenweide en Brabantpark dienen ter realisering van het woningbouwprogramma 1993. Om de budgetten van het jaar 1993 veilig te stellen, mag er in de gebieden geen enkele stagnatie optreden. Het woningbouwprogramma 1994 zal in het plangebied Hoge Neerstraat gerealiseerd moeten worden. Ook hier geldt dat er in het realiseren van het plangebied geen enkele vertraging mag optreden.



Werkgelegenheidslocaties

- bedrijven: Kenmerkend voor de stedelijke structuur van Etten-Leur is een groot bedrijventerrein aan de westzijde. Dit bedrijventerrein ligt gescheiden van het woongebied. Het ligt voor de hand om de nieuwe bedrijvenlocaties aan te laten sluiten op het bestaande bedrijventerrein. In relatie tot de omleiding van de rijksweg wordt de aanleg van een nieuw bedrijventerrein voorbereid in het restgebied tussen het bestaande bedrijventerrein en de rijkswegomleiding. Dit bedrijventerrein "Vosdonk-Zuid" is zichtbaar vanaf de nieuwe rijksweg en draagt bij aan de profilering van Etten-Leur als werkgelegenheidsgemeente. Voor de middellange termijn wordt een uitbreiding van het bedrijventerrein voorzien aan de westzijde van het bestaande bedrijventerrein, tussen de rijksweg en de spoorlijn;
- zakelijke dienstverlening: met het in uitvoering nemen van het plan "Oostpoort" zijn de mogelijkheden voor zakelijke dienstverlening verbeterd. Aansluitend op het plan "Oostpoort" wordt ook in het tegenoverliggende gebied ten zuiden van de Parklaan en bij de afslag van de nieuwe rijksweg ruimte gereserveerd voor deze categorie bedrijven. Daarnaast zullen er na de rijkswegomleiding nog mogelijkheden voor zakelijk dienstverlening in het centrumgebied ontstaan.

