



## Startbeslissing

MIRT-verkenning voor de A58 knooppunt Sint Annabosch - Galder

Datum	28 september 2010
Status	Definitief



## **Startbeslissing**

MIRT-verkenning voor de A58 knooppunt Sint Annabosch - Galder

Datum	28 september 2010
Status	Definitief

## Colofon

Uitgegeven door	Ministeries van Verkeer en Waterstaat Directoraat-generaal Mobiliteit
Uitgevoerd door	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Datum	28 september 2010
Status	Definitief
Versienummer	1.0
Kenmerk	VENW/BSK-2010/65817

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding - 7</b>
1.1	Aanleiding - 7
1.2	Afbakening - 7
1.3	Leeswijzer - 7
<b>2</b>	<b>Opgave - 9</b>
2.1	Rijksbelang en belang regio - 9
2.2	Urgentie - 10
2.3	Draagvlak - 12
2.4	Doel verkenning - 13
<b>3</b>	<b>Uitgangspunten - 15</b>
3.1	Wettelijk kader: Tracéwet - 15
3.2	Onderbouwing keuze eenvoudige Tracéwet-procedure - 15
3.3	Beschrijving voorkeursoplossing - 16
3.4	Inschatting benodigde investeringen en bekostiging - 17
<b>4</b>	<b>Aanpak - 19</b>
4.1	Trekkerschap, rol- en taakverdeling - 19
4.2	Activiteiten en globale planning - 19
4.3	Participatieaanpak - 20
4.4	Raming kosten MIRT-verkenning - 21
4.5	Risico's - 21
<b>Bijlage A Documenten - 23</b>	
<b>Bijlage B Voorlopige actorenlijst - 25</b>	
<b>Bijlage C Kaart gebiedsontwikkeling - 27</b>	



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De 160 km lange autosnelweg A58 loopt vanuit Vlissingen tot de Ring Eindhoven. Deze weg verbindt de meeste grote Brabantse steden onderling (oost-west). Bovendien is de route onderdeel van de verbindingen Rotterdam - Antwerpen en Rotterdam - Zuidoost Nederland - Ruhrgebied. De A58 loopt langs en door enkele stedelijke concentraties. Deeltrajecten van de A58 (waaronder het traject tussen Breda en Tilburg) zijn een potentieel bereikbaarheidsknelpunt, vanwege de hoge intensiteit van vrachtvervoer, in combinatie met de dimensionering van de weg (2x2 rijstroken).

In het najaar van 2009 is in het Bestuurlijk overleg MIRT afgesproken om voor de A58/N65 een startbeslissing voor te bereiden. Naar aanleiding hiervan zijn een initiatiefdocument en een inhoudelijke analyse opgesteld. Op basis hiervan is tijdens het bestuurlijk overleg MIRT op 20 mei 2010 afgesproken dat het Rijk voortvarend start met de verkenning A58 knooppunt Sint Annabosch - knooppunt Galder ten zuiden van Breda. De voorliggende startbeslissing markeert de formele start van de MIRT-verkenning voor dit traject van de A58.

## 1.2 Afbakening

Deze startbeslissing heeft betrekking op het deel van de A58 van ongeveer 7 km dat loopt van knooppunt Galder (aansluiting A16/A58) tot knooppunt Sint Annabosch (aansluiting A27) met dien verstande dat de knooppunten zelf en het gebied direct rondom de knooppunten worden betrokken als dat noodzakelijk is om deze knopen goed te laten functioneren binnen het nieuwe ontwerp (voorkeursalternatief) van dit traject van de A58.

## 1.3 Leeswijzer

Deze startbeslissing is als volgt opgebouwd. Na dit inleidende hoofdstuk volgt een omschrijving van de opgave en het doel van deze verkenning (hoofdstuk 2). Ook gaat dit hoofdstuk in op de belangen van het Rijk en de regio en het maatschappelijk draagvlak. Hoofdstuk 3 beschrijft vervolgens de uitgangspunten voor deze verkenning. Het gaat in op het formele kader en de voorkeursoplossing. Tot slot geeft hoofdstuk 4 inzicht in de beoogde aanpak van deze verkenning. Dit hoofdstuk gaat achtereenvolgens in op het trekkerschap, de rol en taakverdeling tussen de betrokken partijen, de financiering, de participatieaanpak en de planning.





## 2 Opgave

### 2.1 **Rijksbelang en belang regio**

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrugnende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. Het Rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen.

Het Rijk is verantwoordelijk voor de hoofdinfrastructuur voor weg-, spoor- en watervervoer en streeft ernaar op de hele hoofdinfrastructuur basiskwaliteit te bieden. Op grond van het ruimtelijk beleid richt het Rijk zich daarbij vooral op de hoofdverbindingssassen tussen de mainports (en de mainportregio's) en de belangrijkste grootstedelijke gebieden (waaronder Brabantstad) en de belangrijkste economische regio's (zoals de Brainport en de Greenports) in Nederland en de verbindingen met het buitenland. De A58 is een hoofdverbindingssas en verbindt onder meer de mainport Rotterdam met het Duitse achterland. Tot slot is het van belang dat de infrastructuur niet leidt tot teveel (milieu-)overlast op het gebied van lucht en geluid. Hier zijn vanuit het Rijk richtlijnen voor opgesteld.

