

Advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
A58 Omlegging Etten-Leur,
Wegvakken Etten-Leur

27 januari 1994

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport A58
Omliegging Etten-Leur, Wegvakken Etten-Leur / [Commissie
voor de milieu-effectrapportage]. - Utrecht : Commissie
voor de milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-650-6

Trefw.: milieu-effectrapportage; Etten-Leur / rijkswegen;
Etten-Leur



commissie voor de milieu-effectrapportage

Gemeenteraad Etten-Leur
Postbus 10.000
4870 GA ETTEN-LEUR

uw kenmerk
RO

uw brief
d.d. 3 december 1993

ons kenmerk
U082-94/Go/mp/573-23

onderwerp
Advies voor richtlijnen A58 Omlegging
Etten-Leur, Wegvakken Etten-Leur

Utrecht,
27 januari 1994

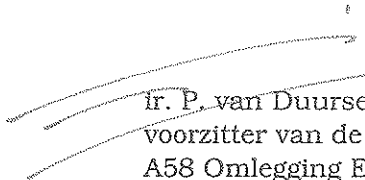
Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de omlegging van de A58, wegvakken Etten-Leur. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. De Commissie heeft hierbij de volgende opmerkingen.

Verschillende insprekers zijn van mening dat de tracékeuze van de rijksweg 58 weer ter discussie zou moeten staan. Volgens deze reacties zou tenminste het alternatief "tunnel onder de traverse van Etten-Leur" moeten worden onderzocht.

De Commissie is van mening dat een nieuw onderzoek naar de verschillende tracés vanuit milieu-overwegingen niet nodig is. Een beschrijving en vergelijking van de gevolgen voor het milieu van de verschillende tracé-alternatieven op hoofdlijnen, ten behoeve van de onderbouwing van de tracékeuze, maakte reeds onderdeel uit van het MER over de A 58, *wegvakken Rucphen* (rapport "*Evaluatie milieu-aspecten*"). De Commissie is van mening dat dit rapport voldoende informatie bevat over de milieugevolgen om de tracékeuze te kunnen motiveren. Omdat de genoemde onderzoeksgegevens ook betrekking hebben op de wegvakken in Etten-Leur en om ook bij deze m.e.r.-procedure hierop inspraak mogelijk te maken, wordt in het voorliggende richtlijnenadvies gevraagd deze gegevens in het MER op te nemen. In haar toetsingsadvies over het MER over de wegvakken Rucphen merkte de Commissie overigens op dat uit de '*Evaluatie milieu-aspecten*' bleek dat de tunnelvariant het beste scoort, indien alleen naar de milieu-aspecten wordt gekeken.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

Hoogachtend,


ir. P. van Duursen,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.,
A58 Omlegging Etten-Leur,
Wegvakken Etten-Leur.

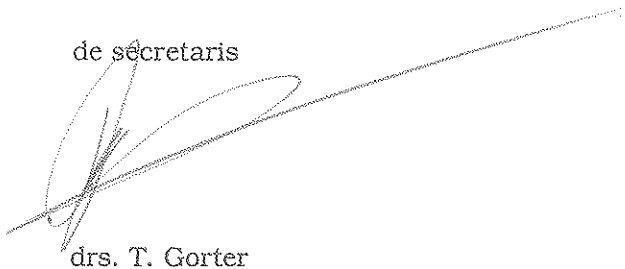
Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
A58 Omlegging Etten-Leur, Wegvakken Etten-Leur

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport
over de A58 omlegging Etten-Leur, wegvakken Etten-Leur,

uitgebracht aan de Gemeenteraad van Etten-Leur door de Commissie voor de milieu-
effectrapportage; namens deze,

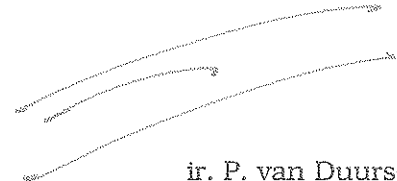
de werkgroep m.e.r. A58 Omlegging Etten-Leur, Wegvakken Etten-Leur

de secretaris

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

drs. T. Gorter

de voorzitter

A handwritten signature in black ink, consisting of three distinct, sweeping horizontal strokes.

ir. P. van Duursen

Utrecht, 27 januari 1994

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
SAMENVATTING	1
1 INLEIDING	3
2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	4
2.1 Probleemstelling en doel	4
2.2 Beleid en besluitvorming	4
3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	6
3.1 Voorgenomen activiteit	6
3.2 Alternatieven	8
3.2.1 Referentiesituatie	8
3.2.2 Inrichtingsalternatieven	8
3.2.3 Meest milieuvriendelijk alternatief	9
4 BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELINGEN EN MILIEU-EFFECTEN	10
4.1 Algemeen	10
4.2 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater	11
4.3 Flora en fauna	12
4.4 Landschap, visuele en cultuurhistorische aspecten	12
4.5 Geluid en trilling	13
4.6 Lucht	14
4.7 Volksgezondheid, leefklimaat en veiligheid	14
5 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	15
6 LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF	16
7 SAMENVATTING VAN HET MER	16
8 VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	17