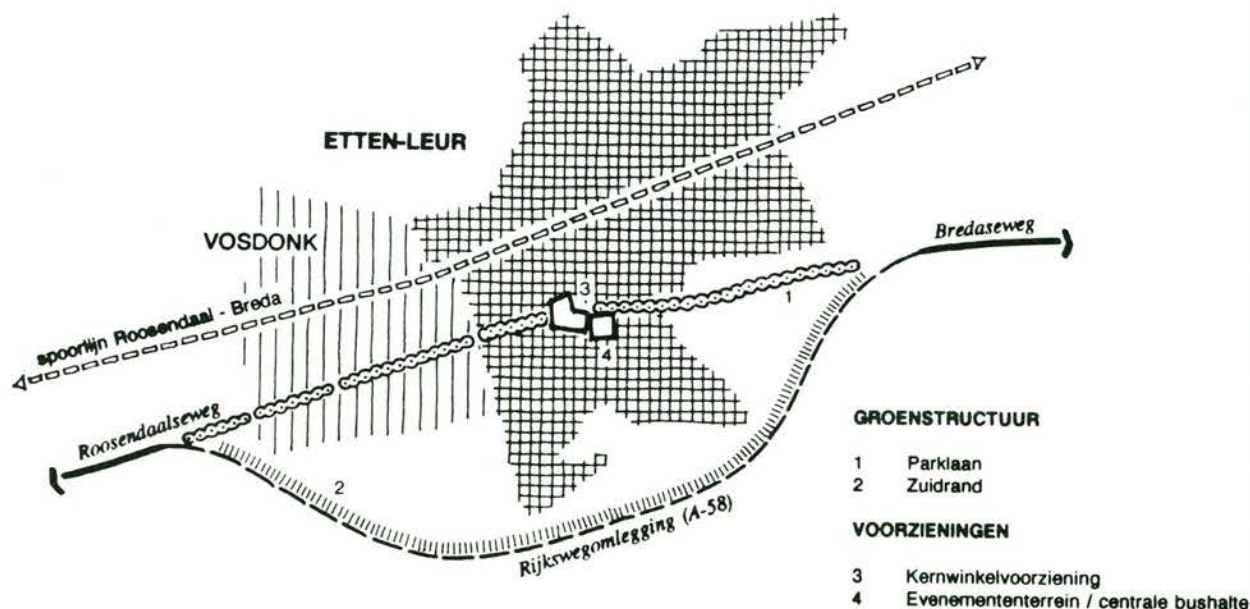
*Groenvoorziening*

De rijkswegomleiding biedt Etten-Leur de mogelijkheid voor een duidelijke en waardevolle aanvullende groenstructuur. Het vrijkomende rijkswegtracé, met verminderde verkeersfunctie, krijgt het karakter van een Parklaan. Een tweede belangrijke voorziening is de doorgaande bomenrij op de geluidswal langs de rijkswegomleiding. Het vormen van een stadswal draagt bij aan de herkenbare profilering van Etten-Leur.

Winkelvoorzieningen

Met het oog op de herinrichting van het centrum van Etten-Leur is het van belang het overdekte winkelcentrum aan de noordzijde uit te breiden. Hiervoor is een gedeelte van het huidige rijkswegtracé benodigd. Voorts is een verbetering noodzakelijk van de ruimtelijk en functionele relatie tussen het overdekte winkelcentrum en het voorste deel van de Bisschopsmolenstraat. Het vrijkomende rijkswegtracé biedt terplaatse daartoe de mogelijkheden.

Aan het beleid van de Hoofdcontourennota inzake het winkelcentrum is nader gestalte gegeven in een intentie-overeenkomst d.d. 28 april 1992 tussen de gemeente Etten-Leur en beleggingsmaatschappij Wereldhave N.V. In deze intentie-overeenkomst zijn afspraken gemaakt aangaande de samenwerking bij realisatie van het centrumgebied Etten-Leur. Het gaat hierbij om een uitbreiding van het winkelcentrum, realiseerbaar na de omlegging van de huidige rijksweg, op het vrijkomende tracé. Deze bebouwing moet stedenbouwkundig gezien de functie van pleinwand gaan vervullen, conform de Hoofdcontourennota. Indien Wereldhave een bouwplan indient dat voldoet aan de gestelde eisen, zal de gemeente de voor realisatie benodigde ondergrond aan Wereldhave verkopen.

*Overige voorzieningen*

Door de bebouwing van het huidige evenemententerrein (Schapenweide) dient in het centrum ruimte te worden gereserveerd voor de aanleg van een nieuw evenemententerrein. Een deel van het vrijkomende rijkswegtracé kan daarvoor worden aangewend. Ook voor de verplaatsing van de centrale bushalte is ruimte gereserveerd.

