

1245-2^{2e}

**OMLEGGING PROVINCIALE WEG BAARLE
STARTNOTITIE M.E.R.**

PROVINCIE NOORD-BRABANT

GEMEENTEN BAARLE-NASSAU EN BAARLE-HERTOG

22 januari 2002

110621/CE2/001/000067

1442-5

OMLEGGING PROVINCIALE WEG BAARLE
STARTNOTITIE M&A

PROVINCE UTRECHT
CONTOERWAARDEN EN VERBODEN

2014-2015
2015-2016



Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Procedureel kader	5
1.3	Doel en plaats van de startnotitie	7
1.4	Opbouw van de startnotitie	7
2	Voorgeschiedenis, probleem- en doelstelling	9
2.1	Voorgeschiedenis en achtergronden	9
2.1.1	Regionaal	9
2.1.2	Lokaal	11
2.2	Probleemstelling	12
2.2.1	Knelpunten door de hoge verkeersbelasting van de kom	12
2.2.2	De omgeving van Baarle	15
2.3	Doel van de omlegging	15
3	Voorgenomen activiteit, varianten en alternatieven	17
3.1	Voorgenomen activiteit	17
3.2	Varianten	17
3.2.1	Het tracé	18
3.2.2	Aantal aansluitpunten	24
3.2.3	Ligging van de aansluitpunten	24
3.2.4	Vorm van de aansluitpunten	25
3.2.5	Hoogteligging van het tracé	27
3.2.6	Maatregelen in de kom	28
3.2.7	Verkeersfunctie van de omlegging	29
3.2.8	Overzicht van de nader te uit te werken varianten	29
3.3	Alternatieven	30
3.3.1	Nul(plus-)alternatief	30
3.3.2	Omleggingsalternatieven	31
3.3.3	Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)	31
3.3.4	Voorkeursalternatief	31
4	Gebiedsbeschrijving	33
4.1	Algemeen	33
4.2	Milieu-aspecten	33
4.3	Ruimtelijke functies	37
5	Effectbeschrijving en -vergelijking	41
5.1	Te beschrijven effecten	41
5.2	Methodiek	42
6	Besluiten, beleidskader en procedures	43
6.1	Te nemen besluiten	43

6.2	Beleidskader	43
6.3	Procedures	44
6.4	Projectgroep	46
6.5	Klankbordgroep	46
6.6	Stuurgroep	47
	Bijlage 1 Literatuur	49
	Bijlage 2 Aanleiding Nederlandse m.e.r.-procedure	51
	Bijlage 3 Gebiedsspecifieke termen op kaart	55
	Bijlage 4 Informatie-uitwisseling Nederland-Vlaanderen	57

HOOFDSTUK 1

Inleiding

1.1 AANLEIDING

In de kom van Baarle-Nassau¹ en Baarle-Hertog² is sprake van groeiende leefbaarheids- en doorstromingsproblemen. De hoge verkeersbelasting wordt met name veroorzaakt door de beide provinciale wegen die de kom doorsnijden:

- de provinciale weg 202, lopend vanaf Ulvenhout (Stadsregio Breda) via Chaam en Baarle-Hertog/Nassau naar Turnhout;
- de provinciale weg 422, lopend vanaf Gilze via Alphen naar Baarle-Hertog/Nassau.

In het centrum van Baarle-Nassau en Baarle-Hertog komen beide provinciale wegen samen. De verkeersbelasting in het centrum is met name op zondag zodanig dat de doorstroming en de leefbaarheid in gevaar komen. Op basis van reeds voorziene stedelijke ontwikkelingen bij Breda, Tilburg en Turnhout valt te verwachten dat de intensiteiten van het doorgaande (vracht-)verkeer op deze wegen in de nabije toekomst verder zullen toenemen.

Om de problemen het hoofd te kunnen bieden is door de provincie Noord-Brabant en de beide gemeenten de noodzaak onderkend om de provinciale weg door Baarle om te leggen en de komtraverse opnieuw in te richten. De inmiddels uitgevoerde verkennende studies onderstrepen deze noodzaak. De omlegging is derhalve door de Provincie Noord-Brabant opgenomen in het 'Meerjarenprogramma Verkeer, Vervoer en Infrastructuur' [1]. Om deze omlegging daadwerkelijk te kunnen realiseren is door de provincie Noord-Brabant een m.e.r.-procedure opgestart. Deze startnotitie vormt de eerste stap in deze procedure.

1.2 PROCEDUREEL KADER

Waarom een Nederlandse m.e.r.-procedure?

Besloten is om voor de omlegging van de provinciale weg bij Baarle de Nederlandse m.e.r.-procedure te doorlopen. Dit op basis van het gestelde in het Besluit milieu-effectrapportage (1994 en wijziging 1999, onderdeel van de Wet Milieubeheer) [2, 3]. In bijlage 2 is een nadere onderbouwing van de noodzaak tot het doorlopen van de Nederlandse m.e.r.-procedure gegeven. De m.e.r.-plicht is gekoppeld aan het *eerste* besluit (tracébesluit of vaststellen ruimtelijk plan) dat voorziet in de mogelijke aanleg. In dit geval is dat de wijziging van de voor Baarle-Nassau vigerende bestemmingsplannen.

¹ Baarle-Nassau maakt onderdeel uit van de Nederlandse provincie Noord-Brabant.

² Baarle-Hertog maakt onderdeel uit van de Vlaamse provincie Antwerpen.

Aangezien de verbinding aan de Vlaamse zijde wordt aangemerkt als een secundaire weg II is geen Vlaamse m.e.r.-procedure vereist [18]. In Vlaanderen vallen alleen hoofdwegen en primaire wegen onder de m.e.r.-plicht. Bovendien zal de beoogde omlegging grotendeels via Nederlands grondgebied verlopen.

Afstemming tussen Nederlandse en Vlaamse procedures

In het kader van de te doorlopen m.e.r.-procedure zijn de Nederlandse procedures maatgevend. Wel zal afstemming plaats vinden met de Vlaamse wet- en regelgeving. Informatie-uitwisseling vindt plaats middels een door de Nederlandse en Vlaamse overheid overeen gekomen stappenschema voor m.e.r.-plichtige activiteiten in Nederland met mogelijk belangrijke nadelige grensoverschrijdende milieugevolgen in Vlaanderen [19]. De Projectnota/MER dient ook als bouwsteen voor het door de Provincie Antwerpen op te stellen provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) [18].

De stappen binnen de Nederlandse procedure

Het uitbrengen van deze Startnotitie vormt de formele start van de Nederlandse m.e.r.-procedure. Hierna wordt een Projectnota/milieu-effectrapport (Projectnota/MER) opgesteld, dat gebruikt zal worden als hulpmiddel bij de besluitvorming over de uiteindelijke wijziging van de bestemmingsplannen. In de Projectnota/MER worden diverse oplossingen (varianten en alternatieven) met betrekking tot de tracering en de inrichting nader onderzocht op effecten en vergeleken. Hierbij wordt een integrale aanpak beoogd: naast milieu-aspecten (MER) worden ook aspecten als landbouw, recreatie en kosten behandeld (Projectnota). Dit maakt een evenwichtige en realistische vergelijking van de oplossingen mogelijk. Op basis van deze vergelijking wordt door de provincie Noord-Brabant, in samenspraak met de beide gemeenten, besloten welk alternatief de voorkeur heeft (voorkeursalternatief). De te volgen procedure komt in hoofdstuk 6 uitgebreider aan de orde.

Initiatiefnemer en bevoegd gezag

Als initiatiefnemer voor het realiseren van de eventuele omlegging van de huidige provinciale weg door Baarle treedt op:

Het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

De Projectnota/MER zal in nauwe samenwerking met de gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog worden opgesteld. De Projectnota/MER dient ter onderbouwing van de te nemen besluiten inzake de eventueel benodigde bestemmingsplanwijzigingen. Deze besluiten worden genomen door het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag in het kader van het bestemmingsplan is:

De gemeenteraad van de gemeente Baarle-Nassau
Postbus 105
5110 AC Baarle-Nassau

Inspraak en richtlijnen

Naar aanleiding van deze startnotitie kan iedereen inspreken om zijn of haar wensen ten aanzien van de inhoud van de Projectnota/MER kenbaar te maken. Op grond van deze inspraakreacties en het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage en andere wettelijke adviseurs stelt het bevoegd gezag de richtlijnen voor de inhoud van de Projectnota/MER vast.

Projectgroep

Deze Startnotitie is in nauwe samenwerking met een speciaal voor dit project samengestelde projectgroep opgesteld. In deze projectgroep zijn onder meer de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog vertegenwoordigd. De samenstelling en taken van de projectgroep zijn nader beschreven in hoofdstuk 6.

1.3 DOEL EN PLAATS VAN DE STARTNOTITIE

Het doel van deze Startnotitie is:

- de m.e.r. procedure formeel te starten;
- betrokken personen en instanties te informeren;
- varianten te ontwikkelen, op realiteit te beoordelen en hieruit de kansrijke varianten te selecteren;
- de inhoud van de Projectnota/MER af te bakenen.

In de Startnotitie wordt de eerste aanzet tot de selectie van varianten gegeven. Mede op basis van de beschrijving van het studiegebied wordt op een inzichtelijke wijze aangegeven welke varianten in de Projectnota/MER worden uitgewerkt en beoordeeld en welke als niet reëel³ worden beschouwd. In dat licht is de Startnotitie richtinggevend. De mogelijkheid bestaat echter dat via de inspraak en in de richtlijnen gevraagd wordt om in de Projectnota/MER varianten uit te werken die in eerste instantie niet waren geselecteerd.

1.4 OPBOUW VAN DE STARTNOTITIE

In deze Startnotitie komt na deze inleiding (hoofdstuk 1) het volgende aan de orde:

- de voorgeschiedenis en de probleem- en doelstelling (hoofdstuk 2);
- een beschrijving van de voorgenomen activiteit, een eerste selectie van varianten en een omschrijving van het type alternatieven dat in de Projectnota/MER zal worden onderzocht (hoofdstuk 3);
- een gebiedsbeschrijving (hoofdstuk 4);
- de bij de effectbeschrijving en -vergelijking te hanteren methodiek en een overzicht van de globaal te verwachten effecten (hoofdstuk 5);
- de genomen en te nemen besluiten en relevante procedures (hoofdstuk 6).

Literatuurverwijzingen worden in deze startnotitie met behulp van een nummer tussen haken weergegeven [...]. Dit nummer correspondeert met de nummers vóór de literatuur aanduidingen in de achter in dit rapport opgenomen literatuurlijst (bijlage 1).

In deze startnotitie worden veel gebiedsspecifieke termen gebruikt. In de tekst is achter de belangrijkste termen een letter tussen haken weergegeven [...]. Deze letter correspondeert met de letters op de kaart die is opgenomen in bijlage 3. Deze kaart is uitklapbaar, zodat deze tijdens het lezen naast de tekst kan worden gelegd.

³ Oplossingen kunnen als niet reëel worden beschouwd op basis van milieuoverwegingen, maar ook op basis van bestaande plannen of ontwikkelingen, vanwege de hoge realisatiekosten of een combinatie hiervan.

De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning. De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning. De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning.

ARTIKEL 1.1 VAN DE VERORDENING

- 1. De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning.
- 2. De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning.
- 3. De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning.

De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning. De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning. De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning.

ARTIKEL 1.2 VAN DE VERORDENING

- 1. De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning.
- 2. De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning.
- 3. De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning.

De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning. De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning. De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning.

De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning. De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning. De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning.

De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning. De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning. De provincie heeft de bestemming van de grond vastgesteld op grond van de bestemmingsplanning.

HOOFDSTUK

2

Voorgeschiedenis, probleem- en doelstelling

2.1 VOORGESCHIEDENIS EN ACHTERGRONDEN

2.1.1 REGIONAAL

Structuurvisie ABC-gemeenten (1996)

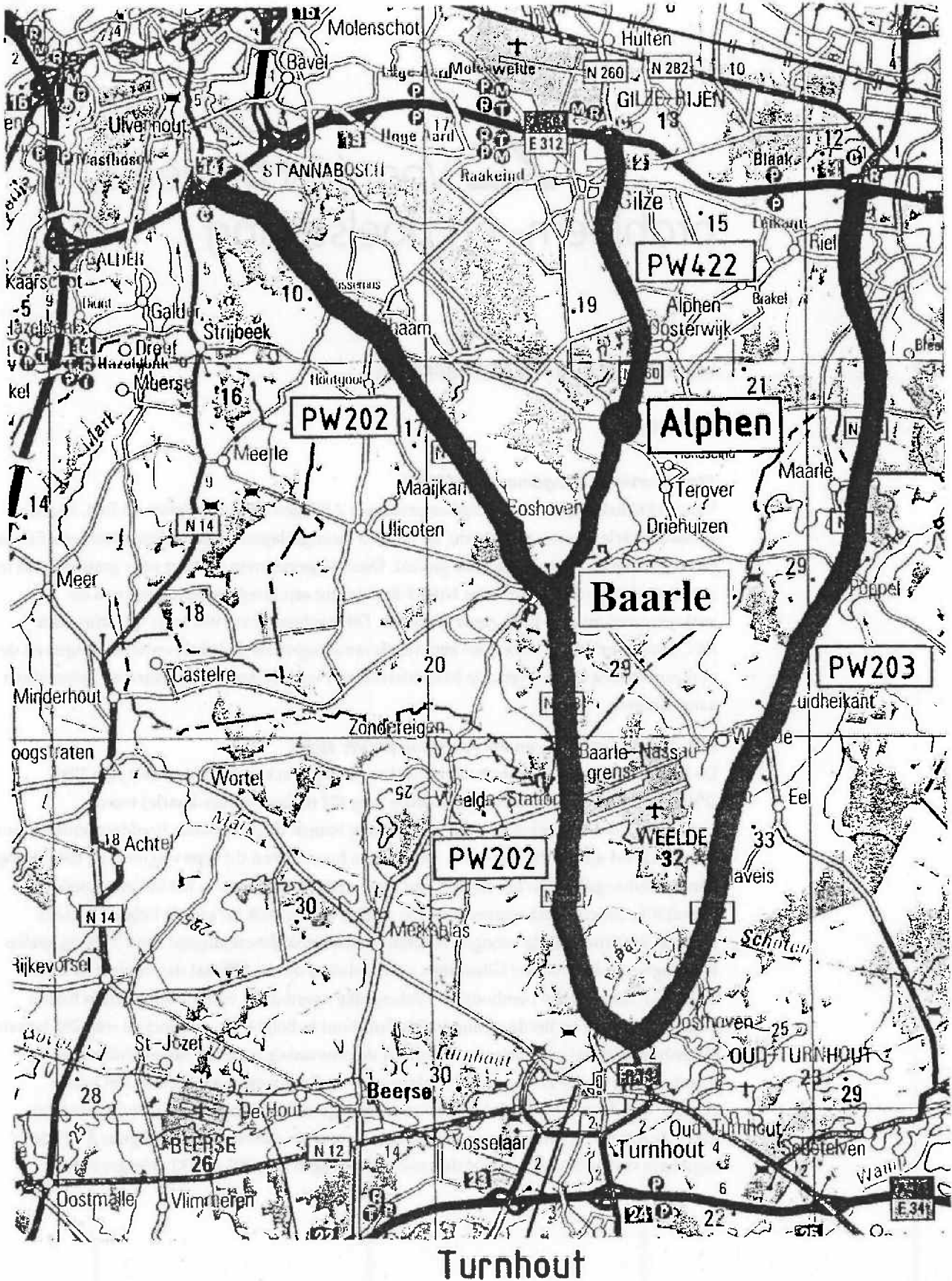
Vanaf 1992 hebben de toenmalige zogenaamde ABC-gemeenten (Alphen en Riel, Baarle-Nassau, Baarle-Hertog en Chaam), de handen ineengeslagen en de verkeersproblematiek in een regionale context aan de orde gesteld. Door de gemeenten werd er naar gestreefd om in samenwerking met de provincie Noord-Brabant tot een integrale oplossing van de verkeersproblematiek in de regio te komen. Dit resulteerde in 1996 in de 'Structuurvisie ABC-gemeenten' [4]. In deze visie zijn de relevante regionale en lokale ontwikkelingen en de verkeerssituatie beschreven. Op basis hiervan zijn knelpunten gesignaleerd en oplossingen aangedragen.

Provinciale Verkeers- en Vervoersplan (PVVP; 1998)

De Provincie Noord-Brabant heeft in het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan 1998 (PVVP) [5] aangegeven dat de provinciale weg 422 (Gilze-Alphen-Baarle) wordt opgewaardeerd tot regionaal verbindende weg binnen de provinciale hoofdwegenstructuur (beter bekend als het 'blauwe net'). Belangrijke functies van dit type wegen is de ontsluiting van het buitengebied en het creëren van grote verblijfsgebieden in het buitengebied. Het betreft hier concreet het weggedeelte ten zuiden van de A58 tot aan de Belgische grens. Mede in verband met de beoogde realisatie van de noordwest tangent rond Tilburg, welke ter hoogte van het viaduct Gilze-Rijen zal aansluiten op de A58, zal de provinciale weg 422/202 (Gilze-Baarle-Turnhout) een belangrijke noord-zuid verbinding worden tussen enerzijds Tilburg en Breda en anderzijds Turnhout in België. De provinciale weg 202 tussen Ulvenhout (Breda) en Baarle via Chaam én de provinciale weg 203 tussen Tilburg en Turnhout via Goirle zullen worden 'afgewaardeerd' tot wegen met vooral een lokale functie. Met deze functiewijzigingen wordt beoogd het verkeer van de provinciale weg Gilze-Turnhout op een vlotte en veilige manier te laten doorstromen. In figuur 2.1 is de regionale verkeersstructuur met de provinciale wegen 202, 203 en 422 weergegeven.

Breda

Tilburg



Figuur 2.1: Regionale verkeersstructuur

De functiewijziging betekent dat de provinciale weg Gilze-Turnhout aan de eisen van een regionaal verbindende weg moet gaan voldoen, onder meer met betrekking tot Duurzaam Veilig⁴. Hiervoor is nadere studie vereist.

De provinciale weg Gilze-Turnhout doorsnijdt twee dorpskernen: Alphen en Baarle. In het recente verleden is reeds uitgebreid studie verricht naar de komproblematiek van Alphen. Een oostelijke omlegging van de provinciale weg wordt momenteel voorbereid.