#### *Nota Ruimte*

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het scheidt ruimte voor ontwikkeling uitgaande van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' en verschuift het accent van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen. De nota ondersteunt gebiedsgerichte ontwikkeling.

In de Nota Ruimte zijn ook ambities gesteld ten aanzien van de inpassing van infrastructuur.

#### *Nota Pieken in de Delta*

De Nota Pieken in de Delta is de gebiedsgerichte economische agenda van Nederland. Deze agenda draagt bij aan de ambitie om van Nederland een concurrerende en dynamische economie te maken in een sterk en innovatief Europa. Het centrale uitgangspunt van deze nota is het stimuleren van gebiedsspecifieke economische ontwikkelingen, door kansen te benutten en knelpunten weg te nemen.

#### *Nota Mobiliteit en de MobiliteitsAanpak*

Ambities voor een basiskwaliteit voor de bereikbaarheid zijn vastgelegd in de Nota Mobiliteit (tot 2020) en de Mobiliteitsaanpak (vooruitblik naar 2028). De Nota Mobiliteit heeft de ambitie de filezwaarte op het hoofdwegennet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992. Voor de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem is de ambitie uitgesproken dat in 2020 op het hoofdwegennet in de spits 95% van alle verplaatsingen op tijd is. Verder zijn de streefwaarden voor het hoofdwegennet dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal 1,5 keer zo lang is als de reistijd buiten de spits.

In de Nota Mobiliteit hebben de overheden tevens afgesproken dat de verkeersveiligheid verder moet worden verbeterd. Men streeft naar maximaal 500 verkeersdoden en 12.250 ziekenhuisgewonden in het jaar 2020.

Ten opzichte van de Nota Mobiliteit zijn in de MobiliteitsAanpak de streefwaarden voor reistijden aangescherpt en gaat voor het zichtjaar 2030 uit van een hogere

ambitie voor de hoofdverbindingssassen. Voor een hoofdverbindingssas geldt conform de Mobiliteitsaanpak dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal 1,25 keer zo lang mag zijn als de reistijd buiten de spits.

#### *Gebiedsagenda Noord-Brabant*

Brabant is een economisch diverse regio, die goed presteert. Door de centrale ligging tussen de Randstad Nederland, de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied in combinatie met de goede internationale verbindingen heeft de regio veel kansen voor ontwikkeling benut. Die kansen komen ook voort uit eigen kwaliteiten. Het stedelijk netwerk BrabantStad bestaande uit de steden Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg, is naar afmeting, inwoneraantal en economische prestaties het tweede stedelijk netwerk in Nederland. Karakteristiek voor Brabant is de verwevenheid van de steden met hun ommeland en de groene ruimte (Mozaïekmetropool). Daardoor biedt de regio een hoogwaardige kwaliteit van leven door de aantrekkelijke en diverse woon- en vestigingsmilieus. De steden zijn krachtig en attractief en kennen elk een eigen culturele identiteit. Brabant is bovendien rijk aan groen- en natuurgebieden en waardevolle cultuurlandschappen.

Rijk en regionale partners willen Brabant ontwikkelen tot een duurzame, op Europees niveau concurrerende, complete kennisregio met een diversiteit aan florerende economische clusters. In de Gebiedsagenda Brabant zijn vijf Brabant-brede thematische opgaven opgenomen. Dit zijn in willekeurige volgorde:

- Kenniseconomie: het versterken van diverse economische (innovatieve) clusters en het creëren van een excellent (internationaal) vestigingsklimaat.
- Bereikbaarheid: het verbeteren van de (inter)nationale bereikbaarheid (weg, spoor, OV, water en lucht) in combinatie met het ontwikkelen van multimodale knooppunten.
- Quality of life: de ontwikkeling van sterke steden en vitale dorpen en het realiseren van een aantrekkelijk woon-, werk- en leefmilieu, mede in de vorm van hoogstedelijke zones en stedelijke knooppunten.
- Duurzaamheid en energie: het realiseren van een duurzame energievoorziening en het vergroten van waterveiligheid, waterbergend vermogen en voldoende zoet water (mede met het oog op de klimaatverandering).
- Natuur en landschap: het borgen en verder ontwikkelen van de rijkdom aan Brabantse landschappen en natuurgebieden.

Om aan de hand van de Gebiedsagenda afspraken te kunnen maken tussen rijk en regio en regio onderling (provincie met gemeenten) hebben de partners voor de eerstkomende jaren enkele prioritaire programma's en projecten bepaald. Een van de prioriteiten is het verbeteren van de nationale en internationale bereikbaarheid over weg, spoor, regionaal OV, water en lucht, ook voor het functioneren van het 'daily urban system' van het stedelijk netwerk BrabantStad.