Verkeersstructuur

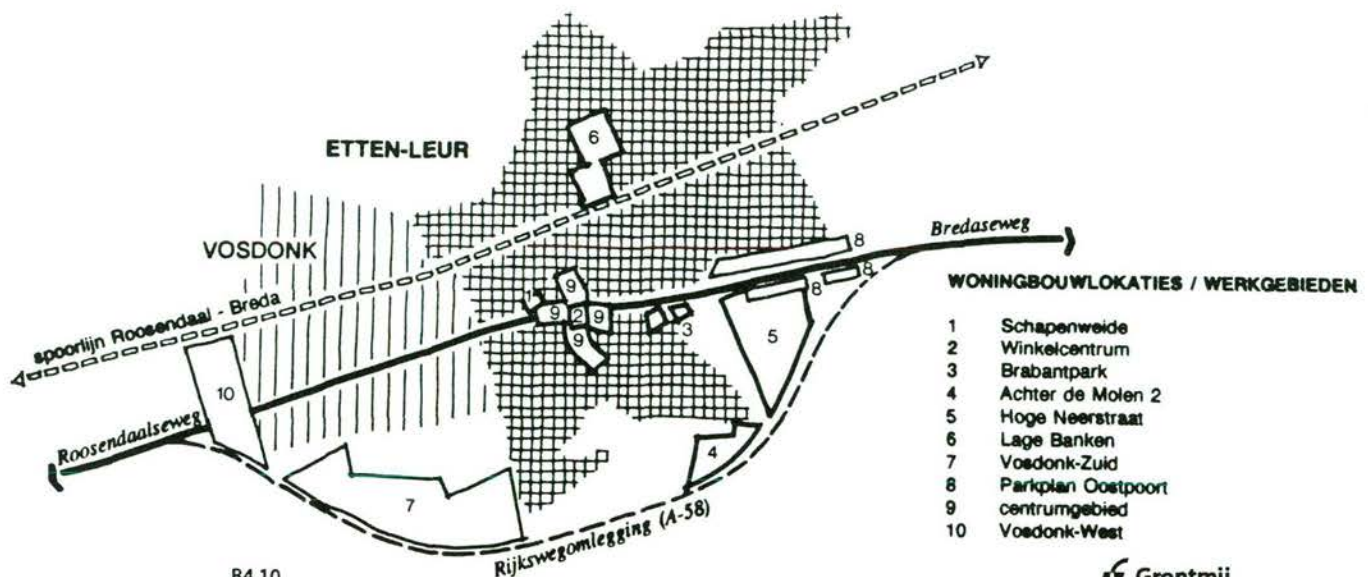
Eén van de uitgangspunten van het toekomstige beleid is het creëren van een goed verblijfsklimaat in de centra van Etten-Leur en in de diverse woongebieden. Om dit te kunnen bereiken wordt gestreefd naar een ringenstructuur rondom de centra en een ring tussen de diverse wijken (wijkverbindingsring) aangevuld met hoofdverdeelwegen in noord-zuid richting en oost-west richting (overige verbindingswegen). Binnen de gehele verkeersstructuur speelt de herinrichting van het bestaande rijkswegtracé een wezenlijke rol, in de toekomst Parklaan genoemd:

- het profiel van de weg zal worden teruggebracht tot 2 x 1 rijstrook (plaatselijk 2 x 2). Ter hoogte van het centrum zal het doorgaande interne verkeer worden beperkt. Het blijft mogelijk via twee eenrichtingswegen van de ene kant van de kern naar de andere kant te rijden;
- voor het ontwerp van de Parklaan gelden een aantal basisprincipes, te weten: continuïteit, variatie, symmetrie en het herstellen van de noord-zuidrelaties. De kruisingen van de Parklaan met de dwarswegen zijn belangrijke knooppunten in de structuur, hier worden de beide delen van Etten-Leur weer met elkaar verbonden;
- het beeld van de Parklaan zal worden bepaald door een groen dak van bomen. Verkeersoplossingen, zoals een hoogwaardige openbaarvervoerslijn, moeten zich binnen deze structuur voegen;
- op het huidige rijkswegtracé ter hoogte van het kruispunt Markt/Bischopsmolenstraat komt straks het stadshart van Etten-Leur te liggen, een groot plein omringd door bijzondere bebouwing. In het stadshart staat het verblijfsklimaat voorop. Aan de zuidzijde van het plein vormt de uitbreiding van het winkelcentrum, gecombineerd met appartementenbebouwing op de verdieping, de pleinwand.

Met de centrumring wordt beoogd om het centrum verkeersluw te maken, waarbij het verkeer tijdig moet worden afgeleid via een alternatieve route. De centrumring wordt gevormd door de Beiaard, Rode Poort, Anna van Berchemlaan, Spoorlaan, noordelijk deel van de Markt, Rochussenlaan en Tolhuislaan. Het gebied binnen de centrumring (onder andere Parklaan) zal mogelijk moeten worden voorzien van verkeersbeperkende maatregelen ter voorkoming van een sluiproute.

De wijkverbindingsring is een rijgsnoer die de diverse wijken van Etten-Leur verbindt en fungeert als een ring door de gemeente. Deze ring heeft tot doel de verkeersstromen zoveel mogelijk samen te voegen en tot verdeling over te gaan op de daartoe geëigende aansluitende wegen.

De hoofdontsluiting van het bedrijventerrein Vosdonk wordt gevormd door de wegen Vosdonk-Vossendaal. Deze wegverbinding sluit aan op het westelijk aansluitpunt van de rijkswegomlegging. Vanaf deze wegen zal het verkeer zich over het bedrijventerrein verdelen.



