

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Omlegging Provinciale weg Baarle

14 juni 2002

1245-37

ISBN 90-421-0993-9
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....	2
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	2
3.1 Probleemstelling.....	3
3.2 Doel.....	4
3.3 Besluitvorming.....	4
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN.....	5
4.1 Algemeen	5
4.2 Alternatieven en varianten.....	6
4.3 Nulalternatief/referentiekader.....	7
4.4 Nulplusalternatief	8
4.5 Omleggingalternatieven Oost en Noord-Oost	8
4.6 Kleine omleggingalternatief.....	8
4.7 Meest milieuvriendelijk alternatief	8
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN.....	9
5.1 Algemeen	9
5.2 Mobiliteit	10
5.3 Bodem en Water.....	10
5.4 Natuur	11
5.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	11
5.6 Woon- en leefmilieu	12
5.6.1 Geluid en trillingen	12
5.6.2 Lokale luchtkwaliteit.....	12
5.6.3 Verkeers- en sociale veiligheid.....	13
5.6.4 Gezondheid.....	13
5.6.5 Overige effecten	13
6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN.....	13
7. LEEMTEN IN INFORMATIE	14
8. EVALUATIEPROGRAMMA	14
9. VORM EN PRESENTATIE	14
10. SAMENVATTING VAN HET MER.....	15

1. INLEIDING

De provincie Noord-Brabant heeft het voornemen om een omlegging van de provinciale weg in Baarle te realiseren, zodanig dat een duurzame oplossing wordt geboden voor de verkeersproblematiek in de kom van Baarle. Het betreft twee provinciale wegen die in het centrum van Baarle samenkomen: de PW202 (Ulvenhout – Turnhout) en de PW422 (Gilze – Baarle). Ter onderbouwing van de te nemen besluiten over de benodigde wijzigingen in het bestemmingsplan van Baarle-Nassau wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

Bij brief van 9 april 2002 is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in onder andere “Ons Weekblad” van 5 april 2002².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies ‘de Commissie’ genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieuomstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven.

Naast de startnotitie heeft de Commissie ook enkele achtergronddocumenten bij haar advies betrokken:

- Omlegging Provinciale Weg Baarle, Effectenstudie (Arcadis, 23 januari 2001);
- Verkennende studie van grensoverschrijdende verkeersproblemen kom-traverse Baarle-Hertog en Baarle-Nassau;
- Verkeersstructuurplan Baarle-Nassau / Baarle-Hertog (concept april 2001).

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

⁴ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie is van mening dat in het MER voor de omlegging van de provinciale weg in Baarle in ieder geval aandacht besteed moet worden aan de volgende hoofdpunten.

- De wijze waarop de Nederlandse en de Vlaamse besluitvorming op elkaar afgestemd zijn, dient in het MER duidelijk beschreven te worden. Het gaat hierbij met name om het Noord-Brabantse besluit de route Gilze-Baarle-Turnhout op te waarderen tot een duurzaam veilige, regionaal verbindende weg, terwijl de provincie Antwerpen heeft bepaald dat het Belgische deel van deze weg een secundaire weg type II is. Het MER dient aan te geven hoe deze besluiten met elkaar verenigd zijn en welke aanvullende besluiten als gevolg van het initiatief noodzakelijk worden, met name voor het wegvak Baarle-Turnhout.
- De probleemstelling en doelen met betrekking tot de verkeersveiligheid, congestie en leefbaarheid dienen in beeld te worden gebracht, waarbij het noodzakelijk is onderscheid te maken tussen de lokale en de regionale verkeerssituatie. De prognoses van de verkeerseffecten moeten actueel en gedegen onderbouwd zijn. De invloed van de onder het eerste aandachtsbolletje genoemde besluiten over het regionale netwerk op de noodzaak van het voornemen en op de milieuconsequenties dient in het MER inzichtelijk gemaakt te worden.
- De Commissie adviseert om naast de in de startnotitie geselecteerde tracé-alternatieven Oost en Noord-Oost in het MER de mogelijkheden voor een realistisch nulplusalternatief en een klein omleggingalternatief te onderzoeken. Alleen indien deze alternatieven een realistische oplossing bieden voor de (nader onderbouwde en geactualiseerde) verkeersproblemen, dienen ze in het MER nader uitgewerkt te worden en in de alternatievenvergelijking meegenomen te worden.
- De samenvatting van het MER moet als zelfstandig document leesbaar zijn voor een brede doelgroep van besluitvormers, sprekers en andere belangstellenden. Het dient een goede afspiegeling te geven van de inhoud van het MER en duidelijk kaartmateriaal te bevatten.