## **2.2**

### **Urgentie**

De A58 is een hoofdverbindingssas en vormt zodoende een belangrijke logistieke as tussen de Mainports Rotterdam en Antwerpen en de zeehavens in Zeeland, Moerdijk en Dordrecht richting de steden Bergen op Zoom, Roosendaal, Breda, Tilburg, Eindhoven en Venlo, het Ruhrgebied en verder. Hierdoor wordt deze onder andere gekenmerkt door een hoog percentage vrachtverkeer (20%). De A58 doorsnijdt overigens diverse van deze steden.

#### *Capaciteit en doorstroming*

Uit diverse eerdere studies komt naar voren dat de doorstroming op de A58 een knelpunt gaat vormen en dat de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit en de nota MobiliteitsAanpak met betrekking tot de snelheid en reistijd in de spits op bepaalde

delen van de A58 niet worden gehaald. Dit blijkt onder meer uit de Netwerkanalyse BrabantStad (2006), de LMCA-Wegen (2007), de preverkenning A58/A67 (2007), het initiatiefdocument A58/N65 (2010). Daarnaast wordt in de hoofdlijnen van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (2010) aangegeven dat er een aanmerkelijke kans is dat de doelen van de Nota Mobiliteit niet worden gehaald voor de regio Brabantstad. Onderstaand wordt hier nader op ingegaan.

Diverse onderdelen van de A58 komen in de Netwerkanalyse BrabantStad naar voren als knelpunten in de doorstroming provincie. Hoogste prioriteit is in de Netwerkanalyse toegekend aan de knelwegvakken: Tilburg – Eindhoven, Breda – Tilburg en Knooppunt Galder – Knooppunt Sint Annabosch. Analyses hebben ook plaatsgevonden in het kader van de Landelijke Markt en CapaciteitsAnalyse (LMCA) wegen<sup>1</sup>. Berekeningen uitgevoerd met het LMS, gebruikmakend van het hoogste groei scenario (GE) zonder prijsbeleid, geven aan dat op de A58 de gemiddelde reistijd toeneemt. De reistijd ligt in 2020 tussen de 1,25 (norm MobiliteitsAanpak voor 2028) en 1,5 (norm Nota Mobiliteit voor 2020) keer de reistijd buiten de spits. Indien prijsbeleid wordt ingevoerd daalt de reistijd in de ochtend en avondspits onder de norm van 1,25 keer de reistijd buiten de spits. In de LMCA-wegen is verder geconstateerd dat een groot volume aan vrachtvervoer leidt tot colonnevorming van vrachtwagens op snelwegen zoals de A58. De colonnevorming van vrachtauto's maakt het lastiger en gevaarlijker voor personenauto's om in en uit te voegen. Daarnaast zorgt colonnevorming voor een vermindering van de bruikbare capaciteit<sup>2</sup> van de weg, doordat personenvoertuigen op de linkerstrook blijven rijden. Deze capaciteitsproblematiek zal zich het sterkst voordoen op het traject Breda – Tilburg (in de LMCA benoemd als potentieel knelpunt).

De Nationale Markt en Capaciteitsanalyse<sup>3</sup> geeft een recent beeld van de bereikbaarheidsproblematiek op nationaal niveau, maar biedt geen oplossingsrichtingen. Het is aan een nieuw kabinet om politieke en beleidsmatige conclusies te trekken, dan wel een financiële vertaling te geven. In de NMCA wordt aangegeven dat in bepaalde gebieden er een aanmerkelijke kans is dat de doelen uit de Nota Mobiliteit voor 2020 niet worden gerealiseerd<sup>4</sup>. Voor Noord-Brabant gaat het onder andere om het stedelijk netwerk BrabantStad, waarvan de A58 knooppunt Sint Annabosch – knooppunt Galder een onderdeel is. In de periode tussen 2020 en 2028 verergert de bereikbaarheidsproblematiek zich, uitgaande van een aanhoudende economische groei.

Specifiek voor het traject tussen knooppunt Sint Annabosch en knooppunt Galder blijkt uit de analyses ten bate van de Pre-verkenning A58/A67 dat de streefwaarde uit de Nota Mobiliteit in 2020 niet gehaald wordt in beide richtingen. De snelheid in de avondspits bedraagt 60 km/uur op dit traject. Dit wordt veroorzaakt door een capaciteitstekort (een dimensionering van 2x2 rijstroken). De colonnevorming van vrachtauto's zorgt voor een verdere beperking van de capaciteit (dit aspect is door

<sup>1</sup> De LMCA geeft wellicht een onderschatting van de problematiek, als gevolg van een voorzichtige schatting van het vrachtverkeer

<sup>2</sup> Dit is echter onvoldoende verwerkt in de verkeersmodellen, zoals het Landelijke Model Systeem (LMS), waarmee analyses worden uitgevoerd.

<sup>3</sup> Bron: Brief aan de Tweede Kamer over de hoofdlijnen resultaten Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), 29 juni 2010.