Bestemmingsplan Achter de Molen 2

Het bestemmingsplan Achter de Molen 2 is op 8 november 1993 door de gemeenteraad vastgesteld. Op 4 oktober 1993 is door GS van Noord-Brabant verklaring van geen bezwaar afgegeven voor het bouwrijp maken van het plangebied. De status en begrenzing van het woongebied is daarmee juridisch vastgelegd. Begin 1994 wordt gestart met realisering van het plan. De ontwikkeling van de woonwijk met 61 woningen is afgestemd op de omleiding van de rijksweg zoals die in het bestemmingsplan "RW 58" c.a. was vastgelegd.

Bestemmingsplan Schapenweide

Het ontwerp-bestemmingsplan Schapenweide is op 19 oktober 1993 aan de commissie Ruimtelijke Ordening gepresenteerd. Het ontwerpplan is eind oktober 1993 voor het vooroverleg naar de P.P.C. gestuurd. Het plan voorziet in de bouw van 165 woningen. In het voorjaar van 1994 wordt met de realisering van het plan gestart. Daartoe is op 8 november 1993 voor het betreffende gebied een voorbereidingsbesluit vastgesteld.

Bestemmingsplan Brabantpark

Het Brabantpark vormt één van de binnenstedelijke bouwlocaties. Het voorbereidingsbesluit is op 8 november 1993 door de gemeenteraad vastgesteld. Het aantal geplande woningen bedraagt 85, de locatie heeft een ligging aan het vrijkomende rijkswegtracé met verminderde verkeersfunctie. In 1994 zal worden gestart met de realisering van het plan.

Bestemmingsplan Hoge Neerstraat

Het ontwerp-bestemmingsplan Hoge Neerstraat omvat een woongebied (circa 480 woningen) en een sportpark ter gedeeltelijke vervanging van het sportpark Lage Banken. Het plan is uit het vooroverleg met de P.P.C. terug. De vaststelling door de gemeenteraad is voor februari 1994 gepland, zodat nog in 1994 met het bouwrijp maken kan worden begonnen en in 1995 kan worden gestart met de realisering van het plan.

Bestemmingsplan Hooghuis-Zuid

Het bestemmingsplan "Hooghuis-Zuid" vormt de afronding van het stedelijke gebied ter hoogte van de nieuwbouwwijk "Het Hooghuis". De strook is destijds buiten de planontwikkeling gehouden in verband met de toen nog heersende onduidelijkheid over de oplossing voor de rijksweg. Een tweede belemmering voor de invulling van de strook direct ten noorden van de rijksweg werd gevormd door de geluidsbelasting vanwege het verkeer op de rijksweg. De uitspraak van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de daarop volgende planontwikkeling voor de rijkswegomleiding, maakte het mogelijk plannen te ontwikkelen voor de afronding van het plan "Het Hooghuis". De gemeenteraad heeft in zijn vergadering van 28 september 1987 besloten het bestemmingsplan "Hooghuis-Zuid" te ontwikkelen en te onderzoeken welke functies in dit gebied mogelijk zijn. De conclusie was dat ook na rijkswegomleiding de strook niet volledig kan worden benut voor woningbouw. Omdat de locatie in de toekomst een "entree" van de gemeente vormt, is voor het zuidelijk deel van de strook, direct grenzend aan de rijksweg, gekozen voor een representatieve extensieve invulling met een semi-stedelijk karakter in de vorm van een kantorenpark (Parkplan Oostpoort). Het bestemmingsplan "Hooghuis-Zuid" is op 27 januari 1992 vastgesteld door de gemeenteraad en 15 mei 1992 goedgekeurd door GS van Noord-Brabant. Het plan, dat voorziet in kantoren en bedrijfsbebouwing met een bedrijfsvloeroppervlakte van 20.000 m² en een 100-tal woningen, is in uitvoering.

Bestemmingsplan Vosdonk Zuid

Sedert 25 januari 1993 geldt voor het plangebied een voorbereidingsbesluit. Bij brief van 5 juli 1993 heeft de PPC ingestemd met de nota van uitgangspunten. Het ontwerp-bestemmingsplan is in concept gereed. Het voornemen om het ontwerp-plan in het vooroverleg naar de PPC toe te sturen wordt ter advisering aan de commissie R.O. voorgelegd op 14 december 1993.

