

Omlegging provinciale weg Baarle

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
en de aanvulling daarop**

1 april 2005 / rapportnummer 1245-111



commissie voor de milieueffectrapportage

College van burgemeester en wethouders
van Baarle-Nassau
Postbus 105
5110 AC BAARLE-NASSAU

uw kenmerk
0425081321/eri

uw brief
26 augustus 2004

ons kenmerk
1245-112/Bb/eh

onderwerp
Toetsingsadvies over het MER Omlegging
provinciale weg Baarle en de aanvulling
daarop

doorkiesnummer
(030) 234 76 03

Utrecht,
1 april 2005

Geacht college,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de omlegging van de provinciale weg door Baarle.

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

Dr. B. K.J. Tommel
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Omlegging Provinciale weg Baarle

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Omlegging provinciale weg Baarle
en de aanvulling daarop

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over de Omlegging van de provinciale weg door Baarle en de aanvulling daarop,

uitgebracht aan het college van burgemeester en wethouders van Baarle-Nassau door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

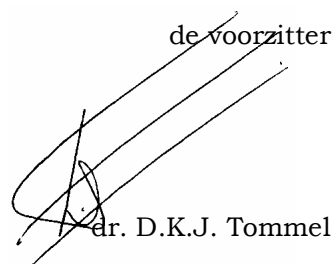
de werkgroep m.e.r.
Omlegging provinciale weg Baarle,

de secretaris

Handwritten signature of H.G. de Brabander in black ink.

ir. H.G. de Brabander

de voorzitter

Handwritten signature of D.K.J. Tommel in black ink, with a large, stylized flourish.

dr. D.K.J. Tommel

Utrecht, 1 april 2005

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP	2
2.1 Algemeen	2
2.2 Toelichting op het oordeel.....	3
2.2.1 Noodzaak van het noordelijk deel van de omlegging.....	3
2.2.2 Luchtkwaliteit	5
3. AANDACHTSPUNTEN.....	6
3.1.1 Detaillering.....	6
3.1.2 Verkeersveiligheid	6
3.1.3 Landbouwverkeer	7
3.1.4 Natuurcompensatie	7

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 25 augustus 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
- 1a. Brief van het bevoegd gezag d.d. 15 december 2004 waarin de gemeente een schriftelijke aanvulling per 31 januari 2005 aankondigt
2. Kennisgeving in 'De Stem' d.d. 27 augustus 2004
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Kwantitatieve gegevens fijn stof (PM₁₀)

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 de twee provinciale wegen die in het centrum van Baarle samenkomen: de N639 (Ulvenhout – Baarle) en de N260 (Gilze – Baarle – Turnhout). Ter onderbouwing van de benodigde bestemmingsplanherziening wordt milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

Bij brief van 25 augustus 2004¹ heeft de gemeente Baarle-Nassau de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 1 september 2004 ter inzage gelegd².

Het 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.

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 over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;
- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER⁵, zoals vastgesteld op 5 september 2002;
- op eventuele onjuistheden⁶;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁷.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de herziening van het bestemmingsplan. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁵ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁶ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁷ Wm, artikel 7.10

Tijdens de toetsing miste de Commissie kwantitatieve informatie over luchtkwaliteit. De initiatiefnemer heeft deze informatie geleverd. Zie verder daarvoor paragraaf 2.2.2.

Tijdens de toetsing heeft de gemeente kenbaar gemaakt vragen die bij de Commissie leefden met betrekking tot de noordelijke tak schriftelijk te willen beantwoorden. Op verzoek van de gemeente is daarom de advisering opgeschort.⁸ Per brief van 3 februari 2005 heeft de gemeente een aanvulling op het MER aan de Commissie gestuurd. De Commissie baseert haar oordeel op het MER en de aanvulling daarop.

De aanvulling heeft niet ter visie gelegen. Daarom wordt in dit advies inspraak over de aanvulling niet beschouwd. De Commissie adviseert de aanvulling tegelijk met het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage te leggen.

2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER plus de aanvulling daarop aanwezig** is. De Commissie plaatst kanttekeningen bij de conclusie in het MER naar aanleiding van het uitgevoerde verkeersonderzoek dat met de oostelijke omlegging de doelstelling van de voorgenomen activiteit – het duurzaam oplossen van de doorstromings- en leefbaarheidsproblemen – niet afdoende kan worden bereikt. De oostelijke omlegging is vanwege deze conclusie niet nader in het MER onderzocht. In de aanvulling is echter voldoende extra aandacht aan de oostelijke omlegging besteed. De kanttekeningen van de Commissie zijn opgenomen in de paragraaf 2.2.1.

Bij het beschrijven van de effecten voor de luchtkwaliteit worden in het MER voor fijn stof geen tabellen gegeven; de tekst geeft aan dat er overschrijdingen berekend worden. De Commissie heeft gevraagd de beschikbare kwantitatieve gegevens te leveren. Opmerkingen hierover zijn opgenomen in paragraaf 2.2.2.

De Commissie vindt dat het MER een heldere en toegankelijke beschrijving van de alternatieven en van de effecten daarvan op het milieu geeft. Er is daardoor bruikbare informatie beschikbaar gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming.