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 3 december 1993 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Tekst openbare bekendmaking, Groot Etten-Leur d.d. 5 december 1993.
3. Projectgegevens.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

SAMENVATTING

Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant heeft het voornemen delen van Rijksweg 58 aan te leggen op het grondgebied van de gemeente Etten-Leur. Het m.e.r.-plichtige besluit is de vaststelling van het bestemmingsplan. De gemeenteraad van Etten-Leur is bevoegd gezag. Voor aansluitende delen van Rijksweg 58 is of wordt eveneens de m.e.r.-procedure gevolgd.

De Commissie heeft in haar advies voor richtlijnen aan bevoegd gezag aandachtspunten geformuleerd voor de inhoud van het milieu-effectrapport (MER).

Probleemstelling, doel en besluitvorming

In het MER moet een beschrijving worden gegeven van de knelpunten, ontwikkelingen en prognoses, die hebben geleid tot het voornemen. De doelstellingen van het project moeten zo concreet en operationeel mogelijk worden geformuleerd, opdat ze kunnen dienen om te onderzoeken, welke alternatieven in het MER zouden moeten worden beschreven en om de beschreven alternatieven met elkaar te vergelijken.

Er moet een beschrijving worden gegeven van de voorgeschiedenis van de besluitvorming over het project. De tracékeuze moet gedegen gemotiveerd worden. Het initiatief dient te worden geplaatst tegen de achtergrond van het vigerend beleid. Op basis van wetten en overheidsnota's met betrekking tot het milieubeleid kunnen toetsingscriteria worden ontwikkeld, die worden gehanteerd bij het beoordelen van de gevolgen voor het milieu en het vergelijken van de alternatieven.

Voorgenomen activiteit en alternatieven

De voorgenomen activiteit moet gedetailleerd worden beschreven voor de onderdelen aanleg, gebruik en beheer. De alternatieven moeten gericht zijn op het bevorderen van de leefbaarheid en dienen zo concreet mogelijk te worden beschreven. Per alternatief moet worden aangegeven, wat de verwachte verkeersstromen (per soort vervoermiddel) zijn in het jaar 2010.

In het MER moet een beschrijving worden gegeven van de referentiesituatie ("niets doen"), alsmede van het meest milieuvriendelijke alternatief.

Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling, milieu-effecten

De beschrijvingen van deze drie moeten per milieu-aspect vergelijkbaar zijn. De nadruk dient te liggen op milieu-aspecten waarbij onomkeerbare effecten worden verwacht. De cumulatie van effecten verdient aandacht, evenals secundaire effecten. Het advies geeft een aantal te beschrijven milieu-aspecten.

Vergelijking van alternatieven

De milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en alternatieven zullen met elkaar en met de autonome ontwikkeling van het milieu moeten worden vergeleken.

Leemten in kennis, evaluatieprogramma, samenvatting

Het MER kan al een concept voor een evaluatieprogramma bevatten; hierbij dient een relatie te worden gelegd met de geconstateerde leemten in kennis. De samenvatting dient de kern van elk hoofdstuk weer te geven. Tabellen of kaarten kunnen de informatie over de alternatieven inzichtelijk en vergelijkbaar weergeven.

I

INLEIDING

Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant heeft het voornemen de omlegging Etten-Leur in rijksweg 58 te realiseren conform de overeenkomst met de gemeente Etten-Leur van 21 mei 1990. Hiertoe dient het bestemmingsplan van de gemeente Etten-Leur te worden gewijzigd.

Besluitvorming over dit bestemmingsplan had reeds plaatsgevonden:

- op 3 juni 1991 is het bestemmingsplan "RW58" samen met een aantal partiële bestemmingsplannen vastgesteld door de gemeenteraad van Etten-Leur vastgesteld;
- op 6 december 1991 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant het plan en de herzieningen goedgekeurd.

Vervolgens echter is het bestemmingsplan bij Koninklijk Besluit 1993 nietig verklaard, omdat ten onrechte geen milieu-effectrapport is opgesteld. Derhalve wordt voor dit project alsnog de procedure van milieu-effectrapportage doorlopen. De m.e.r.-plicht is gekoppeld aan de besluitvorming over het bestemmingsplan "RW58". De gemeenteraad van Etten-Leur is bevoegd gezag. Voor aansluitende delen van de A58 wordt eveneens de m.e.r.-procedure doorlopen. Het betreft de wegdelen in de gemeente Rucphen en de aansluiting van de A58 op de A16 (knooppunt Princeville). Over het MER over de wegvakken in de gemeente Rucphen is ook al een toetsingsadvies uitgebracht.