3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

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

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

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

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

3.1 Probleemstelling

Uit de informatie in de startnotitie en de achtergronddocumenten blijkt dat de verkeersproblematiek tweeledig is.

In de eerste plaats is er sprake van een regionaal probleem: door een toename van de economische activiteiten rond Breda en Tilburg is druk ontstaan op de Noord-Zuid-verbinding richting Turnhout. Daarbij heeft men ervoor gekozen om de PW422 via Alphen in combinatie met de PW202-zuid langs Baarle op te waarderen als toekomstige hoofdverbinding. Dit heeft geleid tot plannen voor een omleiding van de PW422 bij Alphen en de voorgenomen omleiding bij Baarle met als doel de verbetering van de doorstroming, het wegnemen van de verkeersoverlast in de kernen en verbetering van de verkeersveiligheid. Het zijn deze twee concrete ruimtelijke plannen die de opwaardering (ten dele) mogelijk maken.

In de tweede plaats is er een lokaal probleem: in de kern van Baarle is sprake van verschillende vormen van verkeersoverlast op werkdagen en op zondag in verband met de toeristische functie van Baarle. Deze problemen worden volgens gegevens uit de startnotitie aanzienlijk versterkt door de uitvoering van de hiervoor beschreven regionale plannen.

In de startnotitie wordt vermeld dat het doel voor het voornemen is de verkeersproblematiek in de kom van Baarle op te lossen. In het MER moet nader onderbouwd worden voor welke bestaande en toekomstige knelpunten (bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid) het voornemen een oplossing moet bieden. Voor de in de toekomst verwachte problemen dient aangegeven te worden over welke periode de problemen worden verwacht en op welke aannamen de prognoses zijn gebaseerd. De in de startnotitie en achtergronddocumenten gepresenteerde prognoses voor alle verkeer tezamen, maar met name voor doorgaand verkeer en voor verkeer op zondag verdienen een grondige onderbouwing en eventueel bijstelling/actualisatie. Deze onderbouwing kan in een bijlage bij het MER opgenomen worden en dient voor alle doorge-rekende varianten een beschrijving van de invoervariabelen van het verkeersmodel te bevatten, evenals de directe resultaten van de modelberekeningen en de aanvullende berekeningen voor het zondagsverkeer. Aangegeven moet worden hoe met name het verkeer op zondag methodologisch is ingebracht.

Voor de lokale problematiek dient het MER met name de volgende vragen te beantwoorden:

- In welke mate treedt nu en in de autonome situatie congestie op in termen van voertuigverliesuren voor vrachtauto's en personenauto's, op werkdagen en op zondag? In hoeverre spelen seizoensinvloeden een rol?
- Hoeveel woningen per categorie geluidhinder zijn er op verschillende dagen?
- Wat is de objectieve verkeersonveiligheid in termen van aantallen slachtoffers?
- Wat is de subjectieve onveiligheid?

Voor de regionale problematiek is het van belang in het MER aan te geven in hoeverre de verschillende verbindingen op regionaal niveau hun functie kunnen vervullen. Hierbij dient aangegeven te worden in hoeverre de provinciale wegenplannen van Noord-Brabant en van de provincie Antwerpen voor de bij dit voornemen betrokken wegen op elkaar aansluiten en welke milieuhargumenten een rol hebben gespeeld bij het besluit om te komen tot het opwaarderen van de verbinding Gilze-Baarle-Turnhout (PW422-PW202-N119) en het

afwaarderen van de wegen Breda-Baarle (PW202) en Tilburg-Turnhout (PW203-N19). Uit de effectenstudie blijkt dat de huidige laanbeplanting van de Turnhoutseweg van historisch landschappelijke waarde is. Daarnaast kent deze weg een groot aantal erfontsluitingen. Het MER dient aan te geven hoe deze situatie gecombineerd wordt met het realiseren van een duurzaam veilige, regionaal verbindende weg⁵.