Internationale afspraken verbinding Tilburg – Turnhout (2000)

Op het overleg tussen de Vlaamse overheid, de provincie Antwerpen en de provincie Noord-Brabant onder het voorzitterschap van het Secretariaat-Generaal Benelux is de afspraak gemaakt om de grensoverschrijdende wegverbinding tussen Tilburg en Turnhout te projecteren op de N260/268 (= PW 422/202) tussen de A58 en de Nederlands / Belgische grens (via Alphen en Baarle) en de N19 tussen de grens en de R13 te Turnhout op Belgisch grondgebied [20]. Dit is conform de wegenstructuur zoals deze door de provincie Noord-Brabant is vastgelegd in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (zie hiervoor). De gekozen grensoverschrijdende wegverbinding tussen Tilburg en Turnhout krijgt zowel aan de Nederlandse als de Vlaamse zijde de functie van regionale of beter bovenlokale gebiedsontsluitingsweg. De hierbij geldende inrichtingsprincipes zijn echter voor de provincies Noord-Brabant en Turnhout niet gelijk. Vanwege de ruimtelijke structuur van de weg en haar omgeving wordt de verbinding opgeknipt in twee wegvakken met een afwijkende inrichting:

- Het wegvak vanaf de beoogde omlegging bij Baarle tot de A58 wordt ingericht als 'gebiedsontsluitingsweg A' zoals opgenomen in het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan van Noord-Brabant.
- Het wegvak tussen de beoogde omlegging bij Baarle en de R13 bij Turnhout wordt ingericht als 'secundaire weg -type 2' zoals opgenomen in het ontwerp van het provinciaal ruimtelijk structuurplan van Antwerpen. Vanwege de vele erfontsluitingen is een grondige aanpassing van het wegprofiel op dit wegvak niet mogelijk.

Opgemerkt wordt dat het wegvak tussen de omlegging bij Baarle en de Belgische grens onveilig is doordat de bomen aan weerszijden te dicht op de rijbaan zijn gesitueerd. Er wordt gestudeerd op een herinrichtingsvoorstel.

2.1.2

LOKAAL

Verkenning komproblematiek Baarle (1999)

Begin 1999 is de 'Verkenning van grensoverschrijdende verkeersproblemen komtraverse Baarle-Hertog en Baarle-Nassau' [6] afgerond. Deze verkennende studie is uitgevoerd door Grontmij in opdracht van de Provincie Noord-Brabant en in samenwerking met het Vlaams Gewest en de beide gemeenten. De belangrijkste conclusies zijn:

- in de kommen van Baarle-Nassau en Baarle-Hertog is sprake van groeiende leefbaarheids- en doorstromingsproblemen. Deze problemen moeten worden opgelost;
- voor het oplossen van deze problemen is de huidige infrastructuur en het uitsluitend bevorderen van telematica, OV en fiets (TOF) niet toereikend;

⁴ Duurzaam veilige wegen zijn wegen waarvan de uitvoering in overeenstemming is met de functie en het gebruik ervan. Hierdoor bevindt zich geen verkeer op wegen die daar niet voor bestemd zijn, bijvoorbeeld geen fietsers op stroomwegen en geen doorgaand autoverkeer op wegen met een erf- en verblijfsfunctie.

- met het oog op de gewenste verkeersintensiteiten, de gewenste inrichting van de opgewaardeerde provinciale weg en de doorstromings- en leefbaarheidsproblemen is een omlegging van de provinciale weg noodzakelijk in combinatie met verkeersmaatregelen in de kom.

Effectenstudie Omlegging Provinciale Weg Baarle (2000)

Uit gevoerd overleg tussen beide gemeenten en de provincie Noord-Brabant is gebleken dat van beide zijden de noodzaak werd onderkend om de provinciale weg om de kern van Baarle te leggen en de komtraverse opnieuw in te richten. Om deze oplossing tot stand te brengen is er in 2000 een studie verricht naar de verschillende mogelijkheden van de wegomlegging. In deze effectenstudie [7] zijn de voors en tegens van een aantal alternatieven voor deze omlegging rondom Baarle op een rij gezet. Bij deze studie heeft een duurzame oplossing van de verkeersproblematiek van de kom van Baarle en het creëren van een meer leefbare kern steeds voorop gestaan.

Op basis van de effectenstudie en overleg binnen de gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog, binnen de provincie Noord-Brabant en gezamenlijk overleg is eind 2000 afgesproken dat alleen een oostelijke en een noordoostelijke omlegging als kansrijk zullen worden beschouwd. Een noordoostelijke omlegging is daarbij als het meest kansrijk beoordeeld, omdat door een noordoostelijke omlegging meer verkeer uit de kom van Baarle kan worden getrokken dan door alleen een oostelijke omlegging.

Verkeersstructuurplan Baarle-Nassau/Baarle-Hertog (2001)

In het Verkeersstructuurplan Baarle-Nassau/Baarle-Hertog [9] is de gewenste interne verkeersstructuur nader uitgewerkt, onder meer uitgaande van omlegging van de provinciale weg en het principe 'Duurzaam Veilig'. In relatie tot de omlegging worden in het Verkeersstructuurplan uitspraken gedaan over de gewenste ontsluiting van het onderliggend gemeentelijk wegennet en de herinrichting van de komtraverse, zodanig dat doorgaand verkeer zoveel mogelijk via de omlegging wordt afgewikkeld.

Ruimtelijk Economisch Kaderplan (REK)

De gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog zijn momenteel bezig met het opstellen van een gezamenlijk Ruimtelijk Economisch Kaderplan (REK) waarin de huidige situatie wordt geïnventariseerd en de gewenste toekomstige stedelijke ontwikkelingen (zoals woningbouw, nieuw bedrijventerrein) worden vastgelegd. De ontwikkeling van het REK loopt gelijk op met de planvorming met betrekking tot de omlegging van de provinciale weg. Beide ontwikkelingen worden op elkaar afgestemd.

2.2 PROBLEEMSTELLING

2.2.1 KNELPUNTEN DOOR DE HOGE VERKEERSBELASTING VAN DE KOM

Algemeen

Baarle-Nassau en Baarle-Hertog hebben te kampen met verkeersproblemen op de werkdagen en op de zondag. Deze problemen hebben zowel betrekking op de doorstroming van het verkeer als het leefmilieu. Verwacht wordt dat in de toekomst de problemen toenemen. In deze paragraaf wordt nader op deze verkeersproblemen ingegaan. Hierbij is gebruik gemaakt van de resultaten van de in 1999 uitgevoerde verkenning van de komproblematiek in Baarle [6] en van aanvullende berekeningen met het provinciale verkeersprognosemodel ten behoeve van de in 2000 opgestelde effectenstudie naar de verschillende mogelijkheden van de wegomlegging [7].

Omvang, aard en samenstelling verkeer

In het centrum van Baarle-Nassau komen de Chaamseweg [a], de Alphenseweg [b] en de Molenstraat [c]/Turnhoutseweg [d] samen. De Chaamseweg is onderdeel van de provinciale verbinding 202 tussen Ulvenhout (Breda) en Baarle. De Alphense weg is onderdeel van de provinciale verbinding 422 tussen Gilze en Baarle. De Molenstraat en de Turnhoutseweg zijn onderdeel van de provinciale verbinding 202 tussen Baarle en Turnhout. In tabel 2.1 zijn voor de huidige situatie (1998) de verkeersintensiteiten op deze drie wegen weergegeven uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal. Hierbij zijn zowel de intensiteiten op een gemiddelde werkdag als op een gemiddelde zondag aangegeven. Tabel 2.2 geeft de intensiteiten voor de situatie in 2010.

Tabel 2.1: Aantal motorvoertuigen per etmaal in 1998.

Aard van het verkeer	Chaaamseweg		Alphenseweg		Molenstraat	
	Werkdag	zondag	werkdag	Zondag	werkdag	zondag
Doorgaand	1.500	1.950	1.700	1.950	3.200	4.000
Herkomst/Bestemming	2.900	5.050	3.200	4.850	2.800	5.500
Intern	2.500	1.500	2.500	1.500	2.500	1.500
Totaal	6.900	8.500	7.400	8.300	8.500	10.100

Tabel 2.2: Aantal motorvoertuigen per etmaal in 2010.

Aard van het verkeer	Chaaamseweg		Alphenseweg		Molenstraat	
	Werkdag	zondag	werkdag	Zondag	werkdag	zondag
Doorgaand	1.850	2.800	3.550	5.550	5.250	6.650
Herkomst/Bestemming	4.550	7.500	4.450	6.550	4.750	6.550
Intern	2.500	1.500	2.500	1.500	2.500	1.500
Totaal	8.900	11.800	10.500	13.600	12.700	14.700

Het doorgaand verkeer concentreert zich op de relatie noord-zuid. Het doorgaande verkeer op de Chaamseweg en de Alphenseweg bundelt zich op de Molenstraat. De intensiteiten zijn derhalve het grootst op de Molenstraat, zowel in 1998 als in 2010.

Het doorgaand verkeer en het herkomst/bestemmingsverkeer laten een sterke groei zien in de periode 1998-2010, zowel op werkdagen als op zondagen. Het doorgaande verkeer op de Alphenseweg laat relatief de grootste toename zien: op zondag meer dan een factor twee. Hierbij spelen zowel de opwaardering van de Alphenseweg tot regionale verbinding als de ontwikkelingen in de stedelijke gebieden van Breda, Tilburg en Turnhout een rol. De verwachting is dat het herkomst/bestemmingsverkeer op zondagen blijft groeien, ondanks dat op steeds meer plaatsen de winkels open zijn. De reden hiervoor is de unieke situatie: de verwevenheid van het Belgische Baarle-Hertog met het Nederlandse Baarle-Nassau.

Uit recente tellingen is gebleken dat het aandeel vrachtverkeer op werkdagen relatief groot is: circa 15% van de totale verkeersstroom. In absolute aantallen betekent dit op elke toeleidende tak circa 900 vrachtwagens per etmaal. Op zondagen is het aandeel van het vrachtverkeer nihil.

Intensiteit versus leefmilieu

De ROV in Groningen heeft in 'De aanpak van traversen', Theorie en praktijk' [8] een referentie weergegeven voor verkeersintensiteiten versus leefmilieu. De wegen hebben lokaal gezien een verblijfsfunctie; binnen de bebouwde kom speelt verblijven immers een belangrijke rol. De referentie voor de relatie intensiteit versus leefmilieu is:

- 4.000 motorvoertuigen/etmaal: verblijfskarakter te realiseren;
- 4.000 - 8.000 motorvoertuigen/etmaal: verblijfskarakter lastig om te realiseren maar niet onmogelijk;
- 8.000 motorvoertuigen/etmaal: verkeersfunctie voert de boventoon;
- 8.000 motorvoertuigen/etmaal en 50% doorgaand verkeer: structureel probleem.

Geconcludeerd kan worden dat in de geprognosticeerde situatie voor 2010 (zie tabel 2.2) de intensiteiten op de drie invalswegen (Chaamseweg [a], Alphenseweg [b] en de Molenstraat [c]) zo hoog zijn dat de verkeersfunctie de boventoon gaat voeren waardoor een verblijfskarakter niet te realiseren is. Het leefklimaat zal als gevolg van de groei in intensiteiten verslechteren. Dit geldt zowel voor de werkdagen als voor de zondagen.

Om de verkeersfunctie te bepalen wordt door de provincie in het PVVP [5] de volgende referentie gehanteerd:

- maximaal 5.000 motorvoertuigen/etmaal: bovenlokale weg;
- 5.000 - 15.000 motorvoertuigen/etmaal: regionaal verbindende weg.

Hieruit blijkt dat de intensiteit op de Chaamseweg in 2010 (zie tabel 2.2) niet overeenkomt met de in het PVVP voor deze weg vastgestelde lokale verkeersfunctie.

Objectieve en subjectieve verkeersveiligheid

Uit vergelijking van het aantal geregistreerde ongevallen in 1994 met het voor 2010 geprognosticeerde aantal blijkt dat het aantal ongevallen niet alleen absoluut maar ook relatief gezien toenemen. In vergelijking met soortgelijke kernen is Baarle aan te merken als een relatief verkeersonveilige kern.

Als gevolg van de totale hoeveelheid verkeer in combinatie met een krap profiel heerst er onder de bevolking een gevoel van onveiligheid. Door het krappe profiel ontstaat het gevoel dat men als fietser of voetganger in het nauw wordt gedreven. Daarnaast leidt de slechte oversteekbaarheid in het centrum tijdens piekuren tot gevoelens van onveiligheid. De verwachte groei in intensiteiten op zowel werkdagen als zondagen zullen deze gevoelens versterken.

Doorstroming

Voor zowel de huidige als de toekomstige situatie geldt dat bij een gemiddelde en gelijkmatige snelheid over het hele traject geen doorstromingsproblemen zijn te verwachten. Omdat echter op een aantal plaatsen sprake is van stagnatie van het verkeer, zijn er pieken en dalen in de snelheid over het traject te constateren. Dit geldt zowel voor de werkdagen als voor de zondagen. De volgende lokale knelpunten frustreren de totale doorstroming:

- kruispunt St. Annaplein [e] - Singel [f];
- St. Annastraat [g];
- Molenstraat [c]/Turnhoutseweg [d];
- Singel.

Geluid

In de Wet geluidhinder is voor de gevelbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaï een voorkeursgrenswaarde vastgelegd van 50 dB(A). Op basis van de intensiteiten uit het verkeersmodel is voor de Chaamseweg [a], Alphenseweg [b] en Molenstraat [c] de gevelbelasting berekend. Hieruit bleek dat de gevelbelasting van de bebouwing gelegen langs deze wegen in de huidige situatie reeds boven de voorkeursgrenswaarde ligt. Tengevolge van de toenemende verkeersintensiteiten zal ook de gevelbelasting in de toekomst verder stijgen.

2.2.2**DE OMGEVING VAN BAARLE**

Baarle ligt in een fraaie omgeving met belangrijke natuur- en landschapswaarden. Daarnaast heeft de omgeving belangrijke stedelijke (woonhuizen, bedrijventerrein, wegen), agrarische en recreatieve functies. De eventuele omlegging van de provinciale weg kan dus enerzijds een verbetering betekenen voor de kom van Baarle en anderzijds resulteren in een aantasting van bestaande waarden en functies in de omgeving van Baarle. Deze aantasting kan het gevolg zijn van de aanleg en aanwezigheid van de nieuwe weg zelf, maar kan ook het gevolg zijn van een verandering van het verplaatsingspatroon in het gebied (beïnvloeden van intensiteiten op andere wegen).

2.3**DOEL VAN DE OMLEGGING**

De doelstelling van de voorgenomen activiteit luidt:

Het ontwikkelen van een duurzame oplossing voor de verkeersproblematiek in de kom van Baarle. Hierbij zullen bestaande waarden en functies in het gebied zoveel mogelijk worden ontzien en waar mogelijk versterkt. Waar mogelijk zal aansluiting worden gezocht bij bestaande plannen en toekomstige ontwikkelingen.*

* Met een duurzame oplossing wordt in dit kader bedoeld:

- een oplossing waarbij de gesignaleerde problemen daadwerkelijk worden opgelost en niet simpelweg verplaatst;
- een oplossing waarbij het betreffende wegvak van de provinciale weg Gilze-Turnhout voldoet aan de eisen die worden gesteld aan een regionaal verbinding, onder meer met betrekking tot het principe 'Duurzaam Veilig';
- een oplossing voor de lange termijn (grote toekomstwaarde);
- zoveel mogelijk gebruik van milieuvriendelijke materialen en werkwijzen.

De provincie heeft de provinciale weg 110621/CE2/001/000067 in de provincie Baarle-Nieuw opgenomen in de provinciale weg 110621/CE2/001/000067. De provincie heeft de provinciale weg 110621/CE2/001/000067 in de provincie Baarle-Nieuw opgenomen in de provinciale weg 110621/CE2/001/000067. De provincie heeft de provinciale weg 110621/CE2/001/000067 in de provincie Baarle-Nieuw opgenomen in de provinciale weg 110621/CE2/001/000067.

DE PROVINCIE VAN BAARLE

110621

De provincie heeft de provinciale weg 110621/CE2/001/000067 in de provincie Baarle-Nieuw opgenomen in de provinciale weg 110621/CE2/001/000067. De provincie heeft de provinciale weg 110621/CE2/001/000067 in de provincie Baarle-Nieuw opgenomen in de provinciale weg 110621/CE2/001/000067. De provincie heeft de provinciale weg 110621/CE2/001/000067 in de provincie Baarle-Nieuw opgenomen in de provinciale weg 110621/CE2/001/000067.

DE PROVINCIE VAN BAARLE

110621

De provincie heeft de provinciale weg 110621/CE2/001/000067 in de provincie Baarle-Nieuw opgenomen in de provinciale weg 110621/CE2/001/000067. De provincie heeft de provinciale weg 110621/CE2/001/000067 in de provincie Baarle-Nieuw opgenomen in de provinciale weg 110621/CE2/001/000067. De provincie heeft de provinciale weg 110621/CE2/001/000067 in de provincie Baarle-Nieuw opgenomen in de provinciale weg 110621/CE2/001/000067.

- 1. De provincie heeft de provinciale weg 110621/CE2/001/000067 in de provincie Baarle-Nieuw opgenomen in de provinciale weg 110621/CE2/001/000067.
- 2. De provincie heeft de provinciale weg 110621/CE2/001/000067 in de provincie Baarle-Nieuw opgenomen in de provinciale weg 110621/CE2/001/000067.
- 3. De provincie heeft de provinciale weg 110621/CE2/001/000067 in de provincie Baarle-Nieuw opgenomen in de provinciale weg 110621/CE2/001/000067.
- 4. De provincie heeft de provinciale weg 110621/CE2/001/000067 in de provincie Baarle-Nieuw opgenomen in de provinciale weg 110621/CE2/001/000067.
- 5. De provincie heeft de provinciale weg 110621/CE2/001/000067 in de provincie Baarle-Nieuw opgenomen in de provinciale weg 110621/CE2/001/000067.

HOOFDSTUK 3

Voorgenomen activiteit, varianten en alternatieven

3.1 VOORGENOMEN ACTIVITEIT

Op basis van de in het vorige hoofdstuk geformuleerde doelstelling kan de voorgenomen activiteit als volgt worden gedefinieerd:

Het realiseren van een omlegging van de provinciale weg in Baarle, zodanig dat een duurzame oplossing wordt geboden voor de verkeersproblematiek in de kom van Baarle.

De voorgenomen activiteit is dus nog niet geformuleerd als een concreet plan. Voor de omlegging zijn derhalve nog verschillende oplossingen denkbaar. Hierbij kunnen een aantal uitvoeringsvariabelen worden onderscheiden, bijvoorbeeld de ligging van het tracé, het aantal aansluitpunten en de te treffen maatregelen in de kom. Voorafgaand aan deze startnotitie zijn reeds enkele studies verricht waarbij diverse uitvoeringsvariabelen nader zijn onderzocht (zie de beschrijving van de voorgeschiedenis in hoofdstuk 2). Met behulp van deze informatie zullen in dit hoofdstuk per uitvoeringsvariabele één of meerdere concrete kansrijke *varianten* worden geselecteerd die in de Projectnota/MER verder zullen worden uitgewerkt en vergeleken. Mede op basis van de effecten van de varianten zullen in de Projectnota/MER de integrale *alternatieven* worden samengesteld. Met integrale alternatieven worden compleet uitgewerkte oplossingen voor de komproblematiek van Baarle bedoeld.

