

STARTNOTITIE

Doortrekking van de S205/S210

Provincie Noord-Brabant



PROVINCIE NOORD-BRABANT

DHV Milieu & Infrastructuur BV

STARTNOTITIE

Doortrekking van de S205/S210

Provincie Noord-Brabant

Amersfoort november 1992

Opdrachtgever:
Uitvoering:
Dossiernummer:

Provincie Noord-Brabant
DHV Milieu & Infrastructuur BV
G-0776-21-001

Inhoudsopgave:

1	INLEIDING	1
1.1	Inleiding	1
1.2	Doel van de startnotitie	1
1.3	Het studiegebied	2
2	DE PROBLEMATIEK	3
2.1	Huidige verkeerssituatie	3
2.2	Besluitvorming hoofdwegenstructuur	3
2.3	Knelpunten	4
2.4	Beleidsdoelstellingen	4
2.4.1	Mobiliteitsontwikkeling	4
2.4.2	Milieubeleid	5
2.5	Doel van de voorgenomen activiteit	5
2.6	Doel van de m.e.r.-studie.	5
3	HET VOORGENOMEN TRACÉ	7
3.1	Inleiding	7
3.2	Het tracé oostelijk van Helmond.	7
3.2.1	Inleiding	7
3.2.2	Ruimtelijke hoofdstructuur	7
3.2.3	Natuur en landschap	8
3.2.4	Ruimtelijke ordening (Stedebouw)	9
3.2.5	Infrastructuur en verkeer	9
3.2.6	Het tracé	10
3.3	Omlegging Beek en Donk	11
3.3.1	Inleiding	11
3.3.2	Ruimtelijke hoofdstructuur	11
3.3.3	Natuur en landschap	11
3.3.4	Ruimtelijke ordening	12
3.3.5	Het tracé	12
4	DE ALTERNATIEVEN	13
4.1	Inleiding	13
4.2	Nul-alternatief	13
4.3	Alternatief wegaanleg	13
4.4	Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief.	14
5	TE ONDERZOEKEN EFFECTEN	15
6	PROCEDURE EN BESLUITEN	16
7	REFERENTIES	18

Figuren:

Figuur 1: Overzichtskaart van het studiegebied

Figuur 2: Verkeersnet rond Helmond

Bijlage 1: Informatie m.e.r.-procedure

1 INLEIDING

1.1 Inleiding

Dit document dient te worden aangemerkt als de Startnotitie milieu-effectrapportage doortrekking S205/S210 om Helmond, zoals bedoeld in artikel 41-1 van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm).

In nauw overleg met het Samenwerkingsverband Gewest Helmond, de gemeenten Aarle-Rixtel, Beek en Donk en Helmond wordt door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant (IN) middels deze startnotitie het initiatief genomen tot de studie naar de doortrekking van de secundaire weg S205/S210. De weg zal ten oosten van Helmond naar het noorden lopen, vervolgens overgaan in de S205 ten oosten van Beek en Donk en ten noorden van Beek en Donk aansluiten op de weg langs de Zuid-Willemsvaart (N266). De nieuw aan te leggen wegverbinding maakt deel uit van het provinciaal wegenplan.

Op 18 februari 1992 hebben de hierboven genoemde instanties hiertoe het bestuurlijk convenant S205/S210 ondertekend. Aan het convenant zijn uitgebreide tracéstudies en overleg tussen de betrokken instanties vooraf gegaan, wat uiteindelijk geleid heeft tot de keuze van het tracé zoals dat in figuur 1 is weergegeven.

Op grond van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) en het gewijzigde Besluit Milieu-effectrapportage d.d. 17 april 1992 is inzake doortrekking van S205/S210 het volgen van een procedure voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) vereist. De te nemen besluiten waarvoor de m.e.r.-procedure wordt uitgevoerd betreffen de wijziging van de bestemmingsplannen van de gemeenten Helmond, Aarle-Rixtel en Beek en Donk. Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant zullen voor deze m.e.r. formeel als coördinerend bevoegd gezag (BG) optreden. In de praktijk is deze bevoegdheid gedelegeerd aan Gedeputeerde Staten.

De startnotitie ligt na publicatie ter visie gedurende de in de advertentie(s) vermelde termijn. Schriftelijke reacties, onder vermelding MER S205/S210 kunnen binnen de aangegeven termijn worden gezonden naar:

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant MER S205/S210 T.a.v. de directeur Waterstaat, Milieu en Vervoer ir. M.A. van Weel Postbus 90151 5200 MC 's-Hertogenbosch

1.2 Doel van de startnotitie

De publikatie van deze startnotitie markeert het begin van de hierboven genoemde m.e.r.-procedure. Het beoogt het op gang brengen van een proces waarin belangrijke informatie naar voren zal komen over de gevolgen van het realiseren van de voorgenomen activiteit om zodoende insprekers en adviseurs de gelegenheid te bieden doelgerichte vragen te stellen en opmerkingen te maken over de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER).

In deze startnotitie zal ondermeer worden ingegaan op:

- * wat met de studie wordt beoogd; dwz de probleemstelling en het doel van de voorgenomen activiteit;
- * de plaats, de aard en de omvang van de studie;
- * de oplossingen voor de problematiek; het voorgenomen tracé en de in beschouwing te nemen alternatieven;
- * een globale aanduiding van de te verwachten en nader te onderzoeken milieugevolgen;
- * de te nemen besluiten en de te volgen procedures;

1.3 Het studiegebied

De realisering van de voorgenomen wegverbinding en de inpassing in het wegennet zal in verkeerskundig opzicht effecten hebben, die zich ook buiten de direct aansluitende wegen voordoen. Het gebied waarin mogelijk verkeerskundige effecten kunnen optreden vormt het onderwerp van de verkeersstudie en wordt het verkeersmodel-gebied genoemd.

Het studiegebied, wat betreft de te verwachten effecten voor het woon- en leefmilieu, omvat globaal het gebied waarin de wegvakken liggen waar significante wijzigingen in verkeerbewegingen zullen optreden. Onder significante wijzigingen wordt verstaan een dermate toe- of afname van verkeerbewegingen, dat een toename of afname van meer dan 1 dB(A) geluidbelasting plaats vindt. Voor wat betreft het invloedsgebied van het natuurlijk milieu zal een zone aan beide zijden van het voorgenomen wegtracé worden aangehouden, waarvan de breedte tijdens de studie nader zal worden bepaald. In figuur 1 wordt een globale aanduiding van het studiegebied gegeven.

2 DE PROBLEMATIEK

2.1 Huidige verkeerssituatie

Het wegennet in het studiegebied is te typeren als een vanuit de woongebieden radiaal ontsluitend systeem van secundaire en tertiaire wegen. Van oudsher lopen deze wegen van en door de woonkernen en vervullen daarmee een functie voor het interne verkeer, alsmede voor het externe ontsluitingsverkeer en het regionaal doorgaande verkeer. In dit wegennet vormt de weg langs de Zuid-Willemsvaart (N266) de verbinding tussen 's-Hertogenbosch, Helmond en Asten en voert onder andere door de woonkernen van Beek en Donk en Helmond.

Door de explosieve groei van het autoverkeer is een aantal wegvakken van en door de centra in steeds mindere mate in staat de gecombineerde functie van ontsluitingsweg en doorgaande route adequaat te vervullen; vooral in de spitsuren zijn deze wegvakken vaak overbelast. Dit geldt in het bijzonder voor de N266 in Helmond (Kanaalzone), Aarle-Rixtel en Beek en Donk (Oranjelaan). De verkeersintensiteiten op deze wegvakken zijn doorgaans hoger dan 16.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Daarmee wordt de maximaal toelaatbare intensiteit van 14.000 mvt/etm met meer dan 10% overschreden, waardoor, zeker in de spitsuren, gesproken kan worden van een slechte afwikkelingskwaliteit. De verkeersafwikkeling wordt daarbij nog aanzienlijk negatief beïnvloed door de beweegbare bruggen in de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal. Voorts wordt het verkeer door de woonkernen, mede door het relatief hoog aandeel van het vrachtverkeer, in toenemende mate als erg bezwaarlijk ervaren: de verkeersonveiligheid is relatief groot, terwijl aanzienlijke hinder wordt ondervonden door stank-, lawaaioverlast en barrièrewerking.

2.2 Besluitvorming hoofdwegenstructuur

Op 14 december 1988 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de hoofdwegenstructuur voor Noord-oost Brabant vastgesteld. De minister heeft daarbij gekozen voor een hoofdwegenstructuur volgens variant C, zoals dat is uitgewerkt in een studie van de Stuurgroep Hoofdwegenstructuur Noord-Oost Brabant (STUHNOB) [1.1]. Deze variant voorziet onder andere in een autosnelweguitvoering (A50) van de wegverbinding Oss-Veghel-Son-Eindhoven als onderdeel van het hoofdwegennet. Daarbij werd gesteld, dat in het kader van de tracéstudie zal worden bezien of op termijn behoefte bestaat aan de aanleg van een oosttangent Eindhoven of dat kan worden volstaan met uitbouw van de westtangent.

Deze keuze inzake de hoofdwegenstructuur heeft tot gevolg, dat de weg Helmond - 's-Hertogenbosch (N266) thans een tweede orde functie dient te vervullen; behalve als externe ontsluitingsweg van de aan de weg gelegen woonkernen zal het toeleiding moeten geven tot het te realiseren hoofdwegenstelsel. Dit laatste wil zeggen dat de weg optimaal moet functioneren voor het regionaal doorgaande verkeer. Het bovenregionaal doorgaand verkeer is aangewezen op het hoofdwegenstelsel. In het kader van de vaststelling van het Provinciaal Wegennet 1992 is, als gevolg van het besluit over de hoofdwegenstructuur, de weg Helmond - 's-Hertogenbosch opgenomen als 2e orde-verbinding (S205).

2.3 Knelpunten

Door de keuze inzake de hoofdwegenstructuur zal het regionaal doorgaande verkeer, waaronder een relatief hoog aandeel zwaar verkeer, op de N266 in intensiteit toenemen. Te zamen met de voorziene autonome groei van het autoverkeer zal dit, meer dan nu reeds het geval is, leiden tot een zeer slechte verkeersafwikkelingskwaliteit en een belangrijke toename van de congestiekans in Beek en Donk (Oranjelaan), Aarle-Rixtel en Helmond (Kanaalzone). De bereikbaarheid, alsmede de voorziene tweede orde functie van de N266, komt daarmee onder druk te staan.