Ter onderbouwing van de gekozen oplossingen is het noodzakelijk inzicht te verkrijgen in de herkomst en bestemming van het vrachtverkeer in de kom van Baarle en in de samenstelling, herkomst en bestemming van het recreatieve verkeer met name op zondag.

Het MER zal moeten beschrijven in hoeverre het besluit om provinciale wegen op- en af te waarderen de problemen in de kom van Baarle zal beïnvloeden in de autonome situatie. Daarbij kan ook rekening gehouden worden met de eventueel positieve milieugevolgen op alternatieve verbindingen tussen Breda/Tilburg en Turnhout.

3.2 Doel

In het MER moet een duidelijke omschrijving van de doelen worden opgenomen. Bij de beschrijving van de doelen dient aangegeven te worden wat de relatie is met de doelstellingen van het landelijk, provinciaal en gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid (ook in België voor zover relevant). Ook is het zinvol om bij deze beschouwing onderscheid te maken tussen de problemen en doelen voor enerzijds doorgaand verkeer en anderzijds lokaal verkeer. Naast de doelen van het voornemen dienen ook de doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering te worden gepresenteerd. Doelen moeten in concrete, toetsbare termen worden beschreven, zodat ze kunnen dienen voor de afbakening en de vergelijking van te beschrijven alternatieven.

3.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies⁶ e.d.) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. Voor zover van toepassing dienen hier eveneens Vlaamse beleidsdocumenten bij betrokken te worden. Naast het in de startnotitie vermelde beleidskader, moet in het MER ook melding gemaakt worden van geldend waterbeleid⁷.

In het MER moet aangegeven worden welke ruimtelijke beperkingen er gelden vanwege de aanwezigheid van beschermde natuurgebieden in het studiegebied en het vóórkomen van beschermde soorten in het gebied. De Commissie wijst erop dat de Flora- en Faunawet voor de bescherming van soorten op 1

⁵ Zie bijvoorbeeld inspraakreacties 9, 11 en 13 waarin insprekers hun zorg uitspreken over de aansluiting van de Nederlandse op de Belgische plannen (bijlage 4).

⁶ Daarbij moet in ieder geval gedacht worden aan de nieuwe normen voor luchtkwaliteit op grond van de Europese Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit zoals geïmplementeerd in het Besluit Luchtkwaliteit en de consequenties die deze kunnen hebben voor het voornemen.

⁷ Zie inspraakreactie 16 en 20 (bijlage 4), waarin gewezen wordt op voor wateraspecten relevant beleid, zoals de Vierde nota Waterhuishouding, Waterbeleid 21^e eeuw, het Waterhuishoudingsplan 2 (en de partiële herziening) en de Waterbeheerplannen van de Waterschappen.

april 2002 in werking is getreden⁸. Deze wet kent een stringenter beschermingsregiem dan de huidige Natuurbeschermingswet en de Vogelwet, omdat alle in het wild levende diersoorten bescherming genieten. In het MER dient de relevantie van de soortenbescherming voor dit studiegebied aan de orde te komen. De consequenties van de toepassing van beschermingsformules voor de ontwikkeling en afweging van alternatieven moeten eveneens worden aangegeven. Als uit de beschrijving van de effecten van het voornemen blijkt dat er nadelige effecten voor één of meerdere beschermde soorten zullen optreden, dient ontheffing aangevraagd te worden. Door LNV wordt alleen ontheffing verleend als er geen alternatieven zijn voor het project, als het beschermde dier kan voortbestaan en als er bij het voornemen sprake is van 'dwingende redenen van groot openbaar belang'.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor de besluitvorming over het bestemmingsplan voor Baarle. Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken.

De Commissie adviseert in het MER aan te geven hoe afstemming met de Vlaamse overheid plaatsvindt. Het gaat hierbij met name om het Noord-Brabantse besluit de route Gilze-Baarle-Turnhout op te waarderen tot een duurzaam veilige regionaal verbindende weg, terwijl de provincie Antwerpen heeft bepaald dat het Belgische deel van deze weg een 'secundaire weg type II⁹' is. Het MER dient aan te geven hoe deze besluiten met elkaar verenigd zijn en welke aanvullende besluiten er nog noodzakelijk zijn, met name voor het wegvak Baarle-Turnhout. De invloed van deze besluiten over het regionale netwerk op de noodzaak van het voornemen (zie ook §3.2) en op de milieuconsequenties dient in het MER inzichtelijk gemaakt te worden. Ook overige besluiten die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren, dienen genoemd te worden.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

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

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

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

4.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het verdient aanbeveling om

⁸ Hier wordt ook op gewezen door inspraakreactie 5 (bijlage 4).