In paragraaf 3.2 worden de kansrijke varianten geselecteerd. Paragraaf 3.3 beschrijft de verschillende typen alternatieven die in de Projectnota/MER zullen worden onderscheiden.

3.2 VARIANTEN

In deze paragraaf worden voor de volgende acht uitvoeringsvariabelen kansrijke varianten geselecteerd:

- het tracé (paragraaf 3.2.1);
- aantal aansluitpunten (paragraaf 3.2.2);
- ligging van de aansluitpunten (paragraaf 3.2.3);
- vorm van de aansluitpunten (paragraaf 3.2.4);
- hoogteligging van het tracé (paragraaf 3.2.5);
- maatregelen in de kom (paragraaf 3.2.6);
- verkeersfunctie van de omlegging (paragraaf 3.2.7).

In paragraaf 3.2.8 is een overzicht gepresenteerd van de geselecteerde kansrijke varianten.

3.2.1

HET TRACÉ

Zoals reeds aangegeven in paragraaf 2.1 'Voorgeschiedenis en achtergronden' heeft er in 2000 een effectenstudie plaats gevonden naar de verschillende mogelijkheden voor de omlegging van de provinciale weg rond Baarle [7]. Naar aanleiding van deze studie is het aantal in de Projectnota/MER te onderzoeken tracés ingeperkt. Navolgend worden de ten behoeve van deze inperkingslag doorlopen stappen samengevat. Voor een nadere beschrijving en onderbouwing van deze stappen wordt verwezen naar de effectenstudie die als zelfstandig leesbare bijlage bij deze startnotitie is gevoegd.

Mogelijke omleggingen

De gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog liggen centraal in de stedendriehoek Breda, Tilburg en het Belgische Turnhout. In de kom van Baarle-Nassau en Baarle-Hertog komen drie provinciale wegen samen (zie figuur 2.1 in hoofdstuk 2):

- de op te waarden Provinciale Weg 422 vanaf Gilze en Alphen uit noordoostelijke richting (Gilze-Baarle);
- de af te waarden Provinciale Weg 202 vanaf Ulvenhout (Breda) en Chaam uit noordwestelijke richting (Ulvenhout-Baarle);
- de Provinciale Weg 202 vanaf Turnhout uit zuidelijke richting (Baarle-Turnhout).

Deze situatie biedt in principe een drietal omleggingsmogelijkheden:

- een noordelijke omlegging: vormt een verbinding tussen de PW 422 (Gilze-Baarle) en de PW 202 (Ulvenhout-Baarle) aan de noordzijde van Baarle-Nassau en Baarle-Hertog;
- een westelijke omlegging: vormt een verbinding tussen de PW 202 (Ulvenhout-Baarle) aan de noordzijde en de PW 202 (Baarle-Turnhout) aan de zuidzijde;
- een oostelijke omlegging: vormt een verbinding tussen de PW 422 (Gilze-Baarle) aan de noordzijde en de PW 202 (Baarle-Turnhout) aan de zuidzijde.

In de effectenstudie beschouwde (combinaties van) omleggingen

Het aanleggen van een volledige rondweg (noord + west + oost) is reeds in de in 1999 uitgevoerde verkennende verkeersstudie [6] buiten beschouwing gelaten. Deze oplossing is 'te zwaar', aangezien de gesignaleerde problemen ook opgelost kunnen worden met een gedeeltelijke rondweg.

Belangrijke voorwaarde van de provincie is dat door de omlegging in ieder geval het noord-zuid verkeer op de verbinding Gilze - Baarle - Turnhout (en vice versa) uit de kom wordt getrokken. Deze verbinding dient immers conform het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP, [5]) te worden opgewaardeerd tot regionaal verbindende weg. Uit dit oogpunt bezien vallen uitsluitend een westelijke en uitsluitend een noordelijke omlegging af en is een oostelijke omlegging kansrijk.

De indruk bestaat dat ondanks de werkzaamheden ten behoeve van de afwaardering er veel doorgaand (sluip)verkeer gebruik zal blijven maken van de af te waarden verbinding Breda - Baarle - Turnhout en vice versa (PW 202). Een belangrijke voorwaarde van beide gemeenten is derhalve om ook het doorgaande verkeer op deze verbinding door middel van de omlegging uit de kom te trekken. Uit dit oogpunt bezien zijn de drie mogelijke combinaties van twee omleggingen kansrijk.

Samenvattend zijn in de effectenstudie vier (combinaties van) omleggingen onderzocht:

- een oostelijke omlegging (Oost);
- een noordelijke in combinatie met een oostelijke omlegging (Noordoost);
- een noordelijke in combinatie met westelijke omlegging (Noordwest);
- een oostelijke in combinatie met een westelijke omlegging (Oostwest).

Zoekgebieden voor de omleggingen

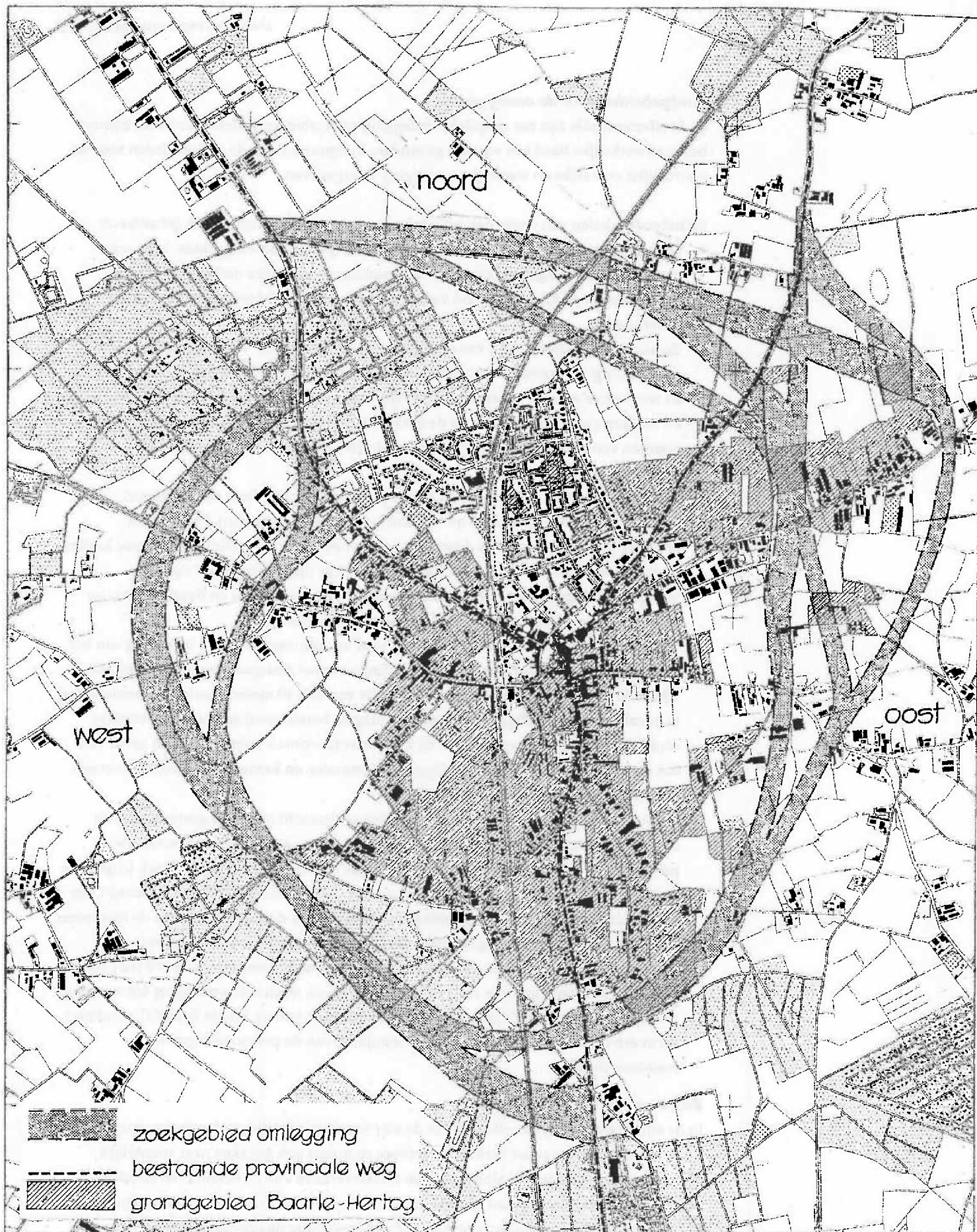
In de effectenstudie zijn per mogelijke omlegging zoekgebieden gedefinieerd waarbinnen het daadwerkelijke tracé kan worden gevonden. In figuur 3.1 zijn de zoekgebieden voor de noordelijke, oostelijke en westelijke omlegging weergegeven.

Bij het ontwikkelen van deze zoekgebieden zijn een aantal uitgangspunten gehanteerd:

- Geen doorsnijding van aaneengesloten bebouwing en bebouwingsslinten. Met name vanwege dit uitgangspunt zijn voor de oostelijke en westelijke omlegging geen zoekgebieden op kortere afstand van de kom van Baarle-Nassau en Baarle-Hertog gedefinieerd.
- Zo min mogelijk aantasting van overige functies en waarden. Waar mogelijk wordt doorsnijding van geïsoleerde bebouwingseenheden en gebieden met een natuurwaarde en recreatieve waarde (recreatieparken, sportaccommodaties, bos) voorkomen. Vanwege dit uitgangspunt zijn onder meer de zoekgebieden voor de noordelijke omlegging ten noorden van het gemeentelijke sportcomplex [ee] en de camping Rustoord [bb] gedefinieerd.
- Een omlegging met een zo beperkt mogelijke lengte (hierbij dient natuurlijk wel rekening te worden gehouden met bovenstaande uitgangspunten). Een langere omlegging resulteert immers doorgaans in meer doorsnijdingseffecten en hogere kosten en zal minder verkeer uit de kom trekken. Vanwege dit uitgangspunt zijn geen zoekgebieden op grotere afstand van de kom van Baarle-Nassau en Baarle-Hertog en geen 'bochtige' of 'slingerende' zoekgebieden gedefinieerd.
- Voldoende ruimte binnen het zoekgebied voor een duurzaam veilige inrichting van het tracé, uitgaande van een regionale verbinding voor het doorgaande verkeer. Voor de rijbaan is uitgegaan van een minimale breedte van 30 à 40 meter (maximale ruimtebeslag in geval van maaiveldligging, rijbaanscheiding en bermsloten) en voor de eventuele aansluitpunten een doorsnede van 60 à 70 meter (maximale ruimtebeslag in geval van een rotonde, maaiveldligging, vrijliggende fietspaden en bermsloten). Verder moet een tracé zonder scherpe bochten mogelijk zijn.
- Aangezien combinaties van omleggingen zijn onderzocht is er naar gestreefd om de omleggingen zo mogelijk op dezelfde locatie aan te laten sluiten op de bestaande provinciale weg zodat een logische, doorgaande verbinding wordt gecreëerd. Uitgaande van de zoekgebieden in figuur 3.1 is dit voor de combinaties Oost-West en Noord-Oost inderdaad mogelijk. Voor de combinatie Noord-West is dit echter vanwege de hierboven reeds geformuleerde uitgangspunten niet mogelijk. Een doorsnijding van het gemeentelijke sportcomplex van Baarle-Nassau [ee] of de camping Rustoord [bb] door de noordelijke omlegging is niet realistisch. Indien de westelijke omlegging ten noorden van het bosgebied wordt gesitueerd (in het verlengde van de Franse Baan [ii]) resulteert dit in een onrealistisch lang tracé en doorsnijding van de provinciale groene hoofdstructuur.

Beschreven effecten

In de effectenstudie zijn de effecten van de vier (combinaties van) omleggingen integraal beschreven. Hierbij is naast verkeer en vervoer en milieu ook gekeken naar ruimtelijke functies en aanlegkosten. In tabel 3.1 is een totaaloverzicht van de beschreven effecten opgenomen. De scores worden per oplossing kort toegelicht. Voor een nadere beschrijving en onderbouwing van de effectscores wordt verwezen naar de effectenstudie.



zoekgebieden voor de
omleiding
figuur 3.1

Tabel 3.1: Totaaloverzicht van de beschreven effecten

Hoofdaspecten & Beoordelingscriteria	Mogelijke (combinaties) van omleggingen			
	oost	noordoost	noordwest	oostwest
<i>Verkeer en vervoer</i>				
Verkeersaantrekkende werking omlegging (vv1)	+	++	+	++
Bereikbaarheid bedrijventerrein (vv2)	++	++	0	++
<i>Milieu</i>				
Mate van aantasting van natuurgebieden (na1)	0	0/-	--	--
Aantal doorsneden ecologische verbindingzones (na2)	0	1	2 of 3	1
Aantal doorsneden landschappelijk en/of cultuurhistorisch waardevolle gebieden, structuren en lijnen (lc1)	-	-/--	-/--	--
Doorsnijding archeologisch terreinen/gebieden (ar1)	--	--	-	--
Mate van hinder voor omwonenden (wl1)	-	-/--	-	--
Mate van sociale barrièrewerking (wl2)	-	-/--	-	--
Mogelijkheden om woonbebouwing te sparen (wl3)	-/--	-/--	-	--
<i>Ruimtelijke functies</i>				
Ruimtebeslag bestaand bedrijventerrein (st1)	0/-	0/-	0	0/-
Doorsnijding kavels en omrijshade (lb1)	-	-/--	-	--
Mogelijkheden voor afstemming met ruilverkaveling (lb2)	+ / ++	0/+	+	+ / ++
Doorsnijding routes voor het landbouwverkeer (lb3)	-	0/-	0/-	--
Doorsnijding en verstoring recreatieve elementen (re1)	0	-	--	-/--
<i>Aanlegkosten</i>				
Lengte tracé in km (ko1)	3	5	6	7
Aantal doorsneden wegen/fietspaden met relevante verkeersfunctie (ko2)	4	6	8	9

- ++ sterk positief effect;
 + positief effect;
 0 neutraal;
 - negatief effect;
 -- sterk negatief effect.

Oostelijke omlegging

Dit is de enige oplossing waarbij slechts één omlegging wordt gerealiseerd: de oostelijke omlegging. Bij de overige drie oplossingen worden immers twee omleggingen gecombineerd. Belangrijk nadeel van uitsluitend een oostelijke omlegging aanleggen is dat het doorgaande verkeer op de relatie Ulvenhout-Baarle-Turnhout en het herkomst/bestemmingsverkeer dat Baarle binnenkomt of verlaat via de Chaamseweg [a] niet uit de kom wordt getrokken. Alleen het doorgaande verkeer op de relatie Gilze-Baarle-Turnhout en het herkomst/bestemmingsverkeer dat Baarle binnenkomt of verlaat via de Alphenseweg [b] wordt uit de kom getrokken. Uitsluitend een oostelijke omlegging beantwoordt dan ook in mindere mate aan de doelstelling van het project dan een combinatie van een noordelijke met een oostelijke en een oostelijke met een westelijke omlegging: het duurzaam oplossen van de leefbaarheids- en doorstromingsproblemen in de kom van Baarle.

Belangrijk voordeel van uitsluitend een oostelijke omlegging is dat het tracé circa een factor twee korter is dan in de situatie waarbij twee omleggingen worden gecombineerd. Hierdoor blijft de doorsnijding en aantasting van bestaande waarden en functies rond Baarle relatief beperkt. Bovendien is uitsluitend een oostelijke omlegging naar verwachting aanmerkelijk goedkoper. Een oostelijke omlegging scoort derhalve ten aanzien van alle geformuleerde criteria voor milieu, ruimtelijke functies en aanlegkosten gunstiger of even gunstig als de drie mogelijke combinaties van omleggingen, met uitzondering van de criteria 'mate van doorsnijding van archeologisch waardevolle terreinen en gebieden', 'mogelijkheden om woonbebouwing te sparen', 'ruimtebeslag bestaand bedrijventerrein' en 'doorsnijding routes voor het landbouwverkeer'. Dit vanwege de archeologisch waardevolle terreinen en de relatief grote bebouwingsdichtheid aan de oostzijde van Baarle, het mogelijk geringe ruimtebeslag op het bedrijventerrein Baarle-Oost en het gegeven dat de oostelijke omlegging geen kansen biedt voor de verbetering van de verbinding voor het landbouwverkeer via de Franse Baan [iii].

Noordoostelijke omlegging

Door zowel een noordelijke als een oostelijke omlegging aan te leggen wordt voldaan aan de doelstelling van het project. Doordat de doorgaande verkeersstromen op de relaties Gilze-Baarle-Turnhout en Ulvenhout-Baarle-Turnhout uit de kom worden getrokken wordt de kom maximaal ontlast. Dit alternatief neemt ten aanzien van alle geformuleerde criteria voor milieu, ruimtelijke functies en aanlegkosten een tussenpositie in, met uitzondering van 'mate van doorsnijding van archeologisch waardevolle terreinen en gebieden', 'ruimtebeslag bestaand bedrijventerrein', 'mogelijkheden voor afstemming met de ruilverkaveling' en 'doorsnijding routes voor het landbouwverkeer'. Dit vanwege de archeologisch waardevolle terreinen en het mogelijk geringe ruimtebeslag op het bedrijventerrein aan de oostzijde van Baarle, de beperkte mogelijkheden om negatieve effecten voor de landbouw te voorkomen (delen van het doorsneden gebied ten oosten en ten noorden van Baarle maken geen deel uit van de ruilverkaveling) en de kansen voor de verbetering van de verbinding voor het landbouwverkeer via de Franse Baan [ii].

Noordwestelijke omlegging

Door zowel een noordelijke als een westelijke omlegging aan te leggen kunnen beide doorgaande verkeersstromen op de relaties Gilze-Baarle-Turnhout en Ulvenhout-Baarle-Turnhout uit de kom worden getrokken. Een noordwestelijke omlegging trekt echter minder verkeer uit de kom dan een noordoostelijke en een oostwestelijke omlegging. Dit komt omdat bij de noordwestelijke omlegging sprake is van een relatief wijde boog rond de bebouwde kom van Baarle en omdat de beide omleggingen niet op dezelfde locatie aansluiten op de bestaande provinciale weg (Chaamseweg [a]). Hierdoor wordt de route van de Alphenseweg [b] naar de Molenstraat [c] via de omlegging langer en minder logisch. Bovendien kunnen de bedrijventerreinen aan de oostzijde van Baarle niet worden ontsloten via de omlegging, waardoor het vrachtverkeer van en naar deze terreinen door de kom van Baarle blijft rijden.