Per brief van 3 december 1993 (zie bijlage 1) stelden B&W van Etten-Leur de Commissie voor de milieu-effectrapportage overeenkomstig de bepalingen van de Wet milieubeheer (Wm) in de gelegenheid om te adviseren voor de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport. Op 5 december 1993 werd de start van de procedure openbaar bekendgemaakt en de startnotitie ter inzage gelegd; daarmee werd eenieder in de gelegenheid gesteld om te reageren op deze startnotitie (zie bijlage 2).

Dit advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. (zie bijlage 3 voor de belangrijkste projectgegevens en de samenstelling van deze werkgroep). De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies "de Commissie" genoemd. Het doel van het advies van de Commissie is de milieu-aspecten van het voornemen en de alternatieven af te bakenen en de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het MER aan te geven.

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie de via het bevoegd gezag ontvangen schriftelijke adviezen, commentaren en opmerkingen in beschouwing genomen (zie bijlage 4 voor een overzicht). In dit advies wordt er met voetnoten naar verwezen.

2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

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

2.1 Probleemstelling en doel

Beschreven moet worden, welke knelpunten, ontwikkelingen (waaronder ook planologische) en prognoses hebben geleid tot het voornemen en welke problemen zullen worden opgelost. Dit vormt, te zamen met de beschrijving van het beleidskader en van de geschiedenis van de besluitvorming (zie §2.2), de onderbouwing van het project.

Een duidelijke beschrijving in het MER van de doelstelling is nodig als onderbouwing van de besluitvorming.

Het is van belang voor de duidelijkheid in de besluitvorming om de doelstellingen en criteria voor oplossingen zo concreet mogelijk te formuleren en op die manier een toetsingskader te scheppen voor:

- de selectie van de in het MER te beschrijven alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven.

Ook de onderlinge afhankelijkheid van de doelstellingen, de fricties ertussen en de prioriteiten moeten worden aangegeven.

De doelstellingen mogen niet zo beperkt worden geformuleerd, dat alternatieven die voor het milieu gunstig zijn, op voorhand worden uitgesloten.

2.2 Beleid en besluitvorming

Aangegeven moet worden dat dit MER wordt opgesteld voor de vaststelling van het bestemmingsplan RW58 door het gemeentebestuur. Tevens wordt beschreven volgens welke procedure en tijdplan dit geschiedt en welke adviesorganen en -instanties daarbij betrokken zijn. Ook moet in het MER worden aangegeven welke besluiten in een later stadium genomen moeten worden om het project te kunnen uitvoeren (bouwvergunning, aanlegvergunning, onteigeningsprocedures, et cetera).

Het MER moet een gedegen beschrijving geven van de geschiedenis van de besluitvorming over dit project. Daarin moet duidelijk worden welke besluiten reeds zijn genomen door welke overheidsorganen en welke betekenis aan deze besluiten moet worden gehecht.

In de startnotitie is aangegeven dat het tracé van de weg reeds vaststaat: het tracébesluit van 1985 vormt het uitgangspunt voor dit project. Het tracébesluit is reeds enige jaren geleden genomen en gebaseerd op daarvoor verzamelde informatie. De noodzaak van de weg^{1]} en de tracékeuze dienen gedegen te

¹ Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 2.

worden gemotiveerd en tevens te worden getoetst aan nieuwe ontwikkelingen in onder andere beleid en regelgeving die zich sindsdien hebben voorgedaan. Tevens dienen het selectieproces en de daarbij gebruikte criteria te worden beschreven; aangegeven moet worden in hoeverre deze criteria nog gelden. Uit het rapport van de Raad van de Waterstaat^{2]} is te lezen dat variant 1(*) voornamelijk om financiële redenen is afgefallen en variant 2 om deze redenen is gekozen. Milieu-argumenten hebben in mindere mate een rol gespeeld. Uit het MER over de A58 Wegvakken Rucphen blijkt duidelijk dat deze variant uit milieuhygiënisch oogpunt als beste scoort. Het is derhalve van groot belang een goede motivering te geven waarom dit alternatief is afgefallen.