⁹ De hoofdfunctie van een dergelijke weg is verzamelen op bovenlokaal niveau en slechts in tweede instantie een verbindende functie.

onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en in de gebruiksfase (gebruik en beheer).

4.2 Alternatieven en varianten

Alternatievenuitwerking

De keuze van de alternatieven moet worden gemotiveerd evenals de selectie van het eventuele voorkeursalternatief. In het MER zijn vooral de milieuarargumenten voor deze keuze van belang. Het is van belang de alternatieven in eerste instantie te toetsen op hun probleemoplossend vermogen, zodat de alternatievenuitwerking zich beperkt tot de reële alternatieven. Hiervoor is het noodzakelijk de onderbouwde, geactualiseerde probleemstelling als basis te nemen.

In de startnotitie en de effectenstudie wordt een onderbouwing gegeven van de zoekgebieden en de keuze om uitsluitend de omleggingalternatieven Oost en Noord-Oost in het MER nader uit te werken. De Commissie is van mening dat de keuze voor Oost en Noord-Oost ten aanzien van de omlegging zelf een logische keuze is, maar dat de problematiek aanleiding geeft om ten minste nog twee extra alternatieven in beschouwing te nemen. Het gaat in de eerste plaats om een realistisch nulplusalternatief, waarin de omlegging achterwege blijft maar andere maatregelen getroffen worden om de problemen op te lossen. In de tweede plaats adviseert de Commissie om in het MER de mogelijkheden van een alternatief te beschrijven waarin, naast de maatregelen uit het nulplusalternatief, een kleinere omlegging gerealiseerd wordt dichterbij de kern van Baarle (een korter tracé met minder ruimtebeslag en minder doorsnijding van het landschap). Dergelijke alternatieven zijn in een eerder stadium in de verkennende studies als niet realistisch afgedaan, maar de Commissie is van mening dat indien de probleemstelling bijgesteld wordt op basis van de onderbouwde, geactualiseerde verkeersprognoses, er sprake zou kunnen zijn van een realistisch nul(plu)salternatief en een realistisch klein omleggingalternatief met voldoende probleemoplossend vermogen. Indien deze alternatieven niet realistisch worden bevonden, dient dit in het MER goed onderbouwd te worden.

Detailniveau

Het MER wordt opgesteld ten behoeve van de besluitvorming op bestemmingsplanniveau. Voor de alternatieven zullen in het MER verschillende principeoplossingen gepresenteerd worden. Deze verdienen een redelijk gedetailleerde uitwerking en vergelijking doordat er zowel tussen als binnen de tracéalternatieven sprake kan zijn van grote verschillen in milieugevolgen. De mate van detail dient zodanig te zijn dat principeoplossingen goed beoordeeld kunnen, maar in het MER hoeft uiteraard nog geen sprake te zijn van een gedetailleerde tracé-uitwerking op bestekniveau. De Commissie adviseert om in het MER inzicht te geven in (de milieugevolgen van):

- standaarddwarsprofielen die kenmerkend zijn voor bepaalde trajectgedeelten en het lengteprofiel;
- oplossingen voor aansluiting van kruisende wegen (gelijkvloers of ongelijkvloers);
- specifieke voorzieningen zoals tunnels voor langzaam verkeer, geluidwerende voorzieningen, brandstoffenverkooppunten, inpassingmaatregelen zoals wegbeplantingen.

Varianten

De startnotitie geeft een goede aanzet voor de aanpak van de ontwikkeling van uitvoeringsvarianten van de tracéalternatieven. De Commissie beveelt aan om per alternatief/principe-oplossing de effecten van de verschillende varianten waarvan positieve gevolgen kunnen worden verwacht, in beeld te brengen.

In aanvulling op de in de startnotitie genoemde varianten kan het zinvol zijn varianten in wegprofieltype (categorie II: 2x1 rijstroken) te zoeken waarmee een betere, veilige aansluiting op de Vlaamse weg (regionale weg Type II) wordt gerealiseerd. De plaats waar het ene type overgaat in het andere type weg is bij deze varianten belangrijk, omdat deze plaats zeer bepalend kan zijn voor de optredende gevolgen voor het woon- en leefmilieu en met name de verkeersveiligheid.