<sup>4</sup> Uitgaande van het Global Economy-scenario van de studie WLO, zonder een vorm van beprijzing.

modelbeperkingen onvoldoende meegenomen in de berekeningen). Bij deze analyses is uitgegaan van het EC-scenario<sup>5</sup> zonder prijsbeleid. In het Initiatiefdocument A58/N65 en de daarbijbehorende inhoudelijke analyse wordt dieper ingegaan op de bereikbaarheidsproblematiek op dit traject van de A58. Ook in deze documenten is geconstateerd dat trajectonderdelen van de A58, waaronder het specifieke traject Sint Annabosch – Galder, voor 2020 niet meer voldoen aan de reistijdnormen uit de Nota Mobiliteit.

#### *Leefbaarheid, natuur en gebiedsontwikkeling*

Het gedeelte van de A58 tussen Sint Annabosch en Galder loopt door een relatief landelijk gebied ten zuiden van Breda. De A58 kruist hier met de Boven Mark dat onderdeel is van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De kern van Ulvenhout ligt echter wel in de nabijheid van de A58. Ter hoogte van knooppunt Sint Annabosch ligt het Natura 2000 gebied het Ulvenhoutse Bos. Het Ulvenhoutse bos behoort tot het Natura 2000-landschap 'beekdalen'.

### **2.3 Draagvlak**

Een groot aantal actoren heeft (in meer of mindere mate) een belang bij deze MIRT-verkenning (zie bijlage B voor een overzicht). Hieronder volgt een beknopte actorenanalyse. In hoofdstuk 4 (paragraaf 4.3) wordt ingegaan op de beoogde participatieaanpak op hoofdlijnen.

#### *Overheden*

In het najaar van 2009 is in het Bestuurlijk overleg MIRT afgesproken om voor de A58/N65 een startbeslissing voor te bereiden. Vervolgens heeft het Rijk (VenW, VROM, LNV en EZ) in samenwerking met Provincie Noord-Brabant en de lokale overheden een initiatiefdocument en een inhoudelijke analyse opgesteld. Op basis hiervan is tijdens het bestuurlijk overleg MIRT op 20 mei 2010 is afgesproken dat het Rijk voortvarend de verkenning voor traject Sint Annabosch- Galder start. Het draagvlak voor deze verkenning is onder alle overheden (Rijk, provincie en gemeenten) dan ook groot, ook de urgentie wordt gedeeld.

#### *Maatschappelijke organisaties*

In 2009 is de minister van Verkeer en Waterstaat door de Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland, de Kamer van Koophandel Brabant en de Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging (BZW) verzocht om zo snel mogelijk afspraken te maken met provincie Noord-Brabant en belanghebbende gemeenten over de start van de verkenning A58. Kamers van Koophandel en BZW hebben daarbij met name gewezen op het grote belang van de A58 voor de economische ontwikkeling en de mobiliteit in grote delen van Brabant en Zeeland. De A58 vormt in hun ogen de 'backbone' voor de ontsluiting van steden en regionale bedrijventerreinen, zowel voor het (internationale) vrachtverkeer als voor het zakelijke, sociaal-recreatieve en woon-werkverkeer.

In het voorjaar van 2010 is er een brede bijeenkomst georganiseerd waaraan naast overheden, ook een groot aantal organisaties (bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, milieuorganisaties) hebben deelgenomen. Deze bijeenkomst was onderdeel van het proces om te komen tot een initiatiefdocument voor het Bestuurlijk Overleg in mei 2010. Tijdens de bijeenkomst is gesproken over de ambities en sleutelkwesities voor de A58. De resultaten van de bijeenkomst hebben

<sup>5</sup> Een van de scenario's van het Centraal Planbureau voor de periode 1990-2020 (CPB, 1997). De voorloper van de WLO scenario's.

een plek gekregen in de probleemanalyse en deze heeft als input gediend voor het initiatiefdocument A58/N65.

*Direct belanghebbenden (burgers en bedrijven)*

Vanwege de brede opzet van het studiegebied en het verkennend karakter van de activiteiten tot op heden (met name gericht op een probleemanalyse voor de gehele A58 en N65) zijn direct belanghebbenden tot nu toe niet geconsulteerd. Nu het project, met een MIRT-verkenning voor het traject knooppunt Sint Annabosch – knooppunt Galder concrete vormen gaat aannemen, zullen (organisaties van) burgers en het bedrijfsleven in de directe omgeving van het traject vroegtijdig betrokken worden. De beoogde aanpak wordt beschreven in hoofdstuk 4.

## 2.4 Doel verkenning

De opgave van deze verkenning betreft primair een infrastructurele opgave vanuit een verkeerskundig probleem (capaciteitsgebrek). De verkenning concentreert zich op het toetsen van nut en noodzaak inclusief de haalbaarheid van de voorgestelde oplossing.