Bestemmingsplan Vosdonk

Het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Vosdonk is 1 maart 1993 vastgesteld door de gemeenteraad en op 16 september 1993 goedgekeurd door GS. Dit plan betreft een aanpassing van het totale bestaande bedrijventerrein, inclusief het huidige rijkswegtracé. In het plan is onder andere de mogelijkheid opgenomen om het huidige tracé om te bouwen tot Parklaan. Onderdeel daarvan is de mogelijkheid voor bestaande bedrijven om beperkt uit te breiden vanwege de toekomstige versmalling van het huidige rijkswegtracé tot 2x1 rijstook.

Revitalisering bedrijventerrein

Voor de revitalisering van het bedrijventerrein Vosdonk is door de provincie Noord-Brabant subsidie verleend. De werkzaamheden hiertoe zullen voor 1 april 1994 worden gestart, mede gezien de uitdrukkelijke voorwaarde voor subsidietoekenning.

De openbare ruimte van het bedrijventerrein kan worden verbeterd door de hoofdroutes opnieuw in te richten. Het aanbrengen van boombeplanting vormt hierbij een belangrijk element.

4 Conclusie

Na het door de minister genomen tracébesluit uit 1985 zijn op alle overheidsniveaus planologische ontwikkelingen in gang gezet en besluiten genomen, die zijn gebaseerd op de ombouw van het huidige tracé van de A58 door de kern van Etten-Leur naar een tracé zuidelijk van Etten-Leur, ook wel "Omlegging Etten-Leur" genoemd.

Hiermee krijgt de gemeente de gelegenheid om, conform de overeenkomst met het rijk van december 1962, het grondgebied dat ten behoeve van het huidige tracé in tijdelijke bruikleen was gegeven bij het rijk, terug om te bouwen tot een gemeentelijke weg.

Bij de planvoorbereiding en -ontwikkelingen op gemeentelijk niveau, wordt conform de overeenkomst tussen Rijkswaterstaat en Etten-Leur d.d. 21 mei 1990, uitgegaan van het in 1997 gereed komen van de Omlegging.

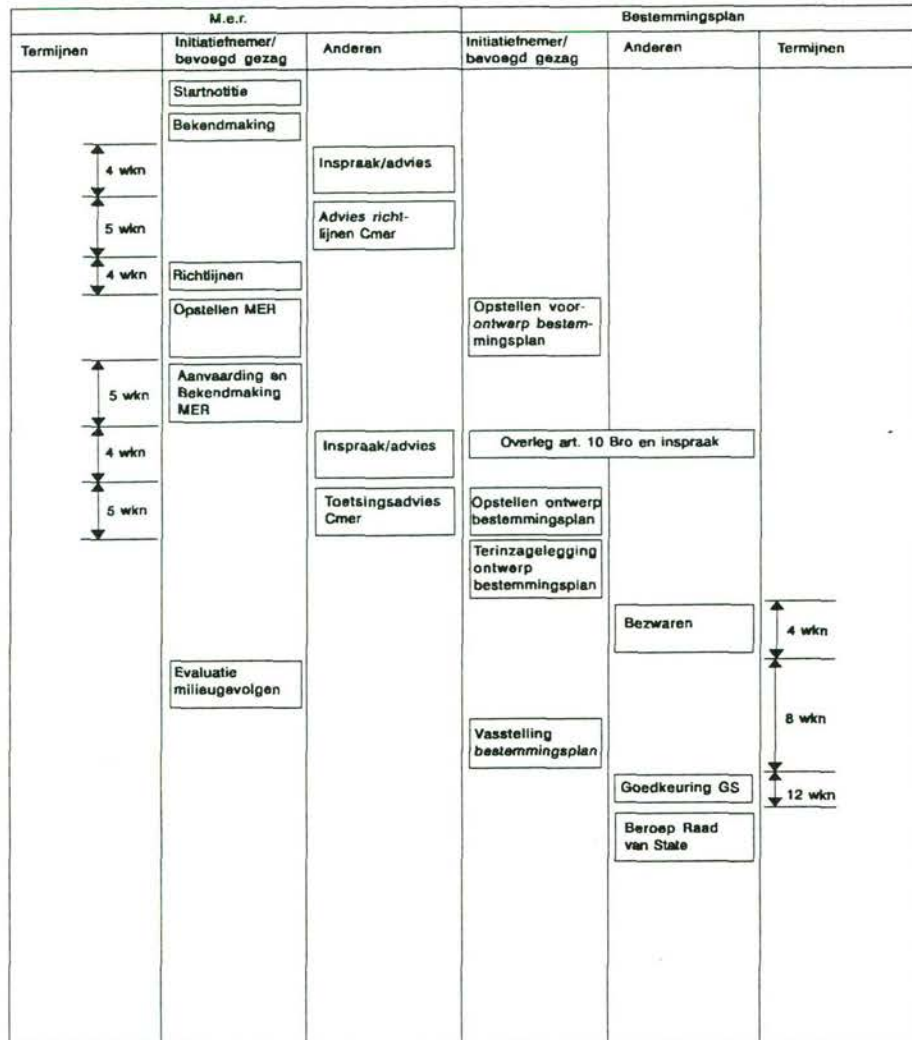
Indien anno 1993 nog zou worden gekozen voor een tunnelvariant, is het gereedkomen van de ombouw van het rijkswegtracé in 1997 niet meer haalbaar: in dat geval zou de planvoorbereiding geheel opnieuw moeten worden opgestart en zou opnieuw moeten worden begonnen met grondverwerving. Ook zullen op verschillende overheidsniveaus plannen moeten worden herzien.

