

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR DE
INHOUD VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT
RIJKSWEG 50 OSS-EINDHOVEN

162-56
26 juni 1989

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het
milieu-effectrapport Rijksweg A50 Oss-Eindhoven /
[Commissie voor de Milieu-effectrapportage]. -
Utrecht: Commissie voor de Milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-070-2
SISO 614.62 UDC [504.064.2:625.711.1] (492.93)
Trefw.: milieu-effectrapportering ; Noord-Brabant /
rijkswegen ; Noord-Brabant.



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en
Waterstaat
d.t.v. de Directeur-Generaal van de
Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk
IWO 23985

onderwerp

Advies voor richtlijnen
A-50 Oss-Eindhoven

uw brief
18 april 1989

ons kenmerk
U576-89/Bu/nm/162-55
utrecht,

26 juni 1989

Met bovengenoemde brief verzocht U de Commissie voor de milieu-effectrapportage advies uit te brengen over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de wegverbinding A-50 Oss - Veghel - Son - Eindhoven.

Overeenkomstig artikel 41 n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne bied ik U hierbij het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage aan.

Ik vraag Uw bijzondere aandacht voor het volgende:

1. Zowel uit deel a van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (Tweede SVV), als uit het recent verschenen Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) blijkt dat de automobiliteit in Nederland beperkt zal moeten worden. Infrastructurele maatregelen om de mobiliteitsbehoefte te verminderen, uitbreiding en verbetering van openbaar vervoer en fietsroutes, beïnvloeding van het prijsmechanisme (rekening rijden, fiscale maatregelen) en een stringent parkeerbeleid zullen te zamen moeten leiden tot een vermindering van de automobiliteit volgens de genoemde beleidsplannen. Dergelijke beleidsvoornemens zullen vertaald moeten worden in concrete maatregelen en projecten. Zowel het tweede SVV als het NMP doen hiertoe voorstellen.


Het lijkt de Commissie, dat ook bij de besluitvorming over de wegverbinding Oss - Veghel - Son - Eindhoven veel aandacht zal moeten worden geschonken aan de vertaling van de bovengenoemde nationale doelstellingen in concrete maatregelen. In het MER voor de wegverbinding zal daarom naar het oordeel van de Commissie in elk geval een alternatief moeten worden beschreven, waarbij maximaal toepassing wordt gegeven aan de automobiliteitbeperkende maatregelen. Mogelijk betekent dit een 'verbetervariant', waarbij bestaande knelpunten door een pakket van maatregelen kunnen worden weggenomen en er geen nieuwe weg zal moeten worden aangelegd. Het toepassen van milieubescherpende voorzieningen in combinatie met deze verbetervariant zal tot een meest milieuvriendelijk alternatief kunnen leiden.

De Commissie realiseert zich dat de uitvoering van een dergelijke verbeter-variant niet van de initiatiefnemer, de regionale directie van Rijkswaterstaat, alleen kan worden verwacht. Samenwerking tussen de betrokken directies van Uw Ministerie en de initiatiefnemer, zullen hiervoor nodig zijn.

2. In de startnotitie wordt gesteld, dat voor een aantal tracégedeelten het tracé vastligt. Dit zou ook gelden voor het tracé oostelijk van Nistelrode. Het is de Commissie bekend, dat het zandlichaam voor dit tracégedeelte reeds is aangelegd en dat mogelijk binnenkort zal worden begonnen met de aanleg van het wegdek. Niettemin zal in het milieu-effectrapport gekeken moet worden naar andere tracévarianten voor dit gedeelte, omdat uit de deelnota Natuur & Landschap van de Studie hoofdwegenstructuur Noord-Oost-Brabant (1984), die o.a. aan de startnotitie ten grondslag ligt, blijkt dat de oostelijke variant schadelijk is voor het milieu.

De Commissie hoopt met dit advies een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het M.E.R. Zij zal ook gaarne vernemen op welke wijze U gebruik heeft gemaakt van haar aanbevelingen.

dr. H. Cohen,



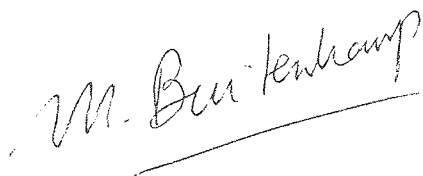
voorzitter

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR DE
INHOUD VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT
RIJKSWEG 50 OSS-EINDHOVEN

Advies op grond van artikel 41 n, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) inzake de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport ten behoeve van de besluitvorming over de tracévastsstelling van rijksweg 50 (Oss-Eindhoven), uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, d.t.v. de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat door de Commissie voor de milieu-effectrapportage, namens deze,