De inventarisatie van natuurwaarden is goed en compleet uitgevoerd. De beschrijving van de effecten van de alternatieven, met name een kwantificering van de vernietiging en verstoring van natuur, blijft hierbij echter achter.

De op de luchtfoto's ingetekende alternatieven geven een goed beeld van de ligging van de tracés. Het wegprofiel en daarmee het ruimtebeslag op de bestaande locaties waar wegen gekruist worden, is daarentegen onvoldoende inzichtelijk gemaakt.

⁸ Zie bijlage 1a.

2.2 Toelichting op het oordeel

2.2.1 Noodzaak van het noordelijk deel van de omlegging

MER

In het MER zijn de resultaten weergegeven van nader verkeersonderzoek naar de oostelijke en noordoostelijke omlegging.⁹ Het verschil tussen deze twee alternatieven is de noordelijke tak van de omlegging. Uit de berekeningen met het ontwikkelde verkeersmodel blijkt dat zonder de noordelijke tak de verkeersintensiteit in een aantal straten¹⁰ belangrijk hoger is dan met de noordelijke tak. Het MER concludeert dat het niet-aanleggen van de noordelijk tak betekent dat het verkeer vanuit de richting Breda-Chaam (zonder verkeersremmende maatregelen in de kom) via de bestaande traverse door de kom van Baarle blijft rijden, of (als wel verkeersremmende maatregelen in de kom worden genomen, maar niet in de omliggende woonstraten) via de Generaal Maczeklaan. Het aanleggen van de noordelijke tak is daarom volgens het MER noodzakelijk voor het behalen van de doelstelling.

De verbinding Breda – Chaam – Baarle is in het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan afgewaardeerd tot een weg met een meer lokale functie. Tegelijkertijd is de N260 vanaf Gilze via Alphen opgewaardeerd als alternatieve verbinding. Dit betekent dat de noordelijke tak in de toekomst de verbinding zal zijn tussen een provinciale weg (de N260) en een weg met een meer lokale functie. De voorgenomen afwaardering van Breda – Chaam – Baarle heeft in de praktijk nog geen uitwerking gekregen. De opwaardering van de N260 wel, in de vorm van de in uitvoering zijnde omleiding bij Alphen. In het MER is in een gevoeligheidsanalyse gekeken naar het effect van het terugbrengen van de maximumsnelheid op de N639 van 80 naar 60 km/uur. Modelmatig blijkt dit slechts een geringe afname van de verkeersintensiteit op te leveren (minder dan 10%).¹¹ Hieruit wordt geconcludeerd dat afwaardering van de verbinding Breda – Chaam – Baarle niet van invloed is op het gebruik en de noodzaak van de noordelijke tak.

Aanvulling

Uit *berekeningen* in de aanvulling¹² blijkt dat de verschillen in reistijd tussen Breda en Baarle via de N639 en de N260 slechts in de orde van enkele minuten ligt.¹³ Ook een eveneens in de aanvulling beschreven rijtijdmeting laat slechts een gering verschil in reistijd zien.¹⁴ Wel is via de N260 de afstand 2,5 tot 11,5 kilometer langer.¹⁵

Deze gegevens in de aanvulling geven aan dat het verschil tussen de twee routes niet onoverbrugbaar is en dat er dus in beginsel mogelijkheden bestaan om door een gelijktijdige afwaardering van de N639 en opwaardering van de N260 de problemen in de kom van Baarle aanmerkelijk te verminderen en het

⁹ MER p99-104.

¹⁰ Bredaseweg, Turnhoutseweg, Generaal Maczeklaan (en dus ook de Leliestraat, zoals wordt opgemerkt in inspraakreactie 6), Kapelstraat, Molenstraat; de mate waarin is afhankelijk van verkeersremmende maatregelen in de kom.

¹¹ MER p103.

¹² Met behulp van routeplanner Routenet.

¹³ Van/naar aansluiting Breda (A27; Breda, Franklin Rooseveltlaan) is er nauwelijks verschil in reistijd, van/naar aansluiting Ulvenhout (A58; Chaamse Baan) is de reistijd via de N260 ca. 7 minuten langer

¹⁴ Van/naar knooppunt Sint Annabosch is er geen reistijdverschil gemeten, van/naar aansluiting Ulvenhout is de reistijd via de N260 4 minuten langer.

¹⁵ 2,5 km is het *gemeten* verschil van/naar knooppunt Sint Annabosch; 11,5 km is het *berekende* verschil van/naar aansluiting Ulvenhout.

gebruik van de opgewaardeerde N260 en de oostelijke omlegging te versterken.

Het effectief afwaarderen van de N639 met daarbij vooral aandacht voor vrachtverkeer¹⁶ is volgens de Commissie goed denkbaar door:

- (visuele) profielversmalling van de N639 tot een erftoegangsweg in het kader van duurzaam veilig plus een maximumsnelheid van 60 km per uur buiten de bebouwde kom;
- fysieke maatregelen in de bebouwde kommen (Ulvenhout, Chaam en Baarle-Hoogbraak) als asverspringingen, drempels/plateaus en rotondes en een maximumsnelheid van 30 km per uur;
- verbod voor vrachtverkeer op delen van de route;
- het verkeer via bewegwijzering via Gilze en Alphen te geleiden;
- gebruik van parkeergelegenheid, die aan de oostkant van Baarle op het bedrijventerrein in ieder geval gedurende de koopzondagen overcapaciteit zal hebben; op deze manier wordt de oostelijke omlegging aantrekkelijker voor bezoekers op koopzondagen;
- de voltooide rondwegen om Baarle en Alphen in de N260, waardoor de route via de N639 relatief minder aantrekkelijk wordt.

