

[illegible]

ARCADIS

P 1245-47

2e expl

OMLEGGING PROVINCIALE WEG BAARLE PROJECTNOTA/MER

PROVINCIE NOORD-BRABANT

GEMEENTEN BAARLE-NASSAU EN BAARLE-HERTOG

Definitief rapport

september 2004

110621/CE4/2J2/000067

Inhoud

Samenvatting	7
1 Inleiding	19
1.1 Aanleiding	19
1.2 Procedureel kader	19
1.3 Opbouw van de projectnota/mer	21
2 Probleemstelling en doel	25
2.1 Voorgeschiedenis en achtergronden	25
2.1.1 Regionaal	25
2.1.2 Internationaal	27
2.1.3 Lokaal	28
2.2 Probleemstelling	29
2.2.1 Lokale, regionale en grensoverschrijdende knelpunten door de hoge verkeersbelasting van de kom	29
2.3 Omgeving van Baarle	35
2.4 Mogelijke oplossingen	35
2.5 Doel van de omlegging	35
3 Genomen en nog te nemen besluiten	37
3.1 Algemeen	37
3.2 Europees beleidskader	37
3.3 Nederlands beleidskader	39
3.3.1 Overzicht	39
3.3.2 Rijksbeleid	39
3.3.3 Provinciaal beleid	43
3.3.4 Gemeentelijk beleid	48
3.3.5 Beleid waterschappen	50
3.4 Vlaams beleidskader	51
3.4.1 Gewestelijk/Vlaams beleid	51
3.4.2 Provinciaal beleid	56
3.4.3 Gemeentelijk beleid – Belgisch deel	56
3.5 Procedures	57
3.5.1 Nederlandse m.e.r.- en bestemmingsplanprocedure	57
3.5.2 Vlaamse procedures	58
3.5.3 Informatie-uitwisseling tussen de Nederlandse en Vlaamse overheid	58
3.6 Projectgroep	59
3.7 Klankbordgroep	60
3.8 Stuurgroep	60
4 Huidige situatie en autonome ontwikkeling	61
4.1 Algemeen	61
4.2 Verkeers- en vervoersaspecten	62

4.2.1	Algemeen	62
4.2.2	Mobiliteit	62
4.2.3	Bereikbaarheid	63
4.2.4	Verkeers(on)veiligheid	65
4.2.5	Externe veiligheid	66
4.2.6	Barrièrewerking	66
4.2.7	Langzaam verkeer	67
4.3	Milieu-aspecten	70
4.3.1	Bodem en water	70
4.3.2	Natuur	74
4.3.3	Landschap en cultuurhistorie	79
4.3.4	Archeologie	83
4.3.5	Geluid, trillingen en lucht	84
4.3.6	Woon- en leefmilieu	88
4.4	Ruimtelijke Functies	89
4.4.1	Stedenbouw	89
4.4.2	Landbouw	91
4.4.3	Recreatie	92
5	Alternatief ontwikkeling	93
5.1	Voorgenomen activiteit	93
5.2	Tracé	95
5.2.1	Startnotitie: westelijke omleggingen vallen af	95
5.2.2	Nader verkeersonderzoek oostelijke en noordoostelijke omlegging	99
5.2.3	Afvallen oostelijke omlegging	103
5.3	Aansluitpunten	104
5.3.1	Aantal aansluitpunten	104
5.3.2	Ligging van de aansluitpunten	105
5.3.3	Mogelijkheden vormgeving aansluitpunten	106
5.4	Mogelijkheden Hoogteligging	108
5.5	Maatregelen in de kom	109
5.6	Verkeersfunctie van de omlegging	110
5.7	Globale effectbeschrijving varianten	111
5.7.1	Inleiding	111
5.7.2	Overzicht van de varianten	112
5.7.3	Globaal ontwerp	112
5.7.4	Methodiek	114
5.7.5	Effecten tracé-varianten	114
5.7.6	Effecten aansluitingsvarianten	127
5.7.7	Effecten varianten hoogteligging	131
5.8	Selectie varianten	134
5.8.1	Algemeen	134
5.8.2	De drie tracévarianten	134
5.8.3	Wel of geen aansluitpunt aan de oostzijde	136
5.8.4	Wel of geen aansluiting Noordzijde (Boschoven)	137
5.8.5	Maaiveld versus half verdiept	138
5.9	Alternatieven	139
5.9.1	Algemeen	139
5.9.2	Nul(plus-)alternatief	140

5.9.3	Planalternatief	140
5.9.4	Meest Milieuvriendelijk Alternatief	142
6	Te verwachten effecten	143
6.1	Algemeen	143
6.2	Vekeers- en vervoersaspecten	144
6.2.1	Algemeen	144
6.2.2	Mobiliteit	144
6.2.3	Bereikbaarheid	146
6.2.4	Verkeers(on)veiligheid	149
6.2.5	Externe veiligheid	150
6.2.6	Barrièrewerking	150
6.2.7	Langzaam verkeer	151
6.3	Milieu-aspecten	153
6.3.1	Bodem en water	153
6.3.2	Natuur	154
6.3.3	Landschap	155
6.3.4	Cultuurhistorie	157
6.3.5	Archeologie	157
6.3.6	Geluid, trillingen en lucht	158
6.3.7	Woon- en leefmilieu	164
6.4	Ruimtelijke en planologische aspecten	165
6.4.1	Stedenbouw	165
6.4.2	Landbouw	165
6.4.3	Recreatie	165
6.5	Relatieve kosteninschatting	166
7	Vergelijking en keuze	167
7.1	Reeds gemaakte keuzen	167
7.2	Vergelijking van alternatieven	168
7.3	Keuzemogelijkheden voor het voorkeursalternatief	170
7.4	Compenserende en mitigerende maatregelen	171
8	Leemten in kennis en evaluatie	175
8.1	Overzicht van de leemten in kennis	175
8.2	Evaluatieprogramma	177
8.2.1	Doel van een evaluatieprogramma	177
8.2.2	Aanzet evaluatieprogramma	178

Samenvatting

5.1. Inleiding

In de kom van Baarle-Nassau (Nederland) en Baarle-Hertog (België) is sprake van groeiende leefbaarheids- en doorstromingsproblemen. De hoge verkeersbelasting wordt met name veroorzaakt door de beide provinciale wegen die de kommen doorsnijden. Deze wegen zijn:

- de provinciale weg N639, die vanaf Ulvenhout (Stadsregio Breda) via Chaam naar Baarle-Hertog/Nassau gaat;
- de provinciale weg N260, die vanaf Gilze via Alphen en Baarle-Hertog/Nassau naar Turnhout voert.

In het centrum van Baarle-Nassau en Baarle-Hertog komen beide provinciale wegen samen. De verkeersbelasting in het centrum is vooral op zondag zodanig dat de doorstroming en de leefbaarheid in gevaar komen. Mede op basis van de autonome verkeersgroei en 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'. Om deze omlegging daadwerkelijk te kunnen realiseren is door de provincie Noord-Brabant begin 2002 een m.e.r.-procedure gestart.

De m.e.r.-procedure is formeel gestart met de bekendmaking van de Startnotitie op 5 april 2002. Vervolgens is deze Projectnota/MER opgesteld. In deze nota worden de in de Startnotitie geselecteerde oplossingen met betrekking tot de tracerings- en inrichting van de omlegging nader uitgewerkt, onderzocht op effecten en vergeleken. Hierbij wordt een integrale aanpak beoogd: naast milieu-aspecten (MER) worden ook aspecten als landbouw, stedenbouw en recreatie behandeld (Projectnota). Dit maakt een evenwichtige en realistische vergelijking van de oplossingen mogelijk. Op basis van deze vergelijking besluit de provincie Noord-Brabant in onderling overleg met de gemeenten welk alternatief de voorkeur heeft (voorkeursalternatief). Dit voorkeursalternatief wordt vervolgens door de gemeente Baarle-Nassau uitgewerkt in een voorontwerp-bestemmingsplan en door de provincie Antwerpen in een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP).

5.2. Probleemstelling en doel

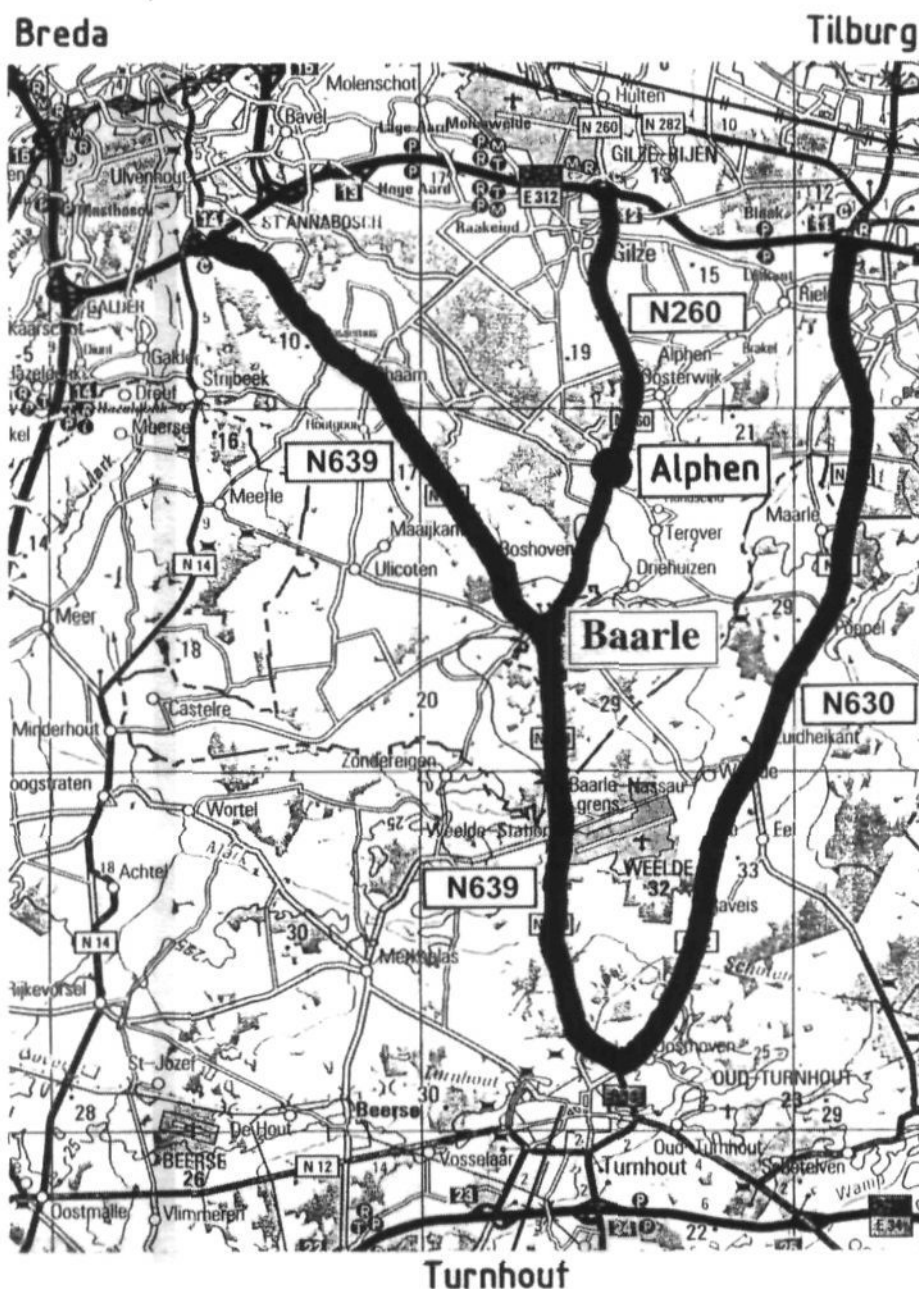
Regionale verkeersproblematiek

Baarle bevindt zich in de stedendriehoek Breda, Tilburg en het Belgische Turnhout. De stadsgewesten Breda en Tilburg worden verbonden door de A58. Vanaf de A58 zijn er een drietal provinciale noord-zuid verbindingen richting Turnhout, namelijk:

- de N639 (Breda - Chaam - Baarle-Hertog/Nassau);
- de N260 (Gilze - Alphen - Baarle-Hertog/Nassau-Turnhout);
- de N630 (Tilburg - Poppel - Turnhout).

Figuur S.1

Regionale verkeersstructuur



In de bebouwde kommen van Alphen, Baarle-Hertog, Baarle-Nassau en Chaam, veroorzaakt de hoge verkeersbelasting groeiende problemen voor de lokale leefbaarheid en de verkeersdoorstroming. Het is de verwachting dat de intensiteiten op deze wegen in de nabije toekomst verder zullen toenemen. Derhalve is door de destijds betrokken gemeenten in samenwerking met de provincie de 'Structuurvisie ABC-gemeenten' (1996) opgesteld, waarin wordt gestreefd naar een integrale oplossing van de verkeersproblematiek in de regio. In het door de Provincie opgestelde 'Provinciale Verkeers- en Vervoerplan' (1998) wordt uitgegaan van een sterke opwaardering van de provinciale weg N260. De provinciale weg N639 tussen Ulvenhout (Breda) en Baarle via Chaam én de provinciale weg N630 tussen Tilburg en Turnhout via Goirle zullen 'afgewaarderd' worden tot wegen met vooral een lokale functie. De noodzaak voor de omlegging bij Baarle wordt hierdoor versterkt. Met de omlegging van de N260 ten hoogte van Alphen wordt in 2004 een begin gemaakt.

Lokale verkeersproblematiek

De hoge verkeersbelasting in de kom van Baarle-Nassau en Baarle-Hertog als gevolg van de provinciale weg tussen Gilze en Baarle (N260) veroorzaakt verkeersproblemen op werkdagen en zondagen. Sinds 1999 zijn diverse studies uitgevoerd naar de problematiek: 'Verkenning Komproblematiek Baarle' (1999), Nota 'Bebouwde kommen' (2001) en hebben de gemeenten Baarle Nassau/Hertog een Verkeersstructuurplan (2001) en een Ruimtelijk Economische Kader (2002) opgesteld.

In 2003 heeft vervolgens een actualisatie plaatsgevonden van het verkeersonderzoek uit 1998. Met deze actualisatie wordt cijfermatig aangetoond dat het doorgaande verkeer en herkomst/bestemmings-verkeer een sterke groei laat zien in de periode 2002 – 2015. Dit geldt zowel op werkdagen als op zondagen. Het doorgaande verkeer op de Alpheneseweg laat relatief de grootste toename zien, wat te verwachten is, gezien de geplande opwaardering van die weg en de sterke autonome groei in de stedelijke gebieden van Breda, Tilburg en Turnhout. De cijfers tonen ook aan dat het aandeel vrachtverkeer op werkdagen relatief groot is: circa 15% van de totale verkeersstroom.

De studies tonen voor diverse thema's aan wat de problematiek is.

Intensiteit versus leefbaarheid: Het effect van de toenemende verkeersintensiteiten heeft een negatief effect op de leefbaarheid in de kernen. De wegen hebben in de huidige situatie een verblijfsfunctie, maar gezien het grote aantal motorvoertuigen dat er per etmaal rijdt, is deze functie niet meer realistisch en voert de verkeersfunctie van de weg de boventoon. In de bebouwde kom heeft de hoge verkeersintensiteit ook nadelige gevolgen voor voetgangers en fietsers.

Objectieve en subjectieve verkeersveiligheid: Kwantitatief onderzoek heeft aangetoond dat Baarle een relatief verkeersonveilige kern is. Baarle komt op de vierde plaats van de ranglijst van 19 Noord-Brabantse kernen te staan. Subjectief gezien, is vastgesteld dat onder de bevolking een gevoel van onveiligheid bestaat vanwege de hoge verkeersdruk in combinatie met een krap wegprofiel en slechte oversteekbaarheid van de weg in de kom.

Doorstroming: De krappe fysieke ruimte in het centrum van Baarle beperkt de doorstroming van het verkeer. Met een gemiddelde doorrijdsnelheid van 44 km/u staat Baarle in de ranglijst van 19 Noord-Brabantse gemeenten op de 10^e plaats. De knelpunten die de doorstroming frustreren zijn: kruispunt St. Annaplein – Singel, St. Annastraat, Singel en Molenstraat/Turnhoutseweg.

Geluid: Op basis van de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel is voor de Chaamseweg, Alpheneseweg en Molenstraat de gevelbelasting op de woningen langs de weg berekend. Hieruit is gebleken dat de gevelbelasting voor de woningen gelegen langs deze wegen in de huidige situatie reeds boven de voorkeursgrenswaarde ligt. Dit zal naar verwachting in de toekomst verder verergeren wanneer geen maatregelen worden genomen.

De bovengenoemde problemen vragen derhalve om een duurzame oplossing. Deze wordt gevonden in de omlegging van de provinciale weg.

De eventuele omlegging van de provinciale weg zal enerzijds een verbetering betekenen voor de kom van Baarle, maar anderzijds resulteren in een aantasting van bestaande waarden (zoals landschap) en bestaande functies (zoals landbouw) in de omgeving van Baarle.