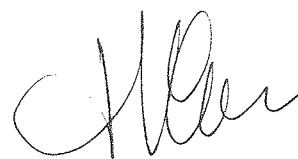
de werkgroep m.e.r. Rijksweg 50 Oss-Eindhoven,

de secretaris,



drs. M. Buitenkamp

de voorzitter,



dr. H. Cohen

Utrecht, 26 juni 1989

INHOUDSOPGAVE

	<u>Pagina</u>
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES	3
3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	5
4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	5
5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN	8
5.1. Algemeen	8
5.2. Alternatieven	9
5.2.1 Nulalternatief	9
5.2.2 Nulplus-alternatief	10
5.2.3 Autoweg-alternatief	10
5.2.4 Tracé-alternatieven	10
5.2.5 Milieubeschermdende maatregelen	11
5.2.6 Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast	13
6. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	15
7. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN HET MILIEU	17
7.1. Studiegebied	17
7.2. De bestaande toestand	17
8. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	19
8.1. Algemeen	19
8.2. Prioriteiten en mate van detail bij de beschrijving van de gevolgen per milieu-aspect	19
8.3. Geomorfologie, bodem, grondwater	20
8.4. Oppervlaktewater	21
8.5. Flora, fauna en natuurgebieden	21
8.6. Landschapsbeleving, archeologische en cultuurhistorische objecten	22
8.7. Geluid en grondtrillingen	22
8.8. Luchtverontreiniging	23
8.9. Volksgezondheid en verkeersveiligheid	24
8.10. Openluchtrecreatie en toerisme	25
8.11. Cumulatieve en synergetische gevolgen van secundaire activiteiten	25
9. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN	26

	<u>Pagina</u>
10. LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE ACHTERAF	26
11. SAMENVATTING VAN HET MER	27

BIJLAGEN

1. Bekendmaking van de aanvraag van de m.e.r.-procedure in Staatscourant 82 d.d. 27 april 1989
2. Brief van Rijkswaterstaat van 18 april 1989 aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage met verzoek om advies
3. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage
4. Inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

In het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV, 1981) is de verbinding Oss-Eindhoven opgenomen in het hoofdwegennet, waarbij werd aangegeven dat in een studie zal worden nagegaan of een zodanige herziening van het vastgestelde tracé van de A-50 gewenst is, dat deze past in een structuurmodel, waarbij voorzien is in de verbindingen 's Hertogenbosch - Veghel - Eindhoven en Oss - Veghel - Eindhoven, die ten zuiden van Veghel samenvallen.

In september 1984 is de studie hoofdwegenstructuur Noord-Oost-Brabant (Stuhnob-nota) voltooid. Uit de bestudeerde structuurvarianten is door de Minister van Verkeer en Waterstaat, overeenkomstig het advies van de Raad van de Waterstaat, op 14 december 1988 gekozen voor structuurvariant C. Voor deze variant zal een tracéstudie worden uitgevoerd.

In deel a van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (tweede SVV, 1988) is de A-50 eveneens opgenomen als onderdeel van het hoofdwegennet in autosnelweguitvoering. Dat houdt in dat de verbinding als autosnelweg wordt uitgevoerd, c.q. als een tot autosnelweg uit te bouwen auto-weg. Tegen deze achtergrond heeft de directie Noord-Brabant van Rijkswaterstaat de voorbereiding van de besluitvorming inzake de tracékeuze voor de wegverbinding ter hand genomen.

Op 1 mei 1989 is door de Minister van Verkeer en Waterstaat de m.e.r.-procedure gestart ten behoeve van de besluitvorming over de wegverbinding Oss - Veghel - Son - Eindhoven.

In deze procedure worden de regels toegepast met betrekking tot milieu-effectrapportage (m.e.r.) uit de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne.

De bekendmaking van de start van de milieu-effectrapportage vond plaats op 27 april 1989 in de Staatscourant (zie bijlage 1).

Per brief van 18 april 1989 (bijlage 2) verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de m.e.r. overeenkomstig de bepalingen van de Wabm te adviseren over de richtlijnen met betrekking tot de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER).

De Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat zal namens de Minister van Verkeer en Waterstaat als bevoegd gezag optreden, terwijl de directie Noord-Brabant van Rijkswaterstaat initiatiefnemer is.

Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van deze werkgroep is gegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies "de Commissie" genoemd. De Commissie vergaderde op 18 mei, 9 juni en 20 juni 1989.