In de aanvulling wordt echter door de gemeente gesteld dat bovenstaande maatregelen niet realistisch moeten worden geacht, moeilijk te handhaven zullen zijn en/of de routekeuze nauwelijks zullen beïnvloeden. Voor de beïnvloeding van de routekeuze is in de aanvulling vooral naar elke maatregel afzonderlijk gekeken. Wanneer de maatregelen in een samenhangend pakket worden genomen kan volgens de Commissie een groter effect worden bereikt. Het gebruikte verkeersmodel is echter te beperkt om alle bovengenoemde maatregelen goed door te rekenen, onder andere omdat het vrachtverkeer niet afzonderlijk is gemodelleerd.

In de aanvulling is verder een aantal nevendoelen van de omlegging onder woorden gebracht. Ook zijn zowel de noordoostelijke als de oostelijke omlegging met elkaar vergeleken op verkeers- en vervoersaspecten, milieuaspecten, ruimtelijke en planologische aspecten, realisatiekosten en (neven)doelbereik. Hieruit blijkt dat er bij niet-aanleggen van de noordelijke tak (milieu)voordelen te verwachten zijn voor de aspecten langzaam verkeer, natuur, landschap, cultuurhistorie, landbouw, recreatie en kosten. Wél aanleggen van de noordelijke tak kent voordelen op het gebied van verkeer en vervoer, milieu (geluid, trillingen en luchtkwaliteit in de kom van Baarle) en realisatie van een aantal in de aanvulling met name genoemde nevendoelen.

Hiermee is volgens de Commissie in de MER en de aanvulling voldoende informatie beschikbaar voor besluitvorming over de noordelijke tak.

■ De Commissie beveelt aan in de bestemmingsplanherziening de informatie in het MER en de aanvulling te gebruiken om de keuze voor het al dan niet aanleggen van het noordelijk deel van de omlegging te onderbouwen.

¹⁶ In inspraakreactie 15 wordt een vraagteken geplaatst bij het nut van de noordelijke tak: het vrachtverkeer kan worden omgeleid via Gilze, dus kan volstaan worden met de omlegging in Alphen en een oostelijke omlegging in Baarle-Nassau. Ook wordt gemeld dat in Chaam de Dorpsstraat zal worden afgewaardeerd tot 30 km/uur.

2.2.2

Luchtkwaliteit

Het MER geeft voor CO, NO₂, benzeen en SO₂ tabellen voor de concentratie op 15 m van de wegas van de wegvakken¹⁷, zowel in de bebouwde kom als in het buitengebied langs de omlegging. Voor fijn stof worden geen tabellen gegeven, terwijl de tekst aangeeft dat er overschrijdingen berekend worden. De Commissie heeft gevraagd de beschikbare kwantitatieve gegevens te leveren. Deze zijn opgenomen in **bijlage 5**.

Uit deze tabellen blijkt dat reeds in de huidige situatie en ook in de autonome ontwikkeling voor alle onderzochte wegen en straten het aantal dagen met een overschrijding van de grenswaarde en de plandrempel voor het 24-uurs-gemiddelde hoger is dan het maximum van 35 uit het Besluit luchtkwaliteit. De jaargemiddelde achtergrondconcentratie blijkt zeer hoog te zijn, de bijdrage van het lokale verkeer aan de luchtverontreiniging is in vergelijking daarmee relatief gering. Aanleg van de wegomlegging betekent dat in de meeste gevallen – daar waar er ook veel bebouwing is – het aantal overschrijdingen van grenswaarde en plandrempel daalt. Ter plaatse van de omlegging stijgt het aantal overschrijdingen met tweemaal per jaar.

De Commissie concludeert dat de overschrijding van de normen uit het Besluit luchtkwaliteit vooral toe te schrijven is aan de hoge achtergrondconcentratie en niet aan het voornemen. Het effect van de voorgenomen wegomlegging is dat de luchtkwaliteit verbetert in dichtbebouwde gebieden en verslechtert bij dunbebouwde gebieden.

Denkbare maatregelen om de verslechtering van de luchtkwaliteit bij de omlegging tegen te gaan zijn afscherming en aanpassing van de snelheid op de omlegging. Naar inschatting van de Commissie zal afscherming alleen op korte afstand werken; voor het verkeer op de omlegging wordt reeds een snelheid voorzien die gunstig is voor een minimale uitstoot van fijn stof.¹⁸

De aanzet voor het evaluatieprogramma in het MER voorziet in de monitoring van emissies en concentraties van een aantal verontreinigende stoffen in de lucht. Monitoring van fijn stof wordt echter niet genoemd.