Voor onderlinge vergelijking moeten de milieueffecten van de alternatieven volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven. Beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is verplicht.

Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen om de negatieve gevolgen voor de leefbaarheid, natuur, bodem en water en de mobiliteit zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken.

De bescherming van bos- en natuurgebieden en de bescherming van soorten is onder meer verankerd in het Structuurschema Groene Ruimte, de Natuurbeschermingswet, de Flora- en Faunawet en het Streekplan. Als de activiteit effecten heeft in één of meerdere beschermde gebieden of effecten heeft op beschermde soorten, dienen de relevante beschermingsformules doorlopen te worden en eventuele compensatiemogelijkheden in het MER onderzocht te worden (zie ook §3.3).

De Commissie stelt voor om per alternatief/variant uit te gaan van een geoptimaliseerd aanvullend pakket aan verkeersmaatregelen als genoemd in het Verkeersstructuurplan.

4.3 Nulalternatief/referentiekader

Als het mogelijk is om de doelen van de initiatiefnemer te realiseren zonder dat de voorgenomen activiteit – of een vergelijkbare activiteit – wordt uitgevoerd, is er een reëel nulalternatief. Dit hoeft niet per se ‘niets doen’ te zijn. Het kan ook gaan om het halen van de doelen door het treffen van maatregelen die een ander karakter hebben dan het voornemen.

In het MER dient het nulalternatief als een volwaardig alternatief te worden beschreven, tenzij beargumenteerd kan worden waarom het nulalternatief geen reëel alternatief is. In dat geval kan worden volstaan met het beschrijven van de bestaande milieusituatie, inclusief autonome ontwikkeling als referentiekader voor de te beschrijven milieugevolgen.

4.4 Nulplusalternatief

De Commissie adviseert om in het MER een nulplusalternatief te onderzoeken¹⁰, tenzij op basis van de geactualiseerde, onderbouwde probleemstelling aangetoond kan worden dat dit alternatief onvoldoende probleemoplossend vermogen heeft. Het nulplusalternatief gaat uit van een samenhangend pakket maatregelen dat zich richt op verbeteringen in de bestaande situatie om de beschreven problemen weg te nemen dan wel te verminderen. De maatregelen kunnen betrekking hebben op fysieke veranderingen aan wegen en kruisingen ter vermindering van de verkeershinder, verkeersgeleiding (routes), parkeermaatregelen, beïnvloeding van de vervoerswijzekeuze en eventueel beperkte aanvullende weginfrastructuur passend bij de competentie van de voegde gezag en initiatiefnemer.

4.5 Omleggingalternatieven Oost en Noord-Oost

Voor de in de startnotitie gepresenteerde tracéalternatieven/zoekgebieden dienen verschillende tracévarianten uitgewerkt te worden. Bij de ontwikkeling van de omleggingalternatieven Oost en Noord-Oost kan er een verschil in functie bestaan tussen de oostelijke tak en de noordelijke tak. Tijdens het locatiebezoek bleek dat een oostelijke tak zwaarder uitgevoerd zal worden, terwijl het noordelijke deel een bescheidener karakter zal krijgen. Dit onderscheid dient in de uitwerking in het MER duidelijk te worden gemaakt en door te werken in de beschrijving van de milieugevolgen.

4.6 Kleine omleggingalternatief

In het MER dienen naast de omleggingalternatieven Oost en Noord-Oost ook de mogelijkheden van een kleiner omleggingalternatief (zie Verkennende Studie) nader onderzocht te worden. Dit alternatief zou onder meer kunnen bestaan uit een aantal van de volgende onderdelen:

- de maatregelen zoals genoemd voor het nulplusalternatief;
- een verbinding vanaf de Chaamseweg via de Loskade en de Parallelweg tot ongeveer aan de rand van de bebouwde kom en dan kortgesloten op de Turnhoutseweg;
- een verbinding vanaf de rotonde op de Alphenseweg langs de Industrieweg, de Kapelstraat kruisend en vervolgens doorstekend naar de Turnhoutseweg.