Deze aantasting kan het gevolg zijn van de aanleg en aanwezigheid van de nieuwe weg zelf, maar ook van een verandering van het verplaatsingspatroon in het gebied (beïnvloeden van intensiteiten op andere wegen).

Doelstelling van de omlegging

Het doel van de voorgenomen activiteit is een duurzame oplossing te ontwikkelen voor de verkeersproblematiek in de kom van Baarle door een nieuwe weg aan te leggen buiten de kern van Baarle om. Hierbij zullen bestaande waarden en functies in het gebied van de nieuwe weg zoveel mogelijk worden ontzien en waar mogelijk worden versterkt. Waar mogelijk wordt aansluiting gezocht bij bestaande plannen en toekomstige ontwikkelingen. Met een duurzame oplossing wordt een oplossing voor de lange termijn bedoeld, waarbij zoveel mogelijk invulling wordt gegeven aan het principe 'duurzaam veilig' en de gesignaleerde problemen daadwerkelijk worden opgelost en niet simpelweg verplaatst. Ook worden zoveel mogelijk milieuvriendelijke materialen en werkwijzen toegepast.

53. Huidige situatie en autonome ontwikkeling

In deze Projectnota/MER is een beschrijving gegeven van de gebiedskenmerken die mogelijk van belang zijn bij de omlegging van de provinciale weg in Baarle. Bij de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling is een onderverdeling gemaakt in verkeersaspecten (mobiliteit, bereikbaarheid, verkeers(on)veiligheid, externe veiligheid, barrièrewerking en langzaam verkeer), milieu-aspecten (bodem en water, natuur, landschap, archeologie, cultuurhistorie, geluid, trillingen en lucht) en ruimtelijke planologische aspecten (stedenbouw, landbouw, recreatie). Onder autonome ontwikkelingen worden de voorziene ontwikkelingen in het studiegebied verstaan (vastgestelde overheidsbesluiten en beleidsvoornemens) die plaatsvinden indien de omlegging van de provinciale weg niet wordt gerealiseerd.

54. Alternatief ontwikkeling

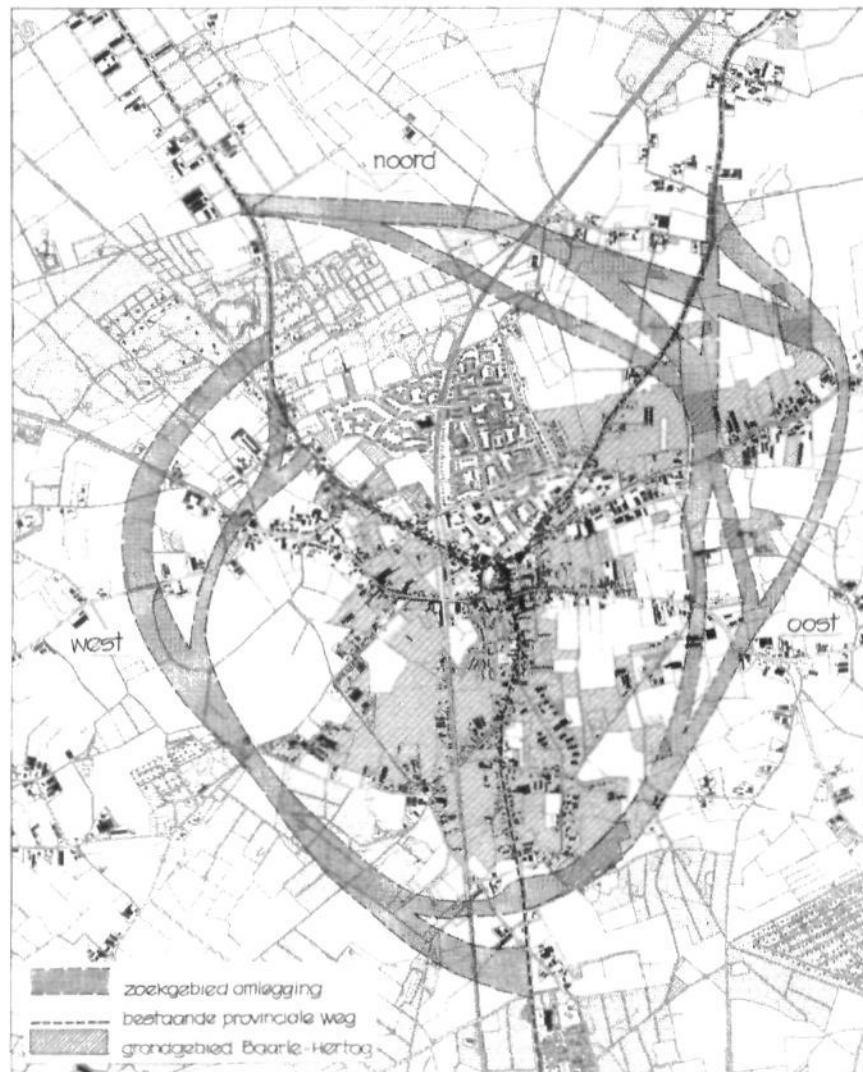
Het tracé

In de Startnotitie werd gekozen om twee tracés te onderzoeken, namelijk de noordoostelijke en de oostelijke omlegging. De effectenstudie die in 2000 plaatsvond naar de verschillende mogelijkheden voor een omlegging concludeerde reeds dat de noordoostelijke omlegging het meest kansrijk was omdat deze meer verkeer uit de kom zou trekken. Toch is de oostelijke omlegging in eerste instantie meegenomen omdat besloten was nader verkeersonderzoek te verrichten dat mogelijk andere conclusies zou opleveren. Dit is echter niet het geval want het nader verkeersonderzoek bevestigt het gunstige beeld van de noordoostelijke omlegging.

Bij de oostelijke omlegging zijn de hoge intensiteiten en de aanwezigheid van vrachtverkeer en landbouwverkeer strijdig met de woon- en verblijfsfunctie van de betreffende wegen. Hierdoor komt de leefbaarheid nog steeds in het geding en ook de bereikbaarheid van het centrum staat met de oostelijke omlegging onder druk. Daarom is in deze Projectnota/MER de oostelijke omlegging niet nader onderzocht.

Figuur S.2

Zoekgebieden voor de omlegging



Aantal aansluitpunten en ligging

In de Projectnota/MER is als uitgangspunt gehanteerd dat de functie van de omlegging tot gevolg heeft dat er zo min mogelijk aansluitpunten gerealiseerd moeten worden. Er worden derhalve twee varianten onderzocht:

1. uitsluitend aansluiting op de bestaande provinciale wegen (3 aansluitingen);
2. aansluiting op de bestaande provinciale wegen, een extra aansluitpunt aan de oostzijde van Baarle en aan de noordzijde van Baarle (5 aansluitingen).

ad 1. Voor de aansluiting van de bestaande provinciale wegen op de omlegging zijn nog meerdere locaties in beeld, afhankelijk van de keuze voor het daadwerkelijke tracé.

ad 2. Voor het extra aansluitpunt aan de oostzijde worden door de omlegging twee belangrijke lokale wegen gekruist: de Oordeel(se)straat en de Kapelstraat. Beide opties zijn nader onderzocht en er wordt een keuze gemaakt voor een aansluitpunt op de Kapelstraat en een ongelijkvloerse kruising van de Oordeel(se)straat. Zo ook is een keuze gemaakt voor een aansluitpunt aan de noordzijde van Baarle bij Boschoven.

Vorm van de aansluitpunten

De aansluitpunten op de omlegging worden vormgegeven vanuit het principe 'duurzaam veilig'. Dat betekent dat er uitgaan wordt van rotondes met vrijliggende fietspaden. Het gelijkvloerse aansluitpunt Boschoven wordt nader vormgegeven door de gemeente.

Hoogteligging van het tracé

Er worden in de Projectnota/MER twee varianten op de hoogteliggingen van het tracé onderzocht: een ligging op maaiveld of een half verdiepte ligging. De varianten 'geheel verdiepte ligging' en '(half) verhoogde ligging' worden niet reëel geacht.

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. De maatregelen die als uitgangspunt gelden voor de Projectnota/MER zijn conform het Verkeersstructuurplan Baarle-Nassau/Baarle-Hertog.

De alternatiefontwikkeling samengevat

Tabel S.1

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

Uitvoeringsvariabele	Varianten
Het tracé	Noordoostelijke omlegging; meerdere zoekgebieden.
Aantal aansluitpunten	1. Uitsluitend aansluiting bestaande provinciale wegen. 2. Extra aansluitpunt aan de oostzijde en noordzijde 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). De aansluiting Boschoven is gelijkvloers.
Vorm van de aansluitpunten	Rotondes met vrijliggende fietspaden. Aansluiting Boschoven is nader te bepalen door de gemeente.
Hoogteligging	1. Ligging op maaiveld. 2. Half verdiepte ligging.
Maatregelen in de kom	Conform het opgestelde Verkeersstructuurplan [15].
Verkeersfunctie	Conform het PVVP: oostelijke omlegging een ontsluitende functie, noordelijke omlegging een erftoegangsfunctie.

Voor de noordoostelijke omlegging zijn in het zoekgebied drie tracé-varianten ontworpen. Samengevat zijn dit:

- Noordoost 1: een krappe boog rond Baarle
- Noordoost 2: een ruimte boog rond Baarle
- Noordoost 1 ½ : een tussenvariant.

Voor deze drie tracévarianten, de aansluitingsvarianten en de hoogteligging is een globale effectbeschrijving uitgevoerd. Deze effectbeschrijving heeft ertoe geleid dat een selectie gemaakt kon worden uit:

- een krappe boog (tracé 1), een wijde boog (tracé 2) en een tussenvariant (tracé 1 ½);
- wel of geen extra aansluitpunt aan de oostzijde en noordzijde van Baarle;
- maaiveld versus half verdiept.

Noordoosttracé 1, 1 ½ of 2?

Geconcludeerd is dat tracé 1 vanwege de forse doorsnijding van een planologisch beschermd natuurgebied aan de noordzijde van Baarle en vanwege de te beperkte ruimte bij de kruising met de Kapelstraat/Nijhoven niet reëel is. Tracé 1 valt daarom af en wordt in deze Projectnota/MER niet verder onderzocht. Tracé 1½ wordt over het geheel genomen

gunstiger beoordeeld dan tracé 2. Tracé 2 valt daarom af en wordt in deze Projectnota/MER niet verder onderzocht. Eindconclusie is dat alleen tracé 1 ½ verder onderzocht wordt in deze Projectnota/MER.

Wel of geen extra aansluitpunt aan de oostzijde?

Een aansluitpunt bij de Kapelstraat/Nijhoven wordt over het geheel genomen gunstiger beoordeeld dan een aansluitpunt bij de Oordeel(se)straat en ook gunstiger dan een ongelijkvloerse kruising. De variant zonder extra aansluitpunt aan de oostzijde valt daarom af en wordt in deze Projectnota/MER niet verder onderzocht. Eindconclusie is dat de variant met een extra aansluitpunt bij de Kapelstraat/Nijhoven verder wordt onderzocht in deze Projectnota/MER.

Wel of geen extra aansluitpunt aan de noordzijde?

Een aansluitpunt bij Boschoven wordt over het geheel genomen gunstig beoordeeld omdat deze de bereikbaarheid tussen het buurtschap en het noordelijke deel van Baarle garandeert en extra omrijbewegingen voorkomt. De invloed op de verkeersintensiteiten blijkt gering te zijn, mits de Nassaulaan en Boschoven verkeersluw ingericht worden. Op de Bredaseweg en de Alphenseweg/Gen. Maczeklaan is er sprake van een geringe afname van de verkeersintensiteiten. Op (de weg) Boschoven ten zuiden van de omlegging is sprake van een toename van de verkeersintensiteiten die in absolute zin echter als gering zijn te benoemen. Eindconclusie is dat een extra aansluitpunt bij Boschoven verder wordt meegenomen in deze Projectnota/MER.

Maaiveld versus half verdiept?

De voordelen van een half verdiepte ligging wegen niet op tegen de (mogelijke) nadelen. Met name de beperkte mogelijkheden om de natte ecologische verbindingzone in stand te houden en de omvangrijke vergraving in een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde worden negatief beoordeeld. Derhalve wordt maaiveldligging als kansrijk geselecteerd. Een half verdiepte ligging over het gehele traject zal niet nader worden onderzocht. Wel is sprake van een verdiepte ligging van de omlegging over korte afstand ter plaatse van de ongelijkvloerse kruising met de Oordeel(se)straat.

Met alle voorgaande afwegingen en selecties kunnen de alternatieven voor de Projectnota/MER gepresenteerd worden.

Nul(plus)-alternatief

In het nul(plus)alternatief worden geen infrastructurele maatregelen voorzien. De huidige wegen- en ontsluitingsstructuur van Baarle vormt derhalve het uitgangspunt voor dit alternatief. Voor Baarle biedt dit alternatief geen oplossing omdat:

- Het openbaar vervoer en de fiets, ook na verbeteringsmaatregelen, voor het doorgaande verkeer nauwelijks een reëel alternatief vormen.
- In de bestaande situatie geen alternatieve infrastructuur voorhanden is om de provinciale weg door de kom te ontlasten.
- In de kom te weinig ruimte beschikbaar is om de verkeersafwikkeling te verbeteren (bijvoorbeeld door extra opstelstroken).

Het planalternatief (PA)

Als gevolg van de gemaakte keuzes is er nog slechts één uitvoeringsvariabele mogelijk ten aanzien van de ligging van het tracé, de aansluitpunten, de hoogteligging en maatregelen in de kom. Op basis hiervan is het planalternatief samengesteld:

- tracé 1 ½ (tussenvariant) met een extra aansluitpunt bij de Kapelstraat/Nijhoven en een aansluitpunt op Boschoven en tenslotte een ligging op maaiveld.

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Het MMA komt overeen met het Planalternatief waarbij in het MMA wordt uitgegaan van een ongelijkvloerse fietskruising bij Reth. Daarnaast is bij het MMA het uitgangspunt gehanteerd dat door middel van beplantingen aan de oost- en westzijde van de omlegging de huidige onderbreking in de droge ecologische verbindingszone langs het Bels Lijntje wordt opgeheven.

5.5. Te verwachten effecten

Voor de verkeer- en vervoersaspecten, milieuaspecten, ruimtelijke en planologische aspecten en realisatiekosten is een beschrijving gegeven van de effecten van het Planalternatief en het MMA. Onderstaand wordt een samenvatting op hoofdlijnen gegeven van de effecten voor de diverse aspecten.

Verkeer en vervoer

Omdat de intensiteiten in de kom van Baarle in beide alternatieven afnemen door de omlegging, is er over het geheel genomen sprake van een verbetering van de verkeerssituatie. In de situatie waarbij het centrum verkeersluw is ingericht, zijn er enkele wegen die nog minder verkeer aantrekken dan in de situatie waarbij dat niet zo is. De bereikbaarheid verbetert door realisatie van de omlegging. De verkeersveiligheid verbetert en ook voor de barrièrewerking heeft de omlegging een gunstig effect. Het MMA heeft de meest gunstige score wat betreft het langzaamverkeer vanwege de aanleg van een fietstunnel bij Reth.

Bodem en water

De effecten van de omlegging op het aspect bodem en water zijn gering of afwezig. Het doorsnijden van enkele beken betekent wel dat voorzieningen getroffen moeten worden voor de afvoer van water.

Natuur

Door de omleggingsalternatieven worden twee ecologische verbindingszones doorsneden: de natte ecologische verbindingszone ten noorden van de Franse baan (bovenloop van de Strijbeekse beek) en de droge ecologische verbindingszone die deels verloopt via het 'Bels Lijntje'. Voor de natte ecologische zone (bovenloop van de Strijbeekse beek) is in beide omleggingsalternatieven een ecoduiker voorzien. In het MMA wordt de bestaande onderbreking in de droge ecologische verbindingszone langs het Bels Lijntje weggenomen door middel van beplantingen aan de oost- en westzijde van de omlegging. Dit heeft een gunstig effect waardoor het MMA voor het aspect natuur positief scoort.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Beide omleggingsalternatieven doorsnijden het buitengebied en het landschappelijk waardevolle Bels Lijntje. Dit heeft een minder gunstige score tot gevolg voor het aspect landschap. Ook het gebied Nijhoven wordt doorsneden door de omleggingsalternatieven. Dit gebied wordt op de cultuurhistorische waardenkaart getypeerd als een historisch stedenbouwkundige structuur met een redelijk hoge waarde. Er is ook sprake van een aantasting van de historische groenstructuur en historische stedenbouwkundige lijnen. Hieronder vallen onder andere bomenrijen, houtwallen en het bos rond de St. Salvatorkapel bij Nijhoven. Ook vindt doorsnijding plaats van historische stedenbouwkundige lijnen en

historisch landschappelijke lijnen met hoge en redelijk hoge waarde. Het doorsnijden van de Reth heeft tot gevolg dat er een alternatieve landbouwverkeersroute gerealiseerd wordt over de nu nog onverharde Visweg. Verharding van die weg betekent een aantasting van deze historische landschappelijke lijn met redelijk hoge waarde. Voor landschap en cultuurhistorie scoren beide alternatieven negatief.