■ De Commissie adviseert om bij de bestemmingsplanherziening ook de kwantitatieve gegevens voor de luchtkwaliteit te vermelden en in te gaan op alle mogelijke maatregelen om overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen te verminderen. Verder beveelt de Commissie aan meting van de concentraties fijn stof in het evaluatieprogramma op te nemen.

¹⁷ MER p87-88 en p162-163.

¹⁸ Relevant jurisprudentie is onder andere uitspraak 200308160/1, 12 mei 2004 van de Raad van State inzake rijksweg A1 traject Hoevelaken-Barneveld (maatregelen) en uitspraak 200305714/1, 21 juli 2004 van de Raad van State inzake rijksweg 35-36 (vermindering aantal blootgestelden).

3. AANDACHTSPUNTEN

De opmerkingen in dit hoofdstuk zijn niet van invloed op het hierboven gegeven oordeel. De Commissie hoopt hiermee wel een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. De opmerkingen betreffen de detaillering van het MER, de verkeersveiligheid, het landbouwverkeer en de natuurcompensatie.

3.1.1 Detaillering

Het detailleringsniveau van de alternatieven in het MER – tracés ingetekend op luchtfoto's – is passend voor de afweging van de tracés. Het MER is echter opgesteld voor herziening van het bestemmingsplan, waarvoor een groter detailleringsniveau verwacht mag worden.¹⁹

In bijlage 5 van het MER zijn standaardprofielen geschetst. Deze standaardprofielen geven echter onvoldoende informatie over de toekomstige infrastructuur van kruisingen en aansluitingen bij bestaande wegen. Onduidelijk is welke landschapselementen op deze plaatsen gaan verdwijnen (bomenrijen, houtsingels, bebouwing), hoe groot het ruimtebeslag van de nieuwe infrastructuur is en welke inpassingsmaatregelen gerealiseerd (kunnen) worden. Dit geldt met name voor de situatie bij Boschhoven, de Oordeelsestraat, Nijhoven en de Turnhoutseweg.

■ De Commissie beveelt aan in de toelichting op het bestemmingsplan voldoende gedetailleerde uitwerkingen van de aansluitpunten en kruisingen met bestaande wegen op te nemen en deze te voorzien van visualisaties (bij voorkeur fotomontages) waarmee de effecten van de nieuwe infrastructuur inclusief inpassingsmaatregelen duidelijk worden gemaakt.

3.1.2 Verkeersveiligheid

De inpassing van de omlegging binnen het beleid van de provincies Noord-Brabant en Antwerpen is een aandachtspunt. Zoals reeds gezegd zal aanleg van de noordelijke tak de mogelijkheden voor de voorgenomen afwaardering van de N639 minder goed uitvoerbaar maken, omdat deze tak de aantrekkelijkheid van deze route juist vergroot. Voorts sluit de uitvoering van de omlegging (in capaciteit en wegprofiel/functie) niet aan op de aansluitende weg naar Turnhout, die een lagere kwalificatie heeft en een verkeersonveilig profiel.

Daarnaast is de capaciteit van de omlegging ruim bemeten: de weg zal maximaal slechts 27% gebruikt worden (op drukke zondagen en mét maatregelen in de kom) en doordeweeks nooit meer dan 20%. In het algemeen levert overcapaciteit problemen op met de handhaving van de maximumsnelheid en daarmee van de verkeersveiligheid.

■ De Commissie beveelt aan de verkeersveiligheid nader te beschouwen en zo nodig aanvullende maatregelen te overwegen.

¹⁹ In reactie nr. 19 geeft Waterschap Brabantse Delta aan dat ook voor de locaties waar de omlegging kruist met de bovenloop van de Strijbeekse Beek, de Rethse Loop en de overige waterlopen detaillering gewenst is.

3.1.3 Landbouwverkeer

Voor de alternatieven is als uitgangspunt gehanteerd dat het landbouwverkeer geen gebruik zal maken van de omlegging, noch door de kom zal rijden. De alternatieven voorzien daarom in alternatieve routes, onder andere door de Gierlestraat. Het MER spreekt wel van een 'te verharderen' Visweg, maar gaat verder niet nader in op eventuele inrichtingsmaatregelen op deze routes.²⁰

■ De Commissie beveelt aan na te gaan of voor de straten en wegen, waarvoor een toename van het landbouwverkeer verwacht wordt, inrichtingsmaatregelen nodig zijn.

3.1.4 Natuurcompensatie

De Commissie constateert dat de effecten op de natuur van verschillende varianten op de natuur beperkt gekwantificeerd zijn: de lengte van de doorsnijding van overig bos- en natuurgebied (GHS-natuur) en de afstand tot leefgebied van struweelvogels (GHS-landbouw) wordt wel gegeven, maar niet de oppervlakten vernietigd en verstoord gebied. Het oppervlak vernietigd gebied is wel af te leiden uit het MER via het gegeven wegprofiel en de lengte van de doorsnijding. Het oppervlak verstoord gebied is af te leiden uit bijlage 11 (akoestisch rapport), die de ligging van de 42 dB(A)-contour geeft.

Het MER maakt dus niet expliciet hoeveel compensatie benodigd zal zijn. Bovendien is niet helder waar de benodigde compensatie gedacht is. In het studiegebied geldt daarbij nog de complicatie dat grensoverschrijdende compensatie niet mogelijk is.