Bij de beschrijving van beleid en besluitvorming dient ten minste te worden ingegaan op:

- rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid ten aanzien van verkeer en milieu, met name de beleidsuitgangspunten vastgelegd in het Nationaal Milieubeleidsplan (plus) en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II). Bij gemeentelijke plannen kan ook worden ingegaan op het beleid van de aangrenzende gemeenten; met name is in dit kader interessant het ontwerp-bestemmingsplan van de gemeente Rucphen;
- ruimtelijke ontwikkelingen alsmede lokale groei van het goederen- en personenvervoer;
- het MER over Rijksweg 58, wegvakken gemeente Rucphen, met name het deelrapport "*Evaluatie milieu-aspecten*".

Het MER moet aangeven op welke wijze deze ontwikkelingen de besluitvorming over het al dan niet aanleggen van de omleiding van de A58 beïnvloeden.

² Raad van de Waterstaat, Commissie overleg voor de wegen; concept-rapport over Rijksweg 256, gedeelte Etten-Leur - Breda, 30 oktober 1984.

3

VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

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 7.10, lid 3 van de Wm:

"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."

3.1 Voorgenomen activiteit

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

Aanleg

Voor de **aanleg** van de weg zullen de volgende aspecten beschreven moeten worden:

- amoveren van reeds aangelegde weggedeelten of kunstwerken;
- verwijdering van begroeiing;
- afvoer van grond ter plaatse van de aan te leggen weggedeelten en eventueel opslag van de verwijderde grond;
- ontwatering (zowel tijdens de aanleg als na realisatie van de wegverbinding) en behandeling van het af te voeren hemelwater;
- 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 milieueffecten aandacht worden besteed aan de gevolgen van gebruik van deze materialen;
- aanbrengen van het wegdek, te gebruiken materialen en hun eigenschappen (onder andere verkeersveiligheid³), levensduur, geluidproductie);
- bouw van kunstwerken en aansluitpunten;
- aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen, zoals verkeersgeleiding, bewegwijzering, verkeerslichten, verlichting en geluidwallen;
- aanleg van parallelwegen en ongelijkvloerse kruisingen;
- natuurbouw.

Gebruik en beheer

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

- de omvang en samenstelling van het verkeer op de weg, uitgesplitst naar personen- en vrachtovervoer;
- gebruik en beheer van bermen;
- onderhoud van de wegen;

³

Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 9.

- emissiebeperkende maatregelen, gericht op het tegengaan of verminderen van milieu-effecten en op het bevorderen van de leefbaarheid.

Naast een beschrijving van de te nemen maatregelen en de te realiseren deelactiviteiten moet het MER duidelijk maken, welk gebruik zal worden gemaakt van de infrastructurele voorzieningen, met andere woorden: welke verkeersstromen kunnen worden verwacht? Daarbij moet duidelijk worden, welke aannamen worden gemaakt voor de demografische en andere ontwikkelingen binnen de regio. Indien er sprake is van verschillende mogelijke ontwikkelingsrichtingen, dan kunnen per alternatief verschillende scenario's worden opgesteld voor de verkeersstromen. Voor zover aspecten onzeker zijn, dienen scenario's uit waarschijnlijke combinaties te worden opgebouwd.

De prognoses voor intensiteiten moeten worden gegeven voor de periode tot het jaar 2010 (de planhorizon van het SVV II). Daarnaast moeten de huidige verkeersintensiteiten worden aangegeven. Steeds moet worden aangegeven in hoeverre de prognoses voor alle alternatieven gelden, en waar de eventuele verschillen zitten.

Het MER moet inzicht geven in wijzigingen in de verhouding in reistijden per vervoerswijze (auto, openbaar vervoer, fiets en lopen), voor zover mogelijk onderscheiden naar intern en extern verkeer; vermeld tevens de milieuconsequenties van de wijzigingen.

De prognoses en/of scenario's voor de verkeersontwikkeling moeten de volgende gegevens bevatten:

- verkeersstromen voor de verschillende soorten verkeer en verplaatsingsmotieven, onderverdeeld naar herkomst bestemmings- en doorgaandverkeer. Deze gegevens moeten zo goed mogelijk worden gekwantificeerd voor de verschillende dagen van de week en de tijden van het jaar; dit voor de huidige situatie en de prognosejaren;
- huidige en toekomstige verkeersonveiligheid per weggedeelte.

Het is van belang daarbij aan te geven, waar welke problemen/knelpunten zijn te verwachten.

Bij de beschrijving van de prognoses kan gebruik worden gemaakt van bestaand materiaal uit de gevolgde tracékeuzeprocedure. Waar belangrijke wijzigingen zijn opgetreden, dienen gegevens geactualiseerd te worden⁴. De verwachte effecten van het vigerende verkeers- en vervoersbeleid (SVV II) dienen in de beschrijving door te werken. Dit geldt in elk geval voor het mobiliteitsgeleidende beleid, aangezien dit in de tracékeuzeprocedure nog geen rol speelde.