Vanwege de bodemgesteldheid en langdurige bewoning heeft het gebied een hoge archeologische verwachtingswaarde. Daarmee hebben beide omleggingsalternatieven een relatief negatief effect op het aspect archeologie. Hierbij geldt dat het MMA nog iets minder gunstig scoort vanwege de aanleg van een fietstunnel bij Reth, hetgeen betekent dat de bodem ter plaatse meer vergraven wordt.

Geluid, trillingen en luchtverontreiniging

De komst van de omlegging heeft tot gevolg dat het verkeer naar de omlegging getrokken wordt, waardoor de geluidsbelasting in de kom afneemt en daardoor het aantal gehinderde in de kom ook afneemt. Het geluidsbelast oppervlak neemt door de omlegging toe. Het aantal gehinderden langs de omlegging is beperkt. Dit effect wordt versterkt als er verkeersremmende maatregelen in de kom worden getroffen en wordt daarmee als zeer positief beoordeeld. Daartegenover staat dat er als gevolg van de omlegging sluipverkeer ontstaat wat het positieve effect lokaal tenietdoet.

Trillingshinder kan worden verwacht bij woningen die binnen 45 m (maximum invloedsgebied) van de as van de nieuw aan te leggen weg staan. Er zijn 4 woningen die binnen deze afstand van de weg staan. Zonder de omlegging is er in de toekomst sprake van een toename van de trillingen in de kom. Indien de omlegging gerealiseerd wordt, zal de aard van de trillingen en het trillingsniveau in de kom niet veranderen. Wel zal het aantal trillingen in de kom afnemen en daardoor naar verwachting ook de trillingshinder. Dit wordt positief beoordeeld.

Ten aanzien van het aspect lucht zijn de alternatieven nauwelijks onderscheidend. Een verkeersluwe inrichting van de kom heeft een lichte verbetering van de luchtkwaliteit in de kom tot gevolg. Door sluipverkeer kan dit effect lokaal echter tenietgedaan worden.

Ruimtelijke en planologische aspecten

De omleggingsalternatieven hebben geen ruimtebeslag op bestaande woonwijken en bedrijventerreinen. Voor toekomstige uitbreidingen (woningbouw en/of bedrijven) is voldoende ruimte en vormt de omlegging geen belemmering. Wel wordt over vrijwel de gehele lengte agrarisch gebied doorsneden. Dit betekent voor een aantal agrarische bedrijven verlies van grond en doorsnijding van kavels. De daadwerkelijke effecten zijn mede afhankelijk van de beschikbaarheid van compensatiegrond, het toekomstperspectief van de getroffen bedrijven en de kwaliteit van de bedrijfsvoering.

Recreatie

Naast de doorsnijding van het Bels Lijntje wat dienst doet als fietspad en skateroute worden verder geen relevante recreatieve elementen of voorzieningen doorsneden of aangetast. De omlegging heeft wel enige rustverstoring tot gevolg op de campings Rustoord en Wielewaal (mini-camping). De Franse Baan blijft als parallel-verbinding langs de omlegging gehandhaafd als route voor wandelaars, fietsers en ruiters.

Kosten

Het MMA zal relatief gezien iets meer kosten vanwege de aanleg van een fietstunnel bij Reth.

S6. Vergelijking en keuze

In de Projectnota/MER zijn de effecten van de alternatieven gedetailleerd beschreven. Hierbij zijn dezelfde (hoofd-)aspecten onderscheiden als bij de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. In de navolgende tabel is een totaaloverzicht gepresenteerd met de kwalitatieve scores voor de diverse aspecten. Het aspect woon- en leefmilieu vormt een optelsom van elementen die het woongenot en de kwaliteit van de leefomgeving bepalen.

De effecten voor woon- en leefmilieu zijn daarom binnen de aspecten verkeer en vervoer, geluid, trillingen en lucht en binnen het aspect ruimtelijke functies gegeven.

Tabel S.2

Totaaloverzicht beschreven effecten

	Nul	Planalternatief	MMA
Verkeers- en vervoersaspecten			
Mobiliteit	0	+	+
Bereikbaarheid	0	+	++
Verkeers(on)veiligheid	0	+	++
Externe veiligheid	0	+	+
Barrièrewerking	0	+	+
Langzaam verkeer	0	-	-
Totaal	0	0 / +	+ / ++
Milieu-aspecten			
Bodem en water	0	0	0 / -
Natuur	0	0/-	+
Landschap	0	-	-
Cultuurhistorie	0	-	-
Archeologie	0	-	- / - -
Geluid, trillingen en lucht	0	+	+
Ruimtelijke en planologische aspecten			
Stedenbouw bestaand	0	0	0
Stedenbouw gepland	0	0	0
Landbouw	0	-	-
Recreatie	0	0 / -	0 / -
Realisatiekosten			
Kosten	0	-	- / - -

++ sterke verbetering;
 + verbetering;
 0 geen verandering;
 - verslechtering;
 - - sterke verslechtering.

Algemeen kan worden gesteld dat het Planalternatief voldoet aan de hoofddoelstelling van het project: het bieden van een oplossing voor de leefbaarheidsproblemen in de kom van Baarle.

Keuzemogelijkheden voorkeursalternatief

Het MMA komt grotendeels overeen met het Planalternatief waarbij in het MMA wordt uitgegaan van een ongelijkvloerse fietskruising bij Reth. Daarnaast is bij het MMA het

uitgangspunt gehanteerd dat door middel van beplantingen aan de oost- en westzijde van de omlegging de huidige onderbreking in de droge ecologische verbindingzone langs het Bels Lijntje wordt weggenomen. Na de publicatie van het MER neemt de initiatiefnemer een besluit over het voorkeursalternatief. Dit kan bestaan uit het Planalternatief, het MMA of een combinatie van elementen uit beide alternatieven.

Compenserende en mitigerende maatregelen

Ondanks de stapsgewijze optimalisatie van de varianten en de alternatieven, treden als gevolg van de omlegging in het voorkeursalternatief nog negatieve effecten op. Om een verdere optimalisatie teweeg te brengen, worden de volgende mitigerende en compenserende maatregelen voorgesteld.

- De omlegging dient zorgvuldig te worden ingepast in de bestaande structuur en in het landschap door middel van onder andere beplanting.
- Voor de negatieve effecten op natuur wordt een natuurcompensatieplan opgesteld wanneer het definitieve tracé bekend is. In dit plan is aandacht voor de volgende soorten: grasklokje, vleermuizen, broedvogels en vinpootsalamander. Ten aanzien van gebieden wordt gesteld dat gekapt bos en, geluidhinder op bos, gecompenseerd moet worden. De aantasting van GHS-landbouw moet gecompenseerd worden door aanplanting van struwelen elders te realiseren. Ook moet de doorkruising van twee ecologische verbindingzones gecompenseerd worden. Dit kan door het onder de weg aanleggen van een faunapassage voor kleine zoogdieren en amfibieën.

57. Leemten in kennis en evaluatie

Bij het opstellen van deze Projectnota/MER is een beperkt aantal leemten in kennis geconstateerd. De aard en omvang van de leemten staan een goed oordeel over de positieve en negatieve effecten van de omlegging van de provinciale weg echter niet in de weg. De beschikbare informatie was ruim voldoende voor het zichtbaar maken van de verschillen tussen de varianten en alternatieven en het bereiken van het gestelde doel: het in het licht van de aanwezige functies en waarden selecteren van de meest optimale oplossing voor de leefbaarheidsproblematiek in de kom van Baarle.

Tijdens de verdere planvorming, tijdens de bestek- en uitvoeringsfase en bij het op te stellen evaluatieprogramma dient wel rekening te worden gehouden met deze leemten. In deze Projectnota/MER wordt een eerste aanzet voor een evaluatie-programma gepresenteerd.

HOOFDSTUK

1 Inleiding

1.1

AANLEIDING**PROBLEMEN:**

Leefbaarheid en verkeersdoorstroming in kom Baarle verslechteren

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 N639, die vanaf Ulvenhout (Stadsregio Breda) via Chaam en Baarle-Hertog/Nassau naar Turnhout gaat;
- de provinciale weg N260, die vanaf Gilze via Alphen naar Baarle-Hertog/Nassau voert.

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. Mede op basis van de autonome verkeersgroei en 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.

OPLOSSING:

Wegomlegging om Baarle en herinrichting komtraverse

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 begin 2002 een m.e.r.-procedure gestart.

1.2

PROCEDUREEL KADER***Waarom een Nederlandse m.e.r.-procedure?*****PROJECT IS M.E.R.-PLICHTIG**

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 4 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. De te volgen procedure komt in hoofdstuk 3 '*Genomen en te nemen besluiten*' meer uitgebreid aan de orde.

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

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

**GEEN VLAAMSE M.E.R.-
PLICHT**

De beoogde omlegging loopt grotendeels via Nederlands grondgebied. Aangezien de verbinding aan de Vlaamse zijde wordt aangemerkt als een secundaire weg II is geen Vlaamse m.e.r.-procedure vereist [4]. In Vlaanderen vallen alleen hoofdwegen en primaire wegen onder de m.e.r.-plicht.

**AFSTEMMING EN
SAMENWERKING*****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 [5] (zie paragraaf 3.5.3 voor een toelichting). De Projectnota/MER dient ook als bouwsteen voor het door de Provincie Antwerpen op te stellen provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) [6].

Naast afstemming in procedures, vindt ook nauwe samenwerking plaats bij het opstellen van deze Projectnota/MER door het Vlaams-Nederlandse projectteam dat ten behoeve van dit project is samengesteld.

AANKONDIGING INITIATIEF***Startnotitie***

Met de bekendmaking van de Startnotitie op 5 april 2002 [7] is de Nederlandse m.e.r.-procedure formeel gestart. In de Startnotitie is een probleemanalyse en een globale gebiedsbeschrijving opgenomen. Tevens is de voorgenomen activiteit gedefinieerd en zijn de kansrijke oplossingen (varianten en alternatieven) geselecteerd. De Startnotitie is op 5 april 2002 in onder andere "Ons Weekblad" aangekondigd en heeft ten behoeve van de inspraak gedurende vier weken ter inzage gelegen in de gemeente Baarle-Nassau en de gemeente Baarle-Hertog (van 8 april tot en met 3 mei 2002).

**ONDERSTEUNING VAN DE
BESLUITVORMING*****Projectnota/MER***

Het opstellen van deze Projectnota/Milieu-effectrapport (Projectnota/MER) vormt de volgende stap in de procedure. Mede op basis van de Startnotitie en de inspraakreacties heeft de Commissie voor de Milieu-effectrapportage op 17 juni 2002 haar advies-richtlijnen voor de inhoud van de Projectnota/MER uitgebracht [8]. De Gemeenteraad van Baarle - Nassau heeft de definitieve richtlijnen op 5 september 2002 vastgesteld [9]. Deze Projectnota/MER is aan de hand van die richtlijnen opgesteld.

Deze Projectnota/MER zal gebruikt worden als hulpmiddel bij de besluitvorming over de uiteindelijke herziening van de betrokken bestemmingsplannen. In de Projectnota/MER worden de in de Startnotitie geselecteerde oplossingen met betrekking tot de tracering en inrichting van de omlegging nader uitgewerkt, onderzocht op effecten en vergeleken. Hierbij wordt een integrale aanpak beoogd: naast milieu-aspecten (MER) worden ook aspecten als stedenbouw, landbouw en recreatie 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 gemeenten besloten welk alternatief de voorkeur heeft (voorkeursalternatief). Dit voorkeursalternatief wordt na de publicatie van het MER door de gemeente Baarle-Nassau uitgewerkt in een voorontwerp-bestemmingsplan.

Na bekendmaking en publicatie van de Projectnota/MER 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 uiteindelijk het bestemmingsplan vastgesteld.

PROJECTPARTIJEN

Initiatiefnemer

Als initiatiefnemer van 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

Bevoegd Gezag

De Projectnota/MER dient ter onderbouwing van de te nemen besluiten inzake de eventuele benodigde bestemmingsplanherziening. 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

Projectgroep

Deze Projectnota/MER is in nauwe samenwerking met een speciaal voor dit project samengestelde projectgroep opgesteld. In deze projectgroep zijn ondermeer 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 3.

Stuurgroep

Alle belangrijke keuzes (waaronder het voorkeursalternatief) zijn bestuurlijk vastgelegd door een speciaal voor dit project ingestelde stuurgroep (zie hoofdstuk 3).

WAT IS UW MENING?

Inspraakmogelijkheden.

Inspraak

De Projectnota/MER en het ontwerp-bestemmingsplan worden na aanvaarding ervan door het Bevoegd Gezag (de gemeente Baarle-Nassau) gepubliceerd en gedurende tenminste vier weken ter inzage gelegd ten behoeve van de inspraak. Opmerkingen kunnen slechts betrekking hebben op het niet voldoen van de inhoud van deze Projectnota/MER aan de daarvoor wettelijk gestelde regels en de opgestelde richtlijnen of op onjuistheden in het rapport. Inspraakreacties kunnen aan het Bevoegd Gezag gestuurd (voor adres zie boven). Naast deze formele inspraak zijn belanghebbenden informeel op de hoogte gehouden door middel van een zogenaamde klankbordgroep. In deze klankbordgroep hadden vertegenwoordigers van de diverse belangengroeperingen zitting. Tijdens de bijeenkomsten bestond de mogelijkheid om (informeel) ideeën en wensen te uiten. De samenstelling en taken van de klankbordgroep zijn nader beschreven in hoofdstuk 3.

1.3

OPBOUW VAN DE PROJECTNOTA/MER

De projectnota/MER bestaat uit een hoofdrapport en een bijlagenrapport.

HST 2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING	Hoofdrapport In <i>hoofdstuk 2</i> wordt de noodzaak van een omlegging van de provinciale weg door Baarle onderbouwd. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de voorgeschiedenis en achtergronden, de probleemstelling en het doel van de omlegging.
HST 3. GENOMEN EN NOG TE NEMEN BESLUITEN	In <i>hoofdstuk 3</i> worden de <i>genomen en nog te nemen besluiten</i> behandeld. Eerst passeren de voor de beoogde omlegging relevante beleidsplannen op landelijk-, provinciaal en gemeentelijk niveau de revue. Vervolgens worden de te doorlopen Nederlandse en Vlaamse procedures toegelicht. Tot slot wordt kort ingegaan op de speciaal voor dit project ingestelde overlegstructuur: de projectgroep, de klankbordgroep en de stuurgroep.
HST 4. HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING	In <i>hoofdstuk 4</i> is een beschrijving gegeven van de gebiedskenmerken die (mogelijk) van belang zijn bij de omlegging van de provinciale weg in Baarle. Bij de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling is een onderverdeling gemaakt in verkeersaspecten (mobiliteit, bereikbaarheid, verkeers(on)veiligheid, barrièrewerking en langzaam verkeer), milieu-aspecten (bodem en water, natuur, landschap, archeologie, cultuurhistorie, geluid, trillingen en lucht) en ruimtelijke planologische aspecten (stedenbouw, landbouw, recreatie).
HST 5. ALTERNATIEF-ONTWIKKELING	In <i>hoofdstuk 5</i> worden mogelijke oplossingen voor de komproblematiek van Baarle ontwikkeld en uitgewerkt. Als eerste stap worden de nader te onderzoeken varianten uitgewerkt met betrekking tot de mogelijke tracés, de vorm, het aantal en de ligging van de aansluitpunten, de hoogteligging van het tracé en de benodigde maatregelen in de kom van Baarle. Als tweede stap worden de effecten van de varianten globaal en kwalitatief beschreven ten aanzien van verkeers- en vervoeraspecten, milieu-aspecten en ruimtelijk planologische aspecten. Als derde stap worden op basis van de beschreven effecten de kansrijke varianten geselecteerd. Als vierde stap worden op basis van deze kansrijke varianten de nader te onderzoeken integrale alternatieven samengesteld, waaronder het meest milieuvriendelijke alternatief.
HST 6. TE VERWACHTEN EFFECTEN	In <i>hoofdstuk 6</i> zijn de effecten van de alternatieven gedetailleerd beschreven. Hierbij zijn de zelfde (hoofd-)aspecten onderscheiden als bij de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Daarnaast wordt in een aparte paragraaf aandacht besteed aan het totaal aan effecten op het woon- en leefmilieu. Tot slot wordt aan het eind van dit hoofdstuk ingegaan op de realisatiekosten.
HST 7. VERGELIJKING EN KEUZE	In <i>hoofdstuk 7</i> worden de alternatieven aan de hand van de beschreven effecten vergeleken. Deze vergelijking vormt de basis voor de keuze van het voorkeursalternatief. Aan het eind van dit hoofdstuk worden een aantal mitigerende en compenserende maatregelen voorgesteld om de negatieve effecten van het voorkeursalternatief 'te verzachten'.
HST 8. LEEMTEN EN EVALUATIE	In <i>hoofdstuk 8</i> wordt een overzicht gegeven van de leemten in kennis die tijdens het opstellen van de Projectnota/MER zijn geconstateerd. Tevens wordt een eerste aanzet voor een evaluatie-programma gepresenteerd.