Op 9 mei 1989 bracht de Commissie een bezoek aan het studiegebied en is door de initiatiefnemers en bevoegd gezag een toelichting gegeven op het voornemen en de procedure. Vertegenwoordigers van de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer wisselden op 20 juni 1989 van gedachten naar aanleiding van een concept-advies van de Commissie.

Het doel van het advies van een Commissie is de milieu-aspecten van de verschillende alternatieven voor de wegverbinding Oss - Veghel - Son -

Eindhoven af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven. Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie alle, via bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen die schriftelijk werden ingebracht, in beschouwing genomen (zie bijlage 4). In dit advies wordt met voetnoten verwezen naar de betreffende reacties. Het advies is samengesteld in volgorde van de onderwerpen welke een MER tenminste moet bevatten volgens artikel 41 j van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). Hoofdstuk 2 bevat een samenvatting van de belangrijkste punten in dit advies.

Een strikte scheiding tussen de informatie die in de Projectnota en die in het MER thuishoort is in de praktijk niet altijd duidelijk te maken. De Commissie is er van uit gegaan, dat voor de tracé-/m.e.r.-procedure een geïntegreerde projectnota zal worden opgesteld, zoals dat is omschreven in deel a van het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Het advies van de Commissie bepaalt zich in hoofdzaak tot het MER(-deel). Daar, waar een onderscheid tussen MER(-deel) en projectnota(-deel) niet of nauwelijks mogelijk is, wordt gerefereerd aan Projectnota/MER.

2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES

Ter ondersteuning van de besluitvorming over de wegverbinding Oss-Veghel-Son-Eindhoven (A-50) zal milieu-effectrapportage worden uitgevoerd. De milieu-effectrapportage zal worden toegepast ten behoeve van de vaststelling van het tracé voor dit deel van de A-50. De Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat treedt namens de Minister van Verkeer en Waterstaat op als bevoegd gezag, de directie Noord-Brabant van Rijkswaterstaat is initiatiefnemer.

Het doel van het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage is de milieu-aspecten ten behoeve van de tracévaststelling voor de wegverbinding Oss-Eindhoven af te bakenen en de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) aan te geven. De belangrijkste onderdelen van dit advies zijn hierna samengevat in de vorm van een aantal vragen en punten waaraan in het MER ten behoeve van de besluitvorming aandacht zal moeten worden gegeven.

Vorm en presentatie van het MER (hfdst 3)

- Het MER kan worden opgesteld als afzonderlijk document of als onderdeel van de projectnota
- De milieu-aspecten moeten begrijpelijk voor alle betrokkenen worden gepresenteerd.

Probleemstelling en doel (hfdst 4)

De probleemstelling moet duidelijk maken waar, in hoeverre en om welke redenen de huidige wegverbinding niet of onvoldoende voldoet. Relevante beleidsdoelstellingen van Rijk, de provincie Noord-Brabant en de betreffende gemeenten moeten bij de formulering van de probleemstelling in aanmerking worden genomen.

Aangegeven moet worden welke prognoses er voor de vervoers- en verkeersontwikkeling worden gehanteerd. Deze gegevens moeten leiden tot een beschrijving die kan dienen als referentiekader voor de in het MER beschreven alternatieven en hun effecten.

De activiteit en de alternatieven (hfdst 5)

Het MER moet een overzicht geven van de activiteiten die bij de voorgenomen activiteit of alternatieven zullen plaatsvinden (par. 5.1)

De volgende alternatieven moeten in het MER worden uitgewerkt:

- het nulalternatief, dat wil zeggen de situatie waarin geen nieuwe weggedeelten worden aangelegd (par. 5.2.1);
- het nulplusalternatief, dat erop gericht is de belangrijkste knelpunten weg te nemen, in combinatie met automobiliteitgeleidende maatregelen (par. 5.2.2);
- het autoweg-alternatief, waarbij in combinatie met automobiliteitgeleidende maatregelen, een autoweg wordt aangelegd (par. 5.2.3);
- tracé-alternatieven voor een auto(snel)weg, zoals deze in de startnotitie aangegeven zijn (par. 5.2.4).

Milieubeschermdende maatregelen die getroffen kunnen worden om te verwachten milieu-effecten tegen te gaan of te verminderen, moeten worden aangegeven (par. 5.2.5).

Het zogeheten meest milieuvriendelijke alternatief (par. 5.2.6) kan bestaan uit een combinatie van het nulplusalternatief met milieubescherpende voorzieningen.

Te nemen en eerder genomen besluiten (hfdst 6)

Aangegeven moet worden hoe de besluitvorming zal verlopen en welke procedure en welk tijdsplan daarvoor zal worden gevolgd. Welke reeds genomen besluiten of beleidsvoornemens randvoorwaarden stellen aan de activiteit moet worden aangegeven, evenals de besluiten die nog genomen moeten worden om de activiteit te realiseren.