⁴ Zie bijlage 4, inspraakreacties nrs. 3 en 9.

3.2 Alternatieven

3.2.1 Referentiesituatie

Het MER dient te beschrijven, welke situatie ontstaat als de voorgenomen activiteit niet zou worden ondernomen en er dus geen nieuwe besluiten over de rijksweg 58 worden genomen.

Deze beschrijving zal dienen als basis voor de voorspelling van de zogeheten autonome ontwikkelingen van het milieu.

3.2.2 Inrichtingsalternatieven

In de startnotitie is aangegeven dat inrichtingsalternatieven zullen worden onderzocht met betrekking tot:

- de uitvoering van de aansluitpunten van de verbindingswegen Vaartkant en Vosdonk; hierbij kan gedacht worden aan aansluiting onder de A58 door (tunnel) dan wel bovenlangs (viaduct)⁵;
- beperken van geluidhinder door het verkeer;
- landschappelijke inpassing;
- maatregelen om de invloed op grond- en oppervlaktewater te beperken;
- bescherming van het woon- en leefmilieu;
- beperking van de milieubelasting elders.

Bij de uitwerking van die inrichtingsalternatieven kan aan de volgende maatregelen worden gedacht:

- geluidbeperkende maatregelen, zoals geluidarme wegdekken, met aandacht voor de verkeersveiligheid en de afspoeling;
- geluidafschermende maatregelen⁶], zoals verdiepte ligging (ingravingen), schermen, overkapping en wallen, waarbij op een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing moet worden gelet⁷];
- geluidisolatie van woningen en andere gebouwen;
- aanplant van groenstroken en bomen;
- maatregelen ter behandeling van (door wegverkeer verontreinigde) neerslag, bijvoorbeeld filtering, voorkoming van infiltratie, en afvoer via een waterdichte voorziening naar (een) waterzuiveringsinstallatie(s);
- maatregelen om de bestaande ecotopen te behouden en misschien zelfs te versterken. Uit de inspraak⁸] komt naar voren dat zich met name bij de Zundertse weg een belangrijke ecologische verbindingzone bevindt; aangegeven moet worden welke mitigerende maatregelen hier worden genomen;
- peilbeheer van grond- en/of oppervlaktewater⁹].

Aan de hand van deze aandachtspunten en onder andere de tracering kan worden beschreven, wat de verschillende inrichtingsalternatieven inhouden en op

⁵ In de inspraakreacties wordt eveneens aangedrongen op inrichtingsalternatieven in deze knooppunten, met name om de geluidsoverlast te beperken; in dit licht bezien lijkt vooral uitvoering als tunnel perspectieven te bieden; zie verder bijlage 4, inspraakreactie nr. 3.

⁶ Dit punt wordt in de inspraakreacties sterk naar voren gebracht; zie bijlage 4, inspraakreacties nrs. 1, 4 en 7.

⁷ Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 6.

⁸ Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 6.

⁹ Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 7.

welke punten ze van elkaar verschillen. Deze beschrijving dient zo kwantitatief mogelijk te zijn.

Naast genoemde maatregelen zal het MER moeten aangeven, in welke mate **mobiliteitsgeleidende en andere maatregelen** kunnen bijdragen aan het oplossen van de geconstateerde milieuproblemen of verkeerskundige knelpunten. Het kan hierbij nadrukkelijk ook gaan om maatregelen op de oude traverse en op het onderliggend wegennet (naast uiteraard maatregelen op de omleiding zelf). In hoeverre hebben deze maatregelen invloed op de prognoses, zoals gevraagd in §3.1? De volgende maatregelen zijn van belang:

- bevordering van het gebruik van openbaar vervoer en fiets voor het externe verkeer respectievelijk van fietsen en lopen voor het interne verkeer, door het zo sterk mogelijk reduceren van de reistijdverhouding tussen openbaar vervoer/auto en fiets/auto;
- beperking van maximaal toegelaten snelheden of, in algemener zin, indien dat duidelijke milieuvoordelen biedt, het afwijken van (ontwerp-)criteria zoals de ROA (Richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen);
- aanpassingen in het ruimtelijk beleid;
- verkeersbeheersingssystemen, verkeerssignaleringsystemen, netwerkregulering, parkeerbeleid, en/of heroverweging van functies van enkele wegen;
- beperking van het verkeer in de kern van Etten-Leur overeenkomstig de "Hoofdcontourennota" van de gemeente (maart 1993);
- instandhouding of verbetering van de fietsverbindingen die door de A58 doorsneden worden.