Alleen indien uit de beschouwing blijkt dat dit alternatief voldoende probleemoplossend vermogen heeft, dient het in het MER als volwaardig alternatief uitgewerkt te worden.

4.7 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen. De Commissie adviseert bij het ontwikkelen van het mma een 'actieve' aanpak te volgen. Hiermee wordt bedoeld,

¹⁰ Ook verschillende inspraakreacties vragen om de mogelijkheden van een nulplusalternatief te bestuderen, bijvoorbeeld inspraakreacties 9 en 11 (bijlage 4).

dat toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief als uitgangspunt wordt genomen.

Het mma kan – afhankelijk van hetgeen uit de te beschrijven gevolgen van de in voorgaande paragrafen genoemde alternatieven en varianten naar voren komt – bestaan uit een verder geoptimaliseerd alternatief, waarin de meest milieuvriendelijke varianten opgenomen zijn en extra maatregelen om milieugevolgen te beperken. Indien bij de optimalisatie blijkt dat er sprake is van tegenstrijdige milieubelangen (bijvoorbeeld indien een optimalisatie van natuur leidt tot nadelige gevolgen voor het leefmilieu), dan kunnen er twee mma-varianten onderscheiden worden: een mma gericht op het woon- en leefmilieu en een mma gericht op natuur en landschap.

Het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget mogen in een MER geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een mma.

5. **BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN**

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

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

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

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

5.1 Algemeen

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten. Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet (bijvoorbeeld activiteiten uit het Ruimtelijk Economisch Kaderplan), dan kunnen hiervoor verschillende scenario's worden gebruikt.

Studiegebied

Het studiegebied omvat het tracé en haar (Nederlandse en Vlaamse) omgeving, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. Per aspect (luchtverontreiniging, bodem, verkeersveiligheid, mobiliteit, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen. Op kaart moet een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten.

Type milieuinformatie

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- de manier waarop milieugevolgen zijn bepaald dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal;
- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en gepresenteerde milieugevolgen moeten worden vermeld.

De Commissie is van mening dat de startnotitie en met name de effectenstudie een goede indicatie geeft van de in het MER te beschrijven milieuaspecten.

In de volgende paragrafen wordt aangegeven welke aspecten bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten belangrijk zijn.

5.2 Mobiliteit

De verkeersberekeningen vormen een belangrijke basis voor de effectbeschrijvingen voor bereikbaarheid, geluid, veiligheid en luchtverontreiniging en dienen in het MER dan ook zorgvuldig onderbouwd te worden (zie ook §3.1). Daarbij gaat het niet alleen om de (kwantitatieve) uitkomsten van het model, maar ook om de aannamen en de daaruit volgende invoerwaarden voor het model en een methodologische toelichting op de wijze waarop niet binnen het model te genereren gegevens zijn verkregen (zoals het verkeer op zondagen).

5.3 Bodem en Water

Het MER dient inzicht te verschaffen in de kwaliteit en opbouw van de bodem en de kwaliteit en stroming van het grond- en oppervlaktewater, waarbij de actuele toestand en de verwachte situatie voor de verschillende alternatieven/varianten bij voorkeur gevisualiseerd worden¹¹. De Commissie adviseert om in het MER de informatie op te nemen die benodigd is voor de uitvoering van de Watertoets. De volgende aspecten verdienen speciale aandacht:

- inzichtelijk maken van bestaande en toekomstige grond- en oppervlaktewaterhuissystemen en de dooruit voortvloeiende (tijdelijke) effecten. Met name de gevolgen van verdiepte ligging van een wegdeel of fietstunnels op de grondwaterstand en de stromingsrichting van grond- en oppervlaktewater verdienen de aandacht;
- gevolgen voor de bodemopbouw (met name de doorsnijding van slecht doorlatende lagen en het de mogelijk optreden van verdroging);
- de relatie tussen de gevolgen voor bodem water enerzijds en karakteristieke cultuurhistorische waarden (bijvoorbeeld oorspronggebieden in de omgeving Boschoven, Nijhoven) en leefgebieden van (grond)watergebonden flora en fauna anderzijds (bijvoorbeeld rondom de ontspringende beken en de benedenstrooms gelegen natuurgebieden Riels Laag en Merkske);

¹¹ Hierbij dient rekening gehouden te worden met de elementen zoals genoemd in inspraakreacties 15 en 16 (bijlage 4).

