

**Advies voor richtlijnen voor de inhoud
van het milieu-effectrapport
doortrekking secundaire weg S205/S210
Helmond - Aarle-Rixtel - Beek en Donk**

20 januari 1993

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het
milieu-effectrapport doortrekking secundaire weg
S201/S210 / [Commissie voor de milieu-effectrapportage].
- Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-464-3
Trefw.: milieu-effectrapportage ; Noord-Brabant /
secundaire wegen ; Noord-Brabant.



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan het College van Provinciale Staten
van de provincie Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC DEN BOSCH

uw kenmerk
195201

uw brief
20 november 1992

ons kenmerk
U46-93/Rolj/mp/470-31

onderwerp
Advies voor richtlijnen
doortrekking S205/S210

Utrecht,
20 januari 1993

Met bovengenoemde brief verzocht u als coördinerend bevoegd gezag de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieu-effectrapport doortrekking secundaire weg S205/S210. Overeenkomstig artikel 41n van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Voor de hoofdpunten van het advies verwijs ik u naar de samenvatting. Daarnaast vraag ik uw aandacht voor het volgende.

1. De tracékeuze van de omlegging van de S205/S210 is vastgelegd in een bestuurlijk convenant dat is ondertekend door het Samenwerkingsverband Gewest Helmond, de gemeenten Helmond, Aarle-Rixtel en Beek en Donk en Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant. Aan het convenant zijn uitgebreide tracéstudies en overleggrondes tussen de betrokken partijen vooraf gegaan, wat uiteindelijk heeft geleid tot het voorgenomen tracé. De Commissie adviseert in het MER een volledige beschrijving van de besluitvorming op te nemen en een gedegen motivering te geven waarom voor de voorgenomen activiteit is gekozen en waarom andere tracé-alternatieven zijn afgefallen. Hierbij dient ook aandacht te worden besteed aan de besluitvorming omtrent het bestaande gedeelte van de S210 (S24) en de wijze waarop het bestaande gedeelte van de S210 van invloed is geweest op de uitwerking van het voornemen. Aangegeven moet worden in hoeverre de argumenten die hebben geleid tot de tracékeuze ook nu nog gelden.
2. De uitvoering van de voorgenomen activiteit kan tot gevolg hebben dat het bestaande gedeelte van de S210 (S24) tussen de S209 en de Bakesche Dijk wordt gereconstrueerd. De Commissie adviseert in het MER aandacht te besteden aan een eventuele reconstructie van het bestaande gedeelte van de S210 en de daaruit voortkomende negatieve dan wel positieve gevolgen voor het milieu.

3. Naast de twee tracévarianten uit de startnotitie heeft de Commissie voorgesteld de mogelijkheid van een derde tracévariant in beschouwing te nemen, onder andere ter voorkoming van doorsnijding en aantasting van het landschap ten oosten van Beek en Donk. Deze variant voorziet in een optimale bundeling met de Zuid-Willemsvaart. Bij deze variant kan de S205/S210 zo mogelijk in twee fasen worden aangelegd, waarbij de aanleg ter hoogte van Beek en Donk kan worden gecombineerd met en afgestemd op een eventuele verbreding (inclusief kanaalweg verlegging) van het gedeelte Beek en Donk-Veghel van de Zuid-Willemsvaart.
4. De nieuw aan te leggen weg zal voor een gedeelte door de 60 dagenzone, de 10- en 25-jaarszone van het Helmondse waterwingebied lopen. In de startnotitie wordt niet ingegaan op het waterwingebied. De Commissie is van mening dat in het MER ruimschoots aandacht moet worden besteed aan maatregelen ter bescherming van het waterwingebied, zowel tijdens de aanleg als tijdens het gebruik en beheer van de nieuw aan te leggen S205/S210, alsook tijdens eventuele reconstructie en gebruik en beheer van het bestaande gedeelte van de S210.

De Commissie hoopt met dit advies een constructieve bijdrage aan de totstandkoming van de richtlijnen te leveren. Zij zal graag van u vernemen op welke wijze u gebruik maakt van dit advies.



ir. J. van Dixhoorn
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
doortrekking secundaire weg S205/S210
Helmond - Aarle-Rixtel - Beek en Donk

In afschrift aan: College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Helmond
College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Aarle-Rixtel
College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Beek en Donk

Advies voor richtlijnen voor de
inhoud van het milieu-effectrapport
doortrekking secundaire weg S205/S210
Helmond - Aarle-Rixtel - Beek en Donk

Advies op grond van artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne voor de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport doortrekking van de secundaire weg S205/S210 door Helmond, Aarle-Rixtel en Beek en Donk,

uitgebracht aan het College van Provinciale Staten (coördinerend bevoegd gezag) door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r. doortrekking secundaire weg S205/S210
Helmond - Aarle-Rixtel - Beek en Donk

de secretaris



drs. A.I.G. Roijackers

de voorzitter



ir. J. van Dixhoorn

Utrecht, 20 januari 1993

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
SAMENVATTING VAN HET ADVIES	1
1. INLEIDING	3
2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	4
2.1 Probleemstelling	4
2.2 Doel	5
3. TE NEMEN EN GENOMEN BESLUITEN	5
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	7
4.1 Algemeen	7
4.2 Voorgenomen activiteit	8
4.2.1 Aanleg	9
4.2.2 Gebruik en beheer	10
4.3 Alternatieven	10
4.3.1 Nulalternatief of referentiesituatie	10
4.3.2 Nulplusalternatief	10
4.3.3 Tracévarianten	11
4.3.4 Inrichtingsalternatieven	11
4.3.5 Meest milieuvriendelijk alternatief	12
5. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN AUTONOME ONTWIKKELING	13
6. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	15
6.1 Algemeen	15
6.2 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater	16
6.3 Geluid en trillingshinder	16
6.4 Lucht	17
6.5 Flora, fauna, natuurgebieden	17
6.6 Landschap, ruimtegebruik, visuele en cultuurhistorische aspecten	18
6.7 Volksgezondheid, leefklimaat en veiligheid	19
6.8 Overige gevolgen en gevolgen van secundaire activiteiten	19
7. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	20
8. LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF	21
9. SAMENVATTING VAN HET MER	22
10. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	22

BIJLAGEN

1. Brief van bevoegd gezag d.d. 23 november 1992, waarin de Commissie in de gelegenheid gesteld wordt advies uit te brengen.
2. Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 228, d.d. 24 november 1992.
3. Projectgegevens.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

SAMENVATTING VAN HET ADVIES

Inleiding

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant willen de secundaire weg S205/S210 in noordelijke richting doortrekken en deze via een oostelijke omlegging ten noorden van Beek en Donk aansluiten op de bestaande weg langs de Zuid-Willemsvaart (N266). Ten behoeve van de te nemen besluiten inzake de wijziging van de bestemmingsplannen van de gemeenten Helmond, Aarle-Rixtel en Beek en Donk worden de regels toegepast met betrekking tot milieu-effectrapportage (m.e.r.) uit de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). Provinciale Staten van Noord-Brabant treden op als (coördinerend) bevoegd gezag namens de gezamenlijke gemeenteraden van Helmond, Aarle-Rixtel en Beek en Donk. De Commissie heeft in dit advies voor richtlijnen aan het bevoegd gezag aandachtspunten geformuleerd voor de inhoud van het op te stellen MER.

Probleemstelling, doel en besluitvorming

In het MER moet een volledige beschrijving worden gegeven van de knelpunten, ontwikkelingen en prognoses die hebben geleid tot het voornemen. De doelstelling van het voornemen moet zo concreet en operationeel mogelijk worden geformuleerd. Een goed geformuleerde doelstelling is een adequaat toetsingskader voor de selectie van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en voor de vergelijking van de alternatieven. Het MER moet een beschrijving van de geschiedenis van de besluitvorming over het project bevatten. Het voornemen dient te worden geplaatst tegen de achtergrond van het vigerend beleid.