Concreet heeft deze MIRT-verkenning tot doel om te komen tot:

- een uitwerking van de voorkeursoplossing voor het vergroten van de capaciteit van het traject van de A58 tussen knooppunt Sint Annabosch en knooppunt Galder (in beide richtingen). Hierbij worden de knooppunten zelf ook betrokken om deze goed te laten functioneren binnen het nieuwe ontwerp van dit traject van de A58;
- een gedragen beeld van deze oplossing voor het verbeteren van de bereikbaarheid op dit deel van de A58 onder de betrokken partijen;
- een beoordeling van de milieueffecten van deze oplossing door middel van een project MER, waaronder een toets aan de Natuurbeschermingswet 1998<sup>6</sup>;
- een beeld van de kosten en de (maatschappelijke) baten van de oplossing;
- een financieringsconstructie van de oplossing;
- een ontwerp tracébesluit (OTB) op basis waarvan binnen twee jaar een tracébesluit (TB) kan worden genomen en de realisatiefase kan worden afgerond.

In hoofdstuk 3 wordt de procedure die gevolgd wordt verder toegelicht.

<sup>6</sup> Hierbij wordt bekeken of een passende beoordeling in het kader van Natura 2000 noodzakelijk is.



## 3 Uitgangspunten

### 3.1 **Wettelijk kader: Tracéwet**

Voor deze MIRT-verkenning wordt uitgegaan van de herziende Tracéwet. Het wetsvoorstel is 18 december 2009 door de ministerraad goedgekeurd en ter advisering aan de Raad van State voorgelegd. Dit advies is 19 februari 2010 ontvangen. Op 16 april heeft de Ministerraad besloten het wetsvoorstel door te sturen naar de Tweede Kamer. De wet treedt naar verwachting op 1 januari 2011 in werking. Kern van de herziening van de Tracéwet is de wettelijke verankering van de verkenningfase.

De nieuwe Tracéwet biedt twee procedures voor tracéwetplichtige activiteiten, waarbij in beide gevallen een verkenning plaatsvindt. Ten eerste is er een eenvoudige procedure met als stappen de startbeslissing, het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit. Ten tweede voorziet het wetsvoorstel in een procedure die leidt via de startbeslissing naar de vaststelling van de structuurvisie, waarvan de voorkeursbeslissing deel uit maakt. In dat geval is het (ontwerp)-tracébesluit de uitwerking van die voorkeursbeslissing.

Voor deze verkenning wordt gekozen voor de eenvoudige procedure. Dit wordt onderbouwd in de volgende paragraaf. De procedure uit de herziene tracéwet ziet er als volgt uit:

1. Startbeslissing, dit is de start van de verkenning (artikel 2/3);
2. Toezending startbeslissing aan de Tweede Kamer en de betrokken bestuursorganen (artikel 2);
3. Vaststelling ontwerp-tracébesluit (OTB);
4. Ter inzage leggen van het ontwerp-tracébesluit (OTB);
5. Vaststelling tracébesluit (TB);
6. Opleveringtoets (artikel 23).

### 3.2 **Onderbouwing keuze eenvoudige Tracéwet-procedure**

Bij de uitwerking van deze verkenning wordt gekozen voor een verkenning zonder structuurvisie uit de herziende Tracéwet (eenvoudige/verkorte procedure). In het vervolg van deze paragraaf wordt deze keuze onderbouwd.

#### *Gebiedsontwikkeling: geen plannen in de directe omgeving*

In de (nabije) omgeving van de A58 tussen Bergen op Zoom en Eindhoven vinden de komende jaren meerdere ontwikkelingen plaats die van invloed zijn op het verkeer op de A58. Dit betreft extra bestemmingsverkeer en mogelijke aanpassingen / extra aansluitingen en ruimtelijke reserveringen. In bijlage C worden deze ontwikkelingen geschetst en op kaart gezet, zodat een compleet beeld ontstaat.

Alleen de ontwikkelingen bij Breda liggen in de nabijheid van de A58 (knooppunt Sint Annabosch - knooppunt Galder). Deze ontwikkelingen vinden echter niet plaats in de directe omgeving van de A58. Het gaat hierbij voornamelijk om het stationsgebied van Breda (Nationaal Sleutelproject). In dit project werken het Rijk (VenW en VROM), ProRail en de gemeente Breda aan herontwikkeling van het stationsgebied. Het gaat om het realiseren van een nieuwe OV-terminal en herontwikkeling van de omgeving van het station met nieuwbouw voor wonen en werken.

*Probleemoorzaak: tekort aan capaciteit*

Zoals in het vorig hoofdstuk is beschreven worden de problemen op de A58 veroorzaakt door een tekort aan capaciteit. Dit heeft effect op de reistijden op dit betreffende traject. Vanwege het feit dat er slechts één aansluiting ligt op dit traject (Ulvenhout), is het onwaarschijnlijk dat de capaciteit wordt verminderd door veel weefbewegingen van het verkeer. Een aandachtspunt is het relatief hoge percentage vrachtverkeer en de hiermee gepaard gaande colonnevorming. Tijdens de uitwerking van de verkenning zal dit aspect specifiek aandacht krijgen.