Bestaande toestand van het milieu en de te verwachten ontwikkeling van het milieu (hfdst 7)

De beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten autonome ontwikkelingen dient als referentiekader voor de beschrijving van de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en alternatieven.

Het studiegebied strekt zich uit tot gebieden die door de activiteit beïnvloed kunnen worden. Aanbevolen wordt de geologische, geomorfologische en hydrologische kenmerken van het gehele studiegebied te beschrijven. Daarnaast wordt een globale beschrijving van de biotische aspecten gevraagd. Vervolgens kan gedetailleerde aandacht aan elementen met hoge biotische en abiotische waarde worden gegeven.

Beschrijving van de gevolgen voor het milieu (hfdst 8)

Effecten op de geomorfologie, de bodem, het grondwater, het oppervlaktewater, flora, fauna, natuurgebieden, landschapsbeleving, archeologische en cultuurhistorische objecten, geluid en grondtrillingen, luchtverontreiniging, volksgezondheid en verkeersveiligheid, openlucht recreatie en toerisme moeten worden beschreven (zie par. 8.2 t/m 8.10). Ook cumulatieve en synergetische gevolgen van secundaire activiteiten moeten in het MER behandeld worden. Als belangrijke verschillen tussen de alternatieven worden verwacht, moeten de effecten per alternatief worden beschreven.

Vergelijking van de alternatieven (hfdst. 9)

Het MER moet een vergelijking bevatten van de alternatieven met als referentiekader de autonome ontwikkeling. Normen en waarden van het milieubeleid moeten daarbij betrokken worden.

Leemten in kennis en evaluatie achteraf (hfdst. 10)

- Welke leemten in kennis en informatie bestaan er nog? Welke onzekerheden zijn er ten aanzien van de gebruikte gegevens, de gebruikte voorspellingsmethoden en de te verwachten milieugevolgen?
- Wat is het belang van deze leemten in kennis voor de besluitvorming?
- Wie zal het evaluatieprogramma gaan uitvoeren en hoe zal gereageerd worden als grenswaarden zouden worden overschreden?

Samenvatting van het MER (hfdst. 11)

De samenvatting van het MER moet goed zijn afgestemd op de inhoud van het MER.

3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

Het MER zal de probleemstelling, het doel en de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten daarvan duidelijk en objectief dienen te behandelen. Dit ten behoeve van de besluitvorming en om de betreffende milieu-aspecten begrijpelijk te maken voor alle betrokkenen. In het MER moet worden ingegaan op de bij de betrokkenen levende vragen omtrent het voornemen.

Het MER kan worden opgesteld als een op zichzelfstaand document. Het kan ook worden gepresenteerd als onderdeel van de project-nota. In het laatste geval zal het MER dan wel afzonderlijk herkenbaar moeten zijn.

Verder gelden voor de presentatie van het MER de volgende aandachtspunten:

- In het MER moeten keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling, duidelijk naar voren worden gebracht.
- Het MER moet voorzien zijn van een samenvatting, die goed is afgestemd op de inhoud van het MER of van het MER-gedeelte van de project-nota.
- Waar mogelijk en nuttig zal gebruik gemaakt moeten worden van grafische presentatietechnieken (kaarten, luchtfoto's, figuren, diagrammen e.d.).
- Onderbouwende informatie kan in bijlagen behorende tot het MER worden opgenomen. Daartoe kunnen ook behoren een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst.

4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Het milieu-effectrapport bevat een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd (Wabm, art. 41j, lid 1a).

Het doel van het project moet helder en concreet worden beschreven op de grondslag van een kwantitatief en kwalitatief uitgewerkte probleemstelling, mede tegen de achtergrond van het maatschappelijke belang en de maatschappelijke behoefte. Dit is nodig voor het formuleren en onderling vergelijken van alternatieven. Het oplossen van zich voordoende milieuproblemen moet deel uitmaken van de doelstelling.

Bij het formuleren daarvan moeten criteria worden aangegeven waar de alternatieven en hun varianten aan worden getoetst.

De probleemstelling moet duidelijk maken waar, in hoeverre en om welke redenen de huidige wegverbinding niet of niet voldoende beantwoordt aan redelijke eisen ten aanzien van de afwikkeling en veiligheid van het verkeer en de belasting van het milieu, alsook in hoeverre daardoor plaatselijke, regionale en nationale belangen worden geschaad, respectievelijk in welke mate die belangen door de voorgenomen activiteit worden gediend.