Voorgenomen activiteit en alternatieven

De keuze van de in beschouwing te nemen alternatieven dient zorgvuldig te worden gemotiveerd in het MER, alsmede het selectieproces waaruit een voorkeursalternatief naar voren komt danwel bepaalde alternatieven kunnen afvallen. Bij de beschrijving van de alternatieven en de voorgenomen activiteit moet worden ingegaan op aanleg, gebruik en beheer van de weg. Het MER zal moeten aangeven welke maatregelen kunnen worden genomen om te verwachten milieu-effecten, die ontstaan ten gevolge van de alternatieven, tegen te gaan of te verminderen. In het MER moet een nulalternatief en een nulplusalternatief worden uitgewerkt en moet worden ingegaan op inrichtingsalternatieven. De Commissie is verder van mening dat ook aandacht moet worden geschonken aan een tracévariant waarbij de oostelijke omlegging ter hoogte van Beek en Donk achterwege blijft en het tracé de bestaande weg (N266) langs de Zuid-Willemsvaart volgt. Om tot een reëel meest milieuvriendelijk alternatief te komen, wordt door de Commissie in dit advies een stapsgewijze aanpak aanbevolen.

Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling, milieu-effecten

De beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome ontwikkeling en de milieu-effecten moet per milieu-aspect vergelijkbaar zijn. De nadruk dient te liggen op milieu-aspecten waarbij onomkeer-

bare effecten worden verwacht. Cumulatie van effecten verdient aandacht, evenals secundaire effecten. Per milieu-aspect geeft de Commissie in dit advies een aantal vragen en aandachtspunten.

Vergelijking van alternatieven

De milieu-effecten van de verschillende alternatieven moeten met elkaar, met de bestaande toestand van het milieu en met de autonome ontwikkeling worden vergeleken.

Leemten in kennis, evaluatie achteraf, samenvatting, presentatie

Het MER kan al een concept geven voor een evaluatieprogramma, waarbij een relatie moet worden gelegd met de geconstateerde leemten in kennis en informatie. De samenvatting van het MER zal kort en overzichtelijk de kern van de hoofdtekst van het MER moeten weergeven. Het MER moet zo duidelijk en objectief mogelijk ingaan op de te behandelen onderwerpen en moet ingaan op vragen omtrent het voornemen, die uit de inspraak naar voren zijn gekomen.

1. INLEIDING

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant willen de secundaire weg S205/S210 in noordelijke richting doortrekken en deze via een oostelijke omlegging ten noorden van Beek en Donk aansluiten op de bestaande weg langs de Zuid-Willemsvaart (N266). De nieuw aan te leggen weg maakt deel uit van het provinciaal wegenplan. Ten behoeve van de te nemen besluiten inzake de wijziging van de bestemmingsplannen van de gemeenten Helmond, Aarle-Rixtel en Beek en Donk worden de regels toegepast met betrekking tot milieu-effectrapportage (m.e.r.) uit de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). Provinciale Staten van Noord-Brabant treden op als (coördinerend) bevoegd gezag namens de gezamenlijke gemeenteraden van Helmond, Aarle-Rixtel en Beek en Donk.

Per brief van 20 november 1992 (bijlage 1) hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant de Commissie voor de m.e.r. verzocht om overeenkomstig de bepalingen van de Wabm te adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport. De bekendmaking van de start van de milieu-effectrapportage vond plaats op 24 november 1992 in de Staatscourant (zie bijlage 2). De Commissie voor de m.e.r. is gevraagd om voor 25 januari 1993 advies uit te brengen.

Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies "de Commissie" genoemd. Op 22 december 1992 bracht de werkgroep een bezoek aan het studiegebied. Vertegenwoordigers van de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer wisselden op 18 januari 1993 van gedachten naar aanleiding van een concept-richtlijnenadvies van de Commissie. De samenstelling van deze werkgroep en aanvullende projectgegevens zijn opgenomen in bijlage 3.

De Commissie geeft in dit advies aan welke informatie in het MER op overzichtelijke wijze moet worden gepresenteerd opdat het MER een bijdrage kan leveren aan de besluitvorming. Het advies van de Commissie bepaalt zich tot de aspecten die in het kader van de m.e.r. aan de orde moeten komen, zoals beschreven in artikel 41j van de Wabm.

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie gebruik gemaakt van de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen die schriftelijk werden ingebracht (zie bijlage 4). In dit advies wordt met voetnoten verwezen naar de betreffende reacties.

2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Artikel 41j, lid 1, onder a van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd"*.

Een duidelijke beschrijving van de probleemstelling, het doel en de geschiedenis van de besluitvorming (zie hoofdstuk 3) dient als onderbouwing van de wenselijkheid van de doortrekking van de secundaire weg S205/S210.

2.1 Probleemstelling

In de probleemstelling van het MER zal beschreven moeten worden welke uitgangspunten van Rijk, provincie en gemeenten hebben geleid tot de behoefte aan het doortrekken van de S205/S210. In dit kader zullen de achterliggende knelpunten en ontwikkelingen in de (hoofd)wegenstructuur in een brede regionale context moeten worden beschreven. Door alle relevante achtergronden van het voornemen duidelijk te beschrijven, kunnen de doelstellingen en de prioriteitsvolgorde daarin scherp worden gedefinieerd. De Commissie adviseert in dit kader ook aandacht te besteden aan de wijze waarop de kanaalomlegging en het bestaande gedeelte van de S24 (tussen de S209 en de Bakelsche Dijk) van invloed zijn geweest op (de uitwerking van) het voornemen.

Uit de probleemstelling moet duidelijk worden waar, in hoeverre en om welke redenen de huidige wegverbindingen niet of niet voldoende beantwoorden aan redelijke eisen ten aanzien van afwikkeling van het verkeer, veiligheid en de belasting van het woon- en leefmilieu.

De probleemstelling moet analyses en prognoses bevatten met betrekking tot de bestaande en de te verwachten verkeersintensiteiten in relatie tot de capaciteiten van wegvakken en kruispunten. Hierbij dient het jaar 2010 als peiljaar te worden genomen met een doorkijk naar 2015. Tevens moet de maximaal verantwoorde capaciteit van de huidige verbindingen in de regio worden aangegeven. De analyse van de huidige en de te verwachten situatie dient inzicht te geven in de omvang en samenstelling van de verkeersstromen (oorsprong-bestemmingsmatrix, aandeel vrachtverkeer en dergelijke). Deze gegevens moeten zo goed mogelijk worden gekwantificeerd voor de verschillende dagen van de week en de tijden van de dag en van het jaar. De analyse van de huidige vervoers- en verkeerssituatie moet zodanig gestructureerd en gedetailleerd zijn dat de uitkomsten als referentiekader kunnen dienen voor het beoordelen van de effecten van de alternatieven. Bij het opstellen van de prognoses moet rekening worden gehouden met effecten van reeds vastgelegd beleid op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu en mobiliteit. De waarnemings- en berekeningsmethoden alsmede de veronderstellingen die zijn gebruikt bij het bepalen van de te verwachten vervoers- en verkeersintensiteiten dienen te worden beschreven.

De probleemstelling moet een (zo veel mogelijk kwantitatieve) beschrijving bevatten van de gesignaleerde leefbaarheids- en veiligheidsproblemen die worden veroorzaakt door de huidige verkeerssituatie.