*Oplossingsrichting: 2x3 tussen knooppunt Sint Annabosch en knooppunt Galder*

Vanwege het ontbreken van gebiedsontwikkelingsplannen en het feit dat het probleem direct veroorzaakt wordt door een capaciteitstekort, is de oplossingsrichting een relatief eenvoudige capaciteitsuitbreiding. Dit wil zeggen dat als oplossing gekeken wordt naar het vergroten van de capaciteit van de A58 met één rijstrook in beide richtingen tot 2x3 en een aanpassing van de vormgeving van de knooppunten.

De oplossingsruimte is zo beperkt omdat er geen directe parallelle verbindingen lopen, die extra capaciteit voor de A58 kunnen verzorgen. Daarnaast is door het beperkt aantal aansluitingen (1) de aanleg van een parallelstructuur ook niet zinvol. Tenslotte wordt met de reconstructie naar 2x3 rijstroken aangesloten op al voorziene maatregelen, die in het kader het Actieprogramma Wegen (onderdeel van de MobiliteitsAanpak) worden uitgevoerd.

*Spitsstrook*

De aanleg van een spitsstrook zou een alternatief kunnen zijn voor de aanleg van een volwaardige derde rijstrook. De aanleg van een spitsstrook heeft echter een aantal nadelen:

- de verkeersveiligheid neemt af, vanwege de smallere spitsstrook;
- een spitsstrook is in aanleg minder kosteneffectief dan een normale strook, vanwege de extra benodigde investeringen voor onder andere vluchthavens, signaleringsborden, camera's en een aansluiting op een verkeerscentrale;
- de exploitatie is vervolgens ook duurder omdat vanwege veiligheid er extra verkeersmanagement noodzakelijk is.

Bovenstaande nadelen gecombineerd met het feit dat er voldoende ruimte aanwezig is om een volledige derde rijstrook te realiseren, leiden er toe dat het spitsstrook alternatief verder niet wordt meegenomen in deze verkenning.

### 3.3

#### **Beschrijving voorkeursoplossing**

De voorkeursoplossing is een uitbreiding van 2x2 rijstroken, naar 2x3 rijstroken (een rijstrook in beide richtingen, aan beide zijden en/of gebruik middenberm). Het plangebied loopt aan beide zijden langs de A58 vanaf knooppunt Galder naar knooppunt Sint Annabosch. Gekeken zal worden of de knooppunten aangepast moeten worden om de extra rijstrook goed af te kunnen wikkelen. Vanwege het ruime profiel van vrije ruimte langs de A58, zullen de noodzakelijke ingrepen in de directe omgeving van de A58 beperkt zijn (zie Figuur 2).





**Figuur 2** Ruimteprofiel A58 knooppunt Galder - knooppunt Sint Annabosch

Bij de uitwerking van de voorkeursoplossing zijn een aantal aandachtspunten:

- de brug over het riviertje de Mark. Bij het vervangen van deze brug moet rekening worden gehouden dat de Mark onderdeel is van de EHS;
- geluidshinder en mitigerende maatregelen;
- het plan om de Ecologische verbindingszone voor de Boomkikker te verplaatsen waardoor die onder de A58 doorgaat tussen de aansluiting Bavel en knooppunt Sint Annabosch.

### 3.4

#### **Inschatting benodigde investeringen en bekostiging**

Het verkrijgen van zicht op financiering, mede in het licht van de komst van een nieuw kabinet, het coalitieakkoord en de daaruit volgende budgettaire prioritering, maakt onderdeel uit deze verkenning. Deze verkenning eindigt met een voorkeursbeslissing. Dan wordt besloten of dit project nader moet worden uitgewerkt in de planuitwerkingsfase. Een voorwaarde voor doorstroming naar de planuitwerkingsfase is dat er zekerheid is over de dekking op basis van een aannemelijk budget. Op het moment van het nemen van de voorkeursbeslissing moet er dus voldoende duidelijkheid bestaan over de beschikbaarheid van de benodigde financiële middelen voor de uitvoering.

Een raming op basis van kengetallen geeft inzicht in de omvang van deze verkenning. Het voorlopige richtbedrag voor de uitbreiding naar 2x3 rijstroken bedraagt 114 miljoen euro (inclusief BTW, BLD en onvoorziene kosten, prijspeil 2010) met een betrouwbaarheid van 50%.

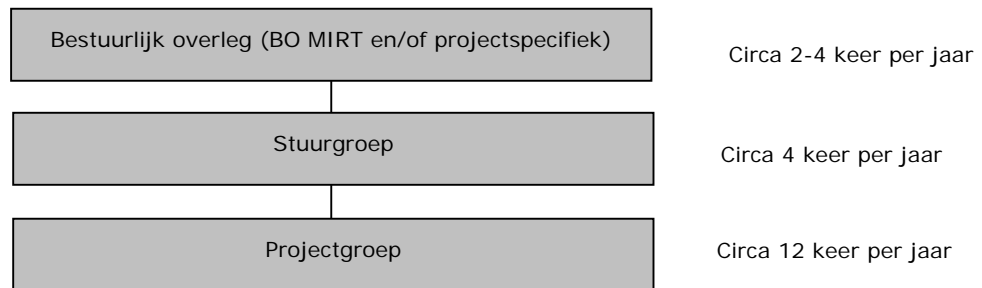


## 4 Aanpak

### 4.1 Trekkerschap, rol- en taakverdeling

Het trekkerschap (beslissingsbevoegdheid) voor deze verkenning ligt bij het Rijk. Voor de uitvoering van de milieueffect rapportage ligt zowel de rol van initiatiefnemer als de rol van bevoegd gezag bij het Ministerie van VenW, waarbij het ministerie van VROM mede bevoegd gezag is vanwege de ruimtelijke invulling van de verkenning.