De belangrijkste natuurwaarden en recreatieve elementen liggen aan de noord- en zuidwestzijde van Baarle. Een noordwestelijke omlegging scoort derhalve het ongunstigst ten aanzien van de aspecten natuur en recreatie. Daar staat tegenover dat de bebouwingsdichtheid en de aantasting van het archeologisch waardevol gebied aan de west- en noordzijde van Baarle relatief beperkt is en de noordelijke omlegging kansen biedt voor verbetering van de verbinding voor het landbouwverkeer via de Franse Baan [ii] waardoor een noordwestelijke omlegging ten aanzien van de aspecten archeologie en woon-

en leefmilieu en de criteria 'ruimtebeslag bestaand bedrijventerrein', 'doorsnijding kavels en omrijshade' en 'doorsnijding routes voor het landbouwverkeer' gunstiger of even gunstig wordt beoordeeld als de overige oplossingen. Ten aanzien van de aspecten landschap/cultuurhistorie en kosten en het landbouwcriterium met betrekking tot de ruilverkaveling neemt de noordwestelijke omlegging een tussenpositie in.

Oostwestelijke omlegging

Door zowel een oostelijke als een westelijke omlegging aan te leggen wordt voldaan aan de doelstelling van het project. Doordat de doorgaande verkeersstromen op de relaties Gilze-Baarle-Turnhout en Ulvenhout-Baarle-Turnhout uit de kom worden getrokken wordt de kom maximaal ontlast. Daar staat echter tegenover dat een oostwestelijke omlegging door zijn grote lengte en doorsnijding van het buitengebied over het geheel genomen het meest negatief wordt beoordeeld uit oogpunt van milieu, ruimtelijke functies en kosten. Uitzondering hierop vormen de criteria 'aantal doorsneden ecologische verbindingzones', 'mogelijkheden voor afstemming met de ruilverkaveling' en 'doorsnijding en verstoring recreatieve elementen'.

Conclusies

Op basis van de beschreven effecten zijn in de effectenstudie de volgende conclusies getrokken:

- **Een noordoostelijke omlegging is het meest kansrijk.** Deze omlegging voldoet aan de doelstelling (trekt het verkeer maximaal uit de kom) en wordt over het geheel genomen redelijk beoordeeld uit oogpunt van milieu, ruimtelijke functies en kosten.
- **Een oostelijke omlegging is kansrijk.** Deze omlegging wordt over het geheel genomen het gunstigste beoordeeld uit oogpunt van milieu, ruimtelijke functies en kosten, maar voldoet in mindere mate aan de doelstelling voor de omlegging: de omlegging trekt minder verkeer uit de kom dan een noordoostelijke omlegging.
- **Een noordwestelijke omlegging is kansarm.** Deze omlegging voldoet in mindere mate aan de doelstelling (trekt minder verkeer uit de kom) en is naar verwachting duurder dan de noordoostelijke omlegging (langer tracé en meer kruisingen met bestaande wegen/fietspaden). Ten opzichte van deze nadelen van een noordwestelijke omlegging staat geen meerwaarde vanuit milieu en ruimtelijke functies: over het geheel genomen een enigszins gunstigere beoordeling ten aanzien van de aspecten archeologie, woon- en leefmilieu, stedenbouw en landbouw, maar aanzienlijk minder gunstig ten aanzien van de aspecten natuur en recreatie.
- **Een oostwestelijke omlegging is het meest kansarm.** Deze omlegging voldoet evenals de noordoostelijke omlegging aan de doelstelling (trekt het verkeer maximaal uit de kom), maar wordt vanwege zijn grote lengte over het geheel genomen het ongunstigste beoordeeld uit oogpunt van milieu, ruimtelijke functies en kosten.

Keuze

Op basis van de bevindingen tijdens de effectenstudie heeft de provincie Noord-Brabant, in samenspraak met de gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog, afgesproken om voóralnog uitsluitend de noordoostelijke en de oostelijke omlegging in de Projectnota/MER nader te onderzoeken. Voor deze omleggingen zullen in de Projectnota/MER op basis van de in figuur 3.1 weergegeven zoekgebieden meerdere tracévarianten worden gedefinieerd.

3.2.2 AANTAL AANSLUITPUNTEN

Het aantal aansluitpunten dient zoveel mogelijk te worden beperkt aangezien de omlegging onderdeel uitmaakt van het een regionale verbinding voor het doorgaande verkeer. Dit beantwoordt aan een belangrijke eis die wordt gesteld aan een duurzaam veilig wegennet [10]: om de inzichtelijkheid voor de gebruiker te bevorderen dient het aantal aansluitpunten zoveel mogelijk beperkt te blijven. Meerdere aansluitpunten kan de doorstroming en de veiligheid op de omlegging negatief beïnvloeden. In principe worden derhalve uitsluitend de huidige provinciale wegen aangesloten op de omlegging. Bij de noordoostelijke omlegging zijn dit de Chaamseweg (Ulvenhout-Baarle; [a]), de Alphenseweg (Gilze-Baarle; [b]) en de Molenstraat (Baarle-Turnhout; [c]) en bij de oostelijke omlegging de Alphenseweg en de Molenstraat. Alleen aan de oostzijde van Baarle wordt één extra aansluitpunt overwogen. Aan de oostzijde van Baarle worden namelijk twee lokale wegen doorsneden met een belangrijke verkeersfunctie: de Oordeel(se)straat [u] en de Kapelstraat [y]. Een extra aansluitpunt aan de oostzijde is daarmee gunstig met het oog op de ontsluiting en bereikbaarheid van het bedrijventerrein, de kom en het buitengebied. Uit de in het kader van de effectenstudie uitgevoerde verkeersmodelberekeningen [7] blijkt dat een extra aansluitpunt aan de oostzijde van Baarle leidt tot een duidelijke toename van de verkeersintensiteiten op de omlegging en een afname van de verkeersintensiteiten in de kom.

In de Projectnota/MER worden voor wat betreft het aantal aansluitpunten twee varianten onderzocht:

- uitsluitend aansluiting op de bestaande provinciale wegen;
- aansluiting op de bestaande provinciale wegen en een extra aansluitpunt aan de oostzijde van Baarle.

3.2.3 LIGGING VAN DE AANSLUITPUNTEN

Aansluiting op de bestaande provinciale wegen

Voor de aansluiting van de bestaande provinciale wegen op de omlegging zijn nog meerdere locaties in beeld, afhankelijk van de keuze voor een noordoostelijke of een oostelijke omlegging en de keuze voor het daadwerkelijke tracé (zie hiervoor de in figuur 3.1 weergegeven zoekgebieden).

Extra aansluitpunt aan de oostzijde

Aan de oostzijde van Baarle worden door de omlegging twee belangrijke lokale wegen gekruist: de Oordeel(se)straat [u] en de Kapelstraat [y]. Indien aan de oostzijde een extra aansluitpunt wordt gerealiseerd, ligt het voor de hand om één van beide wegen op de huidige locatie direct op de omlegging aan te sluiten. Voor de andere weg wordt uitgegaan van een ongelijkvloerse kruising. In het 'Verkeersstructuurplan Baarle-Nassau/Baarle-Hertog' [9] zijn beide opties nader onderzocht en wordt een keuze gemaakt voor een aansluitpunt op de Kapelstraat en een ongelijkvloerse kruising van de Oordeel(se)straat. De argumenten hiervoor zijn:

- Uit verkeersmodelberekeningen blijkt dat een aansluiting op de Kapelstraat wat meer verkeer uit de kom trekt en in enigszins hogere intensiteiten op de omlegging resulteert dan een aansluiting op de Oordeel(se)straat. Dit blijkt overigens ook uit de verkeersmodelberekeningen die ten behoeve van de 'Effectenstudie Omlegging Provinciale Weg Baarle' [7] zijn uitgevoerd.



- In de huidige situatie wordt meer landbouwverkeer afgewikkeld via de Oordeel(se)straat dan via de Kapelstraat. Indien dit landbouwverkeer de omlegging ongelijkvloers kan passeren is dit gunstiger dan via een gelijkvloers aansluitpunt.
- Een aansluitpunt op de Kapelstraat is geografisch gezien logischer dan een aansluiting op de Oordeel(se)straat. Een aansluitpunt op de Oordeel(se)straat ligt op zeer korte afstand van de aansluiting op de bestaande provinciale weg (Alphenseweg; [b]). Dit is strijdig met het doorgaande regionale karakter van de omlegging. Een aansluiting op de Kapelstraat resulteert in een meer evenwichtige verdeling en in gemiddeld kortere rijafstanden voor het bestemmingsverkeer.
- Eén van de maatregelen die in Verkeersstructuurplan worden voorgesteld voor de korte termijn (periode voordat de omlegging wordt gerealiseerd) is het afsluiten voor het doorgaande verkeer van de Oordeelsestraat (Baarle-Nassau) oftewel Oosteinde (Baarle-Hertog) tussen de Alphenseweg en de Industrierweg. In het geval van een aansluiting op de Oordeel(se)straat zal het verkeer met een bestemming in de kom van Baarle dan vanaf de omlegging via de industrierweg naar de bestaande provinciale weg (Alphenseweg) rijden of via de Smederijstraat naar de Kapelstraat. In vergelijking tot een aansluitpunt op de Kapelstraat is derhalve sprake van extra ongewenste verkeersbewegingen en grotere rijafstanden. De meerwaarde van een aansluitpunt op de Oordeel(se)straat is uitgaande van deze situatie beperkt.
- Uit het Verkeersstructuurplan blijkt dat er behoefte is aan een parkeerterrein aan de oostzijde van Baarle. Dit terrein moet zo direct mogelijk bereikbaar zijn voor de bezoekers uit Tilburg en Turnhout. Bovendien moet het terrein zo dicht mogelijk bij het centrum liggen om loopafstanden te minimaliseren. Gezien de beschikbare ruimte rond de Kapelstraat en de afwezigheid daarvan rond de Oordeel(se)straat, heeft een aansluiting op de Kapelstraat de voorkeur.

Op basis van bovenstaande argumenten en de reeds in het kader van het Verkeersstructuurplan gemaakte keuze is besloten om in Projectnota/MER voor het eventuele extra aansluitpunt aan de oostzijde van Baarle uit te gaan van een aansluiting op de Kapelstraat. Voor deze aansluiting zijn nog twee locaties in beeld, afhankelijk van de keuze voor het daadwerkelijke tracé (zie hiervoor de in figuur 3.1 weergegeven zoekgebieden).

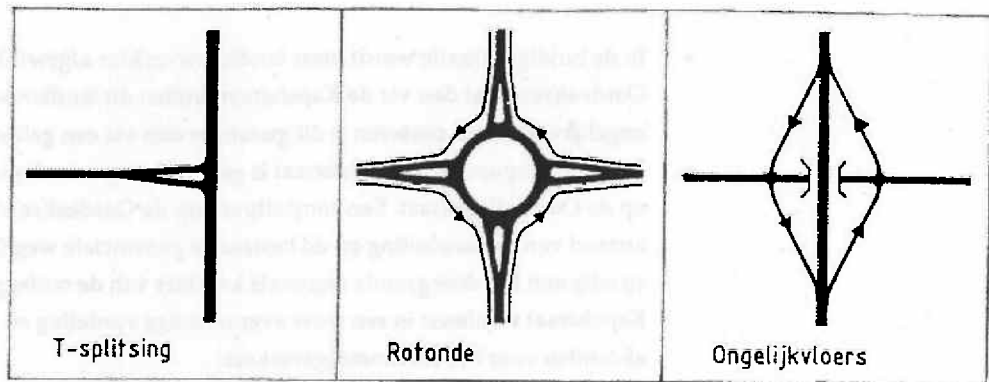
3.2.4 VORM VAN DE AANSLUITPUNTEN

Voor wat betreft de vorm van alle aansluitpunten wordt door de provincie uitgegaan van rotondes met vrijliggende fietspaden. Dit beantwoordt aan een belangrijke eis die wordt gesteld aan een duurzaam veilig wegennet [10]: om de inzichtelijkheid voor de gebruiker te bevorderen dienen de aansluitpunten zoveel mogelijk uniform te worden uitgevoerd.

Vanuit duurzaam veilig en vanuit de gegeven situatie (de aanwezige fietsvoorzieningen) zullen derhalve onderstaande aansluitvormen *niet* nader onderzocht:

1. een gelijkvloerse T- kruising en/of kruispunt voorzien van verkeerslichten (VRI);
2. een ongelijkvloerse aansluiting;
3. een rotonde zonder fietsvoorzieningen.

Navolgend wordt dit nader beargumenteerd. In figuur 3.2 is een principeschets van enkele aansluitingsvormen opgenomen.



Figuur 3.2: Principeschets van enkele aansluitingsvormen

Gelijkvloerse T-kruising en/of kruispunt voorzien van verkeerslichten (VRI)

Een rotonde brengt, zowel voor het langzame verkeer als het snelverkeer, ten opzichte van een geregeld kruispunt of een gelijkvloerse T-kruising een aantal voordelen met zich mee (CROW, 1997) [11]:

- de kruising is opvallender;
- veiliger voor zowel langzaam als snelverkeer (minder letselongevallen);
- sterke snelheidsverlaging;
- hoger attentieniveau.

Bovendien levert de rotonde als aansluitvorm naar verwachting meer dan voldoende capaciteit om het verkeersaanbod en de verkeersbelasting de komende jaren te kunnen verwerken. De voordelen van een rotonde komen tegemoet aan een aantal eisen die worden gesteld aan een duurzaam veilig wegennet [10]:

- zoekgedrag wordt vermeden doordat een overzichtelijke, opvallende situatie wordt gecreëerd;
- conflicten met tegemoetkomend verkeer worden voorkomen;
- conflicten met kruisend en overstekend verkeer worden voorkomen;
- de snelheid op potentiële conflictpunten wordt gereduceerd.

Ongelijkvloerse aansluiting

Voor zowel de aansluiting van de bestaande provinciale wegen als de eventuele aansluiting van de Kapelstraat op de omlegging kan gedacht worden aan ongelijkvloerse aansluiting door middel van een viaduct. Bij een dergelijke oplossing zal tenminste één van beide wegen verhoogd of verdiept aangelegd moeten worden. Bij een volwaardige aansluiting zijn vier verbindingswegen met in- en uitvoegstroken nodig die elk een hoogteverschil van maximaal circa 5 meter moeten overbruggen. De totale aansluiting zal in een groot ruimtebeslag resulteren. De effecten en kosten van een dergelijke complexe ingreep staan niet in verhouding tot de aard en de schaal van de problematiek in Baarle. Bovendien past een dergelijke vormgeving niet binnen het verwachtingspatroon van een weggebruiker op een regionaal verbindende weg. Deze oplossingen worden derhalve niet nader onderzocht.

Rotonde zonder fietsvoorzieningen

Vanuit duurzaam veilig worden buiten de bebouwde kom rotondes voorzien van vrijliggende fietspaden, waarbij de fietsers voorrang dienen te verlenen aan het gemotoriseerde verkeer (CROW, publicatie 127). Bij rotondes met een fietsstrook op de rotonde zelf zijn de fietsers niet of nauwelijks fysiek gescheiden van het snelverkeer en kunnen worden klemgereden. Rotondes zonder fietsvoorzieningen zullen derhalve niet worden beschouwd in de Projectnota/MER.

3.2.5 HOOGTELIKKING VAN HET TRACÉ

Ligging op maaiveld

Ligging op maaiveld zal in de Projectnota/MER nader worden onderzocht. Belangrijke voordelen van ligging op maaiveld zijn het geringe ruimtebeslag en de geringe aanlegkosten in vergelijking tot een verhoogde of een verdiepte ligging.

Half verdiepte ligging

Ook een half verdiepte ligging zal in de Projectnota/MER nader worden onderzocht. Een half verdiepte ligging biedt belangrijke milieuvoordelen: minder visuele hinder en aantasting van het landschap en minder geluidshinder. Bovendien biedt een half verdiepte ligging betere mogelijkheden voor een ongelijkvloerse kruising van de Oordeel(se)straat [u] en eventueel de Kapelstraat [y] aan de oostzijde van Baarle.

Geheel verdiepte ligging

Een geheel verdiepte ligging is gezien de schaal en aard van de problematiek in en rond Baarle niet reëel. Voor een geheel verdiepte ligging zijn in principe twee uitvoeringsvormen denkbaar: met taluds aan weerszijden van de weg of een bakconstructie. Beide uitvoeringsvormen zijn aanzienlijk duurder dan de maaiveldoplossing. Daarbij is een bakconstructie duurder dan taluds, maar de taludoplossing resulteert in een veel groter ruimtebeslag. De hoge kosten en het mogelijk grote ruimtebeslag wegen niet op tegen de voordelen. Daarbij komt nog dat de afstand waarover het tracé daadwerkelijk geheel verdiept kan worden aangelegd beperkt is: de omlegging is relatief kort, de aansluitpunten liggen op maaiveld en het tracé dient geleidelijk te stijgen of te dalen. Een dergelijke oplossing komt alleen in beeld in het geval van een knelpunt: een *dwingende* reden om bijvoorbeeld bestaande infrastructuur ongelijkvloers en verdiept te kruisen (zoals bijvoorbeeld een spoorlijn). In het geval van Baarle is geen sprake van een dergelijk knelpunt.

(Half) verhoogde ligging

Ook een (half) verhoogde ligging is voor de omlegging Baarle niet reëel. Een dergelijke oplossing brengt hoofdzakelijk nadelen met zich mee: negatieve landschappelijke en visuele effecten, meer geluidshinder (indien geen schermen worden aangelegd), groter ruimtebeslag en hogere kosten. Een mogelijk voordeel is dat (bestaande) infrastructuur makkelijker ongelijkvloers kan worden gekruist. Een verhoogde ligging komt, evenals een geheel verdiepte ligging, alleen in beeld in het geval van een *dwingende* reden om bijvoorbeeld bestaande infrastructuur ongelijkvloers en verhoogd te kruisen. In het geval van Baarle is geen sprake van een dergelijk knelpunt.

Samenvattend

In de Projectnota/MER worden voor wat betreft de hoogteligging van het tracé twee varianten onderzocht:

- ligging op maaiveld;
- een half verdiepte ligging.

3.2.6 MAATREGELEN IN DE KOM

Om te zorgen dat doorgaand verkeer ook daadwerkelijk gebruik gaat maken van de omlegging zijn verkeersregulerende maatregelen in de kom van Baarle-Hertog en Baarle-Nassau nodig. Hierbij kan onder meer worden gedacht aan verkeersremmende maatregelen, het instellen van éénrichtingsverkeer of een afsluiting van het centrum voor het doorgaande verkeer. In het 'Verkeersstructuurplan Baarle-Nassau/Baarle-Hertog' [9] worden mede in relatie tot het duurzaam veilige principe verkeersmaatregelen voorgesteld, zowel voor de periode tot aan de realisatie van de eventuele omlegging als voor de periode na realisatie. Deze maatregelen vormen het uitgangspunt voor de Projectnota/MER. In de Projectnota/MER worden derhalve geen verschillende varianten onderzocht voor de in de kom te treffen verkeersmaatregelen. In navolgend tekstkader is een overzicht gegeven van relevante maatregelen voor en na realisatie van de omlegging.