Bijlagenrapport

Literatuurverwijzingen worden in het hoofdrapport Projectnota/MER met behulp van een nummer tussen haken weergegeven [...]. Dit nummer correspondeert met de nummers vóór de literatuuraanduidingen in de *literatuurlijst* (bijlage 1) zoals opgenomen in het bijlagenrapport.

In deze Projectnota/MER worden een aantal begrippen en afkortingen gebruikt die, voor zover dit niet in de tekst gebeurt, in de *verklarende woordenlijst* in het bijlagenrapport nader worden toegelicht (bijlage 2).

In deze Projectnota/MER worden veel gebiedsspecifieke termen gebruikt. In de bijlage 3 is een lijst met deze termen opgenomen met daarvoor een letter. Deze letter correspondeert met de letters op de kaart die is opgenomen in bijlage 3.

In de bijlagen 4 tot en met 11 wordt *achtergrondinformatie* gepresenteerd die is gebruikt bij de totstandkoming van de Projectnota/MER. Waar nodig is in de hoofdtekst naar deze bijlagen verwezen.

HOOFDSTUK

2

Probleemstelling en doel

2.1

VOORGESCHIEDENIS EN ACHTERGRONDEN

Dit hoofdstuk beschrijft de voorgeschiedenis van het project en de achtergronden die geleid hebben tot dit project. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in ontwikkelingen op regionaal, internationaal en lokaal niveau.

2.1.1

REGIONAAL**STRUCTUURVISIE**

Zoeken naar een integrale oplossing van de verkeersproblematiek

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 tot een integrale oplossing van de verkeersproblematiek in de regio te komen. Dit resulteerde in 1996 in de 'Structuurvisie ABC-gemeenten' [10]. In deze visie zijn de relevante regionale en lokale ontwikkelingen en de verkeerssituatie beschreven. Op basis hiervan zijn knelpunten gesignaleerd en oplossingen aangedragen.

PVVP - 1998

Keuzes voor de provinciale wegcategorisering in Noord-Brabant

Provinciale Verkeers- en Vervoersplan (PVVP; 1998)

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 1998 (PVVP (11) heeft tot doel om op basis van het principe "Duurzaam Veilig" te komen tot een categorisering van het regionale wegennetwerk in Noord-Brabant. Hiertoe zijn de categoriseringsplannen van het Rijk, de Provincie en de gemeenten op elkaar afgestemd. Naast de wegcategorisering zijn ook de bijbehorende vormgevingseisen vastgesteld en is aangegeven op welke wijze de afstemming tussen de plannen van de genoemde overheden heeft plaatsgevonden.

In figuur 2.1 is de regionale verkeersstructuur met de provinciale wegen N260, N630 en N639 weergegeven.

OPWAARDERING N260

Belangrijkste regionale verbindende route in het gebied Tilburg/Breda - Turnhout

Voor het gebied Tilburg/Breda – Turnhout heeft de Provincie Noord-Brabant in het PVVP aangegeven dat de provinciale weg N260 (Gilze-Alphen-Baarle) wordt opgewaardeerd tot regionaal verbindende weg binnen de provinciale wegenstructuur (beter bekend als het 'blauwe net'). Belangrijke functies van dit type wegen is:

1. de ontsluiting van het buitengebied,
2. de feederfunctie voor het hoofdwegennet (rijkswegennet) en
3. 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, die ter hoogte van het viaduct Gilze-Rijen zal aansluiten op de A58, zal de provinciale weg N260/N639 (Gilze-Baarle-Turnhout) de belangrijkste noord-zuid verbinding worden tussen enerzijds Tilburg en Breda en anderzijds Turnhout in België.

AFWAARDERING

N630 & N639

Krijgen een lokale functie

De provinciale weg N639 tussen Ulvenhout (Breda) en Baarle via Chaam én de provinciale weg N630 tussen Tilburg en Turnhout via Goirle zullen 'afgewaardeerd' worden tot wegen met vooral een lokale functie. Voor N630 is vastgesteld dat de capaciteit bij de aansluiting op de A58 onvoldoende is en dat de route aan Belgische zijde teveel kommen doorsnijdt hetgeen de leefbaarheid daar aantast. Met deze functiewijzigingen wordt beoogd een grotere hoeveelheid verkeer van de provinciale weg Gilze-Turnhout gebruik te laten maken en dit verkeer op een vlotte en veilige manier te laten doorstromen.

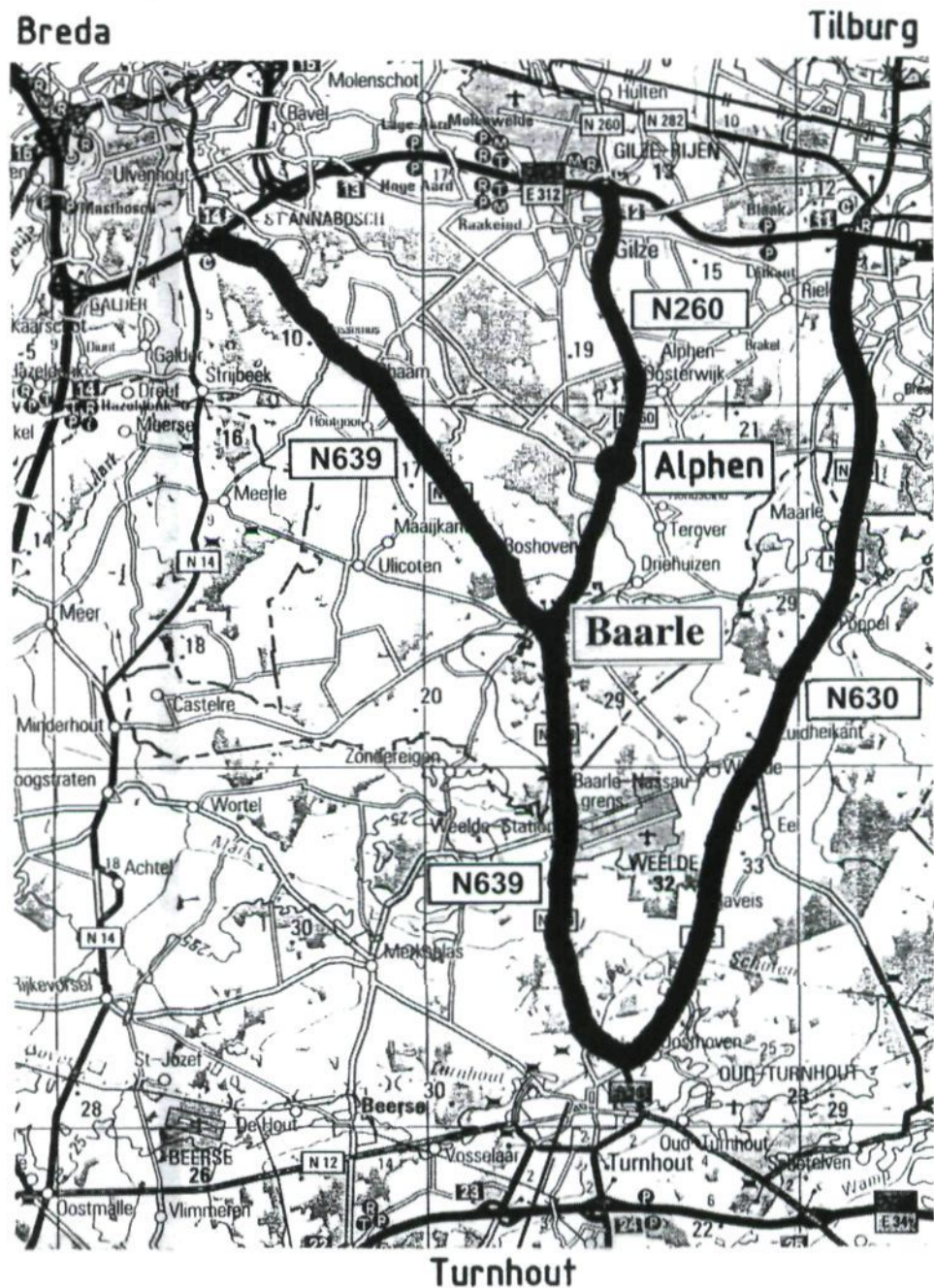
De provinciale weg Gilze-Turnhout (N260/639) doorsnijdt twee dorpskernen: Alphen en Baarle. In het recente verleden is reeds uitgebreid studie verricht naar de komproblematiek van Alphen. Een oostelijke omlegging van de provinciale weg wordt momenteel voorbereid.

De bovenbeschreven functiewijzigingen betekenen dat de provinciale weg Gilze-Turnhout (N260) aan de eisen van een regionaal verbindende weg moet gaan voldoen, onder meer met betrekking tot Duurzaam Veilig³. Hiervoor is nadere studie vereist.

³ 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.

Figuur 2.3

Regionale verkeersstructuur



2.1.2

INTERNATIONAAL

Internationale afspraken verbinding Tilburg – Turnhout (2001)

Tussen de Vlaamse overheid, de provincie Antwerpen en de provincie Noord-Brabant is onder het voorzitterschap van het Secretariaat-Generaal Benelux overleg geweest, d.d. 13 juni 2001. Tijdens dit overleg is de afspraak gemaakt om de grensoverschrijdende wegverbinding tussen Tilburg en Turnhout te projecteren op de N260/268 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 [12].

INTERNATIONALE AFSPRAKEN

Onderkennen provinciaal
beleid zowel aan
Nederlandse als Vlaamse
zijde

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. Daarmee zal deze weg de belangrijkste verbinding tussen Tilburg en Turnhout vormen. Deze keuze is conform de wegenstructuur zoals deze door de provincie Noord-Brabant is vastgelegd in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (zie hiervoor). In België is de route opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, waarmee de categoriseringskeuze in België eveneens bestuurlijk bekrachtigd is. De bij deze categoriseringskeuze 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:

VERSCHILLENDE WEGINRICHTINGSPRINCIPES IN BELGIË EN NEDERLAND

- 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 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, gericht op een duurzaam veilige inrichting.

2.1.3

LOKAAL

CONCLUSIE VERKENNEND ONDERZOEK:

Omlegging van de
provinciale weg is
noodzakelijk

Verkenning komproblematiek Baarle (1999)

Begin 1999 is de 'Verkenkende studie van grensoverschrijdende verkeersproblemen komtraverse Baarle-Hertog en Baarle-Nassau' [13] 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 conclusie is dat met het oog op de gewenste verkeersintensiteiten, de gewenste inrichting van de opgewaardeerde provinciale weg en de doorstromings- en leefbaarheidsproblemen een omlegging van de provinciale weg noodzakelijk is in combinatie met verkeersmaatregelen in de kom.

Effectenstudie Omlegging Provinciale Weg Baarle (2000)

CONCLUSIE

EFFECTENSTUDIE:

Noordoostelijke omlegging
is het meest kansrijk.

Uit 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 [14] 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)

VERKEERSSTRUCTUURPLAN: In het Verkeersstructuurplan Baarle-Nassau/Baarle-Hertog [15] 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) (2002)

REK: ÉÉN VISIE: De gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog hebben besloten om te komen tot één visie van waaruit de meest wenselijke ruimtelijke ontwikkelingen voor de kern als geheel gestuurd worden, met behoud van de unieke staatkundige situatie. Hierdoor worden ruimtelijke conflicten waar mogelijk vermeden en kunnen de potenties van de gemeenten optimaal benut worden. De visie tot 2015 is neergelegd in één gezamenlijk plan: het Ruimtelijk-Economisch Kaderplan (REK). In het REK is rekening gehouden met de eventuele omlegging van de provinciale weg.

2.2**PROBLEEMSTELLING*****Algemeen***

GROEIENDE PROBLEMEN: 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 en hebben naast lokale gevolgen ook gevolgen voor de regionale en Nederlands-Vlaamse verkeersafwikkeling. Verwacht wordt dat in de toekomst de problemen toenemen.

2.2.1**LOKALE, REGIONALE EN GRENSOVERSCHRIJDENDE KNELPUNTEN DOOR DE HOGE VERKEERSBELASTING VAN DE KOM**

In deze paragraaf wordt nader op de verkeersproblemen ingegaan. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de cijfermatige onderbouwing van de knelpunten, waarna het leefmilieu in relatie tot de verkeersintensiteiten worden belicht en tenslotte de verkeersveiligheid, doorstroming en geluid besproken wordt.

Hierbij is gebruik gemaakt van de resultaten van de in 1999 uitgevoerde Verkenning van de komproblematiek Baarle [13] en van aanvullende berekeningen met het provinciale verkeersprognosemodel ten behoeve van de in 2000 opgestelde effectenstudie naar de verschillende mogelijkheden van de wegomlegging [14]. Tevens is gebruik gemaakt van de bevindingen uit de in 2001 opgestelde nota 'bebouwde kommen' van de provincie Noord-Brabant [47].

Verkenning komproblematiek Baarle (1999)

CONCLUSIE VERKENNING: Op de komtravers van Baarle zijn de volgende verkeersproblemen geconstateerd:

- de verkeersdruk op een werkdag zowel in de huidige als in de toekomstige situatie verstoort het leefklimaat en belemmert de doorstroming van het verkeer;
- de verkeersdruk op een zondag zowel in de huidige als in de toekomstige situatie is veel hoger dan op een werkdag; het gevolg is dat ook op een zondag het leefklimaat slecht gewaardeerd wordt en de doorstroming van het verkeer belemmerd wordt;
- de fysieke ruimte in het centrum voor auto, fiets en voetganger beperkt de doorstroming van het verkeer en vermindert het leefklimaat.

Conclusie van de verkennende studie is dat een oplossing voor het probleem zonder nieuwe infrastructuur (0+ scenario) onvoldoende kansrijk is. Nieuwe infrastructuur is noodzakelijk om het probleem tot acceptabele proporties terug te dringen. De nieuwe infrastructuur moet in eerste instantie het doorgaand verkeer uit het centrum weren aangezien dit verkeer geen enkele relatie met het centrum van Baarle heeft.

Nota 'Bebouwde kommen' (2001)

TOETSING OP CRITERIA:
Baarle scoort ongunstig op verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Ook op zondag!

In de nota 'Bebouwde kommen' [47] wordt ingegaan op de knelpunten die regionaal verbindende wegen door bebouwde kommen in de provincie Noord-Brabant veroorzaken. Het gaat dan om een slechte doorstroming van het verkeer, de verkeersonveiligheid en een verminderde leefbaarheid (barrièrewerking). Baarle komt na toetsing op deze criteria met een totaalscore van 100 punten op de 8-ste plaats (tussen de gemeenten Grave en Reusel in) van de 19 beschouwde bebouwde kommen in de provincie Noord-Brabant. Hoe hoger de score hoe slechter de situatie. De scores van de 19 bebouwde kommen varieerde van 30 (gemeente Middelbeers) tot 148 punten (gemeente Zevenbergen). Baarle scoort vooral ongunstig op de criteria verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

In Baarle-Nassau staat de verkeersdruk en verkeerssamenstelling op zondagen niet in verhouding tot werkdagen. Het gevolg is dat ook op een zondag het leefklimaat slecht gewaardeerd wordt en de doorstroming van het verkeer wordt belemmerd. Mede door deze specifieke omstandigheden scoort Baarle-Nassau in feite dus ongunstiger dan de 8-ste plaats dan op het eerste gezicht doet vermoeden [47].

Omvang, aard en samenstelling verkeer - de cijfers

In het centrum van Baarle-Nassau komen de Chaamseweg/Bredaseweg, de Alphenseweg en de Molenstraat/Turnhoutseweg samen. De Chaamseweg/Bredaseweg is onderdeel van de provinciale verbinding N639 tussen Ulvenhout (Breda) en Baarle. De Alphenseweg is onderdeel van de provinciale verbinding N260 tussen Gilze en Baarle. De Molenstraat en de Turnhoutseweg zijn onderdeel van de provinciale verbinding N639 tussen Baarle en de Belgische grens (zie figuur 2.1). In tabel 2.1 zijn voor de huidige situatie (2002) 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 2015.

Deze cijfers zijn afkomstig uit het verkeersonderzoek dat in opdracht van de provincie Noord-Brabant naar aanleiding van een actualisatie van het verkeersmodel in 2002 door bureau Grontmij is uitgevoerd. Onderstaand word toegelicht waarom actualisatie van het verkeersmodel noodzakelijk werd geacht. Zie bijlage 9 voor een uitgebreide toelichting op de actualisatie van het verkeersmodel.