De gemeente Breda en de Provincie Noord-Brabant zijn nauw betrokken in de vorm van een bestuurlijk overleg, een stuurgroep op directieniveau en een werkgroep. Voor het bestuurlijk overleg wordt in principe het tweejaarlijkse BO MIRT overleg benut. De gemeente Alphen-Chaam wordt agendalid van de stuurgroep.



### 4.2 Activiteiten en globale planning

Zoals onderbouwd in hoofdstuk 3 zal voor deze verkenning de eenvoudige procedure uit de Tracéwet worden doorlopen zonder structuurvisie. Dit betekent dat de verkenning in ongeveer een jaar doorlopen kan worden. Hierna volgt de planuitwerking en de realisatie. Het onderstaande planningschema geeft een globaal inzicht in de doorlooptijden en de belangrijkste bestuurlijke en juridische mijlpalen. De activiteiten worden in het vervolg van deze paragraaf nader toegelicht.

Fase/besluit	Kwartaal (vanaf start)																
	0	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
<b>Initiatiefase</b>																	
- Startbeslissing	★																
<b>Verkenning</b>																	
- Uitwerken oplossingsrichting																	
- Verkeerskundige analyse																	
- Ontwerp en kostenraming																	
- Project-MER <sup>7</sup>																	
- KBA/OEI																	
- Consultatie omgeving / draagvlak																	
- Voorkeursbeslissing					★												
<b>Planuitwerking</b>																	
- Projectbesluit (OTB)											★						
- Tracébesluit												★					
<b>Realisatie (incl. contractvoorbereiding)</b>																	
- Opleverbesluit																★	

<sup>7</sup> Voor het bepalen van de milieueffecten is het nieuwe NRM-model nodig. Dit NRM wordt verwacht in het eerste kwartaal van 2011. De haalbaarheid van de voorgestelde planning hangt sterk af van een tijdige oplevering van het NRM.

#### *Verkenningfase*

Omdat er reeds een voorkeursoplossing (verbreden naar 2x3 rijstroken) is bepaald richt deze verkenning zich op het in verschillende varianten uitwerken en onderbouwen van deze oplossing. Aandachtspunt bij het uitwerken van de voorkeursoplossing zijn de maatregelen gericht op het verbeteren van de doorstroming bij knooppunt Sint Annabosch en knooppunt Galder die in voorbereiding zijn in het kader van het Actieprogramma wegen. Hierop zal aansluiting worden gezocht.

Om de effecten van de oplossing inzichtelijk te maken wordt er een verkeerskundige analyse en een kostenraming uitgevoerd. Een beoordeling van de milieueffecten van vindt plaats door middel van een project MER, waaronder een toets aan de Natuurbeschermingswet 1998. Hierbij wordt bekeken of een passende beoordeling in het kader van Natura 2000 noodzakelijk is. Omdat er sprake is van één alternatief wordt rechtstreeks met de project-MER gestart (zonder plan-MER). Hierbij is het niet nodig om het milieuvriendelijkste alternatief te benoemen (de m.e.r.-regeling is op dit punt gewijzigd).

Voor wat betreft de gevolgen op de luchtkwaliteit zal dit project worden gebaseerd op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit project zal daarom in het NSL worden opgenomen.

De hiervoor genoemde studies landen vervolgens in een kosten-batenanalyse die wordt uitgevoerd conform het OEI kader<sup>8</sup>. Omdat er sprake is van een verkenning zonder structuurvisie kan volstaan worden met het basisformat van dit kader.

De verkenningfase eindigt met het voorkeursbesluit. Met dit besluit wordt het voorkeursalternatief definitief gekozen. De doorlooptijd van deze verkenning inclusief het nemen van de voorkeursbeslissing wordt geschat op één jaar. Het tempo waarin er duidelijkheid ontstaat over de beschikbaarheid van de benodigde financiële middelen voor de uitvoering is echter op van invloed op de doorlooptijd.

#### *Doorkijk planuitwerking- en realisatiefase*

De resultaten van de versneld doorlopen verkenning zullen, na het nemen van het definitieve voorkeursbeslissing, landen in een ontwerp tracébesluit (OTB). Naar verwachting kan het ontwerp-tracébesluit (OTB) binnen een jaar na het nemen van het voorkeursbesluit genomen worden. Het definitieve tracébesluit (TB) binnen zes maanden daarna. Dit betekent dat de realisatie na circa 2,5 jaar na het nemen van de startbeslissing zou moeten kunnen starten.