Bij regelmatige filevorming zal vooral het regionaal doorgaande verkeer in toenemende mate gebruik maken van alternatieve routes op lokale en interlokale wegen die daarop niet zijn berekend. De veiligheid en de leefbaarheid op en nabij deze wegen zal daarmee verslechteren.

Voorts zal, vooral in de woonkernen, de toename van het autoverkeer leiden tot een merkbaar toenemende onveiligheid, luchtverontreiniging, stank- en geluidhinder. Deze negatieve effecten worden nog versterkt wanneer het verkeer door filevorming gedwongen wordt tot stilstand en/of langzaam rijden.

2.4 Beleidsdoelstellingen

2.4.1 Mobiliteitsontwikkeling

Het landelijke verkeers- en vervoersbeleid (voor de termijn tot 2010) is in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV IId) als volgt verwoord: Het uitgangspunt van het beleid is een duurzame samenleving. Bij de verbetering van de bereikbaarheid geldt het uitgangspunt dat de gestelde randvoorwaarden voor deze duurzame samenleving niet worden overschreden. Daarvoor dient de groei van de automobilititeit tot het jaar 2010 beperkt te blijven.

Om dit voorgestane landelijke beleid te realiseren wordt een strategie gehanteerd die uit de volgende onderdelen bestaat:

- brongerichte maatregelen
- geleiding van de mobiliteit
- verbeteren van de vervoersalternatieven
- verbeteren van de selectieve bereikbaarheid over de weg
- versterking van het fundament

Als potentiële maatregelen worden ondermeer genoemd:

- gedragsbeïnvloeding;
- lokatiebeleid voor wonen, werken en recreatie;
- verhoging van de prijs van de automobilititeit;
- een doelgroepenbeleid;
- stimuleren van alternatieven voor autoverplaatsingen.

Als streefbeeld met betrekking tot de kwaliteit van het hoofdwegennet wordt gesteld dat voor de achterlandverbindingen in het jaar 2010 een congestiekans met maximaal 2% wordt nagestreefd. Voor de overige verbindingen van het hoofdwegennet zal deze congestiekans niet meer dan 5% bedragen.

Door het totaal van maatregelen is het de verwachting dat op landelijke schaal de groei van de automobilititeit tussen 1986 en 2010 zal dalen van 70% tot 35%. Voor oostelijk Noord-Brabant geldt in dat kader een groeipercantage van 45%.

De hierboven genoemde cijfers geven de verwachting weer voor het landelijk gemiddelde. Afhankelijk van de situatie echter kunnen er lokaal grote verschillen optreden. In de provinciale verkeersnota "Kruispunt van Wegen" wordt voor het onderhavige studiegebied uitgegaan van een trendmatige toename van 50% in de periode 1985 - 2000. Het provinciaal beleid is er op gericht om deze groei te beperken tot 35% in het jaar 2000.

2.4.2 Milieubeleid

Het beleid voor wat betreft de leefbaarheid in relatie met verkeer en vervoer is verwoord in, onder andere: het SVV IId, het Nationaal milieubeleidsplan (NMP), het NMP-plus en de vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX). Dit beleid is er op gericht de kwaliteit van onze woon en leefomgeving veilig te stellen c.q. te verbeteren.

Enkele onderdelen van het beleid zijn:

- Het terugdringen van de luchtverontreiniging door het autoverkeer. Vermindering van de uitstoot van NO_x en vluchtige koolwaterstoffen in 2010 met 75% t.o.v. 1986;
- Terugdringen van de uitstoot van CO₂ door het autoverkeer. Gestreefd wordt naar een reductie in het jaar 2010 van 10% t.o.v. 1986 (totale uitstoot door het wegverkeer niet meer dan 20.700 kiloton/jaar);
- Terugdringen van de geluidhinder door het wegverkeer. Naast een reductie van geluidemissie aan de voertuigen wordt er naar gestreefd in het jaar 2010 het aantal gehinderden en ernstig gehinderden te reduceren met 50% ten opzichte van 1986;
- Terugdringen van de verkeersonveiligheid; het reduceren van het aantal verkeersdoden en gewonden in het jaar 2010 met respectievelijk 50% en 40% ten opzichte van 1986;
- Voorkomen en terugdringen van de versnippering;
- Bevorderen van de veiligheid met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het moge duidelijk zijn dat, om deze beleidsdoelstellingen te realiseren, een substantiele reductie in emissies door het wegverkeer en een reductie in de totale automobilititeit noodzakelijk zijn.

2.5 Doel van de voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit laat zich globaal omschrijven als de realisering van de doortrekking van de S210 in noordelijke richting en deze via een oostelijke omlegging ten noorden van Beek en Donk aan te sluiten op de bestaande weg langs de Zuid-Willemsvaart. In hoofdstuk 3 van deze startnotitie zal de voorgenomen activiteit nader worden omschreven.

De doortrekking van de S205/S210 strekt tot doel:

- a. te voorzien in een volwaardige tweede-orde verbinding van Helmond met het zuidelijk en noordelijk deel van het Nederlandse snelwegennet;
- b. bij te dragen aan de oplossing van de lokale verkeerskundige en leefbaarheidsproblemen: door ontlasting van de Kanaalzone in Helmond, de N266 nabij Aarle- Rixtel en Beek en Donk, alsmede de Oranjelaan in Beek en Donk.

2.6 Doel van de m.e.r.-studie.

De wenselijkheid van de doortrekking van de S205/S210 ter ontlasting van het stedelijk wegennet van Helmond en Beek en Donk, mede in het licht van de toekomstige secundaire status van de N266 als gevolg van de keuze inzake de hoofdwegenstructuur, staat niet meer ter discussie. Het tracé, zoals dat in het bestuurlijk convenant is vastgelegd, komt optimaal tegemoet aan de randvoorwaarden zoals die vanuit natuurlijk, landschappelijk, stedenbouwkundig en verkeerskundig oogpunt gesteld kunnen worden.

Ter oplossing van eventueel resterende knelpunten dient de aandacht uit te gaan naar:

- kleine tracéaanpassingen en -aansluitingen;
- aanleg en inrichtingsmaatregelen met een mitigerend en compenserend, doelmatig en een realistisch karakter.

De studie dient derhalve antwoord te geven op de navolgende vragen:

- 1 - Wat zijn de gevolgen van de genoemde (autonome) ontwikkelingen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid in het studiegebied;
- 2 - Wat zijn de positieve en negatieve gevolgen van de realisatie van de voorgenomen activiteit voor het natuurlijk milieu, het woon- en leefklimaat, verkeer en vervoer en de ruimtelijke ordening;
- 3 - Wat zijn de mogelijkheden om de negatieve gevolgen door middel van het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen te beperken en/of te voorkomen.

Tegen deze achtergrond is het doel van de m.e.r.-studie geformuleerd.

Doelstelling m.e.r.-studie:

Het verkrijgen van kwalitatief en kwantitatief inzicht in de milieugevolgen van de doortrekking van de S205/S210 volgens het tracé zoals dat in het bestuurlijk convenant is vastgelegd, teneinde doelgericht mogelijkheden te kunnen bezien en beoordelen om de positieve milieugevolgen te versterken en negatieve milieugevolgen te voorkomen c.q. te beperken.

In bijlage 1 is enige algemene informatie over de m.e.r.-procedure weergegeven.

3 HET VOORGENOMEN TRACÉ

3.1 Inleiding

In een aantal voorstudies (Structuurstudie en tracéstudies) zijn de mogelijke oplossingen voor de verkeersproblematiek in het studiegebied reeds onderzocht. Hierbij zijn de verschillende verkeerskundige oplossingen (tracé-varianten) aan de volgende criteria getoetst: ruimtelijke hoofdstructuur, natuur en landschap, ruimtelijke ordening en leefbaarheid.

Op basis van deze studies is een keus gemaakt voor een tracé.

In het MER zal een samenvatting worden gegeven van de in de tracéstudies beschouwde alternatieven en een korte beschouwing worden gemaakt waarom deze geen reële oplossingen vormen voor de problematiek van deze studie.

In dit hoofdstuk wordt een korte beschrijving gegeven van de aspecten die bepalend zijn geweest voor de keuze van het voorgenomen tracé. Het tracé is hiertoe gesplitst in twee delen:

- 1) Het tracé oostelijk van Helmond: vanaf de aansluiting met de eerste fase van de S210 tot aan de kanaalomlegging ter hoogte van het Wilhelminakanaal (paragraaf 3.2);
- 2) Het tracé oostelijk van Beek en Donk; vanaf de Kanaalomlegging tot aan de aansluiting op de N266 ten noorden van Beek en Donk (paragraaf 3.3).

3.2 Het tracé oostelijk van Helmond.

3.2.1 Inleiding

Allereerst wordt in deze paragraaf, voor wat betreft de Helmondse situatie, een beschrijving gegeven van de bestaande situatie en relevante (beleids)voornemens ten aanzien van de volgende aspecten:

- ruimtelijke hoofdstructuur;
- natuur en landschap;
- ruimtelijke ordening;
- infrastructuur en verkeer.

Deze ontwikkelingen en beleidsvoornemens geven voor ieder aspect aanleiding tot randvoorwaarden op basis waarvan de ligging van de wegverbinding in dit gebiedsdeel werd vastgesteld en getoetst. In paragraaf 3.2.6 wordt tenslotte het tracé in relatie tot de bovengenoemde aspecten en randvoorwaarden besproken

3.2.2 Ruimtelijke hoofdstructuur

Het gebied ten noord-oosten van Helmond is in het streekplan aangegeven als stadsregionaal uitloophet gebied voor Helmond. Belangrijke delen zijn aangewezen als "agrarisch gebied", "multifunctioneel bos" en "natuurkerngebied". Ook lopen er een aantal ecologische verbindingzones. Tracering binnen dit uitloophet gebied heeft over grote afstand barrière-vorming en versnippering tot gevolg.

Het Streekplan Noord-Brabant noemt onder andere de volgende uitgangspunten met betrekking tot de ruimtelijke hoofdstructuur:

- het gebruik van fiets en openbaar vervoer dient te worden gestimuleerd en vermijdbaar autovervoer dient te worden teruggedrongen;

- voor een duurzaam behoud van ecosystemen in het buitengebied moet de ecologische samenhang zo goed mogelijk hersteld, respectievelijk in stand gehouden worden;
- eventuele schade aan natuur of landschap ten gevolge van nieuwe infrastructuur dient elders gecompenseerd te worden.

Ten aanzien van de ruimtelijke hoofdstructuur gelden de volgende randvoorwaarden:

- ruimtelijk samenhangende landschappen en functies mogen niet worden doorsneden;
- de weg, als stedelijk element, dient zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaande en toekomstige stedelijke ontwikkelingen en ruimtelijk zoveel mogelijk gescheiden te worden van de Groene Hoofdstructuur.