3.2.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

De Commissie beveelt aan bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijk alternatief (mma) met name uit te gaan van een maximale verbetering van de leefbaarheid, waarbij de waarden van het natuurlijk milieu zoveel mogelijk worden ontzien dan wel versterkt.

Aangegeven dient te worden of en hoe op lokaal niveau met inrichtingsmaatregelen de milieuhygiënische normen en streefwaarden gehaald kunnen worden. Met welke inrichtingsmaatregelen is de belasting van het milieu te minimaliseren? Daarnaast dient beschreven te worden hoe de sociale barrièrewerking van de weg zo veel mogelijk kan worden voorkomen en hoe de verkeersveiligheid in het gebied maximaal wordt gewaarborgd.

Naast deze vooral milieuhygiënische maatregelen moet worden aangegeven hoe de lokale ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarden zoveel mogelijk gehandhaafd blijven dan wel hoe versterking hiervan binnen de plannen mogelijk is. Hierbij zal met name op de vormgeving moeten worden ingegaan en op de verhoogde danwel verdiepte ligging van de omlegging.

De ontwikkeling van het meest milieuvriendelijk alternatief dient een reëel uitvoerbaar alternatief op te leveren.

4

BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELINGEN EN MILIEU-EFFECTEN

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

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."*

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

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."*

4.1

Algemeen

Het MER moet aandacht besteden aan:

- de bestaande milieutoestand;
- de milieuveranderingen ten gevolge van een eventuele toename van de verkeersintensiteiten op de A58 (conform de autonome ontwikkelingen);
- de milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en alternatieven.

Voor een goede besluitvorming over de alternatieven moeten de beschrijvingen van de autonome ontwikkeling en van de effecten van de alternatieven met elkaar vergelijkbaar zijn en zich toespitsen op dezelfde milieuvariabelen. In de volgende paragrafen worden deze daarom per milieucompartiment behandeld.

De positieve en negatieve milieuveranderingen moeten worden voorspeld met behulp van de meest geschikte voorspellingsmethoden. Bij de resultaten van deze methoden moet de voorspellingsmethode zelf, met de mate van nauwkeurigheid en betrouwbaarheid worden vermeld.

Onnauwkeurigheid en onbetrouwbaarheid kan voortkomen uit een onzekerheid in de gebruikte milieu-informatie, uit onzekerheden die inherent zijn aan de methode zelf of aan onzekerheden over de effectiviteit van maatregelen. Bij onzekerheid over het wel of niet optreden van milieuveranderingen moet behalve de meest waarschijnlijke ontwikkeling ook ten minste de slechtst denkbare situatie worden beschreven.

Duidelijk moet worden aangegeven, in hoeverre er sprake is of zal (kunnen) zijn van hinder, schade en gevaar voor het woon- en leefmilieu als gevolg van de verkeerssituatie. Bij de beschrijving van de geluidhinder moet worden ingegaan op de (gevolgen van) daartegen al genomen of al geplande maatregelen.

Er moet rekening mee worden gehouden, dat milieuveranderingen positief of negatief, tijdelijk of permanent van aard kunnen zijn, of zelfs pas op langere termijn geleidelijk waarneembaar kunnen worden. Ook dient onderscheid te worden gemaakt tussen het optreden van veranderingen ten gevolge van de aanleg of wijziging van de infrastructuur zelf (met bijbehorende hulpwerkzaamheden) en veranderingen ten gevolge van het **gebruik** van de infrastructuur. Bij de beschrijving van de gevolgen dient tevens waar mogelijk en zinvol een aanduiding van de tijdsduur van de effecten te worden gegeven.

Ook moet worden aangegeven, welke veranderingen onomkeerbaar of nagenoeg onomkeerbaar zijn en wat het oorzakelijk verband is.

De te verwachten veranderingen in het milieu zullen zoveel mogelijk in hun onderlinge samenhang moeten worden beschouwd. Ze moeten zo kwantitatief en objectief mogelijk worden beschreven, met een aanduiding van de voor de milieuveranderingen gehanteerde prioriteiten. Dit is van belang voor een zo kwantitatief mogelijke vergelijking van de alternatieven.

Naast een kwantitatieve beschrijving zou het MER ook een meer waarderende beschrijving van het studiegebied en van de effectvoorspelling kunnen bevatten.

De nadruk bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu behoort te liggen op die gevolgen die onomkeerbaar of nagenoeg onomkeerbaar zijn.

Alleen als belangrijke verschillen tussen de alternatieven en varianten worden verwacht, moeten de effecten per alternatief of variant en per weggedeelte worden beschreven. Bij geringe verschillen kan worden volstaan met een aanduiding daarvan.

Het geografisch studiegebied strekt zich uit over de gebieden die door de activiteit kunnen worden beïnvloed. 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.