- bestaande en toekomstige bodem- en grondwaterkwaliteit. Hierbij moeten de aanwezigheid van eventuele grondwaterbeschermingsgebieden en de doorsnijding of beïnvloeding van verontreinigde locaties in beschouwing genomen worden.

5.4 Natuur

In het MER dient ingegaan te worden op:

- de aanwezigheid, respectievelijk effecten op de ecologische hoofdstructuur en beschermde gebieden; Met duidelijk kaartmateriaal dient aangegeven te worden waar deze beschermde gebieden en eco-corridors zich bevinden. Het MER dient aan te geven in hoeverre de ecologische corridors langs bijvoorbeeld de Strijbeekse beek, Bels lijntje en die tussen de Tommelse heide en Schaluinen kunnen worden behouden dan wel versterkt. De ecologische functie van het Bels lijntje dwars door Baarle is in de huidige situatie nihil en een effectieve corridor acht de Commissie op deze plaats niet realistisch. Het MER moet inzichtelijk maken in hoeverre er vernietiging, verstoring of versnippering op zal treden van mogelijk geschikte leefgebieden, trekroutes en voortplantingsbiotopen. Hierbij kan gedacht worden aan de effecten van het verdwijnen van houtwallen, bomenrijen en voortplantingspoelen.
- de (toekomstige) aanwezigheid van belangrijke plantensoorten en diersoorten; De beschrijving van de soorten dient zich toe te spitsen op Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten en doelsoorten van het provinciaal beleid (zie ook §3.3). Het is zinvol om op duidelijk kaartmateriaal aan te geven waar zich leefgebieden van beschermde soorten bevinden.

Voor zover van toepassing is het noodzakelijk aan te geven waar natuurcompensatie in de praktijk wenselijk en haalbaar is.

5.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het gaat hierbij om de (effecten op) ruimtelijke structuren, patronen en de landschapstypen en de cultuurhistorisch belangrijke objecten. Er kan voor het MER uitgegaan worden van de aspecten zoals genoemd in de startnotitie en de effectenstudie. De actuele en verwachte archeologische waarden dienen in kaart gebracht te worden aan de hand van een monumentenkaart en een verwachtingenkaart¹².

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- aanwezigheid/aantasting van waardevolle historische bebouwing (monumenten, Boshoven, St. Salvator kapel) en karakteristieke landschapselementen (bijvoorbeeld de laanbeplanting langs de Turnhoutseweg, bomenrijen, boomgroepen, wegkruisen, zandwegen, brandkuilen¹³, oude waterlopen). Daarbij dient vooral naar de ontstaanswijze van het landschap te worden gekeken en de daaruit resulterende patronen.

¹² Zie inspraakreacties 7 en 21 (bijlage 4) waarin de aanwezigheid van gebieden met een hoge archeologische potentie en de noodzaak voor nader onderzoek naar het aanwezige bodemarchief benadrukt wordt.

¹³ Ook verschillende insprekers wijzen op dergelijke karakteristieke landschapselementen, bijvoorbeeld inspraakreactie 11 (bijlage 4).

- aardkundige waarden, in het bijzonder het landschappelijk reliëf (bijvoorbeeld oorspronggebied Boschoven).

De gegevens en waarden dienen op kaart te worden weergegeven om de effecten van de verschillende tracéalternatieven te verduidelijken. Het is van belang het ruimtebeslag van de verschillende alternatieven en de kwaliteit van de doorsneden gebieden in het MER inzichtelijk te maken. Daarnaast adviseert de Commissie om de gebiedsbeschrijving voor landschap te illustreren met bijvoorbeeld luchtfoto's of ander beeldmateriaal van een aantal karakteristieke locaties langs het wegtracé. Ook voor de presentatie van de mogelijke visueel-ruimtelijke effecten van de verschillende alternatieven en varianten is het zinvol foto's en montages te gebruiken.

5.6 Woon- en leefmilieu

De effecten op het woon- en leefmilieu dienen afzonderlijk en integraal in beeld te worden gebracht. Uit de beschrijving moet blijken waar positieve en waar negatieve effecten in zowel Nederland als België zullen optreden. De negatieve effecten van het zondagstoerisme op het woon- en leefmilieu dienen in perspectief geplaatst te worden ten opzichte van de positieve economische effecten.