Relevante in het Verkeersstructuurplan voorgestelde maatregelen

Voor realisatie van de omlegging

- Categorisering. Diverse wegen in woonwijken worden aangewezen als erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Wegen binnen de bebouwde kom die aansluiten op ontsluitingswegen buiten de bebouwde kom, wegen in het centrum en alle overige wegen worden aangewezen als ontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur.
- Interne verkeerscirculatie. Het instellen van éénrichtingsverkeer op de Sint Annastraat [g] of deze straat afsluiten voor het gemotoriseerde verkeer. Oosteinde afsluiten voor het doorgaande verkeer. De rijrichting van het éénrichtingsverkeer op de Roosakkerstraat omdraaien.
- Parkeren. Het realiseren van een goed toegankelijk parkeerterrein aan de oostelijke rand van Baarle om de capaciteitsproblemen op zondagen het hoofd te kunnen bieden.
- Fietsverkeer. Het realiseren van fietspaden of fietsstroken binnen de bebouwde kom aan weerszijden langs de Alphenseweg [b], de Nieuwstraat [j] en de Chaamseweg [a].

Na realisatie van de omlegging

- Categorisering. Ook de wegen in het centrum aanwijzen als erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur (mits hiervoor voldoende draagvlak bestaat onder de bevolking).
- Interne verkeerscirculatie. Het afsluiten van de bebouwde kom voor doorgaand (vracht)verkeer. Op zondagen eventueel de bebouwde kom afsluiten voor al het doorgaande verkeer. Daartoe zal echter na aanleg van de omlegging eerst het parkeergedrag nader moeten worden onderzocht. Tot slot het instellen van éénrichtingsverkeer op de Kapelstraat [y], Klokkenstraat, Goorweg en Nonnenkuil. Op de Kapelstraat zal alleen éénrichtingsverkeer worden ingesteld tussen de Smederijstraat en de Klokkenstraat. Ter plaatse van een eventuele aansluiting van de omlegging is sprake van tweerichtingsverkeer.
- Parkeren. Het realiseren van een parkeerterrein aan de oostzijde van Baarle gekoppeld aan een eventuele aansluiting van de omlegging op de Kapelstraat om de capaciteitsproblemen op zondagen het hoofd te kunnen bieden.

3.2.7 VERKEERSFUNCTIE VAN DE OMLEGGING

Zoals beschreven in paragraaf 3.2.1 'Het tracé' zijn een oostelijke omlegging en een noordoostelijke omlegging nog in beeld.

De oostelijke omlegging en de oostelijke tak van de noordoostelijke omlegging vormen een onderdeel van de verbinding Gilze-Alphen-Baarle-Turnhout. Zoals reeds beschreven bij de voorgeschiedenis en achtergronden in hoofdstuk 2 is internationaal afgesproken dat deze grensoverschrijdende verbinding een regionale of beter bovenlokale functie krijgt. Het wegvak waarvan de beoogde omlegging onderdeel uitmaakt zal worden ingericht als gebiedsontsluitingsweg A zoals opgenomen in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan van Noord-Brabant [5]. Dit betekent onder meer een maximumsnelheid van 80 km/u buiten en 50 km/u binnen de bebouwde kom (categorie II) met 2x1 rijstroken (type 1).

De noordelijke tak van de noordoostelijke omlegging vormt een onderdeel van de verbinding Ulvenhout-Chaam-Baarle. Deze verbinding is in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan aangewezen als erfdoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/u buiten en 30 km/u binnen de bebouwde kom en één rijbaan (categorie III) met eventueel fietsstroken en/of vrijliggende fietspaden (type 1).

De omlegging ligt geheel buiten de bebouwde kom en zal worden ingericht conform de toegekende verkeersfunctie(s). Hiervoor zullen geen verschillende varianten worden onderzocht. De oostelijke omlegging wordt derhalve ingericht als ontsluitingsweg met een maximale snelheid van 80 km/uur en rijbaanscheiding. Bij de noordoostelijke omlegging worden twee inrichtingsvormen onderscheiden:

- de oostelijke tak wordt ingericht als ontsluitingsweg met een maximale snelheid van 80 km/uur en rijbaanscheiding.
- de noordelijke tak wordt ingericht als erfdoegangsweg met een maximale snelheid van 60 km/uur en geen rijbaanscheiding.

3.2.8 OVERZICHT VAN DE NADER TE UIT TE WERKEN VARIANTEN

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de in de Projectnota/MER nader uit te werken kansrijke varianten.

Tabel 3.2: Overzicht van de in de Projectnota/MER uit te werken kansrijke varianten

Uitvoeringsvariabele	Varianten
Het tracé	1. Noordoostelijke omlegging (meerdere zoekgebieden). 2. Oostelijke omlegging (meerdere zoekgebieden).
Aantal aansluitpunten	1. Uitsluitend aansluiting bestaande provinciale wegen. 2. Extra aansluitpunt aan de oostzijde van Baarle.
Ligging van aansluitpunten	Het extra aansluitpunt aan de oostzijde wordt gesitueerd bij de Kapelstraat. De Oordeel(se)straat wordt ongelijkvloers gekruist. De exacte locatie van alle aansluitpunten is afhankelijk van het tracé (zoekgebieden).
Vorm van de aansluitpunten	Rotondes met vrijliggende fietspaden.
Hoogteligging	1. Ligging op maaiveld. 2. Half verdiepte ligging.
Maatregelen in de kom	Conform het opgestelde Verkeersstructuurplan [9].
Verkeersfunctie	Conform het PVVP: oostelijke omlegging een ontsluitende functie, noordelijke omlegging een erftoegangsfunctie.

3.3 ALTERNATIEVEN

In de navolgende paragrafen wordt nader ingegaan op de volgende vier typen alternatieven:

- het nul(plus-)alternatief (paragraaf 3.3.1);
- de omleggingsalternatieven (paragraaf 3.3.2);
- het meest milieuvriendelijke alternatief (paragraaf 3.3.3);
- het voorkeursalternatief (paragraaf 3.3.4).

3.3.1 NUL(PLUS-)ALTERNATIEF

Nulalternatief

Zoals is aangegeven in het Besluit Milieu-effectrapportage (1994 en wijziging 1999, onderdeel van de Wet Milieubeheer) [2, 3] dient het zogenaamde nulalternatief een vast ingrediënt te vormen van een m.e.r.-studie. Voor het nulalternatief vormt de huidige situatie en de te verwachten autonome ontwikkeling het uitgangspunt (zie hoofdstuk 4 'Gebiedsbeschrijving'). Met dit alternatief wordt de verkeersproblematiek in de kom van Baarle, zoals beschreven in paragraaf 2.2.1, niet opgelost. Het nulalternatief is strijdig met de in paragraaf 2.3 beschreven doelstelling en derhalve niet reëel. Het nulalternatief dient uitsluitend als referentiekader voor het beschrijven en beoordelen van de effecten van de andere alternatieven (zie hoofdstuk 5 van deze startnotitie: 'Effectbeschrijving en vergelijking').

Nulplusalternatief

In m.e.r.-studies voor nieuwe infrastructuur wordt in veel gevallen ook een zogenaamd nulplusalternatief meegenomen. In een nulplusalternatief worden geen infrastructurele maatregelen voorzien, maar wordt uitgegaan van een maximale inzet van mobiliteitsbeperkende en -geleidende maatregelen. Concreet kan hierbij worden gedacht aan:

- beïnvloeding van de vervoerswijzekeuze door verbetering van het openbaar vervoer en van de fietsinfrastructuur;
- het treffen van maatregelen die zorgen voor een betere benutting van bestaande infrastructuur (verbetering van de verkeersafwikkeling).

Voor Baarle biedt dit echter onvoldoende oplossing. Dit wordt onderstreept door de belangrijkste conclusies van de begin 1999 uitgevoerde verkeerskundige verkenning van de problematiek in Baarle [6]:

- in de kernen van Baarle-Nassau en Baarle-Hertog is sprake van groeiende leefbaarheids- en doorstromingsproblemen. Deze problemen moeten worden opgelost;
- voor het oplossen van deze problemen is de huidige infrastructuur en het uitsluitend bevorderen van telematica, OV en fiets (TOF) niet toereikend;
- met het oog op de gewenste verkeersintensiteiten, de gewenste inrichting van de opgevaardeerde provinciale weg en de doorstromings- en leefbaarheidsproblemen is een omlegging van de provinciale weg noodzakelijk *in combinatie* met verkeersmaatregelen in de kern.

Concluderend kan worden gesteld dat het oplossen van de verkeersproblematiek in Baarle door het uitsluitend inzetten van mobiliteitsbeperkende en -geleidende maatregelen, mede gezien het schaalniveau en de aard van de onderhavige studie, niet haalbaar en realistisch is. In de Projectnota/MER zal derhalve geen nulplusalternatief worden meegenomen. Wel worden in samenhang met de omlegging maatregelen in de kern uitgewerkt (zie paragraaf 3.2.6).

3.3.2 OMLEGGINGSALTERNATIEVEN

In paragraaf 3.2 zijn per relevante uitvoeringsvariabele één of meerdere concrete kansrijke varianten geselecteerd. Deze varianten worden in de Projectnota/MER verder uitgewerkt en vergeleken. Mede op basis van de effecten van de varianten zullen in de Projectnota/MER de integrale omleggingsalternatieven worden samengesteld. Dit zijn compleet uitgewerkte oplossingen voor de kernproblematiek van Baarle.

3.3.3 MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF (MMA)

Zoals is aangegeven in het Besluit Milieu-effectrapportage (1994 en wijziging 1999, onderdeel van de Wet Milieubeheer) [2, 3] dient het zogenaamde meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) een vast ingrediënt te vormen van een m.e.r.-studie. In het kader van dit project wordt het MMA gezien als het integrale omleggingsalternatief waarbinnen de meest milieuvriendelijke varianten worden gecombineerd, aangevuld met mitigerende en compenserende maatregelen.

3.3.4 VOORKEURALTERNATIEF

In het kader van de benodigde bestemmingsplanwijziging zal de provincie als initiatiefnemer, in samenspraak met de beide gemeenten, mede op basis van de in de Projectnota/MER beschreven en vergeleken effecten een voorkeursalternatief kiezen. Dit kan het MMA zijn, één van de andere integrale omleggingsalternatieven of een 'mix' van deze alternatieven.

De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle. De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle. De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle.

De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle. De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle. De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle.

De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle. De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle. De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle.

De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle. De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle. De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle.

De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle.

32

De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle. De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle. De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle.

De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle.

33

De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle. De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle. De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle.

De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle.

34

De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle. De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle. De provincie heeft de beschikking over de provinciale weg Baarle.

HOOFDSTUK

4

Gebiedsbeschrijving

4.1 ALGEMEEN

In deze startnotitie wordt volstaan met een globale gebiedsbeschrijving. Deze beschrijving richt zich op de kern Baarle zelf en op het gebied ten oosten en ten noorden van Baarle, aangezien alleen nog omleggingen aan de oost- en noordzijde van Baarle in beeld zijn. In paragraaf 4.2 zijn de milieu-aspecten beschreven: bodem en water, natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie. In paragraaf 4.3 komen de ruimtelijke functies aan bod: stedenbouw, landbouw en recreatie. De relevante verkeersaspecten zijn reeds beschreven in paragraaf 2.2.1 'Knelpunten door de hoge verkeersbelasting van de kom'. Voor een weergave van de belangrijkste waarden en functies op kaart wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van de bij deze startnotitie gevoegde 'Effectenstudie Omlegging Provinciale Weg Baarle' [7].

In de Projectnota/MER zullen de huidige situatie en de autonome ontwikkeling uitgebreider worden beschreven. Deze uitgebreidere beschrijving dient als referentiekader voor de effectbeoordeling van de varianten en alternatieven in de Projectnota/MER. De reikwijdte van de effecten is bepalend voor de grootte van het studiegebied. Ook de grootte van het studiegebied zal in de Projectnota/MER worden gemotiveerd.

4.2 MILIEU-ASPECTEN

Bodem en water

De dekzandrug waarop Baarle-Nassau ligt vormt een waterscheiding tussen stroomgebieden van de Mark, de Donge en de Leij. Uit informatie van de betreffende waterschappen (Nederlands gebied) en de watering (Belgisch gebied) blijkt dat in het gebied enkele oost-west verlopende zijlopen voorkomen van de beek de Mark, onder meer een tweetal bovenlopen van de Strijbeekse Beek ten noorden van Baarle (onder andere de Kasteleinloop). Ten oosten van de waterscheiding verlopen enkele beken richting de Donge en Dommel in noordoostelijke richting. Met name vanaf de eerste krans van buurtschappen ontspringen een aantal bovenlopen van de Leien en de Rethse loop.

Natuur

In het streekplan van de provincie Noord-Brabant [12] is de provinciale groene hoofdstructuur opgenomen welke is opgebouwd uit natuurgebieden, natuurontwikkelingsgebieden, ecologische verbindingzones en multifunctionele bossen. Multifunctionele bossen vervullen gelijktijdig een functie voor natuur, de houtteelt en de extensieve recreatie, zonder dat bij een verdere ontwikkeling het accent op één van deze functies ligt. Natuurkerngebieden zijn gebieden die hun natuurwaarden ontleen aan het voorkomen van planten- en/of diersoorten die (inter)nationaal zeldzaam en/of bedreigd zijn.

Het streekplan geeft de volgende relevante waardevolle gebieden aan:

- Een multifunctioneel bos ten noorden van Baarle. Dit bos wordt doorsneden door de Bredaseweg [m] (ter plaatse van de kom is dit de Chaamseweg [a]). In het bos ligt onder meer Camping Rustoord [bb].
- Een gebied ten zuidoosten van Baarle rondom de Retsche Heide [o], deels aangewezen als multifunctioneel bos en deels natuurkerngebied. Het natuurkerngebied ligt direct ten oosten van het bungalowpark L'Air Pur [dd] (Landgoed Schaluinen [l]). In het multifunctionele deel ligt onder meer bungalow- en caravanpark De Kievit [n].

Het gebied wordt op verschillende plaatsen doorsneden door ecologische verbindingzones. De kern van Baarle-Nassau en Baarle-Hertog wordt van noord naar zuid doorsneden door een droge ecologische verbindingzone die deels parallel aan het 'Bels Lijntje' [n] loopt (dit is de voormalige spoorverbinding tussen Tilburg en Turnhout). Ten zuiden van de gemeente wordt deze ecologische verbindingzone gekruist door de droge ecologische verbindingzone die een verbinding vormt tussen de gebieden Tommelsche Heide [k] en de Retsche Heide [o]. Ten noorden van Baarle-Nassau en Baarle-Hertog loopt een bovenloop van de Strijbeeksche Beek welke in het streekplan Noord-Brabant als natte ecologische verbindingzone is aangewezen.

In het Uitwerkingsplan stiltegebieden [17], dat in het Streekplan [12] is overgenomen, is een groot deel van het gebied rondom de kern Baarle aangewezen als geluidsarme zone. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied dient het stiltebelang integraal te worden meegewogen met overige van belang zijnde aspecten. In het Streekplan wordt de intentie uitgesproken om die delen van geluidsarme zones die binnen de provinciale groene hoofdstructuur vallen in de toekomst als stiltegebied aan te wijzen.

Het bestemmingsplan 'Buitengebied' van Baarle-Nassau [13] geeft aan dat het gebied ten zuiden van Baarle (de Retsche en Tommelsche Heide) waardevol is voor vogels. De bosgebieden ten noordwesten en ten zuiden van Baarle herbergen meerdere soorten amfibieën. Op sommige plaatsen komen nog zeven soorten voor maar veel soorten zijn bedreigd.

In het Gewestplan Turnhout [14] zijn geen gebieden met een ecologische of natuurfunctie aangewezen.

Landschap en cultuurhistorie

Landschappelijk maken Baarle-Nassau en Baarle-Hertog deel uit van de randzone van de Kempen. In dit overgangsgebied liggen vele 'lage land'-steden welke afwateren in de richting van het noordelijk gelegen zeekele gebied. Baarle is een uitgestrekt gebied, dat reeds sinds de latere Middeleeuwen verdeeld is in twee delen: het ene aanvankelijk onder de heren van Breda en sinds 1830 deel van Nederland (gemeente Baarle-Nassau), het andere eerst rechtstreeks onder de hertog van Brabant en sinds 1830 deel van België (gemeente Baarle-Hertog). Baarle-Nassau bestaat uit een groot aaneengesloten gebied en bezit acht enclaves binnen Hertogse gronden. Baarle-Hertog bezit 22 enclaves binnen de gemeente Baarle-Nassau. De versnippering is dus groot.

Ruimtelijke opbouw

Behalve de dorpsbebouwing en de verspreide (overwegend agrarische) bebouwing komen er in het buitengebied van Baarle nauwelijks 'stedelijke' ruimtebegrenzings voor zoals

bijvoorbeeld fabriekscomplexen en Rijkswegen. De ruimtelijke opbouw wordt daarom voornamelijk door groenelementen gevormd.

In het bestemmingsplan [13] wordt, conform het gestelde in het Streekplan [12], onderscheid gemaakt naar delen met een gesloten karakter, delen met een half-open karakter, delen met een open karakter en delen met een coulissen landschap.

Landschap met een gesloten karakter wordt met name bepaald door bos. Er is in het gebied sprake van een tamelijk versnipperd bosbestand. Belangrijke elementen voor het landschapsbeeld met een gesloten karakter zijn de volgende:

- het Landgoed Schaluinen [l] is voor een belangrijk deel recreatieterrein en bestaat uit loofhoutrijk naaldbos;
- het landgoed 'De Kievit' [n] is deels als recreatiegebied ingericht. Ten noordoosten van het bungalowpark ligt het particulier gedeelte van het landgoed 'De Kievitshof'. Het betreft een in de Engelse tuinarchitectuurstijl opgebouwd landgoed dat twee vijvers bevat. Er staan zowel loof- als naaldbomen.

Delen met een halfopen karakter worden gevormd door verspreide kleine bosjes. Dit landschapstype komt voor in het gebied Retsche Heide [o].

Delen met een open karakter komen niet voor.

Delen met een coulisselandschap, een regelmatige indeling met lijnelementen zoals bomenrijen en houtwallen, komt voor aan weerszijden van de Bredaseweg [m] (klooster Gaarshof en Huisvennen [aa])

Cultuurhistorische waarden

In het bestemmingsplan van Baarle-Nassau [13] zijn een aantal waardevolle cultuurhistorische gebieden aangegeven:

- het gebied met oude bouwlanden rond Baarle-Nassau met een uitloper naar het gebied van de Manke Gooren;
- Nijhoven [s], vermoedelijk opgebouwd rond een Frankische driehoek, het kernmerk van een vroegmiddeleeuwse nederzetting. Een bewaard element uit de late 18e eeuw is de kapel van Nijhoven met gebedsbos, de St. Salvatorkapel;
- oude wegen (daterend uit de 18e eeuw), oude waterlopen (dat zijn waterlopen die sinds 1890 niet gewijzigd zijn) en oude houtwallen.