2.2 Doel

In het MER moet het doel van de voorgenomen activiteit zo concreet mogelijk worden geformuleerd. In de startnotitie wordt aangegeven dat doortrekking van de S205/S210 wenselijk is om:

- te voorzien in een volwaardige tweede-orde verbinding van Helmond met het zuidelijk en noordelijk deel van het Nederlandse snelwegennet;
- bij te dragen aan de oplossing van 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.

In het MER dient de gewenste situatie ten aanzien van leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid zoveel mogelijk kwantitatief te worden beschreven. Een goed geformuleerde doelstelling is een adequaat toetsingskader voor de selectie van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en voor de vergelijking van de alternatieven. Het doel mag niet zo beperkt worden geformuleerd dat alternatieven of varianten die gunstig zijn voor het milieu op voorhand worden uitgesloten.

3. TE NEMEN EN GENOMEN BESLUITEN

Artikel 41j, lid 1, onder c van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven"*.

Het MER moet een beschrijving van de geschiedenis van de besluitvorming over dit project bevatten. Duidelijk moet worden welke besluiten reeds zijn genomen, door welke overheidsorganen de besluiten zijn genomen en hoe 'hard' deze besluiten zijn. Daarnaast moet het MER ingaan op de geschiedenis van de besluitvorming over de kanaalomlegging en de bestaande S24 en in hoeverre daarbij rekening is gehouden met de voorgenomen doortrekking van de S205/S210. Aangegeven moet worden in hoeverre reeds genomen besluiten zijn gebaseerd op een MER.

Duidelijk moet worden voor welk besluit dit MER wordt opgesteld, volgens welke procedure en tijdplan dit geschiedt en welke adviesorganen en -instanties daarbij betrokken zijn. Daarnaast moet in het MER wor-

den aangegeven welke besluiten in een later stadium moeten worden genomen om het project te kunnen uitvoeren en welke overheidsorganen bevoegd zijn tot het nemen van deze besluiten.

Plannen, besluiten, wetten en overeenkomsten die van belang zijn, betreffen onder andere:

Nationaal niveau:

- Nationaal Milieubeleidsplan en Nationaal Milieubeleidsplan Plus;
- Natuurbeleidsplan;
- Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer;
- Structuurschema Groene Ruimte;
- vigerende groene structuurschema's;
- Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (Extra);
- de Wet Geluidhinder met relevante uitvoeringsbesluiten;
- het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Geluidhinderbestrijding 1988-1997;
- het IMP Milieubeheer wat betreft luchtverontreiniging, bodembescherming en geluidhinder;
- Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (1990-1994);
- Nota Landschap;
- Structuurnota Landbouw;
- Nota Kiezen voor Recreatie;
- studies voor de kanaalomlegging;
- plannen kanaalverbreding Veghel-Beek en Donk.

Provinciaal niveau:

- vigerend streekplan;
- provinciaal milieubeleidsplan;
- provinciaal waterhuishoudingsplan;
- provinciaal grondwaterbeschermingsplan;
- provinciaal bodembeschermingsplan;
- provinciaal bodemsaneringsprogramma 1993 en verder;
- provinciaal wegenplan;
- provinciale verkeersnota;
- Notitie hogere grenswaarden voor nieuwe situatie wegverkeerslawaaai en spoorweglawaaai;
- structuurvisie S24;
- tracéstudie: doortrekking van de S210;
- nadere studie: doortrekking van de S210;
- bestuurlijk convenant S205/S210¹].

Gemeentelijk niveau:

- bestemmingsplannen, structuurschetsen en dergelijke.

¹ De Commissie adviseert bij de bespreking van het bestuurlijk convenant ook in te gaan op de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de verschillende convenantpartners.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 41j, lid 1, onder b van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen"*.

Artikel 41j, lid 3 van de Wabm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

4.1 Algemeen

De keuze van de in beschouwing te nemen alternatieven en varianten in het MER dient zorgvuldig te worden gemotiveerd, alsook het selectieproces waaruit een voorkeursalternatief naar voren komt danwel bepaalde alternatieven afvallen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van de eerder verrichte (voor-)studies, voorzover die nog actueel zijn gezien de gewijzigde inzichten met betrekking tot het te voeren mobiliteitsbeleid. De alternatieven zullen wat betreft diepgang vergelijkbaar moeten zijn.

Nagegaan moet worden welke maatregelen kunnen worden genomen om de te verwachten milieu-effecten, die ontstaan ten gevolge van de uitvoering van één der alternatieven, tegen te gaan of te verminderen. Hierbij verdienen niet alleen de effecten die niet of nagenoeg niet omkeerbaar zijn aandacht, maar moeten ook de afgeleide effecten van de mogelijke maatregelen in beschouwing worden genomen. Daarbij zal er op moeten worden gelet dat dergelijke maatregelen een milieuprobleem niet slechts doorschuiven van het ene milieu-aspect naar het andere of dat combinaties van milieubescherpende maatregelen per saldo toch een negatief resultaat opleveren. Voor deze milieu-effecten zal niet alleen gekeken moeten worden naar het tracé zelf, maar ook naar de (ruime) omgeving.

Voor milieubescherpende maatregelen kan worden gedacht aan:

- geluidafschermende maatregelen, zoals ingravingen, schermen en wallen, waarbij op een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing moet worden gelet;
- geluidemissie-beperkende maatregelen, zoals geluidarme wegdekken (Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB), met aandacht voor de verkeersveiligheid en afspoeling;
- geluidisolatie van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen;
- aanplant van groenstroken en bossen om de verspreiding van emissies te beperken;
- inpassing van de wegverbinding in het landschap. Hierbij moet onder andere duidelijk worden of de weg(gedeelten) zodanig in het bestaande landschap kan/kunnen worden ingepast dat de samenhang tussen karakteristieke landschapscomponenten (die verwijst naar hun ontstaansgeschiedenis en bewoningsgeschiedenis en naar grondgebruik in

het verleden) en de identiteit van het landschap zo min mogelijk worden verstoord;

- inpassing van de wegverbinding op een wijze waarbij met name ook rekening wordt gehouden met het huidige agrarische gebruik en de natuurlijke aspecten van de cultuurgronden;
- maatregelen ter behandeling van hemelwater, bijvoorbeeld filtering, voorkoming van infiltratie en afvoer via een impermeabele voorziening naar een waterzuiveringsinstallatie;
- maatregelen om verlaging van de grondwaterspiegel en verdrogingseffecten te voorkomen;
- maatregelen om de bestaande biotopen te behouden of hun aantasting te verminderen;
- maatregelen om barrièrewerking voor de verbreiding van planten en dieren te verminderen (bijvoorbeeld faunapassages);
- maatregelen ter compensatie en misschien zelfs uitbreiding en versterking van verloren natuurwaarden door het ontwikkelen van nieuwe biotopen en verspreidingsmogelijkheden voor planten en dieren.

Tevens zal het MER moeten aangeven, in welke mate mobiliteitsgeleidende en andere maatregelen kunnen bijdragen aan het oplossen van de geconstateerde knelpunten, bijvoorbeeld:

- aanpassingen in het ruimtelijk beleid;
- bevordering en verbetering van het openbaar vervoer en carpooling;
- verbetering en uitbouw van het fietspadennetwerk;
- geleiding van het langzame (landbouw)verkeer;
- beperking van maximaal toegelaten snelheden;
- verkeersbeheersingssystemen, verkeerssignaleringsystemen, netwerkregulering en/of heroverweging van functies van enkele wegen.