Het MER zal ook moeten aangeven, welke effecten kunnen worden verwacht van andere voltooide, lopende of binnenkort te starten activiteiten in het studiegebied, die kunnen worden beschouwd te behoren tot de autonome ontwikkeling van het studiegebied. Rekening moet worden gehouden met eventuele cumulatie van effecten in het studiegebied.

Daarnaast zal moeten worden nagegaan, welke secundaire effecten kunnen optreden door de ingrepen en maatregelen met betrekking tot de Rijksweg 58. Hiervoor is belangrijk om de invloed op de ruimtelijke structuur te beschouwen: in hoeverre zullen veranderingen op de Rijksweg 58 leiden tot druk op bepaalde gebieden om woningbouw of industriële vestigingen te ontwikkelen, dan wel tot het minder snel "vollopen" van andere gebieden.

4.2 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater

Welke gevolgen zal grondverzet hebben voor de bodemopbouw?

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

Welke wijzigingen in de voorkeursstromen van het grondwater zullen kunnen optreden als gevolg van grondverzet, wegaanleg en bemalingen? Zal, en zo ja waar, overlast optreden¹⁰?

Welke mate van bodem-, grondwater- en oppervlaktewaterverontreiniging zal kunnen optreden als gevolg van afvalwater, wegconstructiematerialen, gladheidsbestrijdingsmiddelen, en dergelijke?

4.3 Flora en fauna

Op basis van de te verwachten veranderingen in abiotische hoedanigheden zullen de gevolgen voor de biotische aspecten van de betreffende ecosystemen moeten worden beschreven.

In hoeverre zullen er gebieden met waardevolle vegetatie, vogels en overige fauna verloren gaan of worden versnipperd?

Welke actuele, dan wel potentiële ecologische relaties worden door de activiteit onmogelijk gemaakt of verstoord (vogels, amfibieën)?

Zijn er ook positieve effecten te verwachten als gevolg van de activiteit, bijvoorbeeld door toepassing van natuurbouw?

4.4 Landschap, visuele en cultuurhistorische aspecten

In detail moet worden aangegeven, waar zich gebieden en objecten bevinden met (hoge) abiotische, biotische, landschappelijke en cultuurhistorische waarden, die door de voorgenomen activiteit of een van haar alternatieven kunnen worden beïnvloed.

Geef aan waar ten gevolge van de uitvoering van de activiteit of van een van de alternatieven aantasting van het landschap zal optreden. Hierbij dient ook vooral aandacht te worden besteed aan landschappelijke situaties, die uit het oogpunt van belevingswaarde een bijzondere betekenis hebben.

Beschrijf of geef weer de visuele hinder die in het studiegebied kan ontstaan als gevolg van bijvoorbeeld het verhoogd aanleggen van een weglichaam of een kunstwerk.

Geef aan in hoeverre de bereikbaarheid van het landelijk gebied gehandhaafd blijft en hoe wordt omgegaan met de veranderde belevingswaarde op deze routes.

Beschrijf de invloed op eventueel aanwezige archeologische objecten, bouwkundige monumenten, en dergelijke.

¹⁰ Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 8.

4.5 Geluid en trilling

Ten aanzien van het geluid zal voor een aantal representatieve punten, op zowel de omlegging zelf als op de oude traverse en het onderliggende wegennet waar veranderingen in de geluidbelasting worden verwacht¹¹] en met dit project worden beoogd, kwantitatieve informatie moeten worden gegeven over:

- de L_{eq} -waarden ten gevolge van het wegverkeer per etmaalperiode, dag van de week en, zo daarbij significante verschillen zijn te verwachten, per seizoen;
- de uit deze L_{eq} -waarden volgende etmaalwaarden;
- de relevante overeenkomstige gegevens van het achtergrondgeluid (exclusief wegverkeer, inclusief industrie, railverkeer et cetera).

Het akoestisch onderzoek zal moeten geschieden overeenkomstig de voorschriften en richtlijnen uit de nadere regelingen bij de Wet geluidhinder, zoals het **Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaaai**.

Het MER zal moeten aangeven:

- hoe aan de eisen van de Wet geluidhinder kan worden voldaan;
- hoe de nieuwe geluidssituatie van invloed kan zijn op in het gebied aanwezige personen en gevoelige objecten.

Er dient een beschrijving te worden gegeven van de mogelijkheden voor het treffen van maatregelen om de geluidhinder te voorkomen of te beperken bij de verschillende alternatieven.

Het verdient aanbeveling de invloedsgebieden weer te geven in kaartvorm bijvoorbeeld met behulp van geluidcontourlijnen. Op basis van deze contourlijnen dient zo mogelijk te worden nagegaan of en zo ja in welke mate de aantallen ernstig, matig en niet door geluid gehinderden in het studiegebied zijn toe of afgenomen.