### **4.3 Participatieaanpak**

Omdat het project, met een MIRT-verkenning voor het traject knooppunt Sint Annabosch – knooppunt Galder, concrete vormen gaat aannemen, worden (organisaties van) burgers en het bedrijfsleven in de directe omgeving van het traject betrokken worden bij deze verkenning, zodat er een gedragen beeld kan ontstaan van de oplossing voor het verbeteringen van de bereikbaarheid op dit deel van de A58.

Kort na het nemen van de startbeslissing wordt een informerende bijeenkomst met (maatschappelijke en private) organisaties georganiseerd om de partijen te informeren over het proces, om partijen te laten meedenken over de voorkeursoplossing en om na te gaan of er voldoende draagvlak is. Ook in het vervolgproces van deze verkenning zal de omgeving worden betrokken.

<sup>8</sup> Zie Kader OEI bij MIRT-verkenningen, augustus 2010

Voor de publiekscommunicatie zal daar waar mogelijk aansluiting worden gezocht op de communicatie vanuit Rijkswaterstaat over de benuttingsmaatregelen die op dit traject gerealiseerd worden in het kader van het Actieprogramma Wegen.

#### 4.4 Raming kosten MIRT-verkenning

De totale kosten van deze verkenning worden geraamd op € 709.000 inclusief BTW.

#### 4.5 Risico's

Hieronder zijn de procesmatige en inhoudelijke risico's benoemd die nu worden voorzien en de beheersmaatregelen die worden genomen. Als deze risico's optreden kan dit invloed hebben op de planning, de kosten van de verkenning en/of de benodigde investeringen voor de uiteindelijke oplossing.

Risico	Consequentie (planning, kosten)
Uitgangspunt is dat in beide knopen een extra verbindingsboog inclusief kunstwerk nodig is om de doorstroming te verbeteren. Dit is gebaseerd op verkeerscijfers uit een statisch model. Bij gedetailleerde doorrekening met een dynamisch model kan blijken dat nog extra aanpassingen nodig zijn, mede in relatie tot de afstroming naar overige aan de knooppunten grenzende wegvakken.	Gevolgen voor de kosten. Geen tijdconsequenties.
De A58 ligt ter hoogte van het Markdal in een folieconstructie. Uitgangspunt voor de raming is dat deze constructie niet aangepast hoeft te worden. Pas n.a.v. het detailontwerp kan hier zekerheid over verkregen worden.	Gevolgen voor de kosten. Geen tijdconsequenties.
Op geringe afstand van de weg ligt het Natura 2000 geide St Annabosch. Uitgangspunt is dat er geen mitigerende maatregelen nodig zijn om de goede staat van instandhouding te garanderen. Dit kan echter pas beoordeeld worden n.a.v. detailonderzoek.	Indien blijkt dat toch mitigerende maatregelen nodig zijn werkt dit beperkt door op de kosten en de doorlooptijd.
Indien de planuitwerking opgeschort wordt vanwege budgettaire redenen kan dit tot gevolg hebben dat wet- en beleidswijzigingen doorgevoerd moeten worden die in de tussentijd van kracht zijn geworden.	Dit heeft effecten op doorlooptijd en mogelijk ook kosten.

Effecten van de A27 Lunetten-Hooipolder. Het verkeersaanbod op het tracé in studie is afhankelijk van de hier gekozen variant.	Dit kan gevolgen hebben voor de doorlooptijd (waarschijnlijk niet op de kosten).
--	--

## Bijlage A Documenten

- Initiatiefdocument A58/N65, dinsdag 15 april 2010
- A58/N65 Inhoudelijke analyse, Arcadis, 15 april 2010
- Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer over de hoofdlijnen resultaten Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), 29 juni 2010
- Kader OEI bij MIRT-verkenningen, augustus 2010





## Bijlage B Voorlopige actorenlijst

### *Burgers*

- Omwonenden
- Grondeigenaren

### *Belangengroepen*

- ANWB
- Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging (BZW)
- Brabantse Milieufederatie
- EVO (Eigen vervoerders en verladers)
- Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland
- Kamer van Koophandel Brabant
- MKB-NL
- VNO-NCW
- Transport en Logistiek Nederland (regio Zuid)
- Veilig Verkeer Nederland, District Noord-Brabant

### *Bedrijven en organisaties*

- Brabant Water (drinkwaterbedrijf)
- Brabants Landschap
- Multimodaal Coördinatie- en Adviescentrum Brabant (MCA)
- Bedrijventerrein Hazeldonk

### *Overheden*

- BrabantStad
- Gebiedscommissie Brabantse Delta
- Gemeente Alphen-Chaam
- Gemeente Breda
- Gemeente Tilburg
- Gemeente Gilze-Rijen
- Ministerie van LNV
- Ministerie van VenW
- Ministerie van VROM
- Provincie Noord-Brabant
- Rijkswaterstaat (Directie Noord-Brabant)
- Staatsbosbeheer (Regio Zuid)
- Waterschap Brabantse Delta
- Dienst Landelijk Gebied
- Sociaal Economische Samenwerking (SES) West-Brabant



Bijlage C

Kaart gebiedsontwikkeling