4.2 Voorgenomen activiteit

In de startnotitie wordt de voorgenomen activiteit aangeduid als het alternatief wegaanleg. Dit alternatief voorziet in doortrekking van de secundaire weg S205/S210 in noordelijke richting, waarbij deze via een oostelijke omlegging ten noorden van Beek en Donk zal worden aangesloten op de bestaande weg langs de Zuid-Willemsvaart (N266). De weg zal worden uitgevoerd met een profiel van 1x2 rijstroken met in beginsel ongelijkvloerse kruisingen en gelijkvloerse aansluitingen. De aansluiting bij Helmond vindt plaats via een ongelijkvloerse aansluiting. Bij het alternatief wegaanleg zullen volgens de startnotitie twee varianten in beschouwing worden genomen:

- variant 1: het tracé heeft gedeeltelijk 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.

De Commissie is van mening dat ook aandacht moet worden geschonken aan de (on)mogelijkheid van een variant waarbij de oostelijke omlegging nabij Beek en Donk achterwege blijft en het tracé de bestaande weg (N266) langs de Zuid-Willemsvaart volgt²] (zie § 4.3.3). Door optimale bundeling kan doorsnijding en aantasting van het landschap worden voorkomen.

De voorgenomen tracerings van de aan te leggen weg en de daarbij in beschouwing te nemen alternatieven en varianten dienen te worden gemotiveerd. Aangegeven moet worden in hoeverre de voorgenomen activiteit naast de aan te leggen weg nog andere (inrichtings-)maatregelen omvat. In het bijzonder valt daarbij te denken aan herinrichtingsmaatregelen op de bestaande route van de N266, eventuele reconstructie van het reeds bestaande gedeelte van de S210 en wijzigingen in de verkeerscirculatie in de bebouwde kommen.

De beschrijving van de voorgenomen activiteit moet ingaan op zowel de aanleg als het gebruik en het beheer van de weg.

4.2.1 **Aanleg**

In het algemeen kunnen bij de voorgenomen activiteit (en alternatieven) de volgende onderdelen worden onderscheiden:

- amoveren van woningen en andere gebouwen;
- verwijdering van begroeiing;
- afvoer van grond ter plaatse van de aan te leggen weggedeelten en eventueel opslag van de verwijderde grond;
- aangeven of sprake is van vervuilde grond en zo ja, de aard en de graad van verontreiniging en de wijze van verwerking en/of opslag hiervan;
- ontwatering en behandeling van het af te voeren hemelwater;
- maatregelen ter bescherming van het waterwingebied in Helmond;
- vergraving, eventueel zandwinning (ook elders) en mogelijk de opslag van ophoogzand of van alternatieve materialen, transport van materiaal naar de plaats van gebruik en verwerken van dit materiaal. Indien gebruik van alternatieve ophoogmaterialen wordt overwogen, dient te worden aangegeven om welke materialen het gaat en moet bij de beschrijving van milieu-effecten aandacht worden besteed aan de gevolgen van gebruik van deze materialen;
- aanbrengen van het wegdek, te gebruiken materialen en hun eigenschappen (onder andere verkeersveiligheid, levensduur, geluidproductie);
- aanleg van parallelwegen en ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen;
- bouw van kunstwerken en aansluitpunten;

2 Zie bijlage 4, inspraakreactie 1 en 14.

- aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen, zoals verkeersgeleiding, bewegwijzering, verkeerslichten, verlichting en geluidwallen.

De bovengenoemde onderdelen behoeven slechts te worden beschreven voor zover deze ingrepen duidelijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

4.2.2 **Gebruik en beheer**

Bij de beschrijving van het gebruik en het beheer van de weg dient aandacht te worden besteed aan:

- de omvang en samenstelling van het verkeer op de weg, uitgesplitst naar personen- en vrachtauto's en naar etmaalperiodes;
- gebruik en beheer van bermen;
- ontwatering en behandeling van het af te voeren hemelwater;
- maatregelen ter bescherming van het waterwingebied in Helmond;
- onderhoud van de wegen;
- voorzieningen voor het langzame verkeer, waaronder het landbouwverkeer en fietsverkeer;
- voorzieningen voor het openbaar vervoer en carpoolers;
- emissiebeperkende maatregelen, gericht op het tegengaan of verminderen van milieu-effecten en het bevorderen van de leefbaarheid;
- beperkende en compenserende maatregelen met betrekking tot aantasting en verlies van natuur- en landschapswaarden.

4.3 **Alternatieven**

4.3.1 **Nulalternatief of referentiesituatie**

Het MER moet beschrijven welke situatie ontstaat als de voorgenomen activiteit niet zou worden ondernomen. Hierbij dient het jaar 2010 als peiljaar te worden genomen met een doorkijk naar 2015. Uit de beschrijving zal moeten blijken of het niet aanleggen van de S205/S210 een middel kan zijn om het gestelde doel te bereiken: uit de beschrijving zal dus impliciet de noodzaak van de aanleg van de S205/S210 moeten blijken. Als het niet doorgaan van de activiteit geen middel vormt om de gestelde doeleinden te bereiken, moet het MER dit motiveren. De beschrijving van het nulalternatief dient dan als een referentiekader voor de beoordeling van de alternatieven die wel zoveel mogelijk aan de gestelde doeleinden beantwoorden.

4.3.2 **Nulplusalternatief**

Gelet op de huidige inzichten over het mobiliteitsbeleid waarbij terughoudendheid bij de aanleg van wegen wordt betracht, dient het MER aandacht te schenken aan de (on)mogelijkheid om (een deel van) de geconstateerde knelpunten op te lossen c.q. de geformuleerde doelen te bereiken zonder de omlegging van de S205/S210. Hierbij kan onder ande-

re worden gedacht aan maatregelen ten aanzien van het ruimtelijk beleid, het openbaar vervoer en mobiliteitsgeleiding. In het MER dient derhalve een nulplusalternatief te worden opgenomen.

4.3.3

Tracévarianten

In de startnotitie wordt slechts één tracé voor de voorgenomen verbinding aangegeven met één variant ter hoogte van Beek en Donk. In de voorgaande structuur- en tracéstudies zijn verschillende andere varianten onderzocht. Zoals reeds in § 4.1 is aangegeven, dient in het MER zorgvuldig te worden gemotiveerd hoe de keuze voor het voorkeursalternatief tot stand is gekomen. Voorzover de milieu-effecten van de eerder onderzochte tracés groter zijn dan die van het voorkeursracé, kunnen deze tracés in het MER buiten beschouwing blijven. Indien het beschikbare materiaal uit de voorstudies daarover onvoldoende uitsluitsel geeft, zullen één of meer tracévarianten in het MER moeten worden uitgewerkt.

De Commissie is van mening dat ook een variant dient te worden onderzocht voor het weggedeelte ter hoogte van Beek en Donk, waarbij een consequente bundeling met de Zuid-Willemsvaart wordt volgehouden en gebruik wordt gemaakt van de bestaande N266 tot aan Laardonk. Een mogelijkheid hierbij is om eerst de S205/S210 vanuit het zuiden door te trekken tot aan de Gemertseweg (ten zuiden van het landgoed Eijkenlust) en de aanleg van het overige gedeelte te combineren met en af te stemmen op een eventuele verbreding van de Zuid-Willemsvaart, gedeelte Veghel-Beek en Donk.

4.3.4

Inrichtingsalternatieven

Bij de keuze voor de uitvoering van de voorgenomen activiteit zijn varianten mogelijk ten aanzien van de lokale ruimtelijke inpassing in het stedelijk en landelijk gebied. Varianten kunnen betrekking hebben op de volgende aspecten:

- de hoogteligging van de weg (hoog, maaiveld, verdiept);
- de afstand tussen weg en kanaal, respectievelijk tussen weg en woonbebouwing;
- het aantal aansluitingen op het omliggende wegennet;
- de aard en vormgeving van de aansluitingen;
- aantal, aard en vormgeving van de kruisingen voor het langzame verkeer;
- de aanwezigheid en vormgeving van geluidhinderbeperkende voorzieningen.