Tevens dient per alternatief een overzicht te worden gegeven van het aantal woningen in de invloedsgebieden.

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

Zal trillingshinder optreden als effect van betekenis¹²? Zijn er binnen een zone van 50 meter langs de weg woningen en trillingsgevoelige industriële bebouwing aanwezig?

¹¹ Zie bijlage 4, inspraakreacties nrs. 8 en 9.

¹² Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 7.

4.6 Lucht

Onderzocht dient te worden welke bijdrage de uitvoering van de activiteit levert aan de mate van luchtverontreiniging in het studiegebied (hierbij behoort ook het onderliggend wegennet). Hierbij dient te worden uitgegaan van de volgende invoergegevens:

Verkeersintensiteiten, gemiddelde rijsnelheden, vrachtwagenaandelen 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 voertuigen.

Bij de beschrijving van de gevolgen voor de luchtkwaliteit dienen de volgende aspecten te worden beschreven.

Voor de verschillende alternatieven dient de uitstoot aan CO₂ in het studiegebied te worden bepaald. Tevens dient de bijdrage aan de verzuring en de fotochemische luchtverontreiniging te worden vastgesteld. Hierbij kunnen de stikstofoxyden, de vluchtige organische stoffen, koolmonoxyde (als lange-termijn-precursor bij de vorming van ozon) en zwaveldioxyde als representatief worden beschouwd voor dit thema. De uitkomsten kunnen worden vergeleken met de emissieplafonds voor de sector wegverkeer uit het NMP.

Voor de verschillende alternatieven dienen de immissieconcentraties te worden bepaald van de milieubelastende stoffen zoals stikstofoxyden, koolmonoxyde, benzeen, benzo-(a)pyreen (als vertegenwoordiger van de polycyclische aromatische koolwaterstoffen), lood, zwaveldioxyde en aerosolen (roet, zwarte rook)¹³. De bijdrage van het wegverkeer kan worden verhoogd met de bijdrage van andere bronnen en de achtergrondconcentratie, waarna toetsing aan de huidige normstelling (Besluiten luchtkwaliteit en IMP Lucht, 1984) mogelijk wordt.

4.7 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 trillingen;
- luchtverontreiniging;
- stof- en stankhinder;
- barrièrewerking met name in bestaande en gewenste langzaam verkeeroutes (inclusief voetgangersroutes);
- leefbaarheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen;
- veiligheid.

¹³ Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 7.

Bij de gevolgen dienen niet alleen de effecten bij het knooppunt maar ook op het onderliggend wegennet te worden beschreven.
Slechts bij geluidhinder en luchtverontreiniging kunnen de effecten in relatie tot de mens kwantitatief worden beschreven.

De mate van onder- of overschrijding van de daarbij aangehouden grenswaarden dient te worden gehanteerd als beoordelingscriterium voor het aspect volksgezondheid. Om welke aantallen mensen gaat het? Zijn daarbij risicogroepen? Over welk gebied strekt de beïnvloeding zich uit? Zal de voorgenomen activiteit een toe- of afname van de stof- en stankhinder in het studiegebied veroorzaken? 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 beoogt onder andere verbetering te brengen in de verkeersveiligheid.

5

VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onder deel 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 moeten met elkaar (en met de autonome milieu-ontwikkeling) worden vergeleken. Kan op basis van een kwalitatieve en zoveel mogelijke kwantitatieve vergelijking een voorkeursvolgorde worden aangegeven per milieu-aspect?

Welke gangbare milieukwaliteitseisen en streefwaarden van het milieubeleid zijn daarbij beschouwd?

In welke mate denkt de initiatiefnemer zijn doelstelling te zullen en kunnen verwezenlijken bij elk van de alternatieven?

6

LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Welke leemten in kennis en informatie zullen blijven bestaan en welke betekenis mag daaraan worden gehecht voor de besluitvorming? Waarom zijn deze leemten blijven bestaan en van welke aard zijn zij (onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden of prognosemethoden en/of in de gebruikte gegevens; gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden)?

De vastgestelde leemten in kennis en informatie kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie. Zij behoren te worden betrokken bij een concept-evaluatieprogramma. 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. Het verdient aanbeveling in het MER al een idee te geven, wie het evaluatieprogramma zal gaan opzetten en uitvoeren en hoe zal worden gereageerd als bepaalde milieunormen zouden worden overschreden.

7

SAMENVATTING VAN HET MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

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.

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.

De onderlinge vergelijking van de alternatieven kan gebeuren aan de hand van tabellen, figuren en/of kaarten.