Voorgeschiedenis en aanleiding verkeersmodelactualisatie

**ACTUALISATIE
VERKEERSMODEL**

Grontmij heeft in 1998 in opdracht van de provincie Noord-Brabant een verkeersmodel opgesteld voor Baarle (Baarle-Nassau en Baarle-Hertog), met als doel de consequenties van een eventuele omlegging in beeld te brengen.

In 2001 heeft de Provincie opdracht gegeven om een m.e.r.-procedure te starten. Als input voor deze procedure heeft Grontmij in 2001 een verkeersonderzoek uitgevoerd. De toetsende instantie (Commissie voor de milieueffectrapportage) heeft bij de behandeling van de Startnotitie twijfels geplaatst bij de verkeerscijfers die zijn gebruikt voor het opstellen van het verkeersmodel. De cijfers zouden (te) beperkt zijn.

Om te kunnen bepalen of de modeloutput nog altijd een goed beeld van de huidige situatie geeft, heeft Grontmij in eerste instantie in opdracht van de Provincie een nieuw uitgebreid verkeersonderzoek uitgevoerd (oktober 2002).

CONSTATERING:

Grote verschillen tussen 'oud' en 'nieuw' model op locaties in centrum Baarle

De resultaten van het verkeersonderzoek dat uitgevoerd werd in 2002 zijn vergeleken met de resultaten van het verkeersmodel uit 1998. Het verkeersmodel bleek voor de meeste locaties een vrij goed beeld te geven van de huidige situatie. Op een beperkt aantal locaties in het centrum van Baarle weken de resultaten van het verkeersonderzoek aanzienlijk af van de cijfers uit het model, met name op de Generaal Maczeklaan. Aanvullende visuele tellingen ter plaatse hebben aangetoond dat de voorgaande tellingen niet naar behoren zijn uitgevoerd en het verkeersmodel wel betrouwbare resultaten geeft.

Besloten is om toch het model uit 1998 te actualiseren zodat een goed, actueel en betrouwbaar beeld ontstaat voor de huidige situatie en het toekomstjaar 2015, met name voor de omleidingsvarianten. Bij de actualisatie wordt gebruik gemaakt van de resultaten uit het verkeersonderzoek uit 2002 [57].

Het verkeersonderzoek van oktober 2002 bestond uit een kentekenonderzoek op 9 locaties op een werkdag en een zondag, en uit mechanische tellingen op 13 locaties gedurende 2 weken (waarin 3 weekeinden).

Vergelijking van de onderzoeksresultaten met de modeluitkomsten liet een aantal aanzienlijke verschillen zien ten opzichte van het verkeersmodel 1998, waarvan de belangrijkste zijn:

- Belangrijk hoger aandeel doorgaand verkeer op de Bredaseweg, vooral in de relatie Breda-Turnhout.
- Hogere intensiteiten in het centrum van Baarle op het binnenkordon.

Tabel 2.2

Aantal motorvoertuigen per etmaal in 2002

Aard van het verkeer	Chaamseweg		Alphenseweg		Molenstraat	
	<i>Werkdag</i>	<i>Zondag</i>	<i>Werkdag</i>	<i>Zondag</i>	<i>Werkdag</i>	<i>Zondag</i>
Doorgaand	1.600	1.900	1.800	2.300	2.900	3.600
Herkomst/Bestemming	3.200	5.600	5.000	7.400	3.500	5.100
Intern	1.500	1.500	1.700	700	300	200
Totaal	6.300	9.000	8.500	10.400	6.700	8.900

Tabel 2.3

Verwacht aantal motorvoertuigen per etmaal in 2015

Aard van het verkeer	Chaamseweg		Alphenseweg		Molenstraat	
	<i>Werkdag</i>	<i>Zondag</i>	<i>Werkdag</i>	<i>Zondag</i>	<i>Werkdag</i>	<i>Zondag</i>
Doorgaand	2.200	2.500	2.500	3.100	4.000	4.900
Herkomst/Bestemming	4.200	7.400	6.600	9.600	4.800	6.900
Intern	2.000	1.600	2.400	1.100	400	200
Totaal	8.400	11.500	11.500	13.800	9.200	12.000

Uit de resultaten met betrekking tot de intensiteiten uit het meest recente verkeersmodel (2003) [57] en percentages herkomst/bestemming en doorgaand verkeer zijn een aantal conclusies te trekken ten opzichte van het verkeersmodel 1998:

- De resultaten wijken niet sterk af van het model 1998, omdat ook de tellingen niet sterk afwijken van de tellingen van 1998.
- De groei van 2003 ten opzichte van 1998 is 6,5% op werkdagen en 3,8% op zondagen;
- De berekening lijkt voor 2015 nu reëler, doordat in het nieuwe model de ophoging is gedaan met groeicijfers van het SWAB-model in plaats van NRM2.

- De noordelijke tak van de omlegging heeft in het nieuwe model hogere intensiteiten, de oostelijke tak iets lagere.
- Het binnenkordon verkeersstellingen is gebruikt in het model, maar met een lagere weging dan het buitenkordon. Dit is om te voorkomen dat het model de ritten door het centrum, met een bestemming net ná het centrum, overdreven gaat ophogen om de intensiteit van het binnenkordon gelijk te krijgen met de tellingen. Zoals bekend kunnen de tellingen van het binnenkordon hoger zijn door zoekverkeer etc.

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 2002 als in 2015.

Samenvattend: Omvang, aard en samenstelling verkeer

VERKEERSINTENSITEITEN:
Hoogste intensiteiten op de Molenstraat; Grootste toename intensiteiten op de Alphenseweg.

Het doorgaand verkeer en herkomst/bestemmingsverkeer laten een sterke groei zien in de periode 2002-2015, 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 (zie tekst over PVVP in paragraaf 2.1.1) 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 het gegeven 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 de 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

Met de bovenbeschreven cijfermatige informatie is vervolgens gekeken naar het effect van de intensiteit van de verkeersstromen op het leefmilieu in de gemeente Baarle.

Verkenning komproblematiek Baarle (1999) – Conclusies ten aanzien van leefmilieu

Door hoge en toenemende verkeersintensiteiten wordt leefmilieu aangetast.

De ROV in Groningen heeft in 'De aanpak van traversen', Theorie en praktijk' [16] 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:

Aantal motorvoertuigen/etmaal	Omschrijving relatie intensiteit versus leefmilieu
4.000 mvt/etmaal	Verblijfskarakter te realiseren
4.000 - 8.000 mvt/etmaal	Verblijfskarakter lastig om te realiseren maar niet onmogelijk
8.000 mvt/etmaal	Verkeersfunctie voert de boventoon
8.000 mvt/etmaal en 50% doorgaand verkeer	Structureel probleem

OVERSCHRIJDING**REFERENTIES:**

N260 heeft in 2015 geen verblijfskarakter maar een sterke verkeersfunctie.

Op basis hiervan is in de verkennende studie geconcludeerd dat in de geprognosticeerde situatie voor 2015 (zie tabel 2.2) de intensiteiten op de drie invalswegen (Chaamseweg/Bredaseweg, Alphenseweg en de Molenstraat) 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 [11] de volgende referentie gehanteerd:

Aantal motorvoertuigen/etmaal	Referentie Provincie
maximaal 5.000 motorvoertuigen/etmaal	bovenlokale weg
5.000 - 15.000 motorvoertuigen/etmaal	regionaal verbindende weg

Hieruit blijkt dat de intensiteit op de Chaamseweg/Bredaseweg (N639) in 2015 (zie tabel 2.2) niet overeenkomt met de in het PVVP voor deze weg vastgestelde lokale verkeersfunctie. Ook hier is sprake van overschrijding van de in het PVVP vastgestelde referenties voor de verkeersfunctie.

Nota 'Bebouwde kommen' (2001) – Conclusies ten aanzien van leefmilieu

Uit de nota 'Bebouwde kommen' [47] wordt Baarle genoemd als knelpunt. Baarle scoort ongunstig op verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Wat betreft leefbaarheid kan uit de resultaten van het verkeersleefbaarheidsonderzoek vastgesteld worden dat de problemen voor voetgangers in de winkelstraten tijdens de weekmarkt en op zondag erg groot zijn door de hoge verkeersintensiteiten. Ook het fietsen op de rijbaan levert problemen op. Tenslotte is uit het onderzoek gebleken dat het oversteken van het kruispunt Chaamseweg/Molenstraat voor voetgangers problematisch is.

Objectieve en subjectieve verkeersveiligheid

Bij verkeersveiligheid is er een onderscheid te maken in objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Onder subjectieve verkeersveiligheid verstaat men de mate waarin de bevolking een gevoel van onveiligheid ervaart, terwijl objectieve verkeersveiligheid uitgaat van aantal geregistreerde ongevallen.

Verkenning komproblematiek Baarle (1999) – Conclusies ten aanzien van verkeersveiligheid**BAARLE IS EEN RELATIEF VERKEERSONVEILIGE KERN**

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 toeneemt. 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 wegprofiel 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.

Nota 'bebouwde kommen' (2001) – Conclusie ten aanzien van verkeersveiligheid

De mate van verkeers(on)veiligheid is in beeld gebracht met een risicocijfer. Het risicocijfer weerspiegelt de kans om op het betreffende traject slachtoffer te worden van een

verkeersongeval. Het risicocijfer is gebaseerd op het aantal verkeersslachtoffers en het aantal voertuigkilometers per traject (en daarmee gerelateerd aan weglengte). Voor Baarle is het risicocijfer 0,696 (risicocijfer (*10⁶) o.b.v. slachtoffers 1995-1998) waarmee Baarle op de vierde plaats komt in de ranglijst van risicocijfers van de 19 knelpuntgemeenten in de provincie Noord-Brabant. Hoe hoger op de lijst, hoe hoger het risicocijfer hoe slechter de verkeersveiligheid.

De problemen die voetgangers en fietsers ondervinden in de winkelstraten, op de rijbanen en bij het oversteken van het kruispunt Chaamseweg/Molenstraat tijdens de weekmarkt en op zondag hebben ook tot gevolg dat de verkeersveiligheid onvoldoende is. [47]

Doorstroming

STAGNATIE VAN DE VERKEERSDOORSTROMING

Verkenning komproblematiek Baarle (1999) – conclusies ten aanzien van 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 – Singel.
- St. Annastraat.
- Molenstraat/Turnhoutseweg.
- Singel.

Nota 'bebouwde kommen' (2001) – conclusies ten aanzien van doorstroming

Om een goede maat te krijgen voor de doorstroming op de komtraverse is de feitelijke doorrijnsnelheid bepaald. Deze doorrijnsnelheid is proefondervindelijk vastgesteld door de gemiddelde snelheid op het traject (de komtraverse: wegvak tussen de twee kom-borden) te meten [47]. De krappe fysieke ruimte in het centrum van Baarle beperkt de doorstroming van het verkeer en vermindert het leefklimaat. De gemeente Baarle heeft een gemiddelde doorrijnsnelheid van 44 km/h.

De geïndexeerde score voor de doorrijnsnelheid (waarbij 100 de beste score is) is voor de gemeente Baarle 110 en komt hiermee op een tiende plaats in de rangorde van de 19 gemeenten in Noord-Brabant met knelpunten in de bebouwde kommen veroorzaakt door regionale verbindende wegen.

Geluid

OVERSCHRIJDING VOORKEURSGRENSWAARDE

In de Wet geluidhinder is voor de gevelbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai een voorkeursgrenswaarde vastgelegd van 50 dB(A). Op basis van de intensiteiten uit het verkeersmodel is voor de Chaamseweg, Alphenseweg en Molenstraat 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.

2.3

OMGEVING VAN BAARLE

ENERZIJD – ANDERZIJD
Een omlegging kan in de kom de omstandigheden verbeteren, maar kan ter plaatse van de omlegging ook waarden aantasten...

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).

2.4

MOGELIJKE OPLOSSINGEN

In de verkennende studie naar de verkeersproblemen op de komtraverse van Baarle (Verkenning komproblematiek 1999 [13]) is vastgesteld dat de groeiende leefbaarheids- en doorstromingsproblemen in de kommen van Baarle-Nassau en Baarle-Hertog een oplossing noodzakelijk maken. De huidige infrastructuur is ontoereikend en ook oplossingen gericht op het stimuleren van openbaar vervoer en/of gebruik van de fiets (TOF) evenals het bevorderen van telematica zijn niet toereikend als oplossing van de geconstateerde problemen.

Met het oog op de gewenste verkeersintensiteiten in de kom, de gewenste inrichting c.q. functie van de opgewaardeerde provinciale weg (met regionale ontsluitende functie) tot regionale stroomfunctie en de doorstromings- en leefbaarheidsproblemen in de kom, is een omlegging van de provinciale weg noodzakelijk in combinatie met verkeersmaatregelen in de kom.

2.5

DOEL VAN DE OMLEGGING

**HET DOEL IS EEN
DUURZAME OPLOSSING
VOOR DE PROBLEMEN.**

De doelstelling van de voorgenomen activiteit luidt:

Het ontwikkelen van een duurzame oplossing⁴ 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.

⁴ Met een duurzame oplossing wordt in dit kader bedoeld een oplossing waarbij:

- de gesignaleerde problemen daadwerkelijk worden opgelost en niet simpelweg verplaatst;
- het betreffende wegvak van de provinciale weg Gilze-Turnhout (N260) voldoet aan de eisen die worden gesteld aan een regionale verbinding, onder meer met betrekking tot het principe 'Duurzaam Veilig';
- de lange termijn (grote toekomstwaarde) het uitgangspunt is;
- zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van milieuvriendelijke materialen en werkwijzen.

HOOFDSTUK

3

Genomen en nog te nemen besluiten

3.1

ALGEMEEN

In dit hoofdstuk worden de relevante beleidsplannen en de relevante regelgeving beschreven die direct of indirect van invloed zijn op de voorgenomen activiteit: de omlegging van de provinciale weg om Baarle. Het gaat daarbij vooral om vastgestelde plannen en regelgeving die kaderstellend zijn voor het verder ontwikkelen van varianten en alternatieven. In paragraaf 3.2 is het Europese beleid beschreven, in paragraaf 3.3 het Nederlandse en in 3.4 het Vlaamse.

Voor de eventuele omlegging van de provinciale weg om Baarle wordt de Nederlandse m.e.r.-procedure doorlopen. Deze Projectnota/MER dient ter onderbouwing van de besluitvorming in het kader van de eventueel benodigde bestemmingsplanherziening door de gemeente Baarle-Nassau. De bedoeling is om de procedure voor herziening van bestemmingsplannen gelijk op te laten lopen met de m.e.r.-procedure. Aan Vlaamse zijde is een Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan benodigd. In paragraaf 3.5 worden de te doorlopen Nederlandse en Vlaamse procedures nader beschreven.

In paragrafen 3.6, 3.7 en 3.8 zijn de samenstelling en de taken van de bij de opstelling van deze Projectnota/MER betrokken projectgroep, klankbordgroep en stuurgroep toegelicht.

3.2

EUROPEES BELEIDSKADER

In tabel 3.1 is een overzicht gegeven van de relevante beleidsplannen en de relevante regelgeving op Europees niveau. Navolgend wordt nader ingegaan op:

- 1 Vogel- en Habitatrichtlijn
- 2 Verdrag van Valletta
- 3 Europese dochterrichtlijnen luchtkwaliteit

Vogel- en Habitatrichtlijn

De Europese Unie heeft twee richtlijnen vastgesteld die zorgdragen voor de bescherming van de belangrijkste Europese natuurwaarden: De vogelrichtlijn uit 1979 en de Habitatrichtlijn uit 1992. Hoewel het om twee afzonderlijke richtlijnen gaat, worden ze vanwege hun overeenkomsten vaak in één adem genoemd.

In het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn zijn in Nederland en Vlaanderen gebieden aangewezen als speciale beschermingszone. Voor deze gebieden is een beschermingsregime van kracht.

Dit beschermingsregime houdt in dat de Lidstaten ervoor moeten zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de speciale beschermingszone niet verslechtert. Daarbij moeten ze ervoor zorgen dat er geen storende factoren optreden voor de soorten waarvoor de beschermingszones zijn aangewezen voor zover die factoren, gelet op de doelstellingen van deze richtlijn, een significant effect zouden kunnen hebben. Indien wel dergelijke significante effecten kunnen optreden, en het project niet direct verband houdt of nodig is voor het beheer van het gebied, is een passende beoordeling nodig. Indien een dergelijk plan of project toch uitgevoerd moet worden, vanwege het ontbreken van alternatieve oplossingen, moeten compenserende maatregelen genomen worden om de algehele samenhang van Natura 2000 (wat bestaat uit speciale beschermingszones) te waarborgen [44].

OP NEDERLANDS GRONDGEBIED

In de omgeving van Baarle zijn géén gebieden aangewezen als speciale beschermingszone

OP BELGISCH GRONDGEBIED

Wél speciale beschermingszones maar ver verwijderd van het projectgebied

Binnen of nabij het plangebied van de omgeving Baarle komen geen natuurgebieden voor die een beschermde status hebben als Speciale Beschermingszone in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn. In Nederland is de vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn vereiste bescherming van soorten overgenomen in de Flora- en Faunawet (zie paragraaf 3.3 Nederlands beleidskader).