3.2.3 Natuur en landschap

Vanuit landschappelijk oogpunt bezien is het gebied ten noordoosten van Helmond een gebied waarin de diverse onderdelen, met name bossen en natuurgebieden, afgewisseld met agrarische gronden, een samenhangend geheel vormen. Geomorfologisch maakt een en ander deel uit van een grote ringvormige dekzandrug rondom Bakel. De Bakelsche Beemden, met het dal van de Bakelsche Aa vormen de zuidelijke begrenzing; in het oosten gaat het dekzandgebied via het Grotelsche Bos, Milschot en Aarle over in het bos van de Stippelberg.

Het natuurreservaat van de Bakelsche Beemden, kent, voor wat betreft de vegetatie, relatief hoge natuurwaarden, mede als gevolg van de voorkomende milieugradiënten, zoals de overgang van hoog naar laag, droog naar nat, van zware naar lichte gronden en voedselarme naar -rijke situaties. In de overgang van de bosvariëteiten komt dit ook naar voren door de opbouw van laag naar hoog, zoals elzenbroekbos, vochtige eikenbossen en heidevegetaties met grove den en plaatselijk gemengde naald- en loofhoutbossen. De enige bestaande doorsnijding is de Heikantseweg die door zijn beperkte profilering, ingepast in de oorspronkelijke structuur, geen wezenlijk storende barrière in het landschap vormt. Tracering van de S205/S210 door of direct nabij dit gebied zal onmiskenbaar grote negatieve gevolgen hebben voor de natuurwaarden; niet alleen direct door rustverstoring en vernietiging van vegetatie en biotoop, maar mogelijk ook indirect door ingrepen in de waterhuishouding. Het hele gebied dient optimaal te functioneren als uitloop- en recreatiegebied, zowel voor Helmond als de toekomstige uitbreiding Dierdonk. Overigens is direct noordelijk van de Heikantseweg nog een visvijver en een camping gesitueerd (Kanthoeve).

In de dekzandzone tussen Bakelsche Beemden en Grotelsche Bos zijn nagenoeg geen agrarische gronden, op enkele enclaves na, gesitueerd. De meeste agrarische bedrijven en gronden zijn gesitueerd rond Heikant, noordwestelijk van Wolfspuit en aan de oostkant van Muizenhol. Het betreft zowel kleine als grote bedrijven van verschillende aard, zoals rundveehouderijen, gemengde bedrijven en intensieve veehouderijen.

Het streekplan spreekt met betrekking tot natuur en landschap van de Groene Hoofdstructuur, waarin onderscheid wordt gemaakt tussen natuurkerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden, ecologische verbindingszones en multifunctionele bossen. Binnen de Groene Hoofdstructuur heeft het behoud of ontwikkelen van natuurwaarden prioriteit.

In het gebied ten oosten van Helmond komt een aantal elementen voor die deel uitmaken van de Groene Hoofdstructuur (multifunctioneel bos, natuurkerngebieden en verbindingszones).

Het beleid met betrekking tot de Groene Hoofdstructuur is gericht op:

- verkeersluw houden en maken van deze gebieden;
- het weren van nieuwe bebouwing en infrastructuur (behoudens de in dit plan voorgestelde verbindingen);
- bescherming van verzuringsgevoelige natuurkerngebieden tegen verzuring;
- afstemming van de landschappelijke inrichting op de natuurfunctie waarbij continuïteit in de landschapsontwikkeling op hoofdlijnen gewaarborgd blijft;
- opheffen en voorkomen van ruimtelijke barrièrewerking door kruisende civiele infrastructuur.

Ten aanzien van het aspect natuur en landschap gelden de volgende randvoorwaarden:

- doorsnijding van de landschappelijke ecologische structuur dient te worden vermeden;
- gebieden met hoge natuurwaarden mogen niet worden aangetast;
- de uitloop voor recreatie naar het gebied oostelijk van Helmond dient behouden te blijven.;
- onnodige versnippering van de agrarische structuur dient te worden voorkomen.

3.2.4 Ruimtelijke ordening (Stedebouw)

Het gemeentebestuur van Helmond heeft een ontwerp bestemmingsplan opgesteld voor de bouwlocatie Dierdonk. Dit plan heeft een bouwcapaciteit voor circa 1900 woningen, waarvan meer dan 70% in de vrije sector of met een lichte subsidie. Dierdonk krijgt een suburbaan karakter en is als zodanig concurrerend voor soortgelijke plannen elders in de regio. Dierdonk krijgt een zeer open stedebouwkundige structuur met veel groen, water en vrijwel uitsluitend laagbouw. In het ontwerp bestemmingsplan wordt veel aandacht besteed aan:

- de landschappelijke relatie met de Bakelsche Aa, de bossen en het aangrenzende coulissenlandschap;
- de overgangssituatie ten opzichte van het buitengebied. Deze dient zichtbaar te blijven;
- de ontsluiting van Dierdonk op de stedelijke verkeersstructuur.

Geredeneerd vanuit stedebouwkundige invalshoek gaat het bij de toetsing van het tracé om de invloed die het heeft op:

- de kwaliteit van het woonmilieu (barrièrewerking, geluidhinder etc);
- de mogelijkheid van een toekomstige verdere uitbouw van het stedelijk gebied in noordelijke richting;
- de betekenis van de S210 voor de externe ontsluiting van Dierdonk en de stad;
- de functionele en fysieke relatie van Dierdonk met de stad.

3.2.5 Infrastructuur en verkeer

De omlegging van de Zuid-Willemsvaart vormt een belangrijk structurerend gegeven. De ontsluiting van Helmond in oostelijke richting en vanaf volgend jaar met Dierdonk, vindt plaats via een aantal kanaalovergangen. Deze liggen aan de Venuslaan, de Rembrandtlaan en de Bakelsche Dijk. De Rembrandtlaan sluit aan op de kanaaltangent. Deze loopt op de oostelijke oever van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart en geeft aansluiting op de S209 (Deurne-Helmond). De Rembrandtlaan, evenals in het verlengde hiervan de Bakelsche Dijk, sluiten aan op het reeds gerealiseerde deel van de S210.

Met betrekking tot de dimensionering van de aan te leggen verbinding S205/S210 tonen globale verkeersprognoses aan dat, zelfs indien wordt uitgegaan van een automobiliteitsgroei (bij ongewijzigd beleid) van 50% in de periode 1985 - 2000, kan en mag worden uitgegaan van een enkelbaans weg. Bij de tracering wordt, uit het oogpunt van verkeersveiligheid, uitgegaan van een verbinding met korte boogstralen (bochten met een relatief kleine straal).

Gelet op de tweede orde-functie heeft de verbinding een directe relatie met de stedelijke structuur van Helmond en dient de S205/S210 primair voor de ontsluiting van Helmond in de richting Veghel ('s-Hertogenbosch) enerzijds en in de richting Venlo anderzijds. In het verlengde van de doelstelling (paragraaf 2.4), dan wel ter aanvulling hierop kunnen de volgende randvoorwaarden worden geformuleerd:

- de weg dient optimaal bij te dragen in de ontsluiting van Helmond in noordelijke en zuidelijke richting;
- gebruik door bovenregionaal verkeer dient te worden voorkomen;
- de verbinding moet bijdragen in de oplossing van lokale knelpunten in de regio Helmond.

Het provinciaal beleid is gericht op vermindering van de groei in het autoverkeer. Daarnaast is het streven om zo efficiënt mogelijk gebruik te maken van bestaande infrastructuur. Ten aanzien van de weg S205/S210 stelt het streekplan dat bij een nadere studie naar de noodzaak van deze verbinding de aspecten van ruimtelijke ordening en natuur en landschap nadrukkelijk betrokken dienen te worden en dat in de uiteindelijke besluitvorming ruimtelijke en ecologische aspecten, in het bijzonder de bescherming van de Groene Hoofdstructuur, een zwaar gewicht dient te worden toegekend.

3.2.6 Het tracé

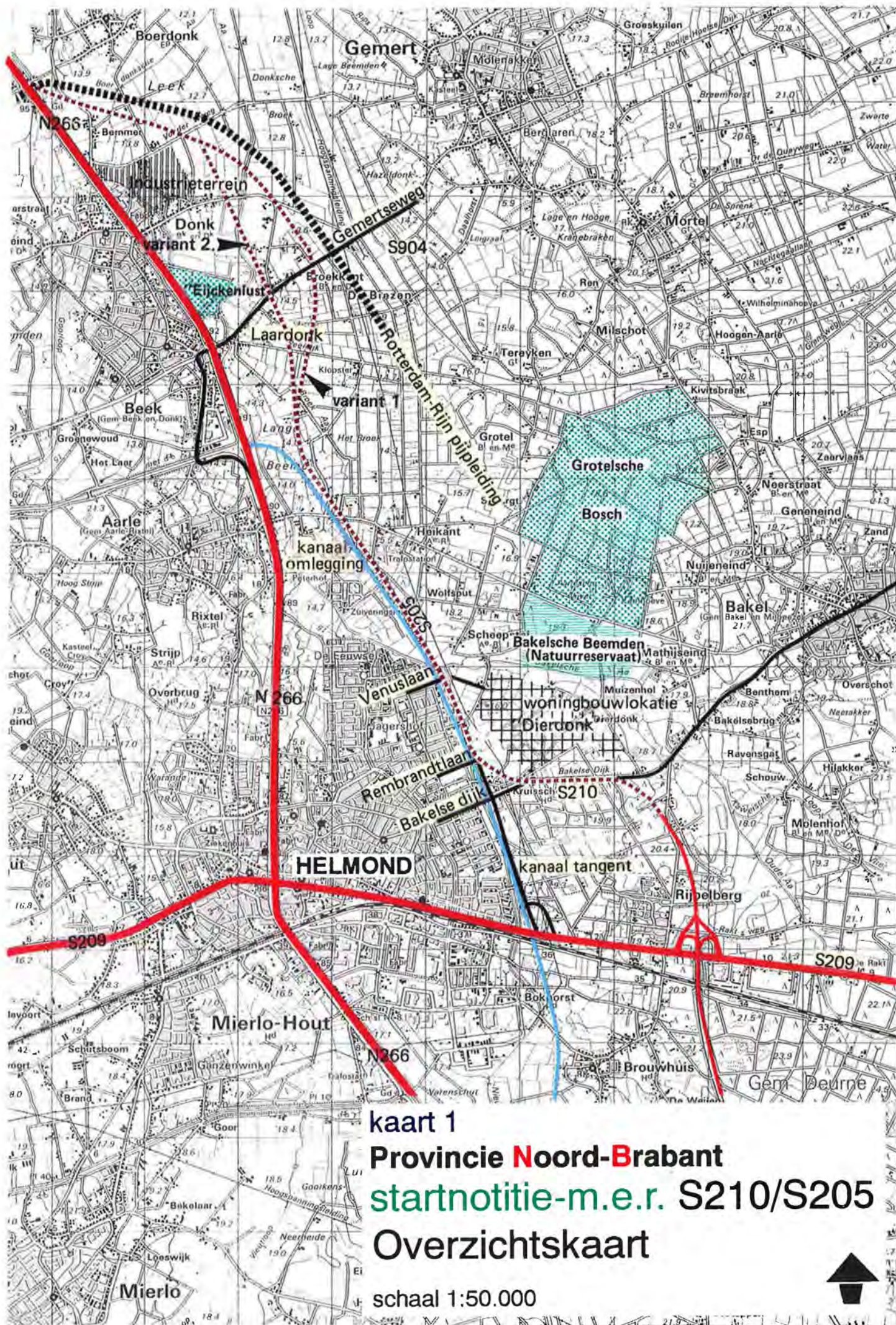
Bij de keuze van het tracé is geprobeerd optimaal tegemoet te komen aan de hierboven genoemde randvoorwaarden. Hiertoe werd ondermeer gezocht naar een vergaande bundeling met de bestaande c.q. in aanleg zijnde infrastructuur. Bij het tracé (figuur 1) wordt de zogenaamde eerste fase van de S210 doorgetrokken via de Bakelse dijk naar de Rembrandtlaan. Vanaf de Rembrandtlaan wordt het tracé in noordelijke richting gebundeld met de kanaalomlegging.