Landschappelijke en cultuurhistorische waardering

Het Bestemmingsplan [13] koppelt voor Baarle-Nassau op basis van de ruimtelijke opbouw, cultuurwaarden en natuurwaarden aan gebieden een waardering. In navolgend tekstkader zijn de gebieden met hun waardering weergegeven.

In het Gewestplan Turnhout [14] zijn geen gebieden met een landschappelijke of cultuurhistorische functie aangewezen.

In het kader van het nieuwe in ontwikkeling zijnde Streekplan wordt door de Provincie Noord-Brabant een cultuurhistorische waardenkaart opgesteld. Op deze kaart zijn in en rond Baarle een aantal cultuurhistorische waarden weergegeven [15]. In navolgend tekstkader zijn deze waarden weergegeven. Alleen de hoge en zeer hoge waarden zijn opgenomen en niet de redelijk hoge waarden (bij de historische groenstructuur is dit onderscheid niet gemaakt).

Landschappelijke en cultuurhistorische waardering Bestemmingsplan [13]

Voor het buitengebied van Baarle-Nassau hebben de volgende gebieden een landschappelijke en/of cultuurhistorische waarde:

- het gebied tussen het 'Beis Lijntje' [n] en de Alphenseweg [b];
- het gebied Baarle-Oost, ten zuiden van de Oordeel(se)straat [u] en ten oosten van de Heikant

De volgende gebieden hebben een landschappelijke en/of cultuurhistorische waarde met een waardevolle kavelstructuur:

- het gebied rond Nijhoven [s];
- het gebied ten noorden van de Oordeel(se)straat en ten oosten van de Alphenseweg.

De volgende gebieden hebben een hoge landschappelijke en/of cultuurhistorische waarde:

- het Landgoed Schaluinen [l];
- een deel van het open gebied dat wordt ingesloten door de Kapelstraat [y], de Visweg [j] en de kom van Baarle.

Cultuurhistorische waardenkaart Provincie Noord-Brabant [7]

Cultuurhistorische waarden in en rond Baarle:

- historisch stedenbouwkundige lijn met hoge waarde: Franse Baan [ii], Beis Lijntje [n], zandweg tussen Oordeel(se)straat [u] en Boshoven en weg van Reth [cc] in zuidelijke richting;
- historische groenstructuur: bomenrijen langs de Alphenseweg [b] en de Turnhoutseweg [d], houtwallen bij Boschoven [i], Nijhoven [s]/Reth [cc]/Liefkenshoek en Tommel [p]/Schaluinen [l] en het bos rond de St. Salvatorkapel bij Nijhoven;
- zichtrelatie aan de noordzijde van en parallel aan de Oordeel(se)straat [u].

Archeologie

Het dorp Baarle ligt op de hoogste plek van een dekzandrug die een waterscheiding tussen twee stroomgebieden vormt. Het dekzandplateau is voornamelijk opgebouwd uit lemige oude dekzanden waarop zich esdekken bevinden. De bodems onder de essen zijn in veel gevallen rijk aan gave archeologische waarden. Esdekken bieden deze sporen een goede en duurzame bescherming. Het oorspronkelijk oppervlak is vanaf de Middeleeuwen kunstmatig opgehoogd door plaggenbemesting. Om de akkers te bemesten staken boeren plaggen op de woeste gronden. De plaggen werden in de potstallen met dierlijke mest verrijkt. De stalinhoud werd op het land uitgereden en zorgde zo voor voldoende organische stof in de zandgrond. Tegelijkertijd werden de akkers hoger. Dit betekent dat de archeologische resten uit de perioden van voor de Middeleeuwen hier heel goed bewaard zijn gebleven. Bijzonder is dat de bewoningssporen - zoals woonplaatsen, begraafplaatsen, wegen en perceelsindelingen - onder de essen veelal nog in hun landschappelijke samenhang bewaard zijn gebleven. In het gebied bevinden zich veel van deze esdekken.

Het gebied kent een drietal bekende archeologisch waardevolle terreinen met daarnaast meerdere archeologische vindplaatsen. Een terrein genaamd Nijhoven, kapel (nr. 2119) is van hoge archeologische waarde. De twee andere terreinen zijn: een nederzettingsterrein uit de Middeleeuwen (nr. 2120, Nijhoven [s]) en een nederzettingsterrein dat vermoedelijk teruggaat tot in de vroege-Middeleeuwen (nr. 9480, Nijhoven). De bekende archeologische vindplaatsen in het gebied zijn voornamelijk te dateren in de late-Steentijd en de vroege-

Bronstijd. In het kader van de Landinrichting zijn in maart 2000 meerdere nieuwe archeologische vindplaatsen getraceerd rondom Baarle. Deze vindplaatsen zijn te dateren in de Bronstijd en vroege-IJzertijd. Ze liggen geconcentreerd zowel aan de westzijde als aan de oostzijde van Baarle (de noordzijde is niet in het kader van de landinrichting onderzocht). Inherent aan archeologische waarden is dat het merendeel van deze waarden onbekend zijn. Deze waarden zijn op basis van de reeds bekende archeologische vindplaatsen - zoals beschikbaar in het Centraal Archeologisch Archief (CAA) en ARCHIS - en op grond van landschappelijke ligging, aanwezigheid van bepaalde bodems en grondwaterniveaus in kaart gebracht. Rondom Baarle liggen gebieden met een hoge en middelhoge indicatieve archeologische waarde.

4.3 RUIMTELIJKE FUNCTIES

Stedenbouw

De gemeente Baarle-Nassau omvat 7.641 hectare en heeft ruim 6.000 inwoners, verdeeld over de hoofdkern Baarle-Nassau, de kern Ulicoten, meerdere landelijke bebouwingsclusters (onder meer Castelé en de lintbebouwing Oordeel(se)straat [u]/ Driehuizen, Heikant en Veldbraak) en verspreid wonen in het buitengebied. Baarle-Nassau kan nauwelijks los worden gezien van Baarle-Hertog. De gemeente Baarle-Hertog omvat 748 hectare en heeft 2.100 inwoners verdeeld over de hoofdkern Baarle-Nassau en de kern Zondereigen.

Het centrum

Het centrum van Baarle heeft door de complexe samenkomst van radiale wegen een stedenbouwkundig waardevolle structuur. Mede door de vele historische panden en groene ruimten is er sprake van een aantrekkelijk geheel.

Baarle-Nassau en Baarle-Hertog kennen een redelijk compact centrumgebied waarin winkels, horeca en andere centrumvoorzieningen geconcentreerd zijn. Vooral op zondag is het dorpscentrum een toeristische trekpleister. Het bestemmingsplan voor de kom [16] geeft aan dat verdere concentratie van centrumvoorzieningen gewenst is. Omdat Baarle-Nassau en Baarle-Hertog zich lang ontwikkeld hebben langs de vele wegen die in het centrum bijeenkomen, bestaat de dorpsbebouwing voor een groot deel uit intensieve lintbebouwing. Deze bebouwing heeft vanouds een zeer gemengd karakter: wonen, winkels, horeca, bedrijven en een aantal agrarische bedrijven.

Wonen

Naast de uitgebreide gemengde (woon)bebouwing langs de uitvalswegen kent Baarle vier monofunctionele woongebieden:

- Baarle-Noord;
- Hoogbraak [z];
- Alphenseweg (Belgische enclave Kastelein; [kk]);
- Ten zuiden van het centrum langs het Bels lijntje [n].

Volgens het vigerende groeiklassebeleid van de Provincie Noord-Brabant zoals dat is vastgelegd in het Streekplan mag Baarle-Nassau slechts bouwen voor de eigen woningbehoefte en voor een deel voor de omliggende kleinere kernen (groeiklasse 1 en 2). Voor Baarle-Hertog zijn in het Gewestplan Turnhout [14] gebieden gereserveerd om in de toekomstige woningbehoefte te kunnen voorzien.

Bedrijven

Baarle-Nassau en Baarle Hertog kennen een groot aantal kleinere bedrijven, verspreid gelegen in de bebouwing langs de uitvalswegen. Daarnaast is er sprake van twee grotere bedrijventerreinen:

- Bedrijventerrein Baarle-Oost, het (lokale) bedrijventerrein van Baarle-Nassau. In combinatie met de bedrijvigheid komt hier vanouds ook enige detailhandel voor;
- Ambachtenterrein Wiekenweg, het lokale bedrijventerrein voor Baarle-Hertog, gelegen ten oosten van de Molenstraat [c]. Dit bedrijventerrein heeft zijn definitieve omvang reeds bereikt.

Landbouw

Aard van de agrarische activiteiten

Globaal gezien kan voor wat betreft de aard van de agrarische activiteiten het buitengebied in drie gebieden worden opgedeeld (glastuinbouw komt vrijwel niet voor):

- in het noorden en het westen overheerst de rundveehouderij;
- in het zuidwestelijke deel van de gemeente is er naast enige intensieve veehouderij overwegend sprake van akkerbouw;
- in het oostelijke deel zijn veel intensieve veehouderijen geconcentreerd.

Vrijwel alle agrarische gronden binnen de gemeente Baarle-Nassau zijn in het Streekplan [12] aangegeven als ontwikkelingsgebied voor de rundveehouderij. Voor het oostelijke deel van de gemeente (doorlopend over het grondgebied van de gemeente Alphen - Chaam) is deze aanduiding gecombineerd met die van ontwikkelingsgebied voor de intensieve veehouderij. Voor Baarle-Hertog is een groot deel van het buitengebied in het Gewestplan Turnhout [14] aangewezen als agrarisch gebied.

Ruilverkaveling

In het grootste gedeelte van het gebied is een ruilverkaveling in uitvoering. Belgisch grondgebied (Baarle-Hertog) wordt echter niet in deze verkaveling betrokken en ook de driehoek tussen de Bredaseweg [m], de kom van Baarle en de Alphenseweg [b] (onder meer het gebied 'De Huisvennen' [aa]) valt buiten de ruilverkaveling. Dit laatste gebied maakte onderdeel uit van een eerdere ruilverkaveling. In het kader van de ruilverkaveling worden voorstellen voor verbetering van de ontsluiting, waterbeheersing, boerderijverplaatsing, kavelinrichtingswerken, landschapsbouw en natuurbouw uitgewerkt.

Landbouwverkeer

Het (intern) landbouwverkeer rond Baarle verloopt in belangrijke mate van oost naar west en vice versa. Dit komt omdat er nogal wat landbouwbedrijven in de omgeving van Veldbraak, Heikant en Driehuizen aan de oostzijde van Baarle percelen op afstand exploiteren in de omgeving van Heesboom, Hoogeind [x] en Gorpeind aan de westzijde van Baarle. Dit blijft ook in de toekomst het geval, omdat het voor de ruilverkaveling onmogelijk is om alle veldkavels die nu ten westen van Baarle liggen toe te delen nabij de bedrijven ten oosten van Baarle.

Belangrijke verbindingen voor het landbouwverkeer verlopen via:

- de Oordeel(se)straat [u], de Kapelstraat [y] en de Gierlestraat/Reth [cc] aan de oostzijde van Baarle;
- de Franse Baan [ii]/Boschoven [i] aan de noordzijde van Baarle.

Het zwaartepunt van de oost-west relaties ligt ter hoogte van de Gierlestraat/Reth en Tommel [p].

Recreatie

Uit het streekplan van de provincie Noord-Brabant [12] blijkt dat de omgeving van Baarle-Nassau en Baarle-Hertog binnen een toeristisch recreatief gebied valt. Doordat het buitengebied rond Baarle-Nassau en Baarle-Hertog landschappelijk aantrekkelijk is heeft de verblijfsrecreatie zich sterk ontwikkeld.

De volgende relevante recreatieve elementen zijn in het gebied aanwezig:

- ten noordwesten van de kom van Baarle ligt camping Rustoord [bb]. De camping ligt in een recreatief bos waar tevens andere recreatieve faciliteiten te vinden zijn, zoals een midgetgolfbaan, een visvijver en er kunnen ritjes worden gemaakt met paard en wagen;
- er zijn twee kampeergelegenheden bij de boer: camping Veldrust bij het bebouwingscluster Veldbraak en camping De Wielewaal bij het bebouwingscluster Reth [cc];
- aan de zuidkant van de kom Baarle ligt Landgoed Schaluinen [l] met het bungalowpark l'Air Pur [dd].
- ten oosten van Landgoed Schaluinen ligt het bungalowpark, caravanpark en kampeerbedrijf de Kievit [n].

De dagrecreatie richt zich met name op de kernen Baarle-Nassau en Baarle-Hertog. In het buitengebied beperkt de dagrecreatie zich tot fietsen, wandelen en rondtoeren. Bijzonder is het Bels Lijntje [n], een voormalige spoorlijn die omgebouwd is tot toeristische fietsroute, waarvan zeer intensief gebruik wordt gemaakt.

In de gemeente Baarle-Nassau ligt het sportpark Boschoven [ee]. Ten oosten van de Bredaseweg [m] aan de zuidkant van het bos liggen een aantal voetbalvelden, een atletiekbaan, tennisvelden, een zwembad, een manege en enkele volkstuintjes.

HOOFDSTUK 5 Effectbeschrijving en -vergelijking

5.1 TE BESCHRIJVEN EFFECTEN

In de Projectnota/MER zullen de effecten van de varianten en alternatieven nauwkeurig worden beschreven. Op basis van de gebieds- en effectbeschrijving in de inmiddels uitgevoerde effectenstudie [7] bestaat reeds een goed beeld van de te verwachten effecten. In de navolgende tabel wordt een globaal overzicht gepresenteerd van aspecten en deelaspecten waarbij relevante effecten zijn te verwachten. Hierbij is onderscheid gemaakt in de aanlegfase van de omlegging en de gebruiksfase.

Tabel 5.1: Te verwachten effecten als gevolg van de omlegging

Aspecten en deelaspecten	Aanleg	Gebruik
Verkeer en vervoer		
- mobiliteit		*
- bereikbaarheid	*	*
- verkeersveiligheid	*	*
Bodem en water		
- bodem	*	
- oppervlaktewater	*	*
- grondwater	*	*
Natuur		
- flora	*	*
- fauna	*	*
- ecologische relaties		*
Landschap		*
Archeologie en cultuurhistorie	*	
Geluid, trillingen en lucht	*	*
Woon- en leefmilieu	*	*
Ruimtelijke functies		
- stedenbouw		*
- landbouw	*	*
- recreatie	*	*
Investeringskosten	*	

HOOFDSTUK

6 Besluiten, beleidskader en procedures

6.1 TE NEMEN BESLUITEN

Voor de omlegging van de provinciale weg in Baarle zal de Nederlandse m.e.r.-procedure worden doorlopen. De Projectnota/MER dient ter onderbouwing van de besluitvorming in het kader van de wijziging van het vigerende bestemmingsplan. De bedoeling is om de procedure voor wijziging van het bestemmingsplan gelijk op te laten lopen met de m.e.r.-procedure.

6.2 BELEIDSKADER

In de Projectnota/MER wordt ingegaan op de relevante plannen en de genomen besluiten die van invloed zijn op de voorgenoemde activiteit: de omlegging van de provinciale weg door Baarle. Het gaat daarbij vooral om *vastgestelde* plannen die *kaderstellend* zijn voor het verder ontwikkelen van varianten en alternatieven. In tabel 6.1 wordt een overzicht gegeven van plannen en besluiten die van belang worden geacht voor het beschrijven van het beleidskader in de Projectnota/MER.

Tabel 6.1: Beleidskader

Europees	Vogel- en habitatrictlijn
Rijk (Nederland)	Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP) Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020 Natuur voor mensen, mensen voor natuur Natuurbeschermingswet & Flora en faunawet
Provincie Noord-Brabant	Streekplan Noord-Brabant Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP)
Vlaams Gewest & Provincie Antwerpen	Provinciaal Structuurplan van Antwerpen Dectet (21-10-97) & uitvoeringsbesluit (23-7-98) natuurbehoud & milieu Vlaams Reglement Milieuvergunningen Milieu- en Natuurbeleidsplan Beleidsdoelstellingen geluid, oppervlakte –en grondwater & bodemkwaliteit Gewestplan Turnhout
Gemeenten	Ruimtelijk Economisch Kaderplan (REK) Verkeersstructuurplan Bestemmingsplan buitengebied (Baarle-Nassau) Bestemmingsplan kom (Baarle-Nassau)

6.3 PROCEDURES

Achtereenvolgens wordt ingegaan op de Nederlandse m.e.r.- en bestemmingsplan-procedure, de Vlaamse procedures en de internationale informatie-uitwisseling.

Nederlandse m.e.r.- en bestemmingsplanprocedure

Voor de omlegging van de provinciale weg in Baarle zal een Nederlandse m.e.r.-procedure worden doorlopen die is gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure. In figuur 6.1 zijn beide procedures schematisch weergegeven. De gemeente Baarle-Nassau is het bevoegd gezag (BG) met betrekking tot de bestemmingsplanwijziging. De provincie Noord-Brabant treedt op als initiatiefnemer van de wegomlegging (IN).

Na de publicatie van deze startnotitie bestaat de mogelijkheid om deel te nemen aan de inspraak, zoals die door de gemeente Baarle-Nassau wordt georganiseerd. Op basis van de inspraak en na advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage en de wettelijke adviseurs stelt het bevoegd gezag de richtlijnen voor de Projectnota/MER vast. Daarin is vastgelegd welke informatie de Projectnota/MER dient te bevatten en welke onderwerpen en aspecten per onderdeel van de Projectnota/MER dienen te worden uitgewerkt.

Mede op basis van de richtlijnen wordt vervolgens de Projectnota/MER opgesteld. Aan de hand van de Projectnota/MER wordt door de Provincie Noord-Brabant, in samenspraak met de gemeenten, op basis van een gemotiveerde keuze uit de bestudeerde alternatieven een voorkeursalternatief geformuleerd. Vervolgens wordt door de gemeente Baarle-Nassau, op basis van het gekozen voorkeursalternatief, een ontwerpbestemmingsplan opgesteld.