■ De Commissie beveelt aan bij de bestemmingsplanherziening de benodigde natuurcompensatie expliciet te maken, op kaart de zoekgebieden voor deze compensatie weer te geven, en aan te geven hoe de compensatie zekergesteld wordt.

²⁰ In inspraakreactie 8 wordt gesproken van een drastische toename van het langzame landbouwverkeer op de Gierlestraat, "een betonweggetje van exact 3 meter breed". Ook in andere inspraakreacties worden gewezen op gevolgen voor de Gierlestraat (bijvoorbeeld reacties 2 en 11).

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Omlegging provinciale weg Baarle
en de aanvulling daarop

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 25 augustus 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

	Baarle-Nassau Baarle-Hertog		
Provincie Noord-Brabant (NL) Provincie Antwerpen (B)	30 enclaves, 2 gemeenten, 2 landen		
Commissie voor de milieueffectrapportage Postbus 2345 3500 GH Utrecht	 Commissie voor de milieueffectrapportage		
	ingekomen : 27 AUG. 2004		
	nummer 6x		
	doosje 1245-44 / m 48		
	kopie naar : Raf B. B. eh.		
uw bericht van	uw kenmerk		
	ons kenmerk 0425081321/eri/		
	verzonden d.d. 26 AUG 2004		
Baarle-Nassau, 25 augustus 2004			
Onderwerp: milieueffectrapport Omlegging provinciale weg Baarle			
Geachte heer/mevrouw,			
Het milieueffectrapport 'Omlegging provinciale weg Baarle' is gereed. Het milieueffectrapport is geschreven aan de hand van de door onze gemeenteraad op 5 september 2002 vastgestelde 'richtlijnen voor het milieueffectrapport Omlegging provinciale weg Baarle'. U heeft ons hierover in juni 2002 geadviseerd. In oktober 2002 hebben we een exemplaar van de richtlijnen aan u gezonden. Invijds zijn wij toe aan de volgende stappen in de grensoverschrijdende m.e.r. procedure. Middels dit schrijven willen wij u hierover informeren, bieden wij u een exemplaar aan van de projectnota / MER en vragen u om advies over dit rapport.			
Ontvangst MER Op 8 juli 2004 ontvingen wij de projectnota / MER van de initiatiefnemer; de provincie Noord-Brabant. In de begeleidende brief bericht Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant ons dat zij met instemming kennis genomen hebben van het MER en daarbij een voorkeur uitgesproken hebben voor realisering van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA).			
Aanvaarding Onze gemeenteraad heeft de projectnota/ MER op 22 juli 2004 aanvaardbaar verklaard en heeft het voorkeursalternatief van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant overgenomen. De gemeenteraad heeft daarbij aandacht gevraagd voor de toename van het verkeer in de Leliestraat / Generaal Maczeklaan zoals dit op basis van de cijfers uit het rapport naar voren komt. Wij zullen dan ook bij verdere planvorming aandacht besteden aan de maatregelen en verkeersafwikkeling in de kom van Baarle.			
Ter inzage legging De ontvangst van projectnota / MER, de aanvaarding van dit rapport door de gemeenteraad, de start van de ter inzage legging en de mogelijkheden om opmerkingen te maken publiceren wij in zowel Belgische als Nederlandse, plaatselijk bekende, week en dagbladen op 27 augustus 2004. De projectnota/ MER ligt ter inzage vanaf 1 september 2004 gedurende vier weken. Een ieder kan het plan tijdens openingsuren inzien in het Gemeentehuis van Baarle-Nassau (Singel 1), het Gemeentehuis van Baarle-Hertog (Kerkstraat 11) en de Gemeenschappelijke openbare bibliotheek			
Bezoekadres Singel 1 Baarle-Nassau	Correspondentieadres Postbus 105 5110 AC Baarle-Nassau	Tel. 013-5078031 Fax 013-5078145 e-mail gemeente@Baarle-Nassau.nl	BNG Den Haag rek nr. 28.50.00.586 Postgiro 1067350

Baarle-Nassau
25 augustus 2004

ons kenmerk
0425081321/eri/

Bladnummer
2

(Pastoor de Katerstraat 5/7). De openbare zitting wordt gehouden op 21 september 2004 in het SOB Cultureel Centrum Baarle om 19.30 uur (Pastoor de Katerstraat 5/7).

Advies MER

In nauw overleg met de Belgische gemeente Baarle-Hertog, de provincie Antwerpen, de provincie Noord-Brabant en onze gemeente is besloten de projectnota/ MER aan u aan te bieden zonder daarbij een (voor)ontwerp bestemmingsplan / Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (Prub) te voegen. Reden hiervoor is dat tussentijdse wijzigingen in het Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (Prub) niet mogelijk zijn gedurende de procedure. Gezien de beide procedures ruimtelijk onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn hopen wij eventueel gewenste aanpassingen in het ontwerp op basis van uw toetsingsadvies vooraf mee te nemen in de ruimtelijke procedures.