Door deze maximale bundeling met bestaande c.q. in aanleg zijnde infrastructuur voldoet het tracé volledig aan de vanuit de ruimtelijke hoofdstructuur gestelde randvoorwaarden.

Ten aanzien van natuur en landschap wordt opgemerkt dat de mogelijke verkeerskundige oplossingen oostelijk om Dierdonk een ontoelaatbare aantasting en doorsnijding van waardevolle landschappelijke elementen en structuren betekenen. Het nu voorgestelde tracé zal deze gebieden inclusief het natuurreservaat de "Bakelsche Beemden" alsmede het beekdal van de Bakelsche Aa onaangetast laten, terwijl de recreatieve uitloopmogelijkheden vanuit Dierdonk en de stad naar het oostelijk gebied in stand blijven. In agrarisch opzicht leidt het tracé niet tot verdere versnippering van gebieden.

Met betrekking tot stedenbouwkundige aspecten wordt opgemerkt dat het tracé geen afgrenzing en geen (nieuwe) geluidhinder aan de noord- en oostzijde van de nieuwbouwlocatie Dierdonk veroorzaakt. Daarentegen neemt het geluidniveau aan de zuid- en westzijde toe. Daarbij wordt opgemerkt dat deze zijde reeds belast wordt, respectievelijk zal worden, door de Bakelsche Dijk en de verlengde kanaaltangent. Door maatregelen en optimalisatie van het wegontwerp zal deze geluidhinder beperkt kunnen blijven. De weg vormt in beginsel geen extra belemmering in de relatie van Dierdonk met de stad en omgekeerd; deze is al beperkt door de aanwezigheid van de kanaalomlegging en de kanaaltangent.

Globale verkeersberekeningen tonen aan dat de ontsluiting van Helmond- Oost en Dierdonk in noordelijke en zuidelijke richting plaats zal vinden via de S210 en de kanaaltangent. Daarnaast vervult de weg een duidelijke functie voor het doorgaand verkeer. Door de deels stedelijke ligging en de daarmee gepaard gaande lagere rijsnelheden is de weg minder aantrekkelijk voor het bovenregionaal doorgaand verkeer. De verwachte hoge intensiteiten van een enkelbaans weg maken de S205/S210 ook minder aantrekkelijk voor het doorgaande verkeer. Naar verwachting zal de verkeersintensiteit op de huidige N266 tot circa 35% teruggebracht worden.



3.3 Omlegging Beek en Donk

3.3.1 Inleiding

Bij de bepaling van het tracé hebben, evenals bij het gedeelte bij Helmond, de volgende aspecten in beginsel een rol gespeeld:

- ruimtelijke hoofdstructuur;
- natuur en landschap;
- ruimtelijke ordening;
- infrastructuur en verkeer.

3.3.2 Ruimtelijke hoofdstructuur

Aan het gebied ten oosten van Beek en Donk is noch in het vigerende Streekplan noch in het ontwerpstreekplan specifieke waarde toegekend voor wat betreft natuur en landschap. Het vigerende streekplan geeft voor het gebied wel de aanduiding "landschappelijk te ontwikkelen zone". Dit zou voor de aan te leggen verbinding richtinggevend zijn voor wat betreft de inrichting en inpassing ervan.

Uit agrarisch oogpunt bezit het gebied ontwikkelingspotenties voor de intensieve veehouderij en de rundveehouderij.

3.3.3 Natuur en landschap

In het onderstaande worden de afzonderlijke voor de studie waardevolle landschappelijke elementen beschreven. Bij de tracé-keuze is er van uit gegaan om deze gebieden zo veel mogelijk te ontzien.

a) Landgoed Eyckenhust

Dit gebied wordt bepaald door de landschappelijk ruimtelijke kwaliteit van dit grotendeels agrarisch in gebruik zijnde landgoed. Kenmerkend is de concentratie van houtopstanden in de kern van het gebied en langs de Aa, welke als waardevol structureel element door het gebied loopt. Aan de oostkant, grenzend aan Broekkant, bevinden zich enkele grotere agrarische bedrijven met losse huiskavels.

b) Gebied tussen de Vonderweg en de Peeleindseweg

Dit betreft een vrij jong agrarisch gebied, rationeel verkaveld met nagenoeg geen bebouwing. Ruimtelijk structuurbepalend is de gekanaliseerde Aa met plaatselijk enkele waardevolle beplantingselementen.

c) Het gehucht Broekkant

Dit gehucht ligt als een clustertje bebouwing noordelijk en rondom de Gemertseweg en heeft mogelijk nog wat oudere (historische) wortels. Het betreft slechts een enkel agrarisch bedrijf en bestaat voornamelijk uit burgerwoningen.

d) Het gebied "Laardonk".

Kenmerkend voor het gebied is de wat oudere ontginningsstructuur met een kleinschalig verkavelingspatroon. Langs de Peeldijk zijn de laatste jaren enkele moderne agrarische bedrijven gevestigd.

3.3.4 Ruimtelijke ordening

Vanuit stedenbouwkundige optiek dient de nieuwe verbinding in zijn algemeenheid zoveel mogelijk aan te sluiten bij de stedenbouwkundige ontwikkelingen. Gelet op de belemmeringen (zie paragraaf 3.2.2.) is de speelruimte echter beperkt.

Ook uit landschappelijk en landbouwkundig oogpunt is de keuzemogelijkheid niet erg complex. In het noorden wordt het tracé bepaald door de aanwezige agrarische bebouwing, de Rotterdam-Rijn pijpleiding en het in ontwikkeling zijnde industrieterrein. In het zuiden vormt het Helmondse tracé (nabij het begin van de kanaalomlegging) een vast gegeven. Tussen de Peeldijk en de Vonderweg werd het tracé bepaald door de aldaar aanwezige fysieke belemmeringen.

3.3.5 Het tracé

Het voorkeurstracé (figuur 1) is zoveel mogelijk gebundeld met de Rotterdam-Rijn-pijpleiding en laat door haar oostelijke ligging de landschappelijke eenheid van het landgoed Eyckenlust intact. Landbouwkundig is er weinig versnippering en doorsnijding van agrarische bedrijven en overig grondgebied. Bovendien wordt het gehucht Broekkant niet geïsoleerd van Beek en Donk, hetgeen met een meer westelijke ligging wel het geval zou zijn.

Wel dient bij de inrichting van de weg rekening te worden gehouden met de specifieke streekplanindicatie (landschappelijk te ontwikkelen zone). Op grond hiervan zal eveneens een meer westelijk gelegen tracé in het MER worden onderzocht.

4 DE ALTERNATIEVEN

4.1 Inleiding

Gegeven het tracé zoals dat hierboven is besproken, worden in dit hoofdstuk de in beschouwing te nemen alternatieven aan de orde gesteld. In het MER zullen de milieueffecten worden beschreven en zullen de alternatieven worden getoetst op hun probleemoplossend vermogen. Hiertoe is het noodzakelijk de toekomstige situatie te bezien. Dit leidt tot de volgende uitgangspunten:

- een gerealiseerde hoofdwegenstructuur zoals die door de Minister van Verkeer en Waterstaat is vastgesteld;
- een verkeerstoename in de periode 1986-2010 van 45%, conform de beleidsdoelstelling van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer; bij wijze van gevoeligheidsanalyse zal ook worden gekeken naar de lokale verkeerstoename volgens de provincie.
- de bouw van 2000 woningen in Dierdonk en de realisering van 300 woningen in de kanaalzone;

4.2 Nul-alternatief

Bij het nulalternatief worden geen maatregelen getroffen om de problemen op te lossen of te verminderen. Bij dit alternatief wordt uitgegaan van de bestaande situatie, waarbij alle op dit moment in voorbereiding of in uitvoering zijnde werken op het gebied van infrastructuur zullen worden afgemaakt, alsmede het vigerende milieu- en vervoersbeleid voor 2010 wordt gerealiseerd.

Er zal worden onderzocht wat de autonome ontwikkelingen en de aard en de omvang van de problemen zullen zijn in het jaar 2010 als de S205/S210 niet wordt aangelegd. Dit alternatief zal worden beschreven met inachtneming van de in de inleiding genoemde uitgangspunten. Hierdoor vormt dit alternatief een referentiesituatie voor de beoordeling van het probleemoplossend vermogen en de (milieu)effecten van de overige alternatieven.