Beschreven moet worden wat de verschillende varianten inhouden en op welke punten ze van elkaar verschillen. De beschrijving kan mede plaatsvinden aan de hand van de aandachtspunten zoals genoemd in § 4.1. De beschrijving dient zo kwantitatief mogelijk te zijn.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Ten behoeve van het construeren van een meest milieuvriendelijk alternatief wordt hieronder een werkwijze beschreven die ertoe moet leiden dat een reëel uitvoerbaar meest milieuvriendelijk alternatief ontstaat. Elementen uit andere alternatieven kunnen deel uitmaken van het meest milieuvriendelijke alternatief.

De Commissie beveelt aan het meest milieuvriendelijk alternatief te ontwikkelen vanuit twee milieuthema's: het voldoen aan milieuhygiënische normen en streefwaarden (uitwerkingsrichting 1) en een aanpak waarbij het natuurlijk milieu centraal staat (uitwerkingsrichting 2). Bij de beschrijving dient te worden aangegeven in hoeverre beide uitwerkingsrichtingen elkaar kunnen aanvullen dan wel uitsluiten.

Uitwerkingsrichting 1

Geadviseerd wordt deze uitwerkingsrichting stapsgewijs uit te werken.

In de **eerste** stap worden de verkeersintensiteiten in het studiegebied beschreven. Als vertrekpunt hierbij dient een regionale automobilitétsindex die is afgeleid van de in het SVV II genoemde 135.

In de **tweede** stap worden de milieu-effecten van dit alternatief beschouwd; deze worden vergeleken met de normen en streefwaarden van het milieubeleid. Milieucriteria, waarmee dit alternatief zou moeten vergeleken, kunnen worden ontleend aan de Besluiten luchtkwaliteit, de Wet geluidhinder, het NMP en NMP-plus en het SVV-II (spoor 12, 13, 14 en 15). Zo zijn voor de luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide, koolmonoxyde, benzeen, benz(a)pyreen, lood, zwaveldioxyde en zwarte rook (ontwerp-) grenswaarden vastgesteld, waaraan de berekende concentraties kunnen worden getoetst. Verder kan de totale uitwerp van luchtverontreinigende stoffen worden vastgesteld en vergeleken met de emissieplafonds uit het NMP, NMP-plus, SVV-II en Klimaatverdrag.

Na deze vergelijking (die binnen het MER uiteraard voor alle alternatieven moet plaatsvinden) dient als **derde** stap systematisch te worden nagegaan, in hoeverre met de inzet van extra maatregelen en voorzieningen zoveel mogelijk aan deze milieucriteria kan worden voldaan (voor zover dit niet het geval was), dan wel in hoeverre ze zelfs kunnen worden onderschreden. Deze werkwijze kan leiden tot een alternatief, waarbij de bereikbaarheidsdoelstellingen niet (geheel) worden gerealiseerd en waarbij eventueel een lagere automobilitétsindex wordt bereikt dan 135.

Uitwerkingsrichting 2

Hierbij staat het natuurlijk milieu centraal. De streefwaarden voor het natuurlijk milieu zijn niet zo concreet gedefinieerd. Aanvullend op milieudoelstellingen in het Nationaal Milieubeleidsplan (Plus) en Natuurbeleidsplan zou gedacht kunnen worden aan het minimaliseren van:

- ruimtebeslag;
- doorsnijden van open gebieden (rustverstoring, biotoopvernietiging, visuele verstoring);
- versnippering en biotoopverkleining;
- barrièrewerking (onder meer) afhankelijk van de manier waarop de ongelijkvloerse kruisingen worden aangelegd. Gedacht kan worden aan een gedeeltelijk verdiepte en verhoogde ligging;
- bodemverstoring, waaronder verandering van het reliëf door vergraving en ophoging;
- aantasting of doorsnijding van geomorfologisch en/of cultuurhistorisch waardevolle objecten en structuren;
- ingrepen in de (grond)waterhuishouding;
- aantasting en kap van bomen en bossen en vegetaties.

5. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN AUTONOME ONTWIKKELING

Artikel 41j, lid 1, onder d van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen"*.

De bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarvan, als de voorgenomen activiteit niet wordt ondernomen, dient te worden beschreven voor zover van belang voor de bepaling van de te verwachten gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en alternatieven. Onzekerheden moeten worden aangegeven. Bestaande literatuur en veldbeschrijvingen, aangevuld met eventueel te verrichten onderzoek, vormen de basis voor de beschrijving van de huidige situatie.

Als **plangebied** wordt aangemerkt het tracé van de S205/S210 met de direct aangrenzende omgeving. Het **studiegebied** is groter en strekt zich in geografische zin uit over de gebieden die door de activiteit kunnen worden beïnvloed. Naar de mening van de Commissie is bij de keuze van het studiegebied een brede regionale context van belang (zie ook § 2.1). Per alternatief en per milieu-aspect kan de omvang van het studiegebied verschillen en beperkt blijven tot die gebieden waar meetbare of bespeurbare positieve of negatieve veranderingen in de toestand van het milieu worden verwacht.

In de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu gaat het om de aspecten geomorfologie, bodem, grondwater, oppervlaktewater, flora en fauna, visueel- en functioneel-ruimtelijk structuur, archeologie en cultuurhistorie, geluid, trillingen, lucht en veiligheid. In detail dient te worden aangegeven waar zich gebieden en objecten bevinden met (hoge) abiotische, biotische, landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden, die door de voorgenomen activiteit of een van haar alternatieven kunnen worden beïnvloed. Duidelijk moet

worden aangegeven in hoeverre er sprake is van hinder, schade en gevaar voor het woon- en leefmilieu als gevolg van de huidige verkeerssituatie. Voor de huidige situatie moeten de geluidhinder, grondtrillingen, luchtverontreinigingen, verkeersveiligheid, gezondheid en beleving worden beschreven.

Ten aanzien van het geluid zal voor een aantal representatieve punten kwantitatieve informatie moeten worden gegeven over:

- de L -waarden ten gevolge van het wegverkeer per etmaalperiode, dag van ^{eq} de week en, zo daarbij significante verschillen zijn te verwachten, per seizoen;
- de uit deze L -waarden volgende etmaalwaarden;
- de relevante ^{eq}overeenkomstige gegevens over het achtergrondgeluid.

Ten aanzien van luchtverontreiniging zal informatie moeten worden gegeven over:

- de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in het studiegebied ten gevolge van het personen- en vrachtverkeer en andere relevante bronnen;
- de concentraties van luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van het personen- en vrachtverkeer en andere relevante bronnen in verhouding tot de heersende achtergrondconcentratie.

Het MER zal ook moeten aangeven welke effecten kunnen worden verwacht van andere voltooide, lopende of binnenkort te starten activiteiten in het studiegebied, zoals de uitbreiding van woonbebouwing (Dierdonk) en bedrijventerreinen, bosaanleg, recreatieve ontwikkelingen en dergelijke die behoren tot de autonome ontwikkeling van het studiegebied (vastgelegd in vigerende ruimtelijke plannen).

6. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

Artikel 41j, lid 1, onder e van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven"*.

6.1 Algemeen

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu dient er rekening mee te worden gehouden dat deze tijdelijk of permanent van aard kunnen zijn of zelfs pas op langere termijn geleidelijk waarneembaar kunnen worden. Ook dient onderscheid te worden gemaakt naar het optreden van effecten tijdens de aanleg van de weg met bijbehorende hulpvoorzieningen en de eventuele afbraak daarvan (bijvoorbeeld van werkwegen, asfalt- respectievelijk betonmenginstallaties) en effecten die optreden tijdens het gebruik van de weg.