Voor zover relevant moeten de uitgangspunten dienaangaande van het Rijk, de provincie Noord Brabant en de desbetreffende gemeenten bij het formuleren van de probleemstelling in aanmerking worden genomen. Bijzondere aandacht dient te worden gegeven aan de doelstelling van de regering om de mobiliteitsontwikkeling te geleiden, d.w.z. het woonwerkverkeer per auto en andere niet-zakelijke automobiliteit te beperken, in casu door geïntegreerde maatregelen betreffende een hoogwaardig openbaar vervoer, het locatiebeleid ten aanzien van woon- en werkgebieden en het beïnvloeden van verkeersstromen en parkeren. De dienaangaande in het tweede Strukturaarschema Verkeer en Vervoer en de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening vermelde maatregelen moeten, in het bijzonder voor het formuleren van alternatieven, in het MER beschreven worden.

Ook de mogelijkheid tot het voeren van een beleid met een nog verder gaande ontmoediging van de automobiliteit ware in de beschouwingen te betrekken.

Voorts is het van belang aan te geven welke maatregelen nodig zijn om althans de (regionale) knelpunten in de onderhavige wegverbinding ongedaan te maken danwel te verbeteren.

De probleemstelling moet analyses en prognoses bevatten met betrekking tot de bestaande en de te verwachten verkeersintensiteiten in relatie tot de capaciteiten van wegvakken en kruispunten, zowel op de onderhavige verbinding als op de relevante andere wegverbindingen buiten de bebouwde kommen in het studiegebied, alsmede van het effect dat een nieuwe verbinding daar globaal op zou kunnen hebben. Hierbij zal ingegaan moeten worden op de vervoersstromen op de bestaande en de nieuwe wegverbinding, de intensiteiten op de nieuwe weg bij maximale belasting van de bestaande wegverbinding. Als prognosejaar voor de verkeersintensiteiten zal 2010 gekozen kunnen worden.

In de prognoses dient ook te worden ingegaan op de stimulerende werking van de voorgenomen activiteit op de economische en ruimtelijke ontwikkeling van kernen die gelegen zijn buiten de stadsregio's Oss, 's-Hertogenbosch en Eindhoven, zulks met het oog op de gematigde taakstelling voor de groei van die kernen in het streekplan.

Het is van belang dat ook met aanvullingen of veranderingen in het wegennet in de wat verder verwijderde toekomst, voorover te overzien, zo goed mogelijk wordt rekening gehouden. Althans moet worden voorkomen dat zulke ontwikkelingen, als gevolg van nu uit te voeren plannen, onmogelijk worden of in ernstige mate worden gehinderd. In algemene zin kan onder andere worden gedacht aan een fasering in de tijd, bijvoorbeeld door te beginnen met het uitvoeren van een alternatief met weinig schade voor het milieu. Het kan ook gaan om flexibiliteit in de wegenstructuur ten behoeve van stedelijke ontwikkelingen. Het is gewenst dat bij de probleemstelling aan deze problematiek aandacht wordt gegeven.

1 De Commissie denkt hierbij met name aan de beleidsvoornemens in het Nationale Milieubeleidsplan en de provinciale notitie "het kruispunt van wegen".

In de probleemstelling moet ook worden ingegaan op de kwalificatie "Grote ruimtelijke eenheid" die in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening aan een groot deel van oostelijk Noord-Brabant is gegeven, alsook op de mogelijke consequenties daarvan voor de voorgenomen activiteit. Hetzelfde geldt voor de aanduiding "Grote Landschappelijke Eenheid", die het streekplan geeft aan de zone ten oosten van Oss en Nistelrode.

Om de vervoerseconomische, verkeersveiligheids- en milieuproblemen in de huidige situatie zichtbaar te maken, dienen in de analyse de personen-vervoersstromen per tracégedeelte te worden onderscheiden naar:

- verplaatsingsmotief (bijv. woon-werk, zakelijk en overig),
- herkomst en bestemming,
- verdeling over de tijd.

Bij de goederenstromen moeten per tracégedeelte worden onderscheiden:

- vervoerswijze (spoor, vrachtauto),
- herkomst en bestemming,
- verplaatsingsafstand,
- verdeling over de tijd.

Bijzondere aandacht moet worden besteed aan het langzaam verkeer (vooral landbouwverkeer) en de wenselijkheid van scheiding der verkeerssoorten.

Rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid tot toepassing van plaatselijke mobiliteitsgeleidende maatregelen, zoals P+R-faciliteiten, restrictief parkeerbeleid in bepaalde gebieden en verbetering van het openbaar (weg- en rail-) vervoer.