4.3 Alternatief wegaanleg

De voorgenomen activiteit betreft de aanleg van de weg volgens het tracé in figuur 1. De weg zal worden uitgevoerd met een profiel van 1x2 rijstroken met in beginsel ongelijkvloerse kruisingen en gelijkvloerse aansluitingen. De noordelijke en zuidelijke aansluiting op het bestaande wegennet vinden plaats via gelijkvloerse kruispunten (al dan niet voorzien van verkeerslichten), terwijl de aansluiting bij Helmond (Rembrandtlaan) via een ongelijkvloerse (Haarlemmermeer) aansluiting zal worden gerealiseerd. In de studie zullen deze aansluitingen nader dienen te worden uitgewerkt. Ter hoogte van de nieuwbouwlocatie Dierdonk zal de gemiddelde rijsnelheid, vanwege het stedelijk karakter van de weg en de aansluitingen 50 a 60 km/h bedragen, op het overige gedeelte is de ontwerpsnelheid 80 km/h.

Wat betreft het lengteprofiel van de weg zal worden uitgegaan van een maaiveldligging, behalve nabij Helmond, waar een gedeeltelijk verdiepte ligging zal worden bestudeerd. Een dergelijke verdiepte ligging hier heeft wellicht een gunstig effect op het woon- en leefmilieu van de omwonenden in Helmond-noord en Dierdonk, door het achterwege kunnen blijven van hoge geluidwerende schermen.

Bij Beek en Donk zal naast het oostelijk gelegen tracé ook een tracé westelijk van Broekkant worden bestudeerd.

Samenvattend kan gesteld worden dat bij het wegalternatief twee varianten zullen worden onderzocht:

- variant 1: Het tracé heeft globaal een maaiveldligging en in de omgeving van Helmond en Dierdonk is de ligging gedeeltelijk verdiept.

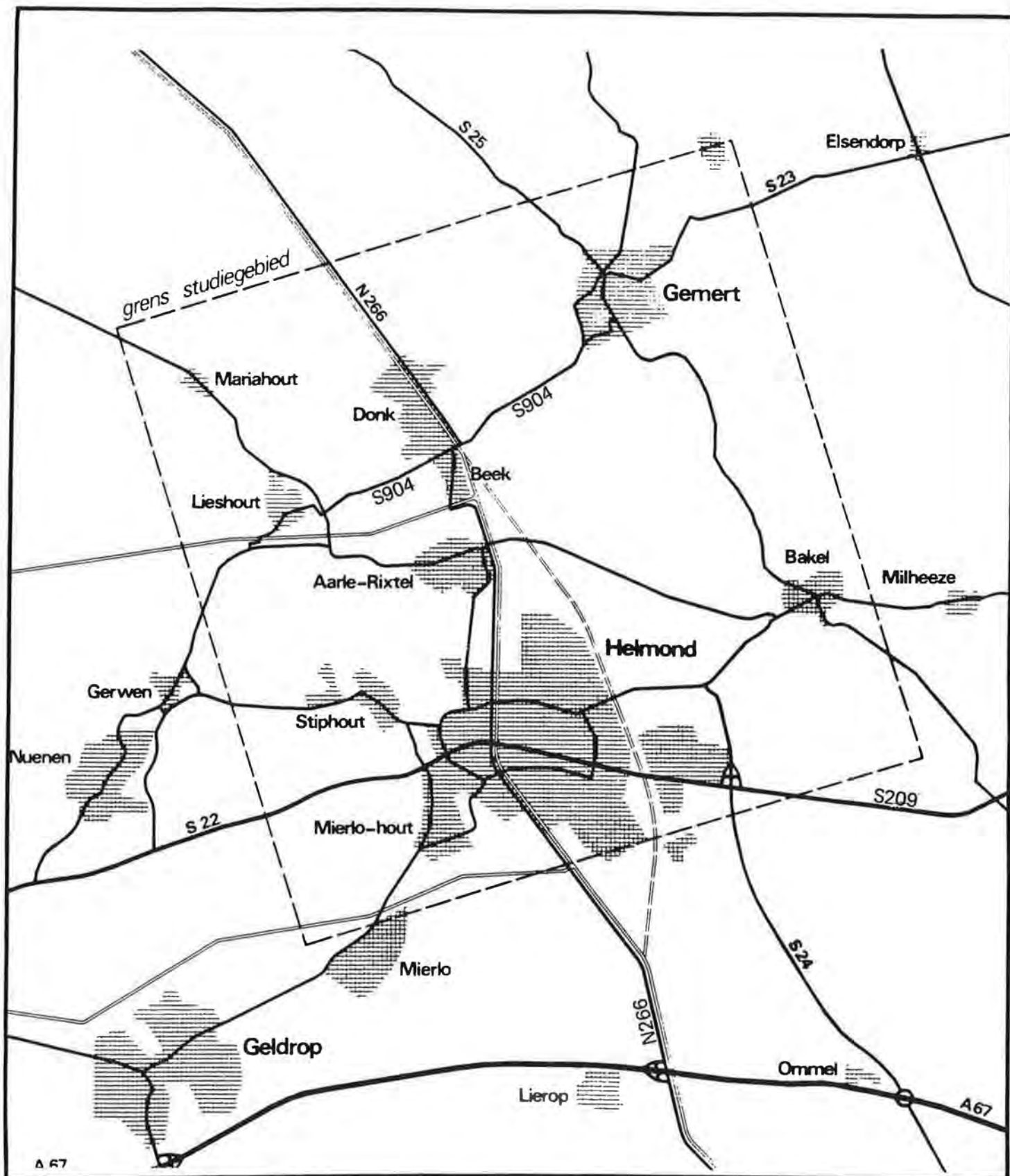
variant 2: Het tracé langs Helmond is gelijk aan dat van variant 1; langs Beek en Donk is het tracé meer westelijk gelegen.

4.4 Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief.

Het derde alternatief is het meest milieuvriendelijk alternatief. De invulling van dit alternatief hangt af van de waardering die aan de desbetreffende milieuaspecten wordt gegeven.

Eerst in de loop van de uitvoering van de m.e.r.-studie zal duidelijk worden op welke aspecten 'milieuwinst' is te boeken en hoe dit alternatief er uit zal zien. Met betrekking tot deze aspecten zullen dan aanvullende aanleg- en inrichtingsmaatregelen worden geformuleerd. Hierbij wordt uitgegaan van het horizontale profiel van het voorgenomen tracé. De te ontwikkelen maatregelen betreffen naast mitigerende maatregelen dan ook voornamelijk aanpassingen aan het verticale profiel en landschappelijke inpassing.

Op basis daarvan zal het meest milieuvriendelijk alternatief worden ontwikkeld.



kaart 2.

Provincie Noord-Brabant

Startnotitie-m.e.r. S210/S205

Wegennet Studiegebied

schaal 1:100.000



5 TE ONDERZOEKEN EFFECTEN

Milieu-effecten van de weg zullen optreden in de aanleg- en de gebruiksfase. Ze kunnen tijdelijk en permanent van aard zijn. Hierna volgt per milieu-aspect een aanduiding van effecten die verwacht kunnen worden en die in het milieu-effectrapport behandeld zullen worden. In dit rapport zal ook beschreven worden met welke maatregelen nadelige effecten kunnen worden beperkt.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

- De aanleg van de weg zal een verandering in de verschijningsvorm van het landschap tot gevolg hebben.
- Bij de aanleg van de weg kunnen geomorfologisch, cultuurhistorisch en archeologisch waardevolle kenmerken van het gebied worden aangetast.

Bodem en Water.

- Werkzaamheden op of in de bodem verstoren de bodemstructuur.
- Aanleg, gebruik en onderhoud van de weg kunnen bodem- c.q. grondwaterverontreiniging tot gevolg hebben.
- Als er permanente maatregelen nodig zijn om het weglichaam een voldoende drooglegging te geven kunnen grondwaterstands dalingen optreden.
- Bronbemalingen kunnen zettingen en tijdelijke grondwaterstands daling veroorzaken.
- Onderhoud en gebruik van de weg kunnen het grond- en oppervlaktewater vervuilen.

Lucht.

- Het wegverkeer veroorzaakt luchtverontreiniging. Langs de weg treedt een verslechtering op van de luchtkwaliteit die van betekenis kan zijn voor mens, plant en dier.
- Veranderingen in de totale emissies door het wegverkeer hebben een invloed op klimaatverandering (CO₂), verzuring en vermesting van het milieu;
- Elders kunnen er evenwel verbeteringen optreden, zodat in groter verband gezien het effect op de luchtkwaliteit door het gebruik van de weg positief kan zijn.

Geluid

- Het geluid dat het wegverkeer veroorzaakt heeft gevolgen voor het woonmilieu, de fauna, stiltegebieden en de recreatie.
- Door het gebruik van de weg kunnen elders verbeteringen optreden.

Woonmilieu.

- De aanleg en het gebruik van de weg zijn van invloed op het woonmilieu in ruime zin. Naast geluid en luchtverontreiniging en stank, zijn de barrièrewerking van de weg en de kans op ongelukken, met name ongelukken met gevaarlijke stoffen, van betekenis voor de kwaliteit van het woonmilieu.

Natuur en landschap.