Bij de beschrijving van de gevolgen dient tevens waar mogelijk en zinvol een aanduiding van de tijdsduur van de effecten te worden gegeven. De te verwachten gevolgen voor het milieu zullen zoveel mogelijk in hun onderlinge samenhang moeten worden beschouwd. De gevolgen moeten bij voorkeur in absolute zin worden beschreven. Dit is van belang voor een zo kwantitatief mogelijke vergelijking van de alternatieven. Dit geldt met name voor die milieu-aspecten die met prioriteit behoren te worden behandeld.

In het MER moet aan de hand van de best passende methoden en modellen een overzicht van de positieve en negatieve milieu-effecten worden gepresenteerd. De gebruikte voorspellingsmethoden en -modellen moeten worden beschreven met de mate van betrouwbaarheid die aan deze methoden en modellen mag worden toegekend. Tevens zal een indicatie moeten worden gegeven van de variatie in de voorspellingsresultaten, die kan worden verwacht als gevolg van onzekerheden en onnauwkeurigheden in de methoden, modellen en invoergegevens. Bij onzekerheid over het wel of niet optreden van effecten moet zowel de meest waarschijnlijke ontwikkeling als de slechtst denkbare situatie worden beschreven.

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet de nadruk liggen op die gevolgen die onomkeerbaar of nagenoeg onomkeerbaar zijn.

Indien, overeenkomstig de doelstelling van het voornemen, de verkeersdrukte op huidige onderliggende ontsluitingswegen afneemt, zal ook de mogelijke milieuhinder op die wegen en de omgeving daarvan, afnemen. Per variant zullen dus steeds zowel negatieve als positieve milieugevolgen optreden. Het gaat hier met name om de veranderingen in verkeersintensiteit en verkeerscirculatie binnen de bebouwde kommen van de gemeenten Beek en Donk, Aarle-Rixtel en Helmond. Van genoemde veranderingen dient duidelijk te worden aangegeven welke gevolgen deze hebben op de geluidbelasting en de aard en de omvang van luchtverontreiniging binnen de bebouwde kommen van eerder genoemde gemeenten.

De vragen en aandachtspunten die in § 6.2 tot en met § 6.8 worden genoemd, kunnen deels worden beschouwd als een "checklist" die gebruikt kan worden bij de opstelling van het MER. Overwogen kan worden het MER op te bouwen aan de hand van de thema's van het Nationaal Milieubeleidsplan (Plus).

6.2 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater

Welke natuurlijke landschapsvormen en bijbehorende bodemtypen kunnen door de uitvoering van de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven verdwijnen, worden aangetast of hersteld?

Welke gevolgen zal grondverzet hebben voor de bodemopbouw in het studiegebied? Kan vergraving tot gevolg hebben dat uitgegraven grond zal moeten worden afgevoerd en elders (tijdelijk) zal moeten worden opgeslagen of geborgen onder andere in verband met de bodemkwaliteit?

Welke ontgrondingen zijn eventueel nodig voor het krijgen van bijvoorbeeld ophoogzand en wat is de kwaliteit van het ophoogzand?

Welke gevolgen voor de waterhuishouding en dus voor grondwaterafhankelijke vegetaties, sloot/bermvegetaties en cultuurgewassen zullen optreden als gevolg van grondverzet en tijdelijke of blijvende wijziging van het grondwaterpeil door bronbemalingen? Zal een eventuele tijdelijke of blijvende grondwaterpeilwijziging ook schade kunnen aanrichten door zetting bij wegen, dijken, funderingen?

Welke wijzigingen in de voorkomens van grondwater zullen kunnen optreden als gevolg van grondverzet, wegaanleg en bemalingen?

Welke mate van bodem-, grondwater- en oppervlaktewaterverontreiniging zal kunnen optreden als gevolg van afvalwater, wegconstructiematerialen, gladheidsbestrijdingsmiddelen, calamiteiten en dergelijke? Het MER dient in het bijzonder aandacht te besteden aan mogelijke effecten in het Helmondse grondwaterbeschermingsgebied in de Bakelse Bossen.

6.3 Geluid en trillingshinder

Voor de geplande wegverbinding dient een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd overeenkomstig het terzake gestelde in de Wet geluidhinder.

Daar de geplande weg in het kader van eerder genoemde wet zoneplichtig is, dient, naast het tracé, ook de zone van de weg te worden aangegeven. Voor binnen de zone gelegen, geprojecteerde en nog te projecteren geluidgevoelige bestemmingen dient, overeenkomstig het gestelde in de wet, bij het akoestisch onderzoek te worden aangegeven wat de te ver-

wachten geluidbelastingen zijn. Hierbij dient tevens aandacht te worden geschonken aan de geluidbelasting van bedrijfsgebonden woningen, zowel bij bestaande als bij nieuw te bouwen bedrijfswoningen.

Tevens dient de doeltreffendheid van brongerichte en in de overdrachtssfeer liggende maatregelen te worden aangegeven.

Aangegeven moet worden hoeveel geluidgevoelige bestemmingen zich binnen de zone van de geplande weg bevinden c.q. gaan bevinden waarbij de geluidbelasting op de gevel, veroorzaakt door het toekomstig verkeerslawaaï, meer dan 50 dB (A) als etmaalwaarde bedraagt en uitgedrukt in het equivalente geluidniveau.

De tijdelijk optredende geluidhinder tijdens de aanlegfase op aanvoer- en werkwegen dient ook te worden behandeld.

Tenslotte moet worden aangegeven waar de geplande weg door stedelijk respectievelijk buitenstedelijk gebied loopt.

6.4 Lucht

Onderzocht moet worden welke bijdrage de uitvoering van de activiteit levert aan de mate van luchtverontreiniging in het studiegebied. Aangegeven moet worden welke veranderingen optreden ten opzichte van het bestaande verontreinigingsniveau en hoe de ontstane niveaus zich verhouden tot het terzake gestelde in de AMVB's luchtkwaliteitseisen. Binnen de invloedssfeer van de weg zijn met name stikstofoxyden, koolmonoxyden en zwevend stof van belang.

Er dient te worden uitgegaan van de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde (werkelijke) rijsnelheden, vrachtwagen-aandelen per wegvak, de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel) en de omgevingskenmerken van de wegvakken. Voor een toekomstige situatie dient tevens rekening te worden gehouden met de te verwachten ontwikkelingen met betrekking tot de uitlaatgasemissies van soorten voertuigen en de ontwikkeling in de regionale achtergrondconcentraties.

6.5 Flora, fauna, natuurgebieden

Op basis van de te verwachten veranderingen in abiotische hoedanigheden (zie § 6.2, 6.3 en 6.4) zullen de gevolgen voor de biotische aspecten van de betreffende ecosystemen moeten worden beschreven.

Welke gebieden met waardevolle vegetatie, broedvogels en overige fauna^{3]} zullen door de activiteit verloren gaan of worden versnipperd en in welke mate? Welke kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones van de ecologische hoofdstructuur in de zin van het Natuurbeleidsplan en de groene hoofdstructuur in de zin van het ontwerp streekplan Noord-Brabant zijn hierbij betrokken?

Welke actuele, dan wel potentiële ecologische relaties (via stromend water, via zich verplaatsende planten en dieren en dergelijke) worden door de activiteit aangetast, verstoord of onmogelijk gemaakt?

Zijn er ook positieve effecten te verwachten als gevolg van de activiteit, bijvoorbeeld door toepassing van het compensatiebeginsel in de vorm van natuurontwikkeling elders? Daarbij kan worden gedacht aan verbetering, uitbreiding en ontwikkeling van bestaande respectievelijk nieuwe biotopen, alsmede aan versterking en ontwikkeling van bestaande respectievelijk nieuwe verbindingsmogelijkheden voor planten en dieren.