De waarnemings- en berekeningsmethoden alsmede de veronderstellingen die gebruikt zijn bij het bepalen van de te verwachten vervoers- en verkeersintensiteiten dienen te worden beschreven, evenals de uitgangspunten en doelstellingen betreffende de sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio's.

De analyse van de huidige vervoers- en verkeerssituatie moet zodanig zijn gestructureerd en gedetailleerd dat de uitkomsten kunnen dienen als referentiekader voor het beoordelen van de effecten van de in het MER beschreven oplossingsvarianten op de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en het milieu.

5. DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN

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 (Wabm. art. 41j, lid 1b).

5.1 Algemeen

In het beleidsvoornemen voor het tweede SVV wordt gesteld, dat voor de tracé-/m.e.r.-procedure projectstudies moeten worden uitgevoerd, waarin wordt getoetst aan het (mobiliteits-)geleidingsinstrumentarium en aan milieukwaliteitseisen en waarin de voor- en nadelen van wegprojecten en openbaar-vervoerprojecten afgewogen worden. Het tweede SVV vermeldt: "De projectnota bevat de kern van het afwegingsproces. Daar komt een antwoord op de vraag of de capaciteit en de kwaliteit van de verplaatsingsbehoefte in het studiegebied moet worden opgelost door aanpassing van de infrastructuur (van weg of spoor of water) dan wel door alternatieve vervoerwijzen te introduceren. Ook het niet aanleggen van een nieuwe verbinding, respectievelijk het niet uitbreiden van de bestaande (de zogeheten nul-variant), wordt in die beschouwingen meegenomen" (tweede SVV, blz. 199).

Om een samenhangend beleid bij de aanleg van infrastructuur - zoals wordt voorgestaan in deel a van het tweede SVV - gestalte te geven, dient uitdrukkelijk te worden gezien, welke rol rail- en busvervoer kunnen spelen ter vermindering van het personen- en vrachtautoverkeer op de onderhavige wegverbindingen en welke rol organisaties van het openbaar vervoer vervullen in deze tracé/m.e.r.-procedure.

In het algemeen kunnen bij de voorgenomen activiteit of alternatieven onder andere de volgende onderdelen worden onderscheiden:

- amoveren van woningen en andere gebouwen;
- verwijdering van vegetatie;
- afvoer van grond ter plaatse van de aan te leggen (spoor-)weggedeelten en eventueel opslag van de verwijderde grond;
- ontwatering (zowel tijdens de aanleg als na realisatie van de wegverbinding) en behandeling van het af te voeren hemelwater;
- vergraving, eventueel zandwinning (ook elders) en mogelijk de opslag van ophoogzand of van alternatieve materialen, transport van materiaal naar de plaats van gebruik en verwerken van dit materiaal. Indien gebruik van alternatieve ophoogmaterialen wordt overwogen, dient te worden aangegeven om welke materialen het gaat, en moet bij de beschrijving van milieu-effecten aandacht worden besteed aan de gevolgen van gebruik van deze materialen.
- aanbrengen van het wegdek. De te gebruiken materialen en hun eigenschappen (o.a. verkeersveiligheid, levensduur) dienen te worden beschreven.

- bouw van kunstwerken en aansluitpunten. Bij aantal en ligging van aansluitpunten dient rekening te worden gehouden met de functie, die de wegverbindingen vervullen voor het intraregionale verkeer.
- gebruik en beheer van de bermten;
- aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen, zoals bewegwijzering, verkeerslichten, verlichting;
- bouw/aanleg van servicevoorzieningen, zoals praatpalen en benzine-stations en parkeerplaatsen;
- onderhoud van tot stand gebrachte wegen met hun bebakening, marke-ring en servicevoorzieningen;
- gebruik van de wegverbindingen;
- verbetering van de infrastructuur van het openbaar vervoer en andere maatregelen ter beperking van de automobiliteit;
- afsluiten en/of verwijderen van weggedeelten, waarvan de functie is overgenomen door nieuwe voorzieningen;
- natuurbouw;

De beschrijving van de onderdelen zal per tracégedeelte en - variant gegeven kunnen worden. Daarbij zullen ook de mogelijk gefaseerde aan-leg en de activiteiten ten behoeve van de fasering aan de orde moeten komen.

Daarnaast dient voor de bestaande route aandacht te worden besteed aan voorgestelde aanpassingen op de bestaande route Oss-Eindhoven, ten aanzien van wegprofiel, weginrichting, voorzieningen, opheffen barrië-rewerking, milieumaatregelen.