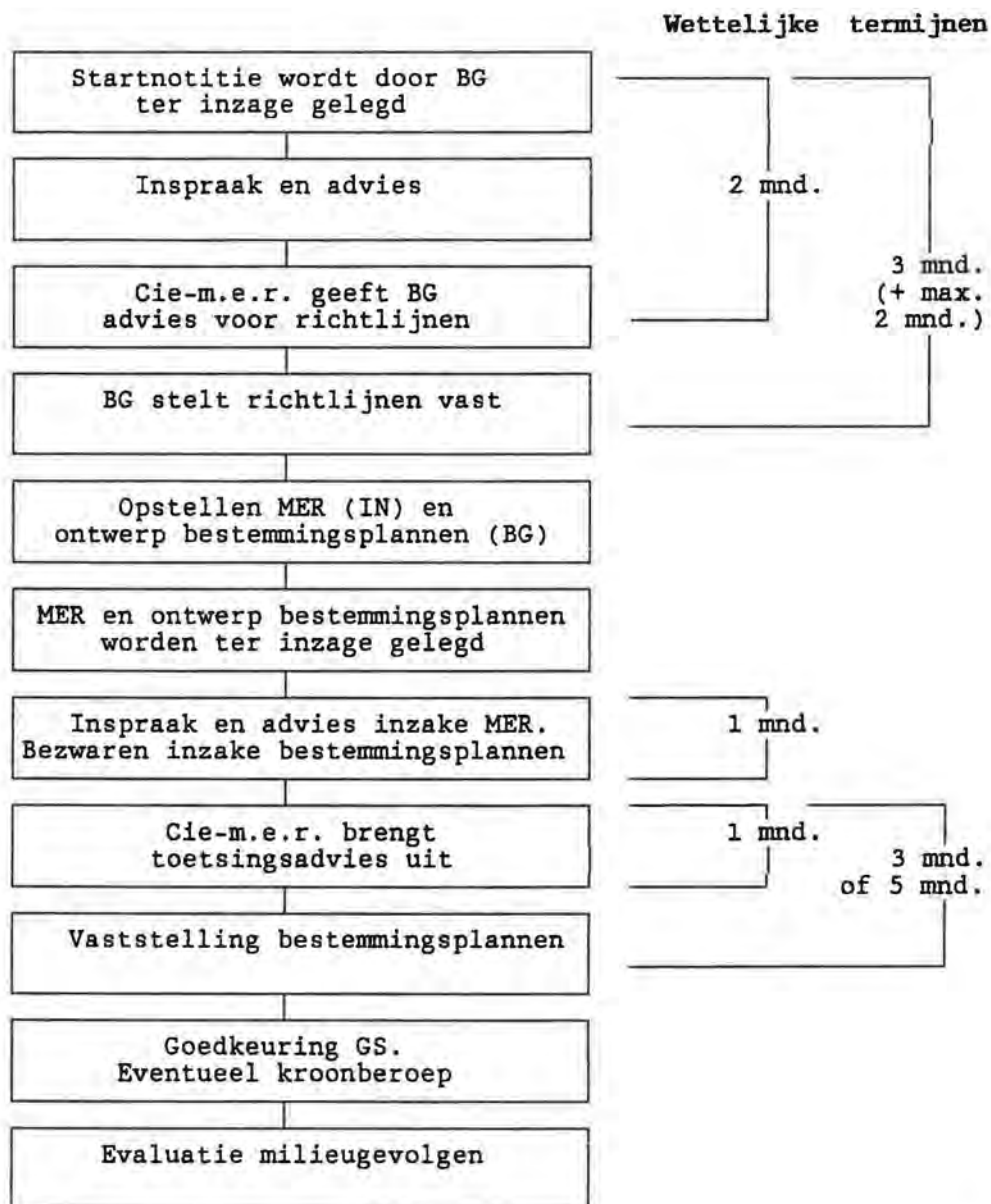
- De weg verstoort het ecologisch functioneren. Ter plaatse van de weg verdwijnen flora en fauna. De beïnvloeding van de fauna kan zich over een groot gebied voordoen door verstoring van faunistische relaties. Ook wijzigingen in de waterhuishouding kunnen over een groter gebied biologische effecten hebben.
- Nieuwe infrastructuur kan ook nieuwe aanknopingspunten bieden voor natuurontwikkeling en landschapsbouw.
- Het gebruik van de weg kan tot een toename van verkeersslachtoffers onder dieren leiden.

6 PROCEDURE EN BESLUITEN

De m.e.r. voor de aanleg van de S205/S210 is gekoppeld aan de vaststelling c.q. herziening van de betreffende bestemmingsplannen van de gemeenten Helmond, Aarle-Rixtel en Beek en Donk. Deze bestemmingsplannen worden vastgesteld door het bevoegd gezag, zijnde de betrokken gemeenteraden. In deze m.e.r.-procedure zal de provincie Noord-Brabant als coördinerend bevoegd gezag optreden. Dit wil zeggen dat zij zorg zal dragen voor de procedurele afwikkeling; zij heeft evenwel geen beslissingsbevoegdheid.

De m.e.r.-procedure verloopt deels simultaan met de bestemmingsplanprocedure. Op de volgende pagina is deze procedure weergegeven. Met enige vereenvoudiging kan hierin een vijftal stappen worden onderscheiden:

- Nadat door de initiatiefnemer (de provincie) de startnotitie is opgesteld, wordt deze door het bevoegd gezag ter inzage gelegd. Een ieder is dan in de gelegenheid om schriftelijk opmerkingen te maken over de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER). Aan de hand van de startnotitie en de binnengekomen reacties en mede op basis van het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cie-m.e.r.) worden door het bevoegd gezag de richtlijnen opgesteld. De richtlijnen geven aan welke onderwerpen in het MER aan de orde moeten komen.
- De initiatiefnemer stelt vervolgens met een onbepaalde tijdsduur het MER op, met inachtneming van de door het bevoegd gezag vastgestelde richtlijnen. Tegelijkertijd stelt het bevoegd gezag, overeenkomstig het voornemen, de ontwerp-bestemmingsplannen op. Nadat het MER naar oordeel van het bevoegd gezag voldoende informatie geeft en voldoet aan de richtlijnen, wordt het MER ontvankelijk verklaard.
- Hierna wordt het MER te zamen met de ontwerp-bestemmingsplannen ter inzage gelegd en worden er hoorzittingen georganiseerd. Iedereen is dan in de gelegenheid in te spreken op de inhoud van het MER. De Cie-m.e.r. neemt kennis van de inspraak en geeft haar oordeel over de inhoud van het MER. Tevens kan men bezwaar maken tegen de ontwerp- bestemmingsplannen.
- De gemeenteraden beslissen vervolgens binnen 3 of, in geval bezwaren tegen de ontwerp bestemmingsplannen zijn ingediend, binnen 5 maanden na afloop van de termijn van de ter inzage legging omtrent de vaststelling van de bestemmingsplannen. Bij dit besluit moet het bevoegd gezag aangeven op welke wijze zij rekening heeft gehouden met de gevolgen voor het milieu. Deze bestemmingsplannen dienen uiteindelijk door Gedeputeerde Staten te worden goedgekeurd. Hierna staat de mogelijkheid tot een kroonberoep open.
- Indien de weg wordt aangelegd en in gebruik is genomen, vergelijkt het bevoegd gezag de werkelijk opgetreden milieu-effecten met de effecten die in het MER zijn voorspeld. Als de gevolgen veel ernstiger zijn dan werd verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen.



BG: (Coördinerend) bevoegd gezag: Provinciale Staten van Noord-Brabant, optedend voor de gezamenlijke gemeenteraden van Helmond, Aarle-Rixtel en Beek en Donk.

Cie-m.e.r.: Commissie voor de milieu-effectrapportage.

IN: Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

7 REFERENTIES

- Provincie Noord-Brabant.- Structuurvisie S24, april 1986.
- Provincie Noord-Brabant - Tracéstudie: Doortrekking van de S210 (S24), april 1989.
- Provincie Noord-Brabant - Nadere studie: Doortrekking van de S210 (S24), mei 1990.
- Provincie Noord-Brabant en gemeenten Helmond, Aarle- Rixtel en Beek en Donk en het Samenwerkingsverband gewest Helmond - Bestuurlijk convenant S205/S210, februari 1992.
- DHV Milieu en Infrastructuur BV - MER-aspecten van de doortrekking van de S210, provincie Noord-Brabant, november 1990.
- Ministerie van VROM en LNV - Handleiding Milieu-effectrapportage.
- Ministerie van V&W - Handleiding projectnota's van Rijkswaterstaat.
- Ministerie van V&W, Dienst DWW - Nota " Voorspellingsmethoden wegenbouwprojecten, milieu-effecten, 1990.

Bijlage 1:**I. WAT IS MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE?****A. Inleiding**

In 1986 is de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) uitgebreid met regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage (m.e.r.).

Milieu-effectrapportage is een hulpmiddel dat wordt toegepast bij de voorbereiding van overheidsbesluiten. Daarbij gaat het om besluiten over *activiteiten die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu*, zoals grote projecten en veelomvattende beleidsvoornemens. Doel van dit milieu-instrument is besluitvormers op een systematische en zorgvuldige wijze te voorzien van zo objectief mogelijke informatie over de milieu-aspecten van een voorgenomen activiteit en over alternatieven voor die activiteit. De wenselijkheid of aanvaardbaarheid van de activiteit en de alternatieven is daarbij niet aan de orde.

De informatie bestaat voor een belangrijk deel uit inschattingen van de milieugevolgen van voornemen en alternatieven, dus uit effectvoorspellingen. De resultaten van deze voorspellingen worden gepresenteerd in een *milieu-effectrapport (MER)*. Dit is een openbaar document waarin de te verwachten effecten van zowel de voorgenomen activiteit als de - zoals dat in m.e.r.-termen heet - "*redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven*" op samenhangende wijze zijn beschreven en onderling vergeleken.

B. Wanneer is er sprake van m.e.r.-plicht?**Huidige regeling**

De verplichting tot toepassing van milieu-effectrapportage is volgens de wet beperkt tot activiteiten die "*belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu*". Dit criterium is uitgewerkt in een lijst van activiteiten en besluiten waarvoor een MER moet worden opgesteld. Deze lijst is een bijlage van het Besluit milieu-effectrapportage (zie bijlage 1 van deze notitie).

In de lijst van m.e.r.-plichtige activiteiten en besluiten is per activiteit aangegeven boven welke drempelwaarde een milieu-effectrapport moet worden opgesteld en voor welk besluit dat moet gebeuren. Voor sommige activiteiten wordt in plaats van een drempelwaarde een ander criterium van de m.e.r.-plichtigheid gehanteerd, te weten de vraag of een bepaalde besluitvormingprocedure zal worden doorlopen (bijvoorbeeld de tracékeuzeprocedure bij een weg of spoorweg).

In de huidige regeling geldt (sinds februari 1992) voor de aanleg van wegen, dat deze m.e.r.-plichtig zijn indien zij voldoen aan de volgende omschrijving:

- 1.1 Aanleg van een rijksweg, welke een hoofdverbinding zal vormen (deel uit maken van het hoofdwegenet van het Structuurschema Verkeer en Vervoer).
Bij reconstructie, uitbreiding en wijziging, alleen bij het aanbrengen van een geheel nieuw weglichaam of bij de ombouw tot een autosnelweg.
- 1.2 Aanleg van een autosnelweg of autoweg, anders dan bedoeld onder 1.1;
- 1.3. Aanleg van een weg bestaande uit 4 of meer rijstroken, anders dan bedoeld onder 1.1. en 1.2.

De Wet en het Besluit m.e.r. kennen vier mogelijkheden tot afwijkingen van deze lijst:

- Beperking door:
 - * overgangsbepalingen¹
 - * ontheffing door de ministers
 - Uitbreiding door:
 - * aanwijzing door de ministers
 - * aanvullingen per provincie
- Daarnaast is er nog een vijfde mogelijkheid, namelijk:
- milieu-effectrapportage op basis van vrijwilligheid.

C. Wie zijn er bij m.e.r. betrokken?

Bij m.e.r. zijn meerdere partijen betrokken die ieder een eigen rol vervullen. Hieronder staan zij opgesomd en zijn enkele van hun belangrijkste taken aangegeven.