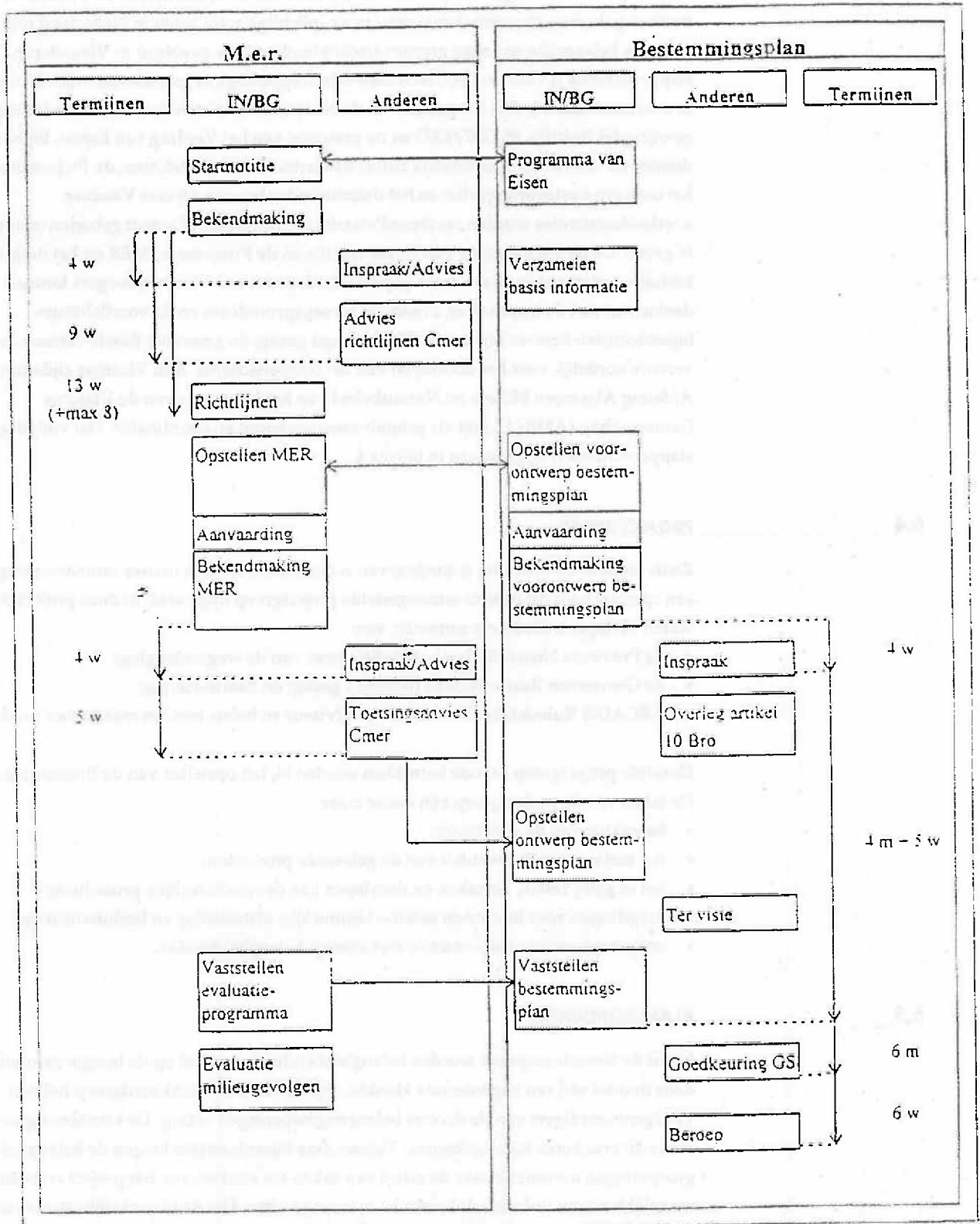
Na bekendmaking en publicatie van de Projectnota/MER en het ontwerpbestemmingsplan vindt inspraak plaats en wordt advies gevraagd aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage en de wettelijke adviseurs. Door de Commissie voor de milieu-effectrapportage wordt bekeken of de Projectnota/MER voldoet aan de wettelijke eisen, tegemoet komt aan de gestelde richtlijnen en geen onjuistheden bevat.

Aan de hand van de Projectnota/MER, het ontwerpbestemmingsplan, de inspraakreacties en het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. wordt door het bevoegd gezag het bestemmingsplan vastgesteld. Na goedkeuring van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant kan door alle belanghebbenden beroep worden aangetekend.

Nadat het bestemmingsplan definitief is vastgesteld kan het bestek voor de omlegging worden voorbereid en kan tenslotte met de uitvoering worden gestart.

Vlaamse procedures

Zoals reeds beschreven bij het procedureel kader in hoofdstuk 1 is de omlegging rond Baarle in Vlaanderen niet m.e.r.-plichtig [18]. Om de omlegging op Vlaams grondgebied te kunnen realiseren zal door de provincie Antwerpen een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) opgesteld moeten worden. Het opstellen van dit plan kan tegelijkertijd plaats vinden met het opstellen van het bestemmingsplan aan de Nederlandse zijde, waarbij eveneens de in het kader van de Nederlandse procedure opgestelde Projectnota/MER als onderbouwing zal worden gebruikt. De Projectnota/MER zal ook als onderbouwing worden gebruikt bij de concrete bouwvergunning voor de aanleg van de omlegging op Vlaams grondgebied [18].



Figuur 6.1: Koppeling m.e.r.-procedure en bestemmingsplanprocedure

Informatie-uitwisseling tussen de Nederlandse en Vlaamse overheid

Informatie-uitwisseling vindt plaats middels een door de Nederlandse en Vlaamse overheid overeen gekomen stappenschema voor m.e.r.-plichtige activiteiten in Nederland met mogelijk belangrijke nadelige grensoverschrijdende milieu-gevolgen in Vlaanderen [19]. Dit stappenschema is voor wat betreft milieu-effectrapportage in grensoverschrijdend verband in overeenstemming met het gestelde in de Nederlandse Wet milieubeheer, de (inmiddels gewijzigde) Richtlijn 85/337/EEG en de principes van het Verdrag van Espoo. Bij het doorlopen van het stappenschema zullen de startnotitie, de richtlijnen, de Projectnota/MER, het ontwerp-bestemmingsplan en het definitieve besluit aan diverse Vlaamse overheidsinstanties worden verstuurd waarbij de mogelijkheid wordt geboden commentaar te geven. De ter visie legging van de startnotitie en de Projectnota/MER en het definitieve besluit worden ook in Vlaanderen gepubliceerd, zodat ook Vlaamse burgers kunnen deelnemen aan de inspraak en eventuele beroepsprocedures en de voorlichtings-bijeenkomsten kunnen bijwonen. Het bevoegd gezag, de gemeente Baarle-Nassau, is verantwoordelijk voor het doorlopen van het stappenschema. Aan Vlaamse zijde treedt de Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (AMINAL) op als primair aanspreekpunt en coördinator. Het volledige stappenschema is opgenomen in bijlage 4.

6.4 PROJECTGROEP

Zoals reeds in de inleiding is aangegeven is deze startnotitie in nauwe samenwerking met een speciaal voor dit project samengestelde projectgroep opgesteld. In deze projectgroep waren vertegenwoordigers aanwezig van:

- de Provincie Noord-Brabant: initiatiefnemer van de wegomlegging;
- de Gemeenten Baarle-Nassau (bevoegd gezag) en Baarle-Hertog;
- ARCADIS Ruimtelijke Ontwikkeling: adviseur en belast met het maken van producten.

Dezelfde projectgroep zal ook betrokken worden bij het opstellen van de Projectnota/MER.

De taken van de projectgroep zijn onder meer:

- bewaking van de voortgang;
- het toetsen van de kwaliteit van de geleverde producten;
- het in gang zetten, bewaken en doorlopen van de noodzakelijke procedures;
- zorgdragen voor interne en externe bestuurlijke afstemming en besluitvorming;
- zorgdragen voor communicatie met overige belanghebbenden.

6.5 KLANKBORDGROEP

Naast de formele inspraak worden belanghebbenden informeel op de hoogte gehouden door middel van een zogenaamde klankbordgroep. In deze klankbordgroep hebben vertegenwoordigers van de diverse belangengroeperingen zitting. De klankbordgroep is reeds diverse keren bijeengekomen. Tijdens deze bijeenkomsten kregen de belanghebbende groeperingen informatie over de stand van zaken ten aanzien van het project en bestond de mogelijkheid om (informeel) ideeën en wensen te uiten. Het daadwerkelijke opstellen van deze Startnotitie en de hierin te maken keuzes bleef uiteraard een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer en de projectgroep (zie voorgaande paragraaf).

6.6 STUURGROEP

Alle belangrijke keuzes zijn bestuurlijk geaccordeerd door een speciaal voor dit project ingestelde stuurgroep. De stuurgroep is gedurende het opstellen van de startnotitie reeds diverse malen bijeen gekomen. In de stuurgroep zijn bestuurlijke en ambtelijke vertegenwoordigers aanwezig van:

- Provincie Noord-Brabant;
- Provincie Antwerpen;
- Gemeente Baarle-Nassau;
- Gemeente Baarle-Hertog.

SAMENVATTING

De provincie Noord-Brabant heeft de provinciale weg Baarle overgenomen van de gemeente Baarle-Nieuw. De provincie heeft de weg in goede staat overgenomen en zal deze in goede staat houden. De provincie heeft de weg in goede staat overgenomen en zal deze in goede staat houden. De provincie heeft de weg in goede staat overgenomen en zal deze in goede staat houden.

- Gemeente Baarle-Nieuw
- Gemeente Baarle-Luttichse
- Gemeente Baarle-Dorsland
- Gemeente Baarle-Hertog
- Gemeente Baarle-Lage

BIJLAGE 1

Literatuur

1. Provincie Noord-Brabant, 2000. Meerjarenprogramma Verkeer, Vervoer en Infrastructuur 2001 - 2005.
2. Besluit milieu-effectrapportage, 1994. Besluit van 4 juli 1994, houdende uitvoering van het hoofdstuk Milieu effectrapportage van de Wet milieubeheer. Staatsblad, jaargang 1994, nr. 540.
3. Besluit milieu-effectrapportage, 1994. Besluit van 7 mei 1999, Staatsblad, jaargang 1999, nr. 224.
4. Compositie 5, 1995. Doorgaand verkeer en leefbaarheid in de A B C - gemeenten: zoeken naar een nieuwe balans.
5. Provincie Noord-Brabant, 1998. Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, Mobiel blijven.
6. Grontmij Advies en Techniek, 1999. Verkennende studie van grensoverschrijdende verkeersproblemen komtraverse Baarle - Hertog en Baarle - Nassau. In opdracht van provincie Noord-Brabant.
7. ARCADIS Heidemij Advies, 2000. Effectenstudie Omlegging Provinciale Weg Baarle. In opdracht van provincie Noord-Brabant en de gemeenten Baarle-Nassau en Baarle Hertog.
8. Grontmij en ROV Groningen, 1996. 'De aanpak van traversen', Theorie en praktijk.
9. Grontmij, 2001. Verkeersstructuurplan Baarle-Nassau/Baarle-Hertog. In opdracht van gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog.
10. CROW, 1997. Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis; Deel I (Voorlopige) Functionele en operationele eisen. CROW-publicatie 116.
11. CROW, 1997. ASVV 1996; Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.
12. Provincie Noord-Brabant, 1992. Streekplan Noord-Brabant.
13. Compositie 5, 1989. Gemeente Baarle-Nassau. Bestemmingsplan 'Buitengebied' Toelichting en kaarten.
14. Staatssecretariaat voor Streekeconomie, Bestuur van de stedenbouw en de ruimtelijke ordening. Gewestplan Turnhout.
15. Provincie Noord-Brabant, 1998. Toelichting bij de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Brabant, regio Tilburg. Conceptversie cd-romrapportage 10 december 1998, Provincie Noord-Brabant, dienst REW.
16. Compositie 5, 1995. Gemeente Baarle-Nassau. Bestemmingsplan 'Kom'.
17. Provincie Noord-Brabant, 1988. Uitwerkingsplan stiltegebieden.
18. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2001. Brief van de Cel Mer (Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid, kenmerk AMINAL/MER/GO/CAI/045/828) van 21 november 2001 gericht aan het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant betreffende Omlegging Provinciale Weg Baarle - startnotitie MER.
19. Internationaal, 2001. M.e.r.-plichtige activiteit in Nederland met mogelijke belangrijke nadelige grensoverschrijdende gevolgen in Vlaanderen (stappenplan).
20. Internationaal, 2000. Nota gewenste functie en inrichtingsprincipes voor de grensoverschrijdende wegverbinding Tilburg - Turnhout - 15 december 2000.

BIJLAGE I
(in tekening)

1	De provincie heeft de provinciale weg 1000 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
2	De provincie heeft de provinciale weg 1001 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
3	De provincie heeft de provinciale weg 1002 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
4	De provincie heeft de provinciale weg 1003 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
5	De provincie heeft de provinciale weg 1004 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
6	De provincie heeft de provinciale weg 1005 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
7	De provincie heeft de provinciale weg 1006 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
8	De provincie heeft de provinciale weg 1007 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
9	De provincie heeft de provinciale weg 1008 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
10	De provincie heeft de provinciale weg 1009 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
11	De provincie heeft de provinciale weg 1010 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
12	De provincie heeft de provinciale weg 1011 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
13	De provincie heeft de provinciale weg 1012 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
14	De provincie heeft de provinciale weg 1013 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
15	De provincie heeft de provinciale weg 1014 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
16	De provincie heeft de provinciale weg 1015 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
17	De provincie heeft de provinciale weg 1016 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
18	De provincie heeft de provinciale weg 1017 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
19	De provincie heeft de provinciale weg 1018 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
20	De provincie heeft de provinciale weg 1019 met een breedte van 10,00 m aangelegd.
21	De provincie heeft de provinciale weg 1020 met een breedte van 10,00 m aangelegd.

BIJLAGE 2

Aanleiding Nederlandse m.e.r.-procedure

1. Inleiding

De provincie Noord-Brabant en de gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog hebben het voornemen om een omlegging bij Baarle aan te leggen, onder meer ter ontlasting van de traverse in de kom van Baarle. In deze bijlage wordt nader toegelicht waarom voor de aanleg van een dergelijke weg de Nederlandse procedure milieu-effectrapportage (m.e.r.-procedure) wordt doorlopen en aan welk besluit deze procedure is gekoppeld.

Deze bijlage is als volgt opgebouwd. In paragraaf 2 worden enkele relevante karakteristieken van de voorgenomen aanleg van de randweg bij Baarle beschreven. In paragraaf 3 wordt, mede aan de hand van deze karakteristieken, de vraag ten aanzien van de m.e.r.-procedure beantwoordt. Paragraaf 4 geeft aan voor welk besluit de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen.

2. Enkele relevante karakteristieken

Vooralsnog is voor de omlegging Baarle uitgegaan van de aanleg van een weg, buiten de kom van Baarle bestaande uit één rijbaan met 2 gescheiden rijstroken, bestemd voor autoverkeer (maximumsnelheid 80 km/uur). Deze weg is gesloten voor langzaam verkeer zoals fietsers en bromfietzers. Voorts is het verboden op de weg te stoppen of te parkeren. De betreffende omlegging kent geen perceelontsluitingen en is alleen toegankelijk via rotondes. Deze omlegging wordt aangelegd door de provincie Noord-Brabant in samenwerking met de gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog. Het is aan de gemeenten om hiertoe een bestemmingsplan op te stellen.

Op basis van voornoemde veronderstellingen omtrent vormgeving en uitrusting van de toekomstige omlegging Baarle is beoordeeld of er al dan niet sprake is van een m.e.r.-plichtige activiteit.

3. Aanleiding m.e.r.-procedure

De vraag, of voor de aanleg van een weg een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, kan worden beantwoord aan de hand van Onderdeel C van de bijlage behorende bij het Besluit Milieu-effectrapportage (1994 en wijziging 1999, onderdeel van de Wet Milieubeheer) [2, 3]. Onderdeel C geeft regels voor de aanleg van hoofdwegen (1.1), de aanleg van autosnelwegen en autowegen (1.2) en van wegen van vier of meer rijstroken (1.3).

Gelet op de hierboven vermelde omschrijving van de omlegging bij Baarle is hier mogelijk sprake van de aanleg van een "autoweg" zoals bedoeld onder 1.2 van Onderdeel C. Indien dit inderdaad het geval is dan moet er ten behoeve van de aanleg van de omlegging Baarle een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

Het Besluit Milieu-effectrapportage verstaat onder een "autoweg": een weg, die bestemd is voor autoverkeer en alleen toegankelijk is via knooppunten of door VRI geregelde kruispunten en waarop het in het bijzonder is verboden te stoppen en te parkeren. Deze definitie omvat een drietal criteria, namelijk:

- *"bestemd voor autoverkeer"* Onder autoverkeer moet worden verstaan verkeer van motorvoertuigen;
- *"alleen toegankelijk via knooppunten of door VRI geregelde kruispunten"* Knooppunten kunnen verschillend zijn uitgevoerd. Uit de toelichting blijkt dat bij "knooppunten" in het algemeen wordt gedacht aan ongelijkvloerse kruisingen en/of aansluitingen. In het Besluit Milieu-effectrapportage is echter niets geregeld t.a.v. rotondes;
- *"waarop het in het bijzonder is verboden te stoppen of te parkeren"* Dit criterium is t.o.v. de andere criteria van ondergeschikt belang. Immers, het enkele feit dat er op een weg mag worden gestopt en geparkeerd is niet bepalend voor de milieugevolgen die de aanleg van de weg veroorzaakt.

De omlegging Baarle voldoet zonder meer aan het eerste en aan het derde criterium. Ten aanzien van het tweede criterium is discussie mogelijk. Het tweede criterium luidt: "alleen toegankelijk via knooppunten of door VRI geregelde kruispunten". Bij de omlegging Baarle wordt (waarschijnlijk) niet gewerkt met ongelijkvloerse aansluitingen of met VRI's, maar met rotondes. Hierdoor lijkt de omlegging buiten de wettelijke definitie te vallen. Immers, het begrip "rotondes" komt in het Besluit Milieu-effectrapportage niet voor.

Volgens de letter van de wet kan derhalve het standpunt worden verdedigd dat er geen sprake is van een m.e.r.-plichtige activiteit omdat een rotonde qua vorm niet hetzelfde is als een (in beginsel ongelijkvloers) knooppunt of als een door VRI geregeld kruispunt. Daar staat tegenover, dat er, geredeneerd vanuit de milieueffecten, geen wezenlijk verschil bestaat tussen een door een VRI geregeld kruispunt en een rotonde. Een rotonde geldt in de verkeerskundige wereld over het algemeen als een equivalent van een door VRI geregeld kruispunt. Bovendien worden, ook op provinciale wegen, steeds meer VRI's vervangen door rotondes. Indien een rotonde gelijk wordt geschakeld met een door VRI geregeld kruispunt, dan is er, bij de omlegging Baarle, sprake van een m.e.r.-plichtige activiteit.

Teneinde in deze discussie meer duidelijkheid te krijgen, heeft de initiatiefnemer (de provincie Noord-Brabant) overleg gevoerd met MER-coördinatoren van andere provincies, met medewerkers van de afdeling MER van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en met medewerkers van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r.). De conclusies uit dit overleg zijn heel helder. Men is unaniem van mening, dat de aanleg van een weg zoals de omlegging Baarle, moet worden beschouwd als een m.e.r.-plichtige activiteit. De argumentatie hierbij is vaak verschillend. De Commissie voor de Milieu-effectrapportage ziet een rotonde als een "knooppunt". De afdeling MER van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) beschouwt de rotonde als een equivalent van een "door VRI geregeld kruispunt". Ook de MER-coördinatoren van de andere provincies zitten over het algemeen op deze lijn. Zij zijn de mening toegedaan dat een omlegging zoals de omlegging Baarle moet worden gezien als een "autoweg" in de zin van 1.2 Onderdeel C. Wel geven enkele provincies aan dat zij in een dergelijk geval niet altijd overgaan tot het opstellen van een MER. Soms blijft het maken van een MER achterwege als gevolg van specifieke bestuurlijke en/of praktische omstandigheden.