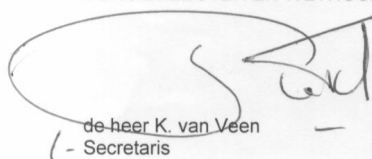
Inlichtingen

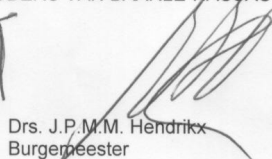
Voor inlichtingen kunt u contact opnemen met de gemeente Baarle-Nassau (mevr. E. Reijnen, tel. 013-5078031), de gemeente Baarle-Hertog (dhr. J. Vervoort, tel. 014-698070) en de provincie Noord-Brabant (dhr. R. Klerks, 073-6808555).

Wij zien uw advies met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN BAARLE-NASSAU

 de heer K. van Veen
- Secretaris

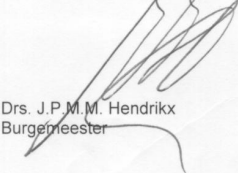
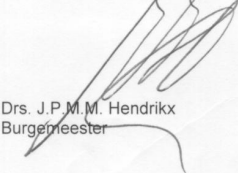
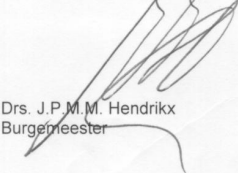
 Drs. J.P.M.M. Hendriks
Burgemeester

Bijlage(n):

Projectnota / MER Omlegging provinciale weg Baarle, hoofdrapport en bijlagenrapport (6 stuks);
Brief provincie Noord-Brabant, kenmerk 1009551;
Exemplaar publicatie, 27 augustus 2004.

BIJLAGE 1a

Brief van het bevoegd gezag d.d. 15 december 2004 waarin de gemeente een schriftelijke aanvulling per 31 januari 2005 aankondigt

		Baarle-Nassau											
Provincie Noord-Brabant (NL)		30 enclaves, 2 gemeenten, 2 landen											
Commissie voor de milieu effectrapportage Postbus 2345 3500 GH Utrecht		<table border="1"><tr><td colspan="2">Commissie voor de milieu-effectrapportage</td></tr><tr><td>ingekomen :</td><td>20 DEC. 2004</td></tr><tr><td>nummer</td><td></td></tr><tr><td>dossier</td><td>1245-93</td></tr><tr><td>kopie naar :</td><td>Bb eh</td></tr></table>		Commissie voor de milieu-effectrapportage		ingekomen :	20 DEC. 2004	nummer		dossier	1245-93	kopie naar :	Bb eh
Commissie voor de milieu-effectrapportage													
ingekomen :	20 DEC. 2004												
nummer													
dossier	1245-93												
kopie naar :	Bb eh												
uw bericht van	uw kenmerk 1245-90	ons kenmerk 0415120721/eri/	verzonden d.d. 17 DEC 2004										
Baarle-Nassau, 15 december 2004													
Onderwerp: Toetsingsadvies omlegging provinciale weg Baarle													
Geachte leden van de Commissie voor de m.e.r., Naar aanleiding van onze bespreking van het concept toetsingsadvies van het MER omlegging provinciale weg Baarle op maandag 15 november 2004, geeft u ons de gelegenheid om onze mondeling aangedragen argumenten op papier te zetten. Als bevoegd gezag willen we graag nadere informatie verschaffen ook namens de provincie Noord-Brabant en de gemeente Baarle-Hertog. In uw memo, per mail verzonden op 24 november, geeft u aan binnen een termijn van 6 weken advies uit te willen brengen. Wij streven ernaar onze argumenten zorgvuldig op papier te zetten. Echter vanwege opeenvolgende vakanties van ons en onze partners is het voor ons niet mogelijk binnen een termijn van 6 weken te reageren zonder dat we belangrijke dossierkennis verliezen. Telefonisch hebben wij daarom verzocht om uitstel van de termijn waarbinnen wij gevraagd zijn te reageren. Met dhr. de Brabander zijn wij overeengekomen dat wij zorgen dat onze argumenten op 31 januari 2005 aan u toe zijn gezonden. Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Met vriendelijke groet, BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN BAARLE-NASSAU <table border="0"><tr><td></td><td></td></tr><tr><td>Drs. T.H.J. Bartelds Secretaris</td><td>Drs. J.P.M.M. Hendriks Burgemeester</td></tr></table>						Drs. T.H.J. Bartelds Secretaris	Drs. J.P.M.M. Hendriks Burgemeester						
													
Drs. T.H.J. Bartelds Secretaris	Drs. J.P.M.M. Hendriks Burgemeester												
Bezoekadres Singel 1 Baarle-Nassau	Correspondentieadres Postbus 105 5110 AC Baarle-Nassau	Tel. 013-5078031 Fax 013-5078145 e-mail gemeente@Baarle-Nassau.nl	BNG Den Haag rek nr. 28.50.00.586 Postgiro 1067350										

BIJLAGE 2

Kennisgeving van het milieueffectrapport in De Stem d.d. 27 augustus 2004

Baarle-Nassau

Inspraak Milieueffectrapportage (MER) omlegging Baarle

Op 8 juli 2004 hebben wij de projectnota / MER voor de 'Omlegging provinciale weg Baarle' van de provincie Noord-Brabant ontvangen. Aanleiding voor het opstellen van het rapport is het voornemen van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant om een omlegging van de Provinciale wegen te realiseren rond Baarle-Hertog en Baarle-Nassau. Het initiatief biedt een oplossing voor de groeiende leefbaarheids en doorstromingsproblemen die met name veroorzaakt worden door de hoge verkeersbelasting op de twee provinciale wegen (202 en 422) die de kom van Baarle doorsnijden.