Initiatiefnemer

Initiatiefnemer (*IN*) is degene die een voornemen wil realiseren waarvoor een m.e.r.-plichtig besluit moet worden genomen. Dat kan zowel een overheidsinstantie als een particuliere organisatie zijn. De IN dient zijn m.e.r.-plichtige voornemen bij de desbetreffende bevoegde instantie(s) aan te melden. Bovendien is de IN verantwoordelijk voor het (laten) opstellen van de startnotitie en het MER.

Bevoegd gezag

Bevoegd gezag (*BG*) is (zijn) de overheidsinstantie(s), die bevoegd is (zijn) over de activiteit van de initiatiefnemer een besluit te nemen. Het BG is onder andere verantwoordelijk voor het vaststellen van de richtlijnen die de inhoud van het MER bepalen. Bovendien moet het BG het MER beoordelen, de inspraak verzorgen, contacten met wettelijke adviseurs en de Commissie voor de milieu-effectrapportage onderhouden, een besluit nemen over de betreffende activiteit (of plan) en een evaluatie uitvoeren waarin de in het MER voorspelde effecten worden vergeleken met de feitelijk opgetreden effecten.

Wettelijke adviseurs

Het BG stelt wettelijke adviseurs (*WA*) in de gelegenheid advies uit te brengen over het geven van richtlijnen met betrekking tot de inhoud van het MER, alsmede over het MER zoals dat ter inzage wordt gelegd.

Is het BG een rijksinstantie, dan treden als WA op, een door de minister van VROM en een door de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij aan te wijzen overheidsorgaan. Dit zijn de hoofdinspecteur van de Volksgezondheid belast met Toezicht op de Hygiëne van het milieu, en de hoofdinspecteur van het directoraat-generaal Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg.

Is het BG geen rijksinstantie, dan treden als WA op twee rijksinstanties, namelijk de Inspecteur van de Volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu en de directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de betrokken provincie.

¹ De wet (Wabm) kent als zodanig geen overgangsregeling. Dat betekent dat in de gevallen waarin de wet van toepassing is, milieu-effectrapportage volledig moet worden toegepast. Het Besluit m.e.r. bevat in artikel 9 wel enkele overgangsbepalingen.

In twee gevallen is het niet verplicht om een MER te maken, namelijk:

- een planologische kernbeslissing waarvan het ontwerp al op 1 juli 1986 ter inzage was gelegd,
- de aanleg van spoorbaan, tram- of metrobaan, een haven, een hoofd-watertransportleiding, de bouw van woningen, de aanleg van waterbekkens, een bedrijfsterrein en een windenergie-installatie, mits de activiteit al in een geldend streek-, structuur- of bestemmingsplan is opgenomen.

Commissie voor de milieu-effectrapportage

Per m.e.r. stelt de Commissie voor de milieu-effectrapportage (*Cmer*) uit haar leden een werkgroep van onafhankelijke deskundigen samen. Deze werkgroep brengt advies uit ten behoeve van de vast te stellen richtlijnen en toetst het MER op juistheid en onvolledigheid aan de hand van de richtlijnen en de in de wet gestelde vereisten. Het resultaat van deze toetsing mondt uit in een advies aan het BG.

Insprekers

Iedere persoon of organisatie die op- of aanmerkingen wil maken (*insprekers* = *INS*) wordt daartoe in de gelegenheid gesteld. Daarvoor kent de m.e.r.-procedure twee inspraakmomenten. Het eerste vindt plaats tijdens het vooroverleg. Daarbij kunnen de insprekers opmerkingen maken ten behoeve van de vast te stellen richtlijnen (wat zou er in het MER onderzocht moeten worden). De tweede inspraakgelegenheid vindt plaats na het indienen van het MER. Deze is meer uitgebreid en is gekoppeld aan de inspraak van de beleidsplanprocedure of de vergunningverleningsprocedure.

D. Hoe werkt de m.e.r.-procedure?

De procedure is opgebouwd uit zeven fasen, te weten voorfase, vooroverleg, het opstellen van het MER, beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER, inspraak/advies en toetsing, het besluit en tot slot een evaluatie. Daarnaast zijn er, zoals hierboven al is aangegeven, twee inspraakmomenten: tijdens het vooroverleg en na het indienen van het MER.

Het bevoegd gezag mag pas een besluit nemen over de m.e.r.-plichtige activiteit nadat de verschillende fasen van de m.e.r.-procedure zijn doorlopen (uiteraard met uitzondering van de evaluatie). Wanneer de voorgeschreven procedure niet - of niet volledig - wordt doorlopen is het mogelijk op grond daarvan beroep tegen dit besluit aan te tekenen en daarbij eventueel schorsing te vragen. Daarbij moet dan aansluiting worden gezocht bij de "moederprocedure" (dat is de procedure waaraan de betreffende m.e.r. is gekoppeld). Ook spontane vernietiging van het besluit is in deze gevallen mogelijk.

De verschillende fasen van een m.e.r.-procedure worden hieronder kort toegelicht.

Voorfase

De voorfase is een (niet in tijd begrensde) periode voorafgaand aan de m.e.r.-procedure. De IN kan zich in deze periode voorbereiden op het eventueel op handen zijnde m.e.r.-proces. Daarbij zal hij in eerste instantie na moeten gaan of zijn voornemen m.e.r.-plichtig is. Dat kan bijvoorbeeld door het Besluit m.e.r. te raadplegen. Bovendien zullen in de nabije toekomst, na het in werking treden van de provinciale aanwijzingsbevoegdheid, ook provinciale lijsten en verordeningen een rol kunnen gaan spelen.

Uit de evaluatie van het interimbeleid is gebleken dat juist de voorfase een belangrijke bijdrage kan leveren om die fasen van de m.e.r.-procedure, waarvoor wettelijk een termijn is geregeld binnen deze tijd te laten verlopen. Een strakke, afgewogen planning is daarvoor noodzakelijk gebleken. Deze kan al tijdens de voorfase worden voorbereid. Daarom is informeel contact tussen IN en BG in een vroeg stadium bijzonder waardevol. Het stelt het BG in de gelegenheid vroegtijdig voorbereidingen te treffen voor de op handen zijnde werkzaamheden. Daarmee is vertraging als gevolg van het toepassen van m.e.r. te vermijden of tot een minimum te beperken.

De informatie wordt gebundeld in een zogenaamde *startnotitie*. De IN dient ervan bewust te zijn dat het BG, na advies en inspraak uit het vooroverleg, door middel van de richtlijnen, nieuwe alternatieven ter bestudering toe kan voegen.

De minimum-eisen aan de inhoud van de startnotitie zijn vastgesteld in het Besluit startnotitie milieu-effectrapportage (Staatscourant 154, 13-08-1987).

Vooroverleg en het vaststellen van de richtlijnen

Het officiële startpunt van de m.e.r.-procedure is het moment waarop de IN zijn voornemen (in de vorm van een startnotitie) bekend maakt bij het BG. Het BG tekent de datum van ontvangst aan en stuurt een exemplaar aan Cmer en WA, en maakt het bekend via de nieuwsmedia. Ook wanneer het BG zelf IN is, maakt hij, om de procedure te starten, het voornemen via de nieuwsmedia bekend. De startnotitie en eventueel andere informatie wordt ter inzage gelegd en het publiek wordt gewezen op de mogelijkheid opmerkingen te maken over de vast te stellen richtlijnen. Deze richtlijnen bepalen in belangrijke mate de inhoud van het MER.

Vanaf het moment van de bekendmaking wordt een inspraaktermijn aangehouden van één maand.

Tijdens het vooroverleg gaat het om schriftelijke inspraak. Het BG kan tijdens deze fase een voorlichtingsbijeenkomst organiseren met presentaties van de IN over zijn voornemen en van BG over de te volgen procedure. Het organiseren van een dergelijke bijeenkomst is echter niet verplicht. In sommige gevallen wordt bovendien een hoorzitting gehouden.

De termijn waarin de Cmer haar advies op moet stellen, is vastgesteld op twee maanden. De Cmer heeft zodoende de gelegenheid de adviezen van de WA en de reacties uit de inspraak in haar advies te betrekken, alhoewel dit geen wettelijke verplichting is.

Tijdens deze periode, maar ook daarna pleegt het BG overleg met de IN. Uiterlijk drie maanden na datum van aanmelding dient het BG de richtlijnen voor het MER te hebben vastgesteld. Daarbij heeft zij de opmerkingen uit de inspraak en de adviezen van Cmer en WA in overweging genomen. In die gevallen waarbij BG = IN is een eenmalige verlenging van deze termijn van drie maanden mogelijk met nog eens twee maanden (dus tot een totaal van vijf maanden). De termijn is zeer krap en een goede procesbewaking is noodzakelijk, zodat voldoende tijd overblijft voor het vaststellen van de richtlijnen.

Opstellen van het MER

De wet stelt voorwaarden aan *vorm* en *inhoud* van het rapport.

Wat betreft de vorm dient het MER steeds als een herkenbaar document te worden gepresenteerd, ook in gevallen waarin het MER (of de samenvatting daarvan) deel uitmaakt van een rapport of nota met een grotere reikwijdte (b.v. Tracénota).

Ook inhoudelijk dient het MER aan een aantal eisen te voldoen. Zo moeten de te verwachten milieugevolgen van zowel het voornemen als de verschillende alternatieven worden aangegeven en vergeleken.

De IN zal tijdens deze fase ook het ontwerp van het plan of de aanvraag voor de vergunning op moeten stellen. *Essentieel voor het functioneren van m.e.r.* als milieu-instrument is dat de resultaten van de vergelijking van alternatieven, zoals die in het MER plaatsvindt, wordt gebruikt bij de planvorming en/of het opstellen van de vergunningaanvraag. Op beleidsplanniveau betekent dit dat het opstellen van het MER een actieve rol speelt bij de planvorming in de (voor)ontwerp-fase. Op vergunningenniveau vormt het opstellen van het MER een belangrijk element voor het opstellen van de vergunningaanvraag.

Door de informatie uit het MER in de planontwikkeling en/of vergunningaanvraag te integreren, wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de totstandkoming van meer milieuvriendelijke plannen.

Beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER

Is het MER klaar, dan stuurt de IN het rapport aan het BG.² Het BG tekent wederom de datum van ontvangst aan, geeft de IN een bewijs van ontvangst en stuurt een exemplaar aan de Cmer en aan de WA. Het BG moet een aanvaardbaarheidsoordeel over het MER uitspreken.

Tijdens deze periode kunnen Cmer en WA het BG al attenderen op essentiële tekortkomingen. Het BG kan de Cmer ook om een eerste oordeel vragen.