5.2 Alternatieven

De keuze van de alternatieven moet gerelateerd zijn aan de probleem-stelling en het doel van het voornemen. De keuze van de in beschouwing te nemen alternatieven en varianten in het MER dient zorgvuldig te wor-den gemotiveerd, alsook het selectieproces waaruit een voorkeursalter-natief naar voren kan komen danwel bepaalde alternatieven kunnen af-fallen. De beschrijving van de alternatieven zal wat betreft diepgang en detaillering vergelijkbaar moeten zijn.

Uit het voorgaande volgt dat, naar de mening van de Commissie, tenmin-ste de volgende alternatieven en nadere milieubeschermdende maatregelen dienen te worden behandeld in het MER.

5.2.1 Nulalternatief

Het nulalternatief gaat er van uit dat geen nieuwe besluiten tot het aanleggen van nieuwe weggedeelten worden genomen. Met andere woorden: het nulalternatief is gericht op een verkeersontwikkeling waarbij ver-betering van de bestaande infrastructuur niet of slechts zeer beperkt plaatsvindt. Ontwikkelingen die verbonden zijn aan de in het tweede SVV genoemde maatregelen, moeten in het nulalternatief worden betrok-ken. Met name is hierbij te denken aan het beperken van de automobili-teit en het bevorderen van de leefbaarheid van kernen en open ruimten.

Op grond van het bovenstaande dient aangegeven te worden of het nulalternatief als redelijkerwijs te beschouwen alternatief in aanmerking komt voor uitwerking in de Projectnota/MER in het licht van de uitgewerkte probleemstelling.

Indien dit niet het geval is, dient het nulalternatief met betrekking tot alle andere alternatieven en varianten als referentiekader te worden uitgewerkt en gebruikt.

5.2.2 Nulplus-alternatief

Ook in het nulplus-alternatief is afgezien van een geheel nieuw tracé voor de onderhavige verbinding. Het is er op gericht de belangrijkste knelpunten weg te nemen, bijvoorbeeld door het maken van omleidingen om bebouwde kommen, gepaard aan mobiliteitsgeleidende maatregelen. Daarbij ware ook uit te gaan van een situatie waarbij de verbindingen 's-Hertogenbosch-Eindhoven en 's-Hertogenbosch-Oss als autosnelweg zijn uitgevoerd.

Aangegeven moet worden in hoeverre, als gevolg van de genoemde maatregelen de knelpunten worden weggenomen en de verkeersintensiteiten zich wijzigen.

5.2.3. Autoweg-alternatief

In de startnotitie wordt als alternatief voor de autosnelweg de aanleg van een autoweg aangegeven. Daarbij wordt tevens aangegeven dat dit alternatief gecombineerd zal moeten worden met automobilitieit-beperkende maatregelen, teneinde voldoende capaciteit te kunnen bieden.

In het MER zal aangegeven moeten worden waar het tracé voor de autoweg afwijkt van die voor de autosnelweg en welke verschillen er bestaan wat betreft aansluitingen, bochten e.d. Ook zal aangegeven moeten worden voor welke capaciteit de autoweg zal moeten voldoen en welk percentage beperking van de automobilitieit zal moeten worden bereikt, wil dit een haalbaar alternatief zijn. De wijze waarop de beperking van de automobilitieit zal worden aangepakt, moet eveneens in het MER worden aangegeven.

5.2.4 Tracé-alternatieven voor een auto(snel)weg

Uit de startnotitie blijkt dat voor een aantal weggedeelten een tracé-alternatief overwogen wordt. Een aantal weggedeelten wordt als gefixeerd beschouwd, omdat uit de voorstudie een aantal harde belemmeringen naar voren is gekomen, die tracé-alternatieven onmogelijk maken. Ten aanzien van de gefixeerde tracégedeelten wil de Commissie erop wijzen dat de oostelijke variant bij Nistelrode niet als zodanig zou mogen worden beschouwd. Uit inspraakreacties² komt naar voren dat er thans nog juridische bezwarenprocedures lopen voor de uitvoering van de aanleg van een weg op het reeds aangelegde zandweglichaam.

2 Zie bijlage 4, inspraakreacties nrs. 3, 10 en 15.

In elk geval heeft het uit milieu-oogpunt de voorkeur voor Nistelrode andere tracé's te onderzoeken.

Voor de omleiding door Son kan naar de mening van de Commissie niet gesproken worden van een gefixeerd tracégedeelte, zoals blijkt uit de inspraakreacties³. De Commissie adviseert ook voor dit weggedeelte de in de inspraakreacties gesuggereerde tracé-alternatieven in studie te nemen.