5.6.1 Geluid en trillingen

De geluidbelasting (inclusief die van de andere relevante bronnen zoals andere wegen en industrie) dient berekend te worden voor (bestaande en geplande) geluidsgevoelige objecten (woon-, natuur-, stilte-, en recreatiegebieden)¹⁴. Daarnaast dienen de huidige en de te verwachten geluidhinder bij omwonenden en recreanten gekwantificeerd te worden.

Ook dient in het MER aandacht besteed te worden aan trillingshinder of geluidsschade (niveau en bereik) ten gevolge van het verkeer of andere relevante bronnen. Geluid- en trillingseffecten tijdens de aanlegfase kunnen hierbij worden betrokken, zoals gevolgen van aan- en afvoer van materiaal en van tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen. Het cumulatieve effect hiervan kan kwalitatief beschreven worden. Extra aandacht dient gegeven te worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in de nachtperiodes. De berekeningen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï van de Wet geluidhinder.

5.6.2 Lokale luchtkwaliteit

In het MER moet inzicht geboden worden in de huidige luchtkwaliteit in het studiegebied en de veranderingen hierin ten gevolge van het voornemen. Het gaat hierbij om de huidige en de te verwachten concentraties van CO, NO₂, benzeen en fijn stof. Zowel de achtergrondkwaliteit in het gebied, als de verhoging van de concentraties nabij de wegen dienen gepresenteerd te worden. Bij verdiepte tracévarianten dient afzonderlijke aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit in de verdieping. Daarbij moet rekening worden gehouden met de invloed van eventuele (geluid)afschermende voorzieningen.

¹⁴ Bijvoorbeeld: de geluidscontouren rondom de Franse baan en de effecten hiervan voor de recreatie dienen inzichtelijk gemaakt te worden (zie bijvoorbeeld inspraakreactie 4) evenals de leefbaarheideffecten rondom de Turnhoutse weg (zie bijvoorbeeld inspraakreactie 22) (bijlage 4).

5.6.3 Verkeers- en sociale veiligheid

In het MER moet een indicatie gegeven worden van de (verandering in) risico's ten gevolge van transport van gevaarlijke stoffen. Deze beschouwing dient kwalitatieve aanduiding van gevoelige gebieden (o.a. woongebieden en natuurgebieden) bij calamiteiten te bevatten.

Daarnaast dienen de aantallen ongevallen, gewonden en verkeersslachtoffers per categorie weggebruiker in beeld te worden gebracht voor de verschillende alternatieven.

5.6.4 Gezondheid

Voor de referentiesituatie en de verschillende alternatieven dienen in het MER de cumulatieve gevolgen beschreven te worden van ongelijksoortige milieuaspecten zoals geluidhinder, trillingshinder, luchtverontreiniging, veiligheid, barrièrewerking, visuele hinder, stank, gedwongen vertrek (sloop van huizen) op de gezondheid (inclusief welzijn) van mensen die in het studiegebied verblijven. Bij de beschrijving van de gezondheidseffecten kan worden volstaan met een kwalitatieve beschouwing.

5.6.5 Overige effecten

Het MER dient ook in te gaan op (veranderingen in) functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen of winkels) en barrièrewerking van de infrastructuur, met name ten aanzien van landbouw en recreatieve functies in de omgeving. Met name voor de alternatieven Oost en Noord-Oost, waarbij het gaat om omleggingen in het gebied buiten de bebouwde kom, is het van belang om de effecten op de dag- en verblijfsrecreatie te beschrijven.

6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

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

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

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven/varianten moeten onderling én met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden. Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

De Commissie adviseert om de aan de verschillende alternatieven/varianten toegekende scores voor de verschillende milieuaspecten inzichtelijk te maken en te voorzien van een zo mogelijk kwantitatieve onderbouwing. Bij de keuze van het mma of een eventueel voorkeursalternatief, moet de weging van de verschillende milieuaspecten eveneens goed onderbouwd worden.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie aan een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.

7. LEEMTEN IN INFORMATIE

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

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

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieuinformatie. Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

8. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieueffectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

De gemeente moet bij het besluit aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat de provincie in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

9. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, kaarten en fotomateriaal. Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdttekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

10. SAMENVATTING VAN HET MER

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

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

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma en een eventueel voorkeursalternatief;
- belangrijke leemten in kennis.