Voldoet het MER, dan volgt bekendmaking via de nieuwsmedia (voor Rijk en provincies tevens in de Staatscourant) en terinzagelegging van het MER samen met het ontwerp, voorontwerp, vergunningaanvraag e.d., die bij het besluit horen waarvoor het MER is opgesteld.

Inspraak/advies

Aansluitend hierop volgt een inspraakmogelijkheid van ten minste een maand. Tijdens de beoordeling van het MER moet zowel een schriftelijke als een mondelinge gelegenheid tot inspraak worden aangeboden. Dit inspraakmoment is gekoppeld aan de inspraak op de aanvraag of het voorontwerpplan. De WA kunnen hun advies over het MER tot aan het eind van de inspraaktermijn uitbrengen. De Cmer heeft hiervoor een maand langer de tijd (uiterlijk een maand na beëindiging van de inspraak).

Zij beoordeelt het MER namelijk mede aan de hand van het advies van de WA en de opmerkingen uit de inspraak. Zij stuurt haar oordeel aan het BG. Als onafhankelijke commissie spreekt zij zich niet uit over de wenselijkheid van het voornemen, maar beperkt zij zich tot een (wetenschappelijke) toetsing op juistheid en volledigheid van het rapport. Hoofdcriterium daarbij is de vraag of het rapport voldoende juiste milieu-informatie bevat om er een bestuurlijk besluit op te kunnen baseren waarbij de milieu-aspecten volwaardig meegewogen kunnen worden. Het BG doet dat mede op basis van de wet, de uitvoeringsvoorschriften en de vastgestelde richtlijnen.

Het besluit

Het BG kan pas een besluit nemen over een m.e.r.-plichtige activiteit als de verschillende stappen van de m.e.r.-procedure zijn afgewerkt.

In het besluit geeft het BG een motivering van de wijze waarop rekening is gehouden met de voorspelde milieugevolgen, de manier waarop de afweging tussen de verschillende alternatieven heeft plaatsgevonden en welke rol de opmerkingen (INS), de adviezen (WA) en het toetsingsrapport van de Cmer hebben gespeeld bij het nemen van het besluit.

Bovendien bepaalt het BG bij het besluit welke effecten op welke wijze en op welke termijn zullen worden geëvalueerd.

De m.e.r.-procedure wordt ingepast in bestaande besluitvormingsprocedures. Daarom is er geen aparte beroepsgang. *Tegen het MER zelf kan men dus niet in beroep gaan.* Wel kan een "slecht" MER of een besluit dat onvoldoende rekening houdt met de in het MER naar voren gekomen informatie, reden zijn om beroep aan te tekenen tegen een besluit waarvoor het MER is gemaakt. Daarvoor moet men dan aansluiten bij bestaande beroepsprocedures (Kroonberoep, AROB of een procedure bij de burgerlijke rechter). De beroepsgrond ligt dan in schending van één of meer van de beginselen van behoorlijk bestuur.

Voor specifieke m.e.r.-regelingen, zoals spoedaanwijzing, ontheffingen coördinatie, zijn wel directe beroepsmogelijkheden geschapen.

² Wanneer BG zelf IN is, dan wordt het MER gelijk met het (voor)ontwerp-besluit bekend gemaakt en vindt het aanvaardbaarheidsoordeel intern plaats. Daartoe onderzoekt het BG of in het rapport onjuistheden voorkomen, of het voldoet aan de in de wet gestelde regels en het tegemoet komt aan de vastgestelde richtlijnen. Voldoet het MER niet, dan laat zij dit aan de IN weten. Het BG heeft een termijn van zes weken na datum van ontvangst om haar aanvaardbaarheidsoordeel uit te spreken.

Evaluatie

Het BG heeft tot taak een evaluatie uit te voeren. Daarbij onderzoekt zij de feitelijke milieugevolgen van de betrokken activiteit en vergelijkt deze met de voorspelde effecten. Wanneer uit deze evaluatie blijkt dat de gevolgen in belangrijke mate nadeliger voor het milieu zijn dan werd verwacht, kan het BG de hem ter beschikking staande maatregelen nemen om die gevolgen zo veel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

Het moment van evalueren is afhankelijk van het soort activiteit.

Dat bepaalt of de evaluatie moet plaatsvinden tijdens uitvoeringsfase, gebruikersfase of beëindigingsfase.

E. Coördinatie en relatie met bestaande wetten

Coördinatie houdt in:

- voor meerdere besluiten wordt één MER gemaakt;
- de verschillende procedures worden op elkaar afgestemd.

Coördinatie is verplicht bij samenloop van besluiten die vallen onder hoofdstuk 2 van de Wabm. Het gaat om beschikkingen krachtens de Mijnewet, Hinderwet, Deconstructiewet, Kernenergiewet, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet luchtverontreiniging, Wet verontreiniging zeewater, Wet chemische afvalstoffen, Afvalstoffenwet, Wet geluidhinder, Interimwet bodemsanering, Wet milieugevaarlijke stoffen en de Wet bodembescherming. Het gaat hierbij dus om de milieuvergunningen.

Het coördinerend orgaan is in dit geval altijd Gedeputeerde Staten van de provincie waarin de activiteit plaatsvindt.

In alle andere gevallen is coördinatie niet verplicht, maar kan ertoe besloten worden wanneer de initiatiefnemer of een bevoegd gezag daarom verzoekt. De beslissing tot coördinatie wordt afhankelijk van de situatie door verschillende organen genomen. Coördinatie kan alleen geweigerd worden wanneer het belang van een goede besluitvorming zich daartegen verzet.

Het kan natuurlijk voorkomen dat over een bepaalde activiteit zowel m.e.r.-plichtige als niet m.e.r.-plichtige besluiten genomen moeten worden. Ook in dat geval kan het verstandig zijn deze besluiten te coördineren. Ook hier geldt weer dat het besluit om al of niet te coördineren afhankelijk van de situatie door verschillende organen wordt genomen.

F. Wat moet er in een MER staan?

In het MER worden met behulp van voorspellingsmethoden en -technieken milieu-effecten en de mogelijke gevolgen daarvan bestudeerd.

Daarbij gaat het om de gevolgen voor mensen (volksgezondheid), dieren, planten, goederen, water, bodem en lucht en hun onderlinge relaties. Ook de gevolgen voor cultuurhistorische monumenten, de natuur en het landschap moeten worden bekeken. Bovendien moeten niet alleen de directe gevolgen, maar ook de indirecte, secundaire, cumulatieve en synergetische milieugevolgen aan bod komen.

Om hiervan een samenhangend beeld te krijgen, zijn er eisen gesteld aan de inhoud van het MER (artikel 41j), te weten:

- Een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd (*doel- en/of probleemstelling*).
- Een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de wijze waarop die zal worden uitgevoerd, alsmede van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven (*beschrijving voorgenomen*

- activiteit en alternatieven*). Bij deze alternatieven zal ook altijd het alternatief moeten worden beschreven waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast (*meest milieuvriendelijke alternatief*). Alternatieven zijn alleen redelijkerwijs in beschouwing te nemen wanneer zij strekken tot hetgeen met de activiteit wordt beoogd.
- Een overzicht van de besluiten waarvoor het MER wordt gemaakt en van eerder genomen besluiten die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven (*overzicht besluiten*). Het is bovendien zinvol de eventuele volgbesluiten aan te geven die de realisering van de activiteit mogelijk moeten maken.
 - Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten ontwikkeling van het milieu wanneer noch de voorgenomen activiteit, noch een van de alternatieven wordt uitgevoerd (*bestaande toestand en nul-alternatief*).
 - Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en de alternatieven, waarbij wordt aangegeven op welke wijze zij zijn bepaald en beschreven (*beschrijving milieugevolgen*).
 - Een vergelijking van de bestaande toestand van het milieu en het nul-alternatief met de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en de verschillende alternatieven (*vergelijking milieugevolgen*).
 - Bij het opstellen van het MER wordt gebruik gemaakt van voorspellingstechnieken. Het is niet uitgesloten dat kennis ontbreekt om een goede of betrouwbare voorspelling uit te voeren. Deze en eventueel andere *leemten in kennis* moeten expliciet worden aangegeven.
 - Het MER moet een *samenvatting* bevatten die voor een breed publiek begrijpelijk is. Dus zonder technische of wetenschappelijke uitwijdingen.
 - Het MER moet in de *Nederlandse taal* zijn opgesteld (tenzij anders bepaald).

Wanneer we deze opsomming overzien dan valt op dat m.e.r. enkele nieuwe aspecten naar voren brengt voor zowel de vergunningverlening als het beleidsplankader. Het meest essentiële aan m.e.r. - en tevens een duidelijk nieuw element - is de verplichting voor de IN alternatieven aan te dragen, deze op hun milieugevolgen te onderzoeken en ze onderling met elkaar te vergelijken. Het doel hiervan is tweeledig. Allereerst komen wellicht (voor het milieu vriendelijke) mogelijkheden in beeld waar de IN in eerste instantie niet aan heeft gedacht. Daarnaast ontstaat door de vergelijking van de alternatieven (inclusief nul-alternatief) een veel duidelijker beeld van de gevolgen van de activiteit dan tot nu toe gebruikelijk was. Op basis van dat beeld kan dan een beslissing over de activiteit worden genomen.

G. Mogelijkheden voor inpassing in bestaande procedures

Een MER speelt altijd een rol in een al bestaande besluitvormingsprocedure. Het is dus niet zomaar een los rapport, maar wordt gekoppeld aan een vergunningaanvraag, het ontwerp van een plan of een projectnota. Onderdelen van de m.e.r.-procedure zoals tervisielegging, hoorzitting, het bekend maken van het MER e.d. gaan dan ook op in de "moederprocedure". Voor m.e.r.-plichtige provinciale plannen betekent dit bijvoorbeeld dat procedures op elkaar worden afgestemd, zodat de terinzagelegging van het MER tegelijkertijd met de terinzagelegging van het voorontwerp van een plan plaatsvindt. Om onnodig tijdverlies te voorkomen is het echter ook zaak de overige procedure-onderdelen zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen.

Uit de evaluatie van het interimbeleid (zie Reeks Milieu-effectrapportage deel 32, Min. van VROM) is gebleken dat de m.e.r.-procedure zeker niet per definitie verdragend hoeft te werken. Doordat de tijdsdruk in kaart werd gebracht door middel van een aantal vastgestelde termijnen, gecombineerd met een inspanning deze termijnen te halen, is de m.e.r.-procedure tijdens het interimbeleid door deelnemers als structurerend ervaren.