Gezien de aard en omvang van het voorgenomen project is in Nederland op grond van de Wet milieubeheer een milieueffectrapportage opgesteld. In Vlaanderen is de voorgenomen activiteit niet m.e.r. plichtig. De afstemming met de Vlaamse wet en regelgeving vindt plaats middels een door de Nederlandse en Belgische overheid overeengekomen stappenschema voor 'm.e.r. plichtige activiteiten in Nederland met mogelijke grensoverschrijdende milieugevolgen in Vlaanderen'. In dit project is Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant initiatiefnemer. Het gemeentebestuur van Baarle-Nassau treedt op als bevoegd gezag.

Het te nemen besluit, waarvoor de m.e.r.-procedure wordt uitgevoerd, betreft de wijziging van het bestemmingsplan 'Gemeente Baarle-Nassau, bestemmingsplan buitengebied uit 1990 dat in 1995 partieel herzien is. In België dient de Projectnota / MER als bouwsteen voor het door de provincie Antwerpen op te stellen Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (Prub)

De Projectnota / MER is geschreven aan de hand van de door onze gemeenteraad op 5 september 2002 vastgestelde richtlijnen voor het milieueffectrapport Omlegging provinciale weg Baarle. In de projectnota / MER zijn 2 alternatieven (planalternatief en een meest milieuvriendelijk alternatief) uitgewerkt waarbij Gedeputeerde Staten hun voorkeur hebben uitgesproken voor realisatie van het meest milieuvriendelijke alternatief. De gemeenteraad heeft de projectnota/ MER aanvaardbaar verklaard en heeft het voorkeursalternatief van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant goedgekeurd.

De projectnota/ MER ligt vanaf 1 september 2004 gedurende vier weken ter inzage. Een ieder kan het plan tijdens openingsuren inzien op de volgende locaties:

Gemeentehuis van Baarle-Nassau, Singel 1;
Gemeentehuis van Baarle-Hertog, Kerkstraat 11;
Gemeenschappelijke openbare bibliotheek, Pastoor de Katerstraat 5/7.

Schriftelijke opmerkingen over de projectnota/ MER kunt u van 1 september 2004 tot en met 28 september 2004 indienen bij de gemeenteraad van de gemeente Baarle-Nassau postbus 105, 5110 AC Baarle-Nassau. Alle opmerkingen dienen wij ter inzage te leggen. Uw persoonlijke gegevens worden niet bekend gemaakt als u daar om vraagt. U moet dat in een aparte brief aangeven die u voegt bij uw schriftelijke opmerkingen die ontdaan zijn van persoonlijke gegevens.

Mondelinge opmerkingen ten aanzien van de projectnota/ MER kunt u naar voren brengen tijdens de openbare zitting op 21 september 2004 in het SOB Cultureel Centrum Baarle om 19.30 uur (Pastoor de Katerstraat 5/7).

Wij wijzen u erop dat de opmerkingen ten aanzien van het MER slechts betrekking kunnen hebben op het niet voldoen van de projectnota/ MER aan de wettelijke regels, mede gelet op eerder gegeven richtlijnen, dan wel op eventuele onjuistheden die het rapport bevat.

Voor inlichtingen over de projectnota / MER, vragen over de procedure en ter inzage legging en voor kopieën (tegen betaling) kunt u contact opnemen met de gemeente Baarle-Nassau (mevr. E. Reijnen, tel. 013-5078031). Voor inlichtingen kunt u ook bellen met de gemeente Baarle-Hertog (dhr. J. Vervoort, tel. 014-698070).

Burgemeester en wethouders van de gemeente Baarle-Nassau

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van Baarle-Nassau

Besluit: herziening bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.2

Activiteit: het realiseren van een omlegging van de provinciale weg in Baarle om problemen ten aanzien van de verkeersveiligheid, congestie en leefbaarheid op te lossen.

Bijzonderheden: Op verzoek van de gemeente is tijdens de toetsing de advisering opgeschort zodat de gemeente de vragen die bij de Commissie leefden met betrekking tot het noordelijke deel van de omlegging schriftelijk kon beantwoorden. In deze aanvulling is extra aandacht besteed aan de noodzaak, de gevolgen en de neven-doelen van de noordelijke tak. Ook heeft de Commissie gevraagd om de beschikbare kwantitatieve gegevens over de luchtkwaliteit (fijn stof). Deze zijn als bijlage bij het toetsingsadvies opgenomen. In het toetsingsadvies heeft de Commissie naast opmerkingen en aanbevelingen over bovengenoemde twee onderwerpen ook opmerkingen en aanbevelingen opgenomen over de detaillering van het MER, de verkeersveiligheid, het landbouwverkeer en de natuurcompensatie.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 5 april 2002
richtlijnenadvies uitgebracht: 14 juni 2002
richtlijnen vastgesteld: 5 september 2002
kennisgeving MER: 27 augustus 2004
toetsingsadvies uitgebracht: 1 april 2005