6.6 Landschap, ruimtegebruik, visuele en cultuurhistorische aspecten

Waar treedt ten gevolge van de uitvoering van de activiteit of van een van de alternatieven (ruimtegebruik, functieverandering, bodemverstoring) aantasting van het karakter van het landschap en de huidige beplanting op?

Welke visuele hinder^{4]} kan ontstaan gezien vanuit het omringende landschap als gevolg van de aanleg en herinrichting?

Waar treedt beïnvloeding op van landschappelijke situaties, die uit het oogpunt van belevingswaarden een bijzondere betekenis hebben?

Welke thans nog in het landschap zichtbare objecten en structuren, die hun ontstaan danken aan menselijke activiteiten in het verleden, zullen als gevolg van de activiteit worden aangetast en in welke mate? Men moet daarbij niet alleen denken aan kavelpatronen, groenstructuren, wegen en waterlopen, antropogeen reliëf en dergelijke, maar ook aan bouwkundige monumenten en (wellicht niet direct zichtbare) archeologische objecten^{5]}. Wat is de betekenis (gaafheid, zeldzaamheid) van deze monumenten, objecten en structuren in regionale en nationale context?

3 Zie bijlage 4, inspraakreactie 8, 10 en 11.

4 Zie bijlage 4, inspraakreactie 3 en 4.

5 Zie bijlage 4, inspraakreactie 7.

6.7

Volksgezondheid, leefklimaat en veiligheid

Het milieu-aspect volksgezondheid, leefklimaat en veiligheid moet worden gezien als het geheel van omgevingsinvloeden dat inwerkt op de lichamelijke en geestelijke gezondheid van mensen. Het gaat hierbij om de volgende invloeden:

- geluidhinder en trillingen⁶];
- luchtverontreiniging;
- stof- en stankhinder;
- leefbaarheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen;
- veiligheid;
- barrièrewerking en visuele hinder.

Hoe wordt de leefbaarheid van de aanliggende woonkernen beïnvloed door de uitvoering van de activiteit of haar alternatieven?

In het MER zal de algemene wegveiligheid aan de orde moeten komen (invloed van traceringen, kruisingen, type wegdek, beveiligingen, et cetera). Dit is een belangrijk aspect omdat de voorgenomen activiteit onder andere beoogt verbetering te brengen in de verkeersveiligheid.

6.8

Overige gevolgen en gevolgen van secundaire activiteiten

Het MER dient verder in te gaan op vragen als:

- Zal de omlegging tot gevolg hebben dat huizen of gebouwen moeten worden geamoveerd of geïsoleerd? Om welke aantallen gaat het?
- Kan cumulatie van effecten optreden in relatie met andere technische en cultuurtechnische ingrepen in het studiegebied?
- Treden structurerende effecten op: zal aanleg van de weg op den duur de druk vergroten om in bepaalde gebieden nieuwe woningbouw, bedrijfsvestiging te ontwikkelen of zullen reeds ontwikkelde gebieden minder snel "vollopen"?
- Zal de omlegging tot gevolg hebben dat de verkeersintensiteit op andere wegen toeneemt?⁷]
- Wat zijn de gevolgen (versnippering en dergelijke) voor de huidige functies (landbouw⁸], recreatie) in de omgeving van de aan leggen weg?
- Wat zijn positieve en negatieve gevolgen van een eventuele reconstructie van het bestaande gedeelte van de S210?

6 Zie bijlage 4, inspraakreactie 5.

7 Zie bijlage 4, inspraakreactie 12.

8 Zie bijlage 4, inspraakreactie 13.

7.

VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

Artikel 41j, lid 1, onder f van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven"*.

De milieu-effecten van de verschillende alternatieven en varianten moeten met elkaar, met de bestaande toestand van het milieu inclusief de autonome ontwikkeling worden vergeleken.

Onderdelen van dit hoofdstuk van het MER kunnen zijn:

- een beschouwing over de mate waarin de initiatiefnemer denkt bij elk van de alternatieven en varianten zijn doelstellingen te zullen en kunnen verwezenlijken;
- een beschouwing over de positieve en negatieve gevolgen van elk alternatief en de daarbij in het geding zijnde belangen;
- een voorkeursvolgorde van de alternatieven per milieu-aspect (waarbij afweging van ongelijksoortige milieu-aspecten dient te worden voorkomen);
- een voorkeursvolgorde van de alternatieven op basis van 'milieuvriendelijkheid'. Criteria voor de afweging van ongelijksoortige criteria dienen hierbij expliciet te zijn en zoveel mogelijk te worden ontleend aan openbare beleidsdocumenten.

Op grond van de Wabm is de initiatiefnemer niet verplicht om financiële aspecten in het MER aan de orde te laten komen. Desondanks zou een globale kostenvergelijking van de in beschouwing genomen alternatieven in het MER kunnen worden opgenomen. Hiermee kan de realiteitswaarde van de alternatieven beter worden beoordeeld.

8. LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF

Artikel 41j, lid 1, onder g van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens"*.

Welke leemten in kennis en informatie zullen blijven bestaan en welke betekenis voor de besluitvorming mag daaraan worden gehecht? Waarom zijn deze leemten blijven bestaan en van welke aard zijn zij? Leemten kunnen bijvoorbeeld worden gevormd door onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en/of in de gebruikte gegevens, andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot de milieugevolgen op korte en langere termijn en gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden. Informatie die essentieel is voor de besluitvorming, kan niet onder de leemten in kennis worden aangegeven, maar dient met prioriteit te worden geïdentificeerd.

De vastgestelde leemten in kennis en informatie kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie. Het bevoegd gezag zal ter zijner tijd een evaluatieprogramma opstellen teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken. Deze nazorg, die een onderdeel vormt van m.e.r., kan ook betrekking hebben op de effectiviteit van de getroffen voorzieningen en de milieubescherpende maatregelen. De Commissie wil in elk geval de aandacht vestigen op de volgende aandachtspunten:

- de verkeersprognoses (-intensiteit) van zowel personen- als vrachtverkeer en het handhaven van de gestelde snelheidslimieten;
- de verkeersintensiteiten op de onderliggende ontsluitingswegen;
- de daadwerkelijke luchtverontreiniging op cruciale punten;
- de daadwerkelijke geluidbelasting;
- de werkelijke mate van compensatie van natuurwaarden die verloren gaan;
- de landschappelijke inpassing van de weg;
- het functioneren van eventuele faunapassages.

Het is wenselijk in het MER al een idee te geven wie het evaluatieprogramma zal gaan opzetten en uitvoeren en wat de mogelijke inhoud van het evaluatieprogramma is. Tevens kan worden aangegeven hoe zal worden gereageerd als bepaalde milieunormen (bijvoorbeeld ten aanzien van lucht en geluid) zouden worden overschreden of als voorzieningen of milieubescherpende maatregelen falen.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

Artikel 41j, lid 1, onder h van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven"*.

In de samenvatting van het MER zal kort en overzichtelijk de kern van de hoofdtekst van het MER moeten worden weergegeven. Wat betreft de onderlinge vergelijking van de alternatieven kan dit bijvoorbeeld gebeuren met tabellen, figuren en kaarten.

De Commissie beveelt aan in de samenvatting in ieder geval in te gaan op die informatie die van wezenlijk belang is voor het te nemen besluit.

10. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

Het MER zal zo duidelijk en objectief mogelijk moeten ingaan op de te behandelen onderwerpen en moet ingaan op de vragen omtrent het voornemen, die uit de inspraak naar voren zijn gekomen.

In het MER moeten keuze-elementen die bepalend zijn geweest bij de opstelling van het MER duidelijk naar voren worden gebracht.