Het Belgisch gebied tussen Weelde-Station en het Kasteel De Schrieken, grenzend aan de gemeente Baarle-Nassau, valt volgend uit het Gewestplan Turnhout, onder de speciale beschermingszones inzake het behoud van de vogelstand [42] en is deel van het Europees vogelrichtlijngebied 15 (Gebieden gelegen te Turnhout, Oud-Turnhout en Ravels) [45]. Het dichtstbijzijnde Habitatrichtlijngebied zijn de vennen, heiden en moerassen rond Turnhout. Gezien de afstand van beide gebieden tot de beoogde omlegging worden geen effecten verwacht.

Verdrag van Valletta

In 1992 hebben de Europese ministers van cultuur het Verdrag van Valletta (Malta) ondertekend. Het verdrag heeft tot doel het archeologisch erfgoed te beschermen als bron van het Europees gemeenschappelijk geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Grondgedachte is dat er wordt gestreefd naar het behoud van archeologische waarden *in situ*, dit wil zeggen in het bodemarchief. Uitvoering van archeologische opgravingen dient bij voorkeur alleen plaats te vinden als behoud of bescherming niet langer mogelijk is. Om behoud *in situ* mogelijk te maken, wordt gestreefd naar een volledige erkenning van het archeologisch belang in planologische besluitvormingsprocessen waarbij archeologie al vanaf het begin bij de planvorming wordt betrokken.

Europese dochterrichtlijnen met betrekking tot luchtkwaliteit

De Raad van de Europese Unie heeft drie zogenaamde Dochterrichtlijnen uitgevaardigd met betrekking tot luchtkwaliteit:

1. Richtlijn 199/30/EG van 22/04/1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht.
2. Richtlijn 2000/69/EG van 16/11/2000 betreffende grenswaarden voor benzeen en koolmonoxide in de lucht.
3. Richtlijn 2002/3/EG van 12/2/2002 betreffende ozon in de lucht.

Richtlijn 1999/30/EG (eerste dochterrichtlijn) is inmiddels overgenomen in de Vlaamse en Nederlandse wetgeving. De beide andere richtlijnen volgen nog.

3.3 NEDERLANDS BELEIDSKADER

3.3.1 OVERZICHT

In tabel 3.1 is een overzicht gegeven van het relevante Nederlands beleidskader. Navolgend wordt dit beleid nader toegelicht.

Tabel 3.1

Nederlands beleidskader

Rijksbeleid	▪ Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001 – 2020⁵ (NVVP) ▪ Meerjarenplan Verkeersveiligheid (1991) ▪ Duurzaam veilig verkeer (1997) ▪ Structuurschema Groene Ruimte (1993) ▪ Nota Natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw (2000) ▪ Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening (2000) ▪ Nationaal Milieu beleidsplan (NMP4) (2001) ▪ Flora- en Faunawet ▪ Nationaal Bestuursakkoord Water (2003) ▪ Vierde Nota Waterhuishouding (1998)
Provinciaal beleid	▪ Streekplan Noord-Brabant (2002) ▪ Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (1998) ▪ Meerjarenprogramma Verkeer, Vervoer en Infrastructuur (2000) ▪ Structuurvisie ABC-gemeenten (1996) ▪ Kruispunt van Wegen (1990) ▪ Verordening waterhuishouding Noord-Brabant (1997)
Gemeentelijk beleid Baarle-Nassau	▪ Ruimtelijk Economisch Kaderplan (2002) ▪ Verkeersstructuurplan (2001) ▪ Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan (1996) ▪ Bestemmingsplannen
Beleid waterschappen	▪ Wet op de Waterhuishouding (1989) ▪ Waterhuishoudingsplan 2 (WHP-2), 1998–2002; Samen werken aan water ▪ Partiële herziening WHP-2, 2003-2006; Verder met water (2002) ▪ RO-visie West-Brabantse Waterschappen; Water op de kaart (2000) ▪ Staat van ons water 1998/1999 (2000) ▪ Integraal Waterbeheersplan West-Brabant 2, 2002-'04 (IWWB-2)

3.3.2 RIJKSBELEID

De rijksoverheid heeft op verschillende terreinen beleid vastgesteld in beleidsplannen en besluiten dat direct of indirect van belang kan zijn bij het oplossen van de verkeersproblematiek in en rond Baarle. Navolgend zijn de meest relevante beleidsplannen kort toegelicht. Rijksbeleid dat grotendeels vertaald en uitgewerkt is in provinciaal beleid wordt niet behandeld. Dit geldt onder meer voor de Vierde Nota Waterhuishouding [17].

⁵ Het NVVP is nog niet definitief maar wordt wel als uitgangspunt gehanteerd.

Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP)

Het NVVP [18] betreft de planperiode 2001-2020. Omdat dit plan nog niet definitief is vastgesteld, is het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) feitelijk nog het vigerende beleid. In een brief over het voortgangstraject SVV-NVVP (kenmerk HKW/UI/2001/493) is echter afgesproken dat de insteek van het NVVP reeds als uitgangspunt moet worden gehanteerd in lopende procedures. De kernboodschap van het NVVP is dat mobiliteit mag en hoort bij een moderne samenleving. De overheid streeft naar een basiskwaliteit op alle autosnelwegen. Burgers kiezen zelf op welke manier ze reizen (auto, openbaar vervoer, fiets, enzovoort).

De aanpak van het NVVP wordt gekenmerkt door:

- Het centraal stellen van de behoefte van de burger: keuzes van burgers en bedrijven worden gerespecteerd, maar de gebruiker betaalt waarvoor hij kiest;
- Een zakelijke benadering: instrumenten worden ingezet naar effectiviteit (benutten, beprijzen, bouwen);
- Infrastructuur is drager van ruimtelijk-economische ontwikkelingen;
- Creëren van ruimte voor publiek-private samenwerking bij aanleg en exploitatie van infrastructuur;
- Decentraal wat kan, centraal wat moet (regionale mobiliteitsfondsen)
- Flexibiliteit om rekening te kunnen houden met de dynamiek van de samenleving; het om de twee jaar actualiseren van de beleidsagenda van het rijk;
- Er wordt geen onderscheid gemaakt in doelgroepen.

Om knelpunten te voorkomen worden drie principes gehanteerd:

- Benutten: de bestaande infrastructuur moet eerst zo goed mogelijk benut worden.
- Beprijzing: op knelpunten moeten wegen worden ontlast door beprijzing.
- Bouwen: ontbrekende schakels in het netwerk worden bijgebouwd.

Gezien de negatieve effecten van een nieuw tracé (doorsnijding, versnippering en kosten) en het gebrek aan maatschappelijk draagvlak is terughoudendheid voor bouwen geboden. Benutting van de bestaande weginfrastructuur zal een belangrijk deel van de extra capaciteit moeten leveren. Het principe van beprijzing gaat uit van "de gebruiker betaalt".

Het programma 'Duurzaam Veilig' blijft een belangrijk uitgangspunt voor het verkeersveiligheidsbeleid. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor technologische ontwikkelingen, met name informatie- en communicatietechnologie (ICT). In het kader van afspraken rond de tweede fase van 'Duurzaam veilig' zullen de nationale doelstellingen worden vertaald in regionale doelstellingen of streefbeeldens voor de regionale en lokale wegen.

Meerjarenplan Verkeersveiligheid

In het Meerjarenplan Verkeersveiligheid [19] is aangegeven dat de verkeersveiligheidsaankomst voor 2000 is vastgesteld op 25% minder slachtoffers dan in 1985. Om aan deze taakstelling te kunnen voldoen is gekozen voor twee sporen:

- Aanscherping speerpuntenbeleid.
- Preventieve aanpak, met als doel te komen tot een Duurzaam Veilig Verkeers- en Vervoerssysteem.

Duurzaam veilig verkeer

In de visie 'duurzaam veilig' wordt nadrukkelijker dan voorheen gestreefd naar het wegnemen van de oorzaken van de verkeersonveiligheid. In deze visie wordt een integrale benadering voorgestaan waarbij functie, vorm en gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd. Om een functioneel gebruik van de weg mogelijk te maken zal de categorië-indeling inzichtelijker moeten worden voor de weggebruiker. Derhalve is begonnen met het opstellen van een categoriseringsplan. Dit resulteerde in april 1997 in het "Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis; Deel I (Voorlopige) Functionele en operationele eisen" [20]. In het handboek is een stappenplan uitgewerkt waarbij drie wegcategoriën zijn te onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Per wegcategorie zijn een aantal operationele eisen opgenomen voor wegvakken en kruispunten binnen en buiten de bebouwde kom. Op 1 juli 1997 hebben het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen een intentieverklaring over het startprogramma Duurzaam Veilig ondertekend. Het startprogramma vormt de eerste stap naar een meer uniform Nederlands wegennet en bevat afspraken over onder meer infrastructurele maatregelen, handhaving, educatie en flankerende maatregelen.

Structuurschema Groene Ruimte / Nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw / Vijfde nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020

In het Natuurbeleidplan [21] werd gestreefd naar een stelsel van samenhangende natuurgebieden, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In het Structuurschema Groene Ruimte [22] zijn naast de natuurkerngebieden (onderdeel EHS) ook overige, waardevolle landelijke gebieden aangegeven. Om de ruimtelijke samenhang van de EHS te versterken zijn in de Vijfde Nota over de Ruimtelijk Ordening 2000/2020 [23] en de Nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw [24] aanvullend acht 'robuuste verbindingen' opgenomen. Deze 'robuuste verbindingen' hebben meer dan alleen een ecologische functie. Ze dragen onder meer ook bij aan de versterking van de landschappelijke en cultuurhistorische identiteit. De EHS en overige waardevolle gebieden zijn nader uitgewerkt in provinciale en gemeentelijke plannen. In de directe omgeving van Baarle liggen diverse elementen van de EHS, maar geen robuuste verbindingen.

Nationaal milieubeleidsplan (NMP-4) – "Een wereld en een wil" (2001)

In het Nationaal Milieubeleidsplan is de algemene hoofddoelstelling van het milieubeheer vastgelegd: instandhouden van het draagvermogen van het milieu door de realisatie van een duurzame ontwikkeling. Het NMP4 wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. Want met de huidige manier van produceren en consumeren schuiven we nog steeds onze milieulasten door naar anderen. Volgens het NMP4 moet het lukken binnen 30 jaar te zijn overgestapt naar een duurzaam functionerende samenleving. Dan zijn wel ingrijpende maatschappelijke (inter)nationale veranderingen en maatregelen nodig.

In het vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP-4) is in relatie tot de omlegging van de weg in Baarle met name een wijziging van het beleid ten aanzien van geluid relevant. Het NMP4 geeft aan dat het geluidsbeleid zich richt op het vergroten van de akoestische kwaliteit, passend bij de functie van een specifiek gebied. De geluidshinder wordt gebiedsgericht aangepakt waarbij een grotere rol voor de lokale overheid is weggelegd. De redenering is dat lokale overheid vaak beter in staat is om de lokale kwaliteit van de leefomgeving te beoordelen dan de rijksoverheid. Aanvullend aan het gebiedsgericht beleid zal het rijk inzetten op bronbeleid en innovatie om de akoestische kwaliteit te verbeteren.

Deze nieuwe verdeling van bevoegdheden wordt uitgewerkt in het Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid (MIG).

Flora- en Faunawet

In Nederland is, aanvullend op de gebiedsbescherming, bescherming van soorten geregeld via de Flora- en Faunawet. Een groot aantal inheemse soorten is beschermd. Dit betreft onder meer een aantal plantensoorten, vrijwel alle zoogdieren, vogels, amfibieën en reptielen, een aantal vissen, een aantal dagvlinders, een aantal libellen en enkele overige soorten (enkele keversoorten, vier soorten mieren, Rivierkreeft, Bataafse stroommossel en Wijngaardslak).

Onder de huidige regels van de Flora- en faunawet kan ontheffing worden aangevraagd voor het doden, vangen, opzettelijk verontrusten en dergelijke van beschermde planten- en diersoorten. Ontheffing kan worden verleend, wanneer er geen andere bevredigende oplossing bestaat en indien geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, indien sprake is van *'dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten, met dien verstande dat vanwege dit belang geen ontheffing of vrijstelling kan worden verleend ten aanzien van vogels behorende tot een beschermde inheemse diersoort'*.

Met betrekking tot deze regeling voor ontheffingen is een wetswijziging in procedure. Deze wijziging houdt in dat ontheffing kan worden verleend indien geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de betreffende soort(en). Voor soorten van de Europese habitatrichtlijn bijlage IV, voor vogels en voor een algemene maatregel van bestuur aangewezen soorten (deze AMvB is nog niet beschikbaar) gelden de regels zoals die onder de huidige Flora- en Faunawet gelden (geen andere bevredigende oplossing, geen afbreuk aan een gunstige staat van instandhouding van de betreffende soort(en), dwingende redenen van groot openbaar belang, inclusief redenen van economische aard, en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten).

Er wordt onderscheid gemaakt in verschillende beschermingsniveaus, te weten de categorieën 1 tot en met 5. De categorieën 1 tot 3 vloeien direct voort uit de bestaande wetgeving en vormen in de huidige situatie het relevante beoordelingskader:

1. Voor vogels is het niet mogelijk om ontheffing te verlenen. De Europese Vogelrichtlijn staat dit niet toe. Dit betekent dat werkzaamheden in elk geval buiten het broedseizoen, dat wil zeggen buiten de periode half maart tot half juli, moeten plaatsvinden. Ook voor vast verblijfplaatsen van vogels (kolonies en dergelijke) kan geen ontheffing worden verleend.
2. Het zwaarste beschermingsregime geldt voor soorten genoemd in bijlage IV van de Habitatrichtlijn en voor de door het ministerie van LNV per algemene maatregel van bestuur nog aanvullend aan te wijzen soorten. Hiervoor kan alleen ontheffing worden verleend wanneer:
 - er geen andere bevredigende oplossing bestaat, en
 - er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu gunstige effecten, en
 - er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.
3. Voor alle overige beschermde soorten kan een ontheffing worden verleend indien de beoogde ruimtelijke ingreep geen afbreuk doet aan de gunstige instandhouding van soort(en). Eventueel moet hiertoe mitigerende en compenserende maatregelen genomen worden.

In het kader van dit MER is de beschikbare informatie met betrekking tot het voorkomen van soorten rond de omlegging verzameld en getoetst aan de bescherming zoals vastgelegd in de Flora- en faunawet middels de Natuurtoets. [48]. (zie bijlage 7 Natuurtoets).

Nationaal Bestuursakkoord Water

Op 12 februari 2001 is de 'Startovereenkomst Waterbeleid 21^e eeuw' [25] ondertekend door het Rijk, het IPO, de Unie van Waterschappen en de VNG. Twee jaar later zijn de resultaten van die samenwerking en van voortschrijdende kennis en inzicht neergelegd in het Nationaal Bestuursakkoord Water. De watertoets is één van de onderwerpen van deze overeenkomst. De overheidsinstantie die een plan gaat voorbereiden, heeft een informatieplicht om direct bij de start van het initiatief de waterbeheerders op de hoogte te stellen. Vanaf dat moment ontstaat ook voor de waterbeheerders de verplichting om de initiatiefnemer de kennis te verschaffen over doelen en beheer van het betreffende watersysteem. Vervolgens bepalen bevoegd gezag en waterbeheerders samen op welke aspecten het initiatief beoordeeld moeten worden in de Watertoets.

De watertoets omvat tenminste de volgende stappen:

- Een verplichte beoordeling van de waterhuishoudkundige consequenties van het ruimtelijk plan, geconcretiseerd in termen van vasthouden, bergen en afvoeren.
- Een afweging en motivering of water vasthouden op de gekozen locatie mogelijk is, gelet ook op de waterkwaliteit binnen het betreffende plangebied.
- Als vasthouden niet kan, moet bezien en gemotiveerd worden of water bergen mogelijk is, gelet ook op de waterkwaliteit binnen het betreffende plangebied.
- Als bergen niet kan, moet aangegeven worden op welke wijze het afvoeren van water naar plaatsen buiten het betreffende plangebied het beste kan plaatsvinden.

De noodzakelijkheid van het plan wordt beoordeeld. Indien het water moet worden afgevoerd en het plan vindt doorgang, dan moeten binnen het betreffende stroomgebied compenserende maatregelen worden getroffen in termen van vasthouden, bergen, afvoeren en waterkwaliteit. Dit om het watersysteem op orde te houden. De maatregelen die het best bijdragen aan de realisering van de 'waterdoelen' verdienen de voorkeur. De maatregelen vormen onderdeel van het ruimtelijk besluit. De kosten komen in principe voor rekening van de initiatiefnemer van de voorgenomen activiteit. In het kader van de omlegging Baarle wordt een watertoets uitgevoerd. Dit MER levert een deel van de daartoe benodigde informatie.