Het gevolg is dat vertraging ontstaat in de realisering van de gemeentelijke plannen voor de woningbouwlocaties Achter de Molen 2, Schapenweide, Brabantpark, Hoge Neerstraat en Lage Banken, het bedrijventerrein Vosdonk, het winkelcentrum en de verkeersstructuur, die alle zijn afgestemd op het gereedkomen van de zuidelijke omlegging in 1997 en de daarop volgende ombouw van de huidige rijksweg naar een gemeentelijke weg, te weten de Parklaan.

Daarnaast impliceert een keuze voor een tunnelvariant het maken van veel grotere kosten: enerzijds moeten nieuwe kosten worden gemaakt voor de planvoorbereiding en grondverwerving en anderzijds is een tunnel veel duurder dan de Omlegging.

Door de realisering van de woonwijk Hooghuis-Zuid en de uitbreiding van het bedrijventerrein Vosdonk, is hier geen ruimte meer voor aansluitbogen ten behoeve van een tunnelvariant. Hierdoor zou het te kiezen tunneltracé een nog grotere lengte moeten hebben dan de tunnelvariant van de Tracénota, met als gevolg nog hogere aanlegkosten. Ook zouden ten behoeve van aanlegwerkzaamheden voor een tunnelvariant meerdere panden, gelegen langs het huidige tracé, moeten worden geamoveerd.

Tenslotte zou, gezien het vergevorderde stadium van besluitvorming, planvoorbereiding en grondverwerving, een keuze voor een tunnelvariant onzekerheid bij (toekomstige) bewoners creëren en ongeloofwaardigheid van de overheid tot gevolg hebben.



Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant
t.a.v. ir. G. van Amelsfoort
Postbus 90157
5200 MJ 'S-HERTOGENBOSCH

Plaats en datum
De Bilt, 6 oktober 1994

Briefnummer
40M885.MBE MC/SG

Kenmerk
36322.15

Betreft
MER A58 Omlegging Etten-Leur

Advies & Techniek

Geachte heer Amelsfoort,

Hierbij doe ik u, op uw verzoek, 15 extra exemplaren toekomen van het MER A58 Omlegging Etten-Leur. Tevens zijn 26 rapporten (waarvan één losbladig) verzonden naar de heer Dingenouts van gemeente Etten-Leur.

Hoogachtend,
Grontmij Advies & Techniek bv

drs. J.A. van der Schroeff
Hoofd afdeling Milieu

Bijlagen