Uit het voorgaande is geconcludeerd dat de aanleg van de omlegging Baarle kan worden gezien als een m.e.r.-plichtige activiteit. Het niet uitvoeren van een m.e.r.-procedure bergt het risico in zich dat het bestemmingsplan te zijner tijd wordt vernietigd, met als gevolg dat het gehele project een ernstige en jarenlange vertraging zal ondervinden. Er zal immers alsnog een nieuw besluit c.q. een nieuw bestemmingsplan met een MER moeten worden gemaakt.

Gelet op het geringe verschil in milieueffecten tussen een rotonde en een door VRI geregelde kruising én gelet op de eensluidendheid van de adviezen, heeft de provincie Noord-Brabant in samenspraak met de gemeenten besloten voor de omlegging Baarle de m.e.r.-procedure te doorlopen. Het gehele proces is op deze wijze wellicht iets langer en iets duurder, maar het blijft in tijd wel beheersbaar en voorspelbaar.

4. M.e.r.-plichtig besluit

Onderdeel C van het Besluit Milieu-effectrapport geeft uitdrukkelijk aan dat de m.e.r.-plicht is gekoppeld aan *het eerste besluit* (een tracébesluit of ruimtelijk plan) *dat voorziet in de mogelijke aanleg van de weg*. In het onderhavige geval is niet gekozen voor het nemen van een (provinciaal) tracébesluit. Hiervoor bestaat geen noodzaak omdat provincie en gemeenten gezamenlijk van mening zijn dat bedoelde omlegging er moet komen. Als gevolg hiervan is het eerste besluit dat voorziet in de (mogelijke) aanleg van de omlegging de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad. In het kader van de voorbereiding van dit bestemmingsplan dient dan ook een m.e.r.-procedure te worden doorlopen.

1. Het ontwerp van de provinciale weg wordt aan de gemeenteraad van Baarle-Nieuw en Baarle-Luttikhuis voor advies voorgelegd. De gemeenteraden worden verzocht de gemeenteraad van de andere gemeente hiervan in kennis te stellen. De gemeenteraden worden verzocht de gemeenteraad van de andere gemeente hiervan in kennis te stellen. De gemeenteraden worden verzocht de gemeenteraad van de andere gemeente hiervan in kennis te stellen.

2. Het ontwerp van de provinciale weg wordt aan de gemeenteraad van de provincie Noord-Brabant voor advies voorgelegd. De gemeenteraad wordt verzocht de gemeenteraad van de provincie Noord-Brabant hiervan in kennis te stellen. De gemeenteraad wordt verzocht de gemeenteraad van de provincie Noord-Brabant hiervan in kennis te stellen. De gemeenteraad wordt verzocht de gemeenteraad van de provincie Noord-Brabant hiervan in kennis te stellen.

3. De provincie Noord-Brabant wordt verzocht de provincie Noord-Brabant hiervan in kennis te stellen.

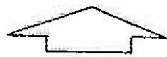
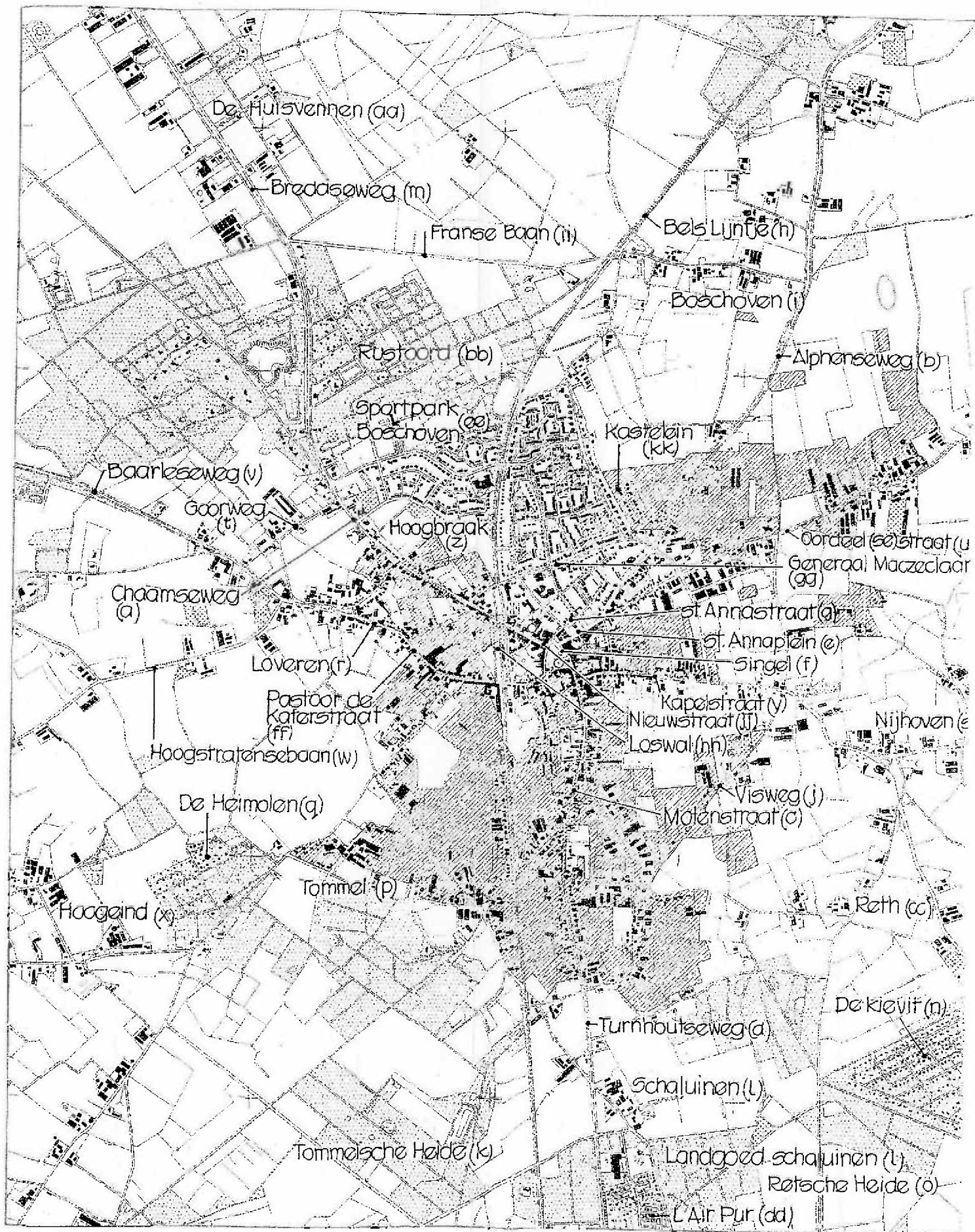
4. Het ontwerp van de provinciale weg wordt aan de gemeenteraad van de provincie Noord-Brabant voor advies voorgelegd. De gemeenteraad wordt verzocht de gemeenteraad van de provincie Noord-Brabant hiervan in kennis te stellen. De gemeenteraad wordt verzocht de gemeenteraad van de provincie Noord-Brabant hiervan in kennis te stellen. De gemeenteraad wordt verzocht de gemeenteraad van de provincie Noord-Brabant hiervan in kennis te stellen.

BIJLAGE 3 Gebiedsspecifieke termen op kaart

Gebiedsplan van de provincie

3

BIJLAGE 4 Informatie-uitwisseling Nederland-Vlaanderen



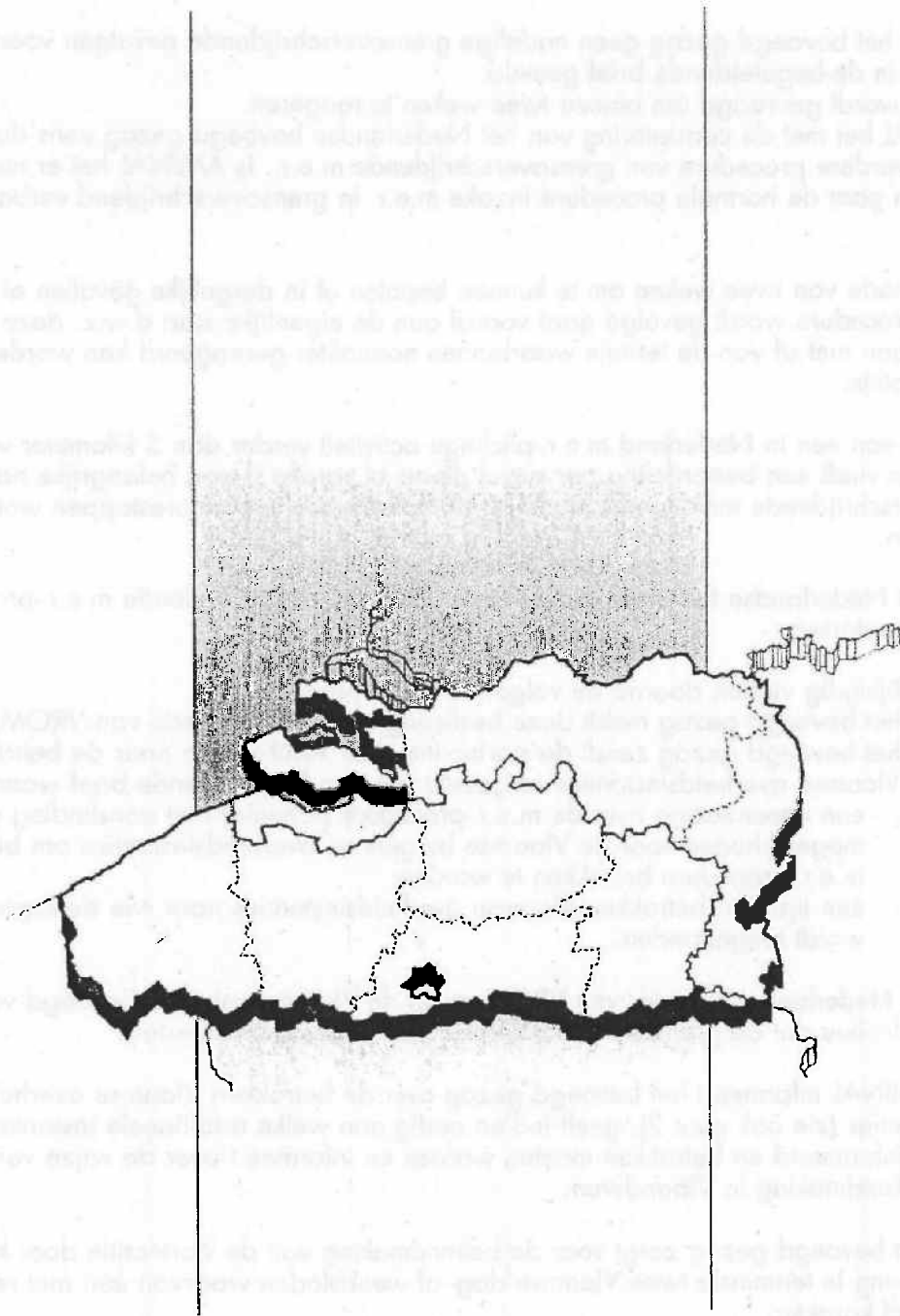
0 1000m

gebiedsspecifieke termen
bijlage 3

S T A P P E N S C H E M A

GRENSOVERSCHRIJDENDE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

VLAANDEREN ZUID-NEDERLAND



S A M E N W E R K I N G

V L A A N D E R E N - Z U I D - N E D E R L A N D

M.E.R.-PLICHTIGE ACTIVITEIT IN NEDERLAND MET MOGELIJKE BELANGRIJKE NADELIGE GRENDOVERSCHRIJDENDE GEVOLGEN IN VLAANDEREN

In geval van een in Nederland m.e.r.-plichtige activiteit die op een afstand van ten hoogste 5 kilometer van de grens ligt, vindt in beginsel de regeling inzake m.e.r. in grensoverschrijdend verband toepassing.

Het Nederlandse bevoegd gezag zendt dan in alle gevallen de startnotitie aan AMINAL.

Wanneer het bevoegd gezag geen nadelige grensoverschrijdende gevolgen voorziet wordt dit in de begeleidende brief gemeld.

AMINAL wordt gevraagd om binnen twee weken te reageren.

Is AMINAL het met de constatering van het Nederlandse bevoegd gezag eens dan stopt de verdere procedure van grensoverschrijdende m.e.r.. Is AMINAL het er niet mee eens, dan gaat de normale procedure inzake m.e.r. in grensoverschrijdend verband verder.

Deze periode van twee weken om te kunnen bepalen of in dergelijke gevallen al dan niet de procedure wordt gevolgd gaat vooraf aan de eigenlijke start d.w.z. deze twee weken gaan niet af van de termijn waarbinnen normaliter gereageerd kan worden op de startnotitie.

Is sprake van een in Nederland m.e.r.-plichtige activiteit verder dan 5 kilometer van de grens dan vindt een beoordeling per geval plaats of sprake is van belangrijke nadelige grensoverschrijdende milieugevolgen en of de navolgende procedurestappen worden doorlopen.

1. Het Nederlandse bevoegd gezag beslist de grensoverschrijdende m.e.r.-procedure te starten.
2. Gelijkzeitig vinden daarna de volgende acties plaats:
 - a. het bevoegd gezag meldt deze beslissing aan het Ministerie van VROM;
 - b. het bevoegd gezag zendt de startnotitie naar AMINAL en naar de betrokken Vlaamse overheidsinstanties vergezeld van een begeleidende brief waarin:
 - een uiteenzetting over de m.e.r.-procedure (schema) met aanduiding van de mogelijkheden voor de Vlaamse burgers en overheidsinstanties om bij de m.e.r.-procedure betrokken te worden;
 - een lijst van betrokken Vlaamse overheidsinstanties naar wie de startnotitie wordt toegezonden.
3. De Nederlandse minister van VROM meldt de Vlaamse minister bevoegd voor het leefmilieu dat de grensoverschrijdende m.e.r.-procedure is gestart.
4. AMINAL informeert het bevoegd gezag over de betrokken Vlaamse overheidsinstanties (zie ook punt 2), geeft indien nodig aan welke additionele instanties geïnformeerd en betrokken moeten worden en informeert over de wijze van bekendmaking in Vlaanderen.
5. Het bevoegd gezag zorgt voor de bekendmaking van de startnotitie door kennisgeving in tenminste twee Vlaamse dag- of weekbladen waarvan één met regionaal karakter.

De bekendmaking vermeldt tevens:

 - bij welke betrokken overheidsinstantie de stukken ter inzage liggen;
 - wanneer en waar een eventuele voorlichtingsbijeenkomst in Nederland wordt georganiseerd.

6. De betrokken overheidsinstanties zenden hun eventuele commentaar en voorstellen met betrekking tot de op te stellen richtlijnen voor de inhoud van het m.e.r. rechtstreeks toe aan het bevoegd gezag.
De betrokken overheidsinstanties zenden een afschrift van hun commentaar en voorstellen aan AMINAL.
7. Binnen de periode dat de stukken ter inzage liggen kan het publiek inspreken op de startnotitie en voorstellen met betrekking tot de op te stellen richtlijn voor de inhoud van het m.e.r. rechtstreeks toezenden aan het bevoegd gezag. Het publiek kan een afschrift hiervan aan AMINAL toezenden.
8. Het bevoegd gezag zendt de richtlijnen voor de inhoud van het MER aan:
 - a. AMINAL;
 - b. de betrokken Vlaamse overheidsinstanties;
 - c. de burgers die hebben ingesproken.

Het ministerie van VROM wordt eveneens op de hoogte gebracht.

9. Nadat het bevoegd gezag het MER aanvaardbaar heeft verklaard, zendt het onverwijld een exemplaar naar AMINAL en wordt het ministerie van VROM hiervan op de hoogte gesteld.
10. De Nederlandse minister van VROM informeert de Vlaamse minister bevoegd voor het leefmilieu over de toezending van het aanvaardbaar verklaarde MER en AMINAL.
11. Het bevoegd gezag zorgt voor:
 - a. het toezenden aan (elk der) betrokken overheidsinstantie(s) van een exemplaar van het MER met een begeleidende brief waarin is opgenomen:
 - binnen welke termijn standpunten en commentaar kunnen gegeven worden;
 - binnen welke termijn zo daar behoefte aan is overleg in toepassing van artikel 7 van de richtlijn 85/337/EEG van de Europese Raad, kan aangevraagd worden;en eventueel:
 - welke delen van belang zijn voor Vlaanderen.
 - b. de bekendmaking door kennisgeving in tenminste twee Vlaamse dag- of weekbladen waarvan één met regionaal karakter, met inbegrip van de vermelding:
 - bij welke betrokken overheidsinstantie(s) het m.e.r. ter inzage ligt;
 - wanneer en waar een eventuele hoorzitting in Nederland wordt gehouden.
12. De betrokken Vlaamse overheidsinstanties zenden hun commentaar en voorstellen rechtstreeks aan het bevoegd gezag en een afschrift aan AMINAL.
13. Binnen de periode dat het m.e.r. met daarbij het ontwerpplan of de vergunningsaanvraag ter inzage ligt kan het publiek inspreken en zijn commentaar rechtstreeks aan het bevoegd gezag toezenden, eventueel met afschrift aan AMINAL.
14. Binnen de gestelde termijn (zie punt 11) kan één der betrokken Vlaamse overheidsinstanties om overleg in toepassing van artikel 7 van de richtlijn 85/337/EEG van de Europese Raad verzoeken.
15. Dit overleg vindt plaats tussen de verzoekende partij(en) en het bevoegd gezag. (Indien dit overleg niet tot een bevredigend resultaat leidt binnen een redelijke termijn kan het overleg uiteraard op regeringsniveau worden voortgezet).

16. Nadat het bevoegd gezag een besluit heeft genomen, zorgt het onverwijld voor:
- a. de melding hiervan aan:
 - AMINAL;
 - de betrokken Vlaamse overheidsinstanties;
 - elke burger die ingesproken heeft;
 - b. de bekendmaking door kennisgeving in tenminste twee Vlaamse dag- en weekbladen waarvan één met regionaal karakter m.i.v. de vermelding:
 - bij welke betrokken overheidsinstantie het besluit ter inzage ligt;
 - welke de beroepsmogelijkheden zijn.
17. De Nederlandse minister van VROM informeert de Vlaamse minister bevoegd voor het leefmilieu over het besluit.
18. Evaluatie
p.m.