3.3.3

PROVINCIAAL BELEID

Streekplan Noord-Brabant 2002 'Brabant in Balans'

In het Streekplan Noord-Brabant 2002 'Brabant in Balans' [26] worden de hoofdlijnen aangegeven van de ruimtelijke ontwikkelingen op lange termijn (tot 2020) zoals die voor de provincie Noord-Brabant nagestreefd worden. De visie die in dit streekplan is neergelegd, is richtsnoer voor het provinciaal handelen op het terrein van de ruimtelijke ordening gedurende ten minste de looptijd van het plan (tot 2012). Daarnaast beoogt het plan ook het beleid op andere provinciale beleidsterreinen te ondersteunen.

Het provinciaal ruimtelijk beleid kent drie hoofdonderdelen:

- Een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Brabant voor de lange termijn (2020) aan de hand van vijf sturende principes voor de ruimtelijke ordening.
- Beleidslijnen voor het provinciale handelen gedurende de looptijd van het plan (tot 2012) aan de hand van dezelfde principes.
- Een ontwikkelingsprogramma dat is gericht op daadwerkelijke (stimulering van) uitvoering.

De visie luidt als volgt: *“In 2020 is Brabant een aantrekkelijk leefgebied tussen drie metropolen met ruimte voor alle Brabanders om te leven en te werken met respect voor sociaal-culturele waarden en ontwikkelingen en met respect voor bodem, water, natuur en landschap dus een contrastrijk Brabant”*. De vijf leidende ruimtelijke principes daarbij zijn:

1. Meer aandacht voor de onderste lagen;
2. Zuinig ruimtegebruik;
3. Concentratie van de verstedelijking;
4. Zonering van het buitengebied;
5. Grensoverschrijdend denken en handelen.

Bij de beoordeling, initiëring en ondersteuning van nieuwe ontwikkelingen in Noord-Brabant wordt de zogeheten lagenbenadering gehanteerd. De lagenbenadering is een werkwijze om ruimtelijke keuzen te onderbouwen en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren. De lagenbenadering gaat uit van drie lagen:

- De onderste laag wordt gevormd door de bodemtypologie, de geomorfologie en het watersysteem. Daarmee hangen de natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische (landschaps)waarden nauw samen.
- De tweede laag wordt gevormd door de infrastructuur. Deze laag, met belangrijke weg-, spoor- en waterverbindingen, moet -evenals de onderste laag- meer sturend worden voor ruimtelijke ontwikkelingen dan nu het geval is.
- De derde en bovenste laag bestaat uit het ruimtegebruik voor wonen, werken, landbouw en recreatie. Dit wordt ook wel occupatie genoemd. Deze vorm van ruimtegebruik moet meer dan voorheen worden afgestemd op de onderste twee lagen.

In het Streekplan zijn de stedelijke regio's aangegeven en begrensd. Deze regio's zijn gesitueerd rond de grote steden en de hoofdinfrastructuur die hen verbindt. Door wonen en werken zo goed mogelijk te verknopen aan de infrastructuur kan maximaal tegemoet worden gekomen aan de mobiliteitsbehoefte zonder de hoofdinfrastructuur ingrijpend uit te breiden. Om de onderste laag te sparen en verder versnippering van natuur en landschap te voorkomen, vindt de provincie uitbreiding van de tweede laag ongewenst. Op deze wijze is de tweede laag sturend voor de ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Brabant.

Water en bodem

In het Streekplan wordt gestreefd naar een robuust water- en bodemsysteem. Om dit te bereiken is het volgende nodig:

- Afwenteling van problemen als gevolg van vervuiling van of overschotten aan water wordt voorkomen. Zonodig wordt gecompenseerd.
- Het systeem van infiltratie en kwel wordt behouden en waar mogelijk hersteld. Dit systeem vereist dat op hogere gronden zoveel mogelijk water wordt vastgehouden voor infiltratie, dat in de intermediaire gebieden zo min mogelijk wateronttrekking plaatsvindt en dat er in de laaggelegen (kwel)gebieden - zeker in de winter en het voorjaar - hoge

(grond)waterpeilen zijn, waardoor het water kansen biedt voor natte natuurontwikkeling.

- Neerslagwater wordt in de eerste plaats zoveel en zo lang mogelijk vastgehouden, in de tweede plaats zoveel mogelijk geborgen en pas in de laatste plaats afgevoerd.
- Er wordt meer ruimte geboden voor berging van overvloedige hoeveelheden water in en bij rivieren en beken.
- Bij ruimtelijke plannen moeten watersystemen en bodemkwaliteit meer sturend zijn bij het afwegen van locaties, de inrichting en het beheer van ruimtelijke functies.
- Er worden zo min mogelijk vervuilende of vermestende stoffen toegevoegd aan de bodem en het grond- en oppervlaktesysteem.
- Natuurgebieden worden beter tegen verdroging beschermd.

In het Streekplan Noord-Brabant 2002 wordt de watertoets verplicht gesteld voor alle ruimtelijke plannen die vanaf 12 februari 2001 ter inzage worden gelegd of in het kader van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening 1985 aan medeoverheden wordt aangeboden. Voor plannen en projecten van ondergeschikt belang is de Watertoets niet verplicht. De watertoets past als instrument bij de gedachtenlijn van de lagenbenadering. Met de watertoets, al dan niet als onderdeel van een milieu-effectrapportage, kan in de waterparagraaf van bestemmings- en andere ruimtelijke plannen worden aangegeven hoe het water- en bodembeleid doorwerkt in de locatiekeuze, inrichting en beheer van het plangebied. In het kader van de omlegging Baarle wordt een watertoets uitgevoerd. Dit MER levert een deel van de daartoe benodigde informatie.

Zonering van het buitengebied

Het buitengebied blijft in hoofdzaak bestemd voor landbouw, natuur en recreatie. De onderlinge verhouding tussen deze drie hoofdfuncties verandert echter. Dit komt onder meer door de toenemende waardering voor natuur, landschap, rust en ruimte en door de ingrijpende veranderingen in de landbouw.

Om de drie hoofdfuncties maximaal tot hun recht te laten komen is het buitengebied gezoned in een groene hoofdstructuur (GHS) en een agrarische hoofdstructuur (AHS). Om de natuur voldoende ruimte te bieden is in het 'Streekplan Noord-Brabant' (1992) de groene hoofdstructuur (GHS) reeds ingevoerd. In dit nieuwe Streekplan wordt de GHS gehandhaafd met enkele aanpassingen. De belangrijkste aanpassing is de invoering van twaalf regionale natuur- en landschapseenheden (RNLE's) rondom grote en belangrijke delen van de GHS.

De GHS is onderdeel van het ruimtelijk beleidsspoor van het Rijk dat moet leiden tot verwezenlijking van de ecologische hoofdstructuur (EHS). De GHS omvat echter niet alleen de gebieden die tot de EHS behoren, maar ook andere gebieden die een belangrijke rol vervullen in het functioneren van de ecologische systemen in de provincie Noord-Brabant.

In het streekplan is de groene hoofdstructuur (GHS) verdeeld in GHS-natuur en GHS-landbouw en de agrarische hoofdstructuur (AHS) in de AHS-landschap en AHS-landbouw. Deze vier hoofdzones zijn vervolgens weer onderverdeeld in:

- GHS-natuur: natuurparel, overig bos- en natuurgebied, ecologische verbindingszone.
- GHS-landbouw: leefgebied kwetsbare soorten, leefgebied struweelvogels, natuurontwikkelingsgebied.
- AHS-landschap: RNLE-landschapsdeel, leefgebied dassen, waterpotentiegebied.
- AHS-landbouw: zoekgebied veeverdichtingsgebieden, vestigingsgebied glastuinbouw, doorgroeigebied glastuinbouw, AHS-overig.

Planologische bescherming: het 'nee-principe' en het 'nee-tenzij-principe'

Voor de zogenaamde natuurparels (hoogste natuurwaarden binnen de Groene Hoofdstructuur, de GHS) en in de regionale natuur- en landschapseenheden (RNLE'n) geldt de strengste planologische bescherming: het 'nee'-principe. Dit betekent dat doorsnijding en ruimtebeslag in deze gebieden door bijvoorbeeld een bedrijventerrein niet is toegestaan. Een uitzondering wordt echter gemaakt voor een wegomlegging rond steden en dorpen binnen RNLE'n. In dat geval geldt, evenals voor de GHS en de AHS-landschap buiten de regionale natuur- en landschapseenheden en de natuurparels, het 'nee-tenzij-principe'. Hier zijn intensieve vormen van ruimtegebruik alleen toelaatbaar als daar zwaarwegende maatschappelijke belangen aan ten grondslag liggen en pas nadat een onderzoek heeft aangetoond dat er geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten de GHS en de AHS-landschap. Belangen die worden gediend door de aanleg van provinciale en regionale infrastructuur vormen een zwaarwegend maatschappelijk belang, als nut en noodzaak daarvan zijn komen vast te staan.

Landbouw

Voor de landbouw geldt dat het milieu, het beleid van hogere overheden en de markt de belangrijkste beperkende factoren zijn. De ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden zijn sterk afhankelijk van de locatie. Dit geldt tevens voor de speelruimte voor eventuele toekomstige ontwikkelingen in de landbouw.

In de GHS-natuur, de GHS-landbouw en de AHS-landschap is nieuwvestiging van een agrarisch bedrijf uitgesloten. De enige uitzondering vormt de nieuwvestiging van een intensieve veehouderij op een duurzame projectlocatie in het leefgebied dassen, buiten de regionale natuur- en landschapseenheden (RNLE'n). Een dergelijke projectlocatie kan worden ontwikkeld in het kader van het project 'Revitalisering Landelijk Gebied', als het noodzakelijk is voor de opvang van te verplaatsen intensieve veehouderijen. Nieuwvestiging van een intensieve veehouderij in kernrandzones en binnen een afstand van 250 meter tot de voor verzuring gevoelige bos- en natuurgebieden is echter uitgesloten.

Stiltegebieden

Op steeds minder plaatsen in de provincie is sprake van een situatie zonder geluidhinder. Ter bescherming van relatief onverstoorde gebieden zijn in de 'Provinciale milieuverordening' (1995 e.v.) stiltegebieden aangewezen en regels opgesteld ter voorkoming van geluidsoverlast. Ter ondersteuning van deze regelgeving is het ruimtelijk beleid erop gericht functies die tot extra geluidsverstoring leiden uit deze gebieden te weren. Het ruimtelijk beleid richt zich ook op het voorkomen van de toename en bij voorkeur het verminderen van gemotoriseerd verkeer door stiltegebieden. In Baarle komt in het gebied van de eventuele omlegging geen stiltegebied voor. Het dichtstbijzijnde stiltegebied ligt ten zuid-westen van Baarle op ongeveer 2,5 kilometer van de omlegging.

Archeologie

Bij de opstelling en de uitvoering van ruimtelijke plannen moet rekening worden gehouden met bekende archeologische waarden, zoals aangegeven op de 'Archeologische Monumentenkaart' (AMK, 2001) en de te verwachten archeologische waarden, zoals aangegeven op de 'Indicatieve Kaart Archeologische Waarden' (IKAW; 2001). Het uitgangspunt hierbij is dat het archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen. Gezien dit uitgangspunt moeten in geval van voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden met een hoge en of een middelhoge verwachtingswaarde voor archeologisch erfgoed, de archeologische waarden door middel van een vooronderzoek in kaart worden gebracht.

In de nabije toekomst geldt er een bijzondere vergunningsplicht voor de initiatiefnemer van een bodemverstoring in gebieden die aangegeven zijn op de IKAW.

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan

Het verkeers- en vervoerbeleid op provinciaal niveau is in mei 1998 geactualiseerd in het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) [11]. Het PVVP is de opvolger van Kruispunt van Wegen uit 1990 [27]. In het PVVP wordt, evenals in de landelijke beleidsplannen, gewezen op ernstige congestie bij ongewijzigd beleid ("verkeersinfarct"). De beleidsaccenten uit het NVVP worden vertaald en nader uitgewerkt op provinciaal niveau.

Het provinciale beleid richt zich op:

- Voorkomen van vermijdbaar autogebruik;
- Stimuleren van alternatieve vormen van vervoer;
- Het verbeteren van het gebruik van de bestaande weginfrastructuur door het beleid meer te richten op het economisch belangrijke autoverkeer, het verhogen van de capaciteit van bestaande infrastructuur en het faciliteren van een hoger toegelaten tonnage voor het vrachtverkeer;
- Inzet op selectieve uitbreiding van weginfrastructuur, zoals doelgroepenstroken en extra rijstroken.

In het PVVP is voor Brabant de nieuwe functie-toekenning op basis van het 'duurzaam veilige principe' vastgelegd. Hierin is de N260 door Alphen aangewezen als gebiedsontsluitingsweg en de N639 tussen Breda en Baarle Nassau/Hertog als erftoegangsweg. Dit betekent een opwaardering van de N260 ten koste van de N639 in vergelijking tot de huidige situatie.

Meerjarenprogramma Verkeer, Vervoer en Infrastructuur 1998-2002

De omlegging Baarle is in dit programma als planstudie opgenomen.

Structuurvisie ABC-gemeenten

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 tot een integrale oplossing van de verkeersproblematiek in de regio te komen. Dit resulteerde in 1996 in de 'Structuurvisie ABC-gemeenten' [10]. In deze visie zijn de relevante regionale en lokale ontwikkelingen en de verkeerssituatie beschreven. Op basis hiervan zijn knelpunten gesignaleerd en oplossingen aangedragen.

Verordening waterhuishouding Noord-Brabant 1997

In de verordening [53] zijn maatregelen doorgevoerd om ontwikkelingen op het gebied van kleine onttrekkingen en ongewenst gebruik van diep grondwater te voorkomen. Gezien de ontwikkelingen op het gebied van kleine grondwateronttrekkingen is verlaging van de grens van de vergunningplicht noodzakelijk om een adequaat beheer van de grondwatervoorraden in stand te houden. Voor de onttrekkingen dieper dan 30 meter zal zowel de registratie- als de vergunningsplicht van kracht worden. De onttrokken hoeveelheid zal moeten worden gemeten. Verder zal de grondwaterheffing betaald moeten worden.

Waterhuishoudingsplan 2 Samen werken aan water

In het waterhuishoudingsplan [54] zijn door de provincie de hoofdlijnen voor het waterbeleid voor de periode 1998-2002 vastgelegd.

Bovendien zijn in het WHP-2 functies aan het grond- en oppervlaktewater (en water voor de landnatuur) toegekend. Deze functies zijn op de zogenaamde plankkaart aangegeven. Het hoofddoel is:

‘Het bereiken en in stand houden van watersystemen, die ruimte bieden aan een gezond leefmilieu voor mens, dier en plant. Economische en ecologische ontwikkelingen zijn met elkaar in evenwicht en het hebben en houden van een veilige en bewoonbare provincie is een randvoorwaarde.’

Ontwerp Partiele Herziening Waterhuishoudingsplan 2;-2003-2006

De termijn van het waterhuishoudingsplan 2 (1998-2002) ‘Samen werken aan water’ (WHP-2) liep in september 2002 af. Het College van Gedeputeerde staten heeft op 3 april 2001 besloten te willen komen tot een partiele herziening van het WHP-2 [54]. Daaronder verstaan GS dat het huidige WHP-2 op een aantal onderdelen wordt aangepast, terwijl de werking van de overige delen van het plan voor een periode van ten hoogste 4 jaren ongewijzigd wordt verlengd. Een belangrijke reden voor de partiële reden is afstemming tussen het Streekplan Brabant in evenwicht’. Gelet op het toenemende belang van goede afstemming tussen het waterbeleid en het ruimtelijke beleid achten GS het wenselijk het WHP aan te passen aan het Streekplan.

3.3.4

GEMEENTELIJK BELEID

Ruimtelijk Economisch Kaderplan (REK)

De gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog hebben besloten om te komen tot één visie van waaruit de meest wenselijke ruimtelijke ontwikkelingen voor de kern als geheel gestuurd worden, met behoud van de unieke staatkundige situatie. Hierdoor worden ruimtelijke conflicten waar mogelijk vermeden en kunnen de potenties van de gemeenten optimaal benut worden. De visie is neergelegd in één gezamenlijk plan: het Ruimtelijk-Economisch Kaderplan [42] (REK).

Het REK beschrijft de kaders van de gewenste ontwikkeling van de verschillende ruimtelijke functies in de periode tot 2015. Met een actieprogramma voor de komende jaren wordt concreet richting gegeven aan de ruimtelijke ontwikkelingen van de verschillende sectoren. De ruimtelijke visie uit het REK zal geïmplementeerd worden binnen de bestaande juridische mogelijkheden, om uitvoering van het plan garant te stellen. Het plan anticipeert waar mogelijk op nieuw provinciaal beleid. In het plan wordt rekening gehouden met de mogelijke omlegging.

In het kader van het REK is een Beleidsnota recreatie en toerisme opgesteld. Deze beleidsnota vormt een belangrijke schakel in het REK en kan worden gezien als een verdiepingsstudie.