Samenstelling van de werkgroep:

dr. H. de Mars
ing. P.M. Peeters
ir. K.A.A. van der Spek
dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep:

drs. B.C. Rademaker (richtlijnen)
ir. H.G. de Brabander (toetsing)

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20040917	Advocatenassociatie Geyskens-van Deurzen & Vennoten namens fam. Keustermans	Beringen (België)	20041006
2.	20040921	A. van Gulp	Baarle-Hertog	20041006
3.	20040922	A. Nooyens-Smulders	Baarle-Hertog	20041006
4.	20040922	Rustoord "De Paddock"	Baarle-Nassau	20041006
5.	20040922	fam. van de Ven Boschoven	Baarle-Nassau	20041006
6.	20040924	Verkeersgroep Leliestraat/ Generaal Maczeklaan e.n.o.	Baarle-Nassau	20041006
7.	20040925	fam. van de Veerdonk	Baarle-Nassau	20041006
8.	20040924	A.J. van Gulp en 26 medeonderte- kenaars	Baarle-Hertog	20041006
9.	20040920	Ministerie van de Vlaamse Ge- meenschap afd. Monumenten en Landschappen	Brussel	20041006
10.	20040925	J.P.M. van Bavel	Baarle-Nassau	20041006
11.	20040923	I. Nooijens-de Rooij	Baarle-Nassau	20041006
12.	20040926	fam. Keustermans	Baarle-Nassau	20041006
13.	20040927	fam. van Noortwijk	Baarle-Nassau	20041006
14.	20040925	R. van Puijenbroek	Tilburg	20041006
15.	20040926	K. van den Brandt namens buurtschap Boschoven	Baarle-Nassau	20041006
16.	20040928	fam. Wouters	Baarle-Nassau	20041006
17.	20040928	Rijksdienst voor het Oudheid- kundig Bodemonderzoek	Amersfoort	20041006
18.	20041001	Waterschap De Dommel	Boxtel	20041006
19.	20041001	Waterschap Brabantse Delta	Breda	20041027
20.	20041004	Minister van Verkeer en Water- staat	's-Hertogenbosch	20041027
21.	20041112	F.A.J. van de Ven	Baarle-Nassau	20041116

BIJLAGE 5

Kwantitatieve gegevens fijn stof (PM₁₀)

	Huidige situatie				Autonome ontwikkeling			
	jaargemiddelde [µg/m ³]	jaargemiddelde achtergrond [µg/m ³]	aantal over- schrijdingen grens- waarde	aantal over- schrijdingen plan- drempel	jaargemiddelde [µg/m ³]	jaargemiddelde achtergrond [µg/m ³]	Aantal overschrijdingen grenswaarde	Aantal overschrijdingen plandrempel
Chaamseweg	36,1	35,2	61	61	36,4	35,2	63	63
Gen. Maczeklaan	35,5	35,2	58	58	35,6	35,2	59	59
Alphensestraat	36,0	35,2	61	61	36,2	35,2	62	62
Oordeelsestraat	35,8	35,2	60	60	36	35,2	61	61
Kapelstraat	35,4	35,2	58	58	35,5	35,2	58	58
Molenstraat	37,9	35,2	71	71	38,9	35,2	76	76
Nieuwstraat	36,2	35,2	62	62	36,2	35,2	62	62
Omlegging	34,4	34,4	52	52	34,4	34,4	52	52
Sint Annaplein	36,2	35,2	62	62	36,6	35,2	64	64

	Variant 1				Variant 2			
	jaargemiddelde [µg/m ³]	jaargemiddelde achtergrond [µg/m ³]	aantal over- schrijdingen grens- waarde	aantal over- schrijdingen plan- drempel	jaargemiddelde [µg/m ³]	jaargemiddelde achtergrond [µg/m ³]	Aantal overschrijdingen grenswaarde	Aantal overschrijdingen plandrempel
Chaamseweg	35,9	35,2	61	61	35,5	35,2	58	58
Gen. Maczeklaan	35,4	35,2	58	58	35,7	35,2	59	59
Alphensestraat	35,8	35,2	60	60	35,8	35,2	60	60
Oordeelsestraat	35,9	35,2	60	60	35,8	35,2	60	60
Kapelstraat	35,5	35,2	58	58	35,6	35,2	59	59
Molenstraat	36,7	35,2	65	65	35,6	35,2	59	59
Nieuwstraat	35,9	35,2	60	60	35,2	35,2	57	57
Omlegging	34,7	34,4	54	54	34,7	34,4	54	54
Sint Annaplein	35,8	35,2	60	60	35,9	35,2	60	60

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Omlegging provinciale weg Baarle
en de aanvulling daarop**

De provincie Noord-Brabant wil een omlegging van de provinciale wegen in Baarle te realiseren om een duurzame oplossing te bieden voor de verkeersproblematiek in de kom van Baarle. Het betreft de twee provinciale wegen die in het centrum van Baarle samenkomen: de N639 (Ulvenhout – Baarle) en de N260 (Gilze – Baarle – Turnhout). Ter onderbouwing van de benodigde bestemmingsplanherziening wordt milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

ISBN 90-421-1391-x