Waar mogelijk en nuttig zal gebruik moeten worden gemaakt van presentatie van de informatie op kaarten (onder andere een duidelijke overzichtskaart met betrekking tot de verkeersproblematiek in oostelijk Noord-Brabant en in beschouwing genomen tracé-varianten), luchtfoto's en in figuren en diagrammen. Een ruimtelijke schets van de aansluitpunten en kruisingen is in dit verband van belang. Onderbouwende informatie kan in bijlagen behorende bij het MER worden opgenomen. Daartoe kunnen ook behoren een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor de inhoud van het
milieu-effectrapport doortrekking
secundaire weg S205/S210
Helmond - Aarle-Rixtel - Beek en Donk

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

**Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 november 1992, waarin de Commissie
in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen**



**Provincie
Noord-Brabant**

20 NOV. 1992

Provinciehuis
Brabantlaan 1
Correspondentie-adres:
Postbus 90151, 5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefax: 073-123565 Telex: 50796 pnb

Dienst Waterstaat, Milieu en Vervoer

telefoon 073-812812

Ons kenmerk: 195201
Uw kenmerk: -
Afdeling: V&B
Doorkiesnr.: 812476
Bijlagen: 1 (in tienvoud)
Datum: 20 november 1992
Onderwerp: Startnotitie S210/S205.

De Commissie voor de milieu-
effectrapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen:	23 NOV. 1992
nummer:	3398-92
dossier:	47c-1 en 2
kopie naar:	/Sc/Pkes/hib

Geachte commissie,

In nauw overleg met het Samenwerkingsverband Gewest Helmond, de gemeenten Aarle-Rixtel, Beek en Donk en Helmond hebben wij, door middel van bijgevoegde startnotitie, het initiatief genomen tot de studie naar de doortrekking van de secundaire weg S210/S205. De S210 zal ten oosten van Helmond in noordelijke richting worden doorgetrokken en overgaan in de S205, welke via een oostelijke omlegging Beek en Donk tenslotte aansluit op de weg langs de Zuid-Willemsvaart (N266) ten noorden van Beek en Donk. De nieuw aan te leggen verbinding maakt deel uit van het Provinciaal Wegenplan.

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 treden voor deze MER formeel op als coördinerend bevoegd gezag. In de praktijk is deze bevoegdheid gedelegeerd aan ons college.

De startnotitie ligt ter inzage gedurende de periode 25 november 1992 tot en met 31 december 1992.

De desbetreffende informatiebijeenkomst zal op 17 december 1992 (aankomst 20.00 uur) worden gehouden in restaurant "De Briketterie", Steenovenweg 21 te Helmond.

Met belangstelling zien wij uw advies tegemoet ten behoeve van de vaststelling van de richtlijnen voor het op te stellen MER.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
namens deze,

de griffier der Staten,

BIJLAGE 2

Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 228 d.d. 24 november 1992

Noord-Brabant



Inpraak Startnotitie Doortrekking S205/S210

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant zijn voornemens de doortrekking van de autoweg S205/S210 te realiseren. Gezien de aard en de omvang van het voorgenomen project dient op grond van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne een milieu-effectrapportage te worden opgesteld. De weg zal ten oosten van Helmond naar het noorden lopen, vervolgens overgaan in de S205, welke via een oostelijke omlegging Beek en Donk aansluit op de N266. De startnotitie, die vooral gaat aan het eigenlijke milieu-effectrapport, geeft de te bestuderen alternatieven aan.

Terinzagelegging

De startnotitie ligt vanaf 25 november 1992 tot en met 31 december 1992 ter inzage op de daarvoor gebruikelijke plaatsen van:

1. het provinciehuis van Noord-Brabant;
 2. het stadskantoor van Helmond, adres: Weg op den Heuvel 35;
 3. het gemeentehuis van Aarle-Rixtel, adres: Dorpestraat 1;
 4. het gemeentehuis van Beek en Donk, adres: Koppelstraat 37;
 5. het kantoor van het gewest Helmond, adres: Wilhelminalaan 1-3.
- De startnotitie is in te zien tijdens kantoor- dan wel openingsuren.

Informatie

Voor informatie over de inhoud kunt u zich wenden tot het provinciehuis van Noord-Brabant (tel. 073 812476).

Om een ieder inzicht te verschaffen in de aanpak en de studie zelf wordt er een informatiëvenkomst gehouden en wel op 17 december 1992 in: Restaurant 'De Briketterie', Steenovenweg 21, Helmond tel. 04920 47777.

De informatie-avond begint om 20.00 uur, de zaal is vanaf 19.30 uur toegankelijk.

Reacties

Een ieder die opmerkingen wenst te maken over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport kan deze schriftelijk indienen voor 31 december 1992 en richten aan: Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

MER S205/S210

Ten v. de directeur Waterstaat, Milieu en Verkeer

in: M. A. van Weel

Postbus 90151

5200 MC 's-Hertogenbosch

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: College van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant.

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van Noord-Brabant namens de gezamenlijke gemeenteraden van Helmond, Aarle-Rixtel en Beek en Donk.

Besluit: wijziging van bestemmingsplannen van de gemeenten Helmond, Aarle-Rixtel en Beek en Donk.

Categorie Besluit m.e.r.: 1.2

Activiteit: doortrekking van de secundaire weg S205/S210 (1x2 rijstroken) vanaf Helmond in noordelijke richting, waarbij deze via een oostelijke omlegging ten noorden van Beek en Donk zal worden aangesloten op de bestaande weg langs de Zuid-Willemsvaart (N266).

Stand van zaken: de m.e.r.-procedure is op 25 november 1992 van start gegaan. Per brief van 20 december 1992 (bijlage 1) verzocht het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant de Commissie advies uit te brengen over de richtlijnen voor het op te stellen milieu-effectrapport. Op 22 december 1992 bracht de Commissie een bezoek aan het studiegebied en op 18 januari 1993 vond een gesprek plaats met bevoegd gezag en initiatiefnemer over het concept-advies. De Commissie is gevraagd om voor 25 januari 1993 haar advies voor richtlijnen uit te brengen.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. J. van Dixhoorn (voorzitter)
drs. J.J. Gersie (adviseur)
drs. C. Klick (adviseur)
ir. P.H.R. Langeweg

Secretaris van de werkgroep: drs. A.I.G. Roijackers.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	921222	Maatschap Verbakel	Beek en Donk	921230
2.	921220	P. en J. Huvenaars	Beek en Donk	921230
3.	921223	Dagelijks Bestuur van het Samenwerkingsverband Gewest Helmond	Helmond	930105
4.	921223	Burgemeester en Wethouders van de gemeente Helmond	Helmond	930105
5.	921227	M. Bonkers	Aarle-Rixtel	930105
6.	921223	G.M. Ehrismann	Helmond	930105
7.	921228	Werkgroep Archeologie van Barthold van Heessel	Aarle-Rixtel	930105
8.	921230	I.V.N. Aarle, Lieshout en Beek en Donk	Beek en Donk	930105
9.	921227	ing. M. Verhoeven	Helmond	930105
10.	921224	A.M. Verhoeven namens Vogelwerkgroep De Ortolaan en IVN-afdeling Aarle, Beek en Donk en Lieshout	Beek en Donk	930105
11.	920104	Vereniging voor Zoogdierkunde en Zoogdierbescherming	Utrecht	920108
12.	921229	Werkgroep Sluiproute Vonderweg/Wijnboomlaan	Beek en Donk	920106
13.	921223	Bestuur van de RK Boerenbond te Beek en Donk	Beek en Donk	920106
14.	921228	Stichting voor Natuurbehoud en Milieubeheer Gewest Helmond e.o.	Helmond	920108