Verkeersstructuurplan Baarle-Nassau/Baarle-Hertog (2002-2015)

In het Verkeersstructuurplan Baarle-Nassau/Baarle Hertog [15] is de gewenste interne verkeersstructuur nader uitgewerkt, onder meer uitgaande van de ruimtelijke visie tot 2015 zoals vastgelegd in het REK, de omlegging van de provinciale weg en het principe ‘Duurzaam veilig’.

In relatie tot de omlegging worden in de 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. Voor een beschrijving van de concrete maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 5.5 'Maatregelen in de kom'.

Bestemmingsplannen

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Baarle-Nassau heeft besloten de bestemmingsplannen voor de gehele bebouwde kom te actualiseren in één enkel plan: "Dorpsgebieden". Het bestemmingsplan "Dorpsgebieden" betreft de gehele bebouwde kom van zowel Baarle-Nassau als Ulicoten, de twee belangrijkste kernen binnen de gemeente Baarle-Nassau.

De vigerende bestemmingsplannen in dit gebied zijn: Ulicoten (1978), Loveren (1980), Sportpark (1981), Woonwagencentrum (1984), Hoogbraak (1984), Baarle-Nassau Noord (1992), Alphenseweg-Oordeelsestraat (1992), Bedrijventerrein Baarle-Nassau-Oost (1994), Baarle-Nassau Kom (1995) en Ulicoten Maaijkant (2000).

Op enkele van deze bestemmingsplannen zijn in de loop der tijd één of meerdere partiële herzieningen verschenen, die er mede voor zorgen dat er een veelheid aan plannen bestaat.

Om van het plan een coherent geheel te maken worden de grenzen op sommige plaatsen bijgesteld. Uitgangspunt hierbij is dat alle gebieden met agrarische bestemmingen in het bestemmingsplan Buitengebied horen, tenzij ze geheel worden omsloten door komgebieden. Voor wat betreft de Nederlandse enclaves worden alleen die enclaves in het bestemmingsplan Dorpsgebieden opgenomen die in of vlak buiten de kom liggen. Het plangebied sluit door de gebruikte methodiek niet naadloos aan op het vigerende bestemmingsplan Buitengebied.

Binnenkort wordt echter een nieuw bestemmingsplan voor het buitengebied van Baarle-Nassau opgesteld. Te zijner tijd is de gehele gemeente Baarle-Nassau in twee plannen geregeld: één voor de kommen en één voor het buitengebied. Voor de eventuele omlegging zal een afzonderlijk bestemmingsplan worden opgesteld (zie paragraaf 3.5.1).

Navolgend wordt ingegaan op de volgende relevante bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan "Dorpsgebieden";
- Bestemmingsplan "Buitengebied";
- Bestemmingsplan "Buitengebied-partiële herziening 1994";
- Bestemmingsplan "Camping Rustoord";
- Bestemmingsplan "Schaluinen".

Bestemmingsplan "Dorpsgebieden"

Het bestemmingsplan "Dorpsgebieden" [28] is een actualisatie van de bestemmingsplannen voor de gehele bebouwde kom. Het bestemmingsplan "Dorpsgebieden" bestaat uit twee deelgebieden met hun eigen problematiek. Het eerste deelgebied beslaat het centrum van Baarle-Nassau. Dit gebied wordt in het bestemmingsplan benaderd aan de hand van een bredere doelstelling dan alleen beheer en behoud van het bestaande. Het gaat immers om een dynamisch multifunctioneel centrum met een regionale betekenis. In het Ruimtelijk Economisch Kaderplan (REK) zijn reeds aanwijzingen gegeven voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Het is noodzakelijk dat de in het REK voorgestelde ontwikkelingen planologisch en juridisch worden mogelijk gemaakt, aangezien het REK hiervoor niet de juridische basis geeft.

Om voornoemde redenen is in het bestemmingsplan wat betreft dit plandeel een ontwikkelingsgerichte benadering toegepast. Dit betekent dat knelpunten worden

gesignaleerd en uitspraken worden gedaan over op welke wijze ontwikkelingen in de toekomst kunnen plaatsvinden.

Het tweede deelgebied omvat de kom van Ulicoten en de woongebieden van Baarle-Nassau.

Bestemmingsplan "Buitengebied"

De gemeente Baarle-Nassau is gelegen tegen de Nederlandse grens, tussen Breda en Tilburg enerzijds en Turnhout (B) anderzijds. Daarnaast is er sprake van een complex van Belgische enclaves binnen Nederlands gebied behorend tot de gemeente Baarle-Hertog.

Het Buitengebied van de gemeente omvat het hele gemeentelijk grondgebied met uitzondering van de woon en werkgebieden en beslaat derhalve ongeveer 97% van het oppervlak van de gemeente.

Bestemmingsplan "Buitengebied –partiele herziening 1994"

De partiele herziening Buitengebied [29] is bedoeld om het bestemmingsplan buitengebied aan te passen aan de besluiten van zowel Gedeputeerde Staten als de Kroon, alsmede om enkele actuele ontwikkelingen alsnog adequaat te regelen. De plankkaart heeft betrekking op de volgende onderdelen: Houtopstanden, Beekdal 't Merkse, Deelgebied Castelle, Deelgebied Ulicoten, Deelgebied Witte Bergen, Deelgebied Grens, Deelgebied Baarle-Oost, Toekomstige insteekweg bij Oordeelsestraat 15A en 17 en Draf- en rensportcentrum met landschappelijke waarde.

Bestemmingsplan "Camping Rustoord"

In dit bestemmingsplan is Camping Rustoord opgenomen [31]. Deze camping ligt ten noorden van de kern Baarle-Nassau, aansluitend aan het sportpark is de Camping "Rustoord" gelegen, aan de Bredaseweg. Het kampeerbedrijf is ter plaatse grotendeels gerealiseerd binnen het voormalig bosgebied.

Bestemmingsplan "Schaluinen"

Ten Oosten van de weg Baarle-Nassau- Turnhout ligt ten zuiden van de kern Baarle-Nassau het landgoed Schaluinen. Op het terrein is een horecabedrijf gevestigd, alsmede een kampeerterrein in de vorm van een bungalowpark. Het kampeerterrein is ter plaatse gerealiseerd in afwijking van het vigerende bestemmingsplan.

3.3.5

BELEID WATERSCHAPPEN

Keur oppervlaktewateren waterschap Mark en Weerij, 1996

Uit dit Keur [50] volgt een vergunningplicht voor het lozen in, te onttrekken aan, aan te voeren uit of af te voeren naar oppervlaktewateren in GHS-gebieden zoals aangegeven in deze Keur. Daarnaast volgt een vergunningplicht indien meer dan 100 m³ water per uur wil lozen in of af te voeren naar oppervlaktewateren in de overige gebieden zoals aangegeven in het Keur. Het plangebied voor de Omlegging Baarle beslaat beide gebieden.

Integraal waterbeheersplan West-Brabant 2 (2000-2004)

Het Integraal waterbeheersplan [51] vormt de leidraad voor het waterbeheer van Waterschap Mark en Weerij en Hoogheemraadschap van West-Brabant voor de periode 2000-2004. Het plan vormt de basis voor de uitvoering van maatregelen door het waterschap en het hoogheemraadschap. Voor het West-Brabant-brede, integrale waterbeleid is aangesloten bij de kernthema's van Waterhuishoudingsplan van de Provincie Noord-Brabant.

Het plangebied voor de omlegging ligt in het (deel)watersysteem Bovenmark wat valt in het beheersgebied van het Waterschap Mark en Reerij. Het watersysteem van de Bovenmark

is geselecteerd als het waterhuishoudkundig aandachtsgebied: Zuidelijke Markgebied. Een integrale beekdalaanpak is de doelstelling voor Bovenmark. De nadruk ligt vooral op het realisatie van de GHS door gezonde en duurzame watersystemen. Voor de veerkracht van de deelwatersysteem is ruimte nodig.

Ruimtelijke ordeningsvisie: Water op de kaart

Water op de kaart [52] is een ruimtelijke ordeningsvisie van de waterschappen: De Dongenstroom, Land van Nassau, Mark en Weerij, Het Scheldekwardier en het Hoogheemraadschap van West-Brabant. Zij willen met deze visie een bijdrage leveren aan de afstemming tussen de beleidsvelden ruimtelijke ordening en water. In de visie hebben de waterbeheerders vanuit het oogpunt van een duurzaam watersysteem een aantal ordeningsprincipes geformuleerd voor de ruimtelijke ontwikkeling op de lange termijn (2030-2050). Deze principes zijn vervolgens vertaald naar waterkansenkaarten voor het gebied. Uitgangspunt voor de waterkansenkaarten zijn de duurzaamheidsprincipes uit de vierde nota waterhuishouding.

3.4

VLAAMS BELEIDSKADER

In deze paragraaf worden de relevante Vlaamse beleidsplannen behandeld. Tabel 3.2. geeft een overzicht van deze plannen.

Tabel 3.2

Vlaams beleidskader

Vlaams Beleidskader	
Gewestelijk/Vlaams beleid	▪ Decreet Ruimtelijke Planning ▪ Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ▪ Gewestplan Turnhout ▪ MINA-plan 2 en 3 ▪ Natuurbehoudsdecreet ▪ Bosdecreet ▪ Archeologisch decreet ▪ Grondwaterdecreet ▪ Bodemsaneringsdecreet ▪ Beschermde planten en diersoorten (meerdere K.B.'s) ▪ Bermbesluit (meerdere K.B.'s) ▪ Ruilverkavelingsplan Zondereigen ▪ Vlaams Reglement Milieuvergunningen I en II ▪ Ontwerptekst Verkeersgeluid ▪ Kwaliteitsdoelstellingen oppervlaktewater
Provinciaal beleid	▪ Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen
Gemeentelijk beleid	▪ Ruimtelijk Economisch Kaderplan (REK) ▪ Verkeersstructuurplan ▪ Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan (GNOP)

3.4.1

GEWESTELIJK/VLAAMS BELEID

Decreet Ruimtelijke Planning

Het decreet van 24 juli 1996 (B.S. 27 juli 1996) regelt de aanpak van structuurplannen op het niveau van het gewest, de provincie en de gemeente [32].

Het levert een juridische basis voor het werken met structuurplannen op deze drie niveaus. Dit planningsdecreet werd later geïntegreerd in het Decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de Ruimtelijke Ordening.

Naast de Vlaamse overheid voeren ook de provinciale overheid en de gemeente een eigen ruimtelijk beleid. Aan de basis hiervan liggen de planningstaken opgenomen in respectievelijk het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan. Binnen dit Decreet Ruimtelijke Planning wordt het belang, de betekenis en de planningsmethodiek voor gemeentelijk ruimtelijk beleid vastgelegd. Om een inhoudelijke afstemming van de taken van de verschillende bestuursniveaus (Vlaams Gewest, provincie en gemeente) te verkrijgen, wordt een werkwijze voor structureel overleg vooropgesteld.

Het Decreet Ruimtelijke Ordening heeft de regeling inzake de vergunningen grondig gewijzigd. Men spreekt onder andere niet langer over “bouwvergunningen” maar over “stedenbouwkundige vergunningen”. Op het vlak van de vergunningsplichtige handelingen blijven de wijzigingen beperkt. Een stedenbouwkundige vergunning is onder meer noodzakelijk voor de aanleg van wegen (dit zijn vaste inrichtingen).

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Zoals hierboven beschreven is het via het decreet van 24 juli 1996, houdende de ruimtelijke planning mogelijk structuurplannen op te stellen op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau. Deze structuurplannen dienen gericht te zijn op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Op Vlaams niveau zijn hiertoe vier basisdoelstellingen opgesteld:

- Selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden.
- Behoud en versterking van het buitengebied.
- Selectieve concentratie van economische activiteiten.
- Optimalisering van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen [33] is Baarle-Hertog gelegen in het grote buitengebied van de Noorderkempen. Voor een gemeente in het buitengebied wordt een bijbehorend ruimtelijk ordeningsbeleid opgelegd. In functie van het te voeren buitengebiedbeleid te Baarle zijn er belangrijke ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden en -beperkingen te onderscheiden ten aanzien van structuurbepalende functies en activiteiten (natuur, landbouw bosbouw, wonen en werken).

Voor het landelijk gebied van de gemeente Baarle-Hertog worden vrij algemene richtlijnen gegeven met betrekking tot de natuurlijke structuur, de agrarische structuur, de infrastructuur en de recreatie.

Gewestplan Turnhout

Baarle-Hertog is opgenomen in het Gewestplan Turnhout (1977) [34]. Het gewestplan legt de verschillende ruimtelijke bestemmingen vast voor heel Baarle-Hertog. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen o.a. woongebied, woonuitbreidingsgebied, agrarisch gebied, industriegebied, parkgebied, natuurgebied, etc.. De onderzoeksgebieden voor de omlegging zijn op Hertogs grondgebied allen gelegen in agrarisch gebied.

MINA-plan (2 en 3)

Het Vlaamse Milieubeleidsplan 1997-2001 (MINA-plan 2) beschrijft hoe het milieubeleid van de Vlaamse regering er uit zal zien, wat de hoofdlijnen van dit beleid zijn en hoe deze hoofdlijnen de volgende 5 jaar worden uitgewerkt.

Het plan geeft aan hoe de milieuproblemen in Vlaanderen worden aangepakt en hoe de toestand van het Vlaamse milieu er een jaar na de eeuwwisseling uit zou kunnen zien. Het plan is uitgewerkt conform het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM) dat op 5 april 1995 door het Vlaamse Parlement werd goedgekeurd. Dat decreet geeft nauwkeurig aan op welke wijze de milieubeleidsplanning in Vlaanderen tot stand moet komen. Het plan loopt op twee sporen. Het huidige beleid wordt verder gezet. Het plan legt echter een sterker accent op het aanvullende beleid. Zo ligt er een grotere klemtoon op preventie en voorkoming. Voornamelijk door de op gang zijnde reorganisatie van de Vlaamse overheid is de looptijd van het plan met één jaar verlengd. Het MINA-plan 3 is de opvolger van het MINA-plan 2. Het MINA-plan 3 treedt in werking op 1 januari 2003.

Natuurbehoudsdecreet 1997

Het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu (B.S.10/01/1998) is gericht op de bescherming, de ontwikkeling, het beheer en het herstel van de natuur en de natuurlijke milieus, op de handhaving of het herstel van de daartoe vereiste milieukwaliteit en op het scheppen van een zo breed mogelijk maatschappelijk draagvlak daarvoor. Dit Natuurbehoudsdecreet vervangt grotendeels de Wet van 12 juli 1973 op het Natuurbehoud (B.S. 11 september 1973).

Het Natuurbehoudsdecreet voert het stand-stillbeginsel in: de bestaande natuur mag zowel in kwantitatief als kwalitatief opzicht niet meer achteruitgaan. Het voert ook een zorgplicht in voor zowel overheid als burgers. Het principe van de ecologische compensatie houdt in dat schadelijke effecten en aantastingen, voor zover ze niet kunnen worden vermeden, tenietgedaan worden door kwalitatief en kwantitatief evenwichtige maatregelen die voorzien in mogelijkheden voor vervanging en herstel van natuur. Het voorkomingsbeginsel komt tot uiting in preventief optreden en vermijden van aantasting en schade aan natuur en het natuurlijke milieu.

Bosdecreet

Het bosdecreet van 13 juni 1990 (B.S. 28 september 1990), heeft tot doel het behoud, de bescherming, de aanleg en het beheer van de bossen te regelen. Het is van toepassing zowel op de openbare bossen als op de privé-bossen. Belangrijk is dat het bosdecreet erkent dat bossen meer dan één functie hebben, onder meer economische maar ook een sociale, educatieve, wetenschappelijke en ecologische functie. Om deze verschillende functies te kunnen combineren is er een lange termijnplanning (beheersplan) nodig dat wordt opgesteld samen met de dienst Waters en Bossen van AMINAL. Het beheersplan is verplicht voor alle domeinbossen en voor alle andere openbare bossen en eveneens private bossen van ten minste 5 ha. Sommige handelingen zijn verboden in bossen (onder andere vuur maken, graven, planten verwijderen, planten of dieren introduceren, hout verzamelen, vuilnis achterlaten, etc.).

Artikel 3 van het bosdecreet stelt dat onder de voorschriften van het decreet de bossen vallen, zijnde grondoppervlakten waarvan de bomen en de houtachtige struikvegetaties het belangrijkste bestanddeel uitmaken, waartoe een eigen fauna en flora behoren die één of meer functies vervullen. Volgens deze definitie is in de directie omgeving van de beoogde omlegging binnen Baarle-Hertog geen sprake van bos dat valt onder toepassing van het bosdecreet.

De meest recente Vlaamse wetgeving met betrekking tot bossen werd uitgevaardigd op 16 februari 2001: namelijk het Besluit van de Vlaamse regering tot vaststelling van nadere regels inzake compensatie van ontbossing en ontheffing van het verbod op ontbossing.