Bij de uitwerking van tracé-alternatieven dienen de volgende milieu-aspecten aandacht te krijgen:

- ruimtebeslag;
- doorsnijden van open graslanden en natuurgebieden (rustverstoring, biotoopvernietiging, visuele verstoring);
- versnippering, barrière-werking en biotoopverkleining;
- bodemverstoring, waaronder verandering van het reliëf door vergraving en ophoging;
- aantasting van geomorfologisch waardevolle patronen;
- aantasting van archeologische en cultuurhistorische plaatsen en objecten;
- ingrepen in de grondwaterhuishouding;
- amoveren van woningen en gebouwen;
- belasting van geluidgevoelige objecten binnen de invloedssfeer van de tracés.

5.2.5 Milieubeschermdende maatregelen

Nagegaan moet worden, welke maatregelen kunnen worden genomen om te verwachten milieu-effecten tegen te gaan of te verminderen. Niet alleen de effecten, die niet of nagenoeg niet omkeerbaar zijn, verdienen hierbij aandacht. De afgeleide effecten van de mogelijke maatregelen moeten ook worden beschouwd. Daarbij zal er op moeten worden gelet dat dergelijke maatregelen een milieu-probleem niet slechts doorschuiven van het ene milieu-aspect naar het andere of dat combinaties van milieubeschermdende maatregelen per saldo toch een negatief resultaat opleveren. Voor deze milieu-effecten zal niet alleen gekeken moeten worden naar de tracé's zelf, maar ook naar de (ruime) omgeving.

Het MER moet duidelijk maken, hoe de nieuwe weg (-gedeelten) kan/kunnen worden ingepast in het bestaande landschap. In elk geval dient de huidige visueel-ruimtelijke structuur van het landschap zo min mogelijk te worden aangetast.

Het MER zal moeten aangeven, in welke mate mobiliteitsgeleidende maatregelen kunnen bijdragen aan het oplossen van de geconstateerde milieuproblemen of verkeerskundige knelpunten, bijvoorbeeld:

- bevordering van het gebruik van openbaar vervoer (per spoor of bus) en het (brom)fietsverkeer;

3 Zie bijlage 4, inspraakreacties nrs. 1, 3, 4, 9, 14, 15 en 19.

- bevordering van het goederenvervoer per spoor;
- beperking van maximumsnelheden;
- carpooling;
- parkeerbeleid binnen de bebouwde kom;
- ruimtelijk beleid (ruimtelijke spreiding van de activiteiten die verkeersstromen veroorzaken);
- verkeersbeheersingssystemen, verkeerssignaleringsystemen en/of netwerkregulering.

- Voor milieubescherpende maatregelen kan bovendien worden gedacht aan:
- geluidafschermende maatregelen, zoals tunnels, ingravingen, schermen en wallen, waarbij op een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing moet worden gelet;
 - geluidemissie-beperkende maatregelen, zoals geluidarme wegdekken;
 - bundeling van het tracé of van tracé-gedeelten met bestaande infrastructurale voorzieningen;
 - aanplant van groenstroken en bossen (ter beperking van de verspreiding van emissies);
 - inpassing van de wegverbinding in het landschap. Hierbij moet onder andere duidelijk worden, of de weg(gedeelten) zodanig in het bestaande landschap kan/kunnen worden ingepast, dat de samenhang tussen (in verband met hun ontstaansgeschiedenis, bewoningsgeschiedenis en grondgebruik) typische landschapsvormen zo min mogelijk wordt verstoord;
 - zodanige verdeling van de verschillende werkzaamheden over de seizoenen, dat rekening wordt gehouden met de verstoringgevoeligheid van het ecosysteem. Een voorbeeld is om noodzakelijke tijdelijke peilverlagingen zo veel mogelijk te laten plaatsvinden in de nazomer of de winter, omdat dan de effecten op de vegetatie geringer zijn dan in de zomer. Ook met broed- en paartijd van verschillende diersoorten kan rekening worden gehouden.
 - maatregelen ter behandeling van hemelwater, bijvoorbeeld filtering, voorkoming van infiltratie, en afvoer via een impermeabele voorziening naar (een) waterzuiveringsinstallatie(s);
 - onderdoorgangen of overbruggingen (faunapassages) voor verbinding tussen de zomer- en winterbiotopen van amfibieën en voor trekroutes van zoogdieren;
 - verdiept aanleggen van weggedeelten in vogelrijke gebieden (i.v.m. verkeersslachtoffers);
 - bermbeheer gericht op voorkomen van verkeersslachtoffers onder vogels⁴ (o.a. laat maaien, hoog opgaande bomen met weinig ondergroei);
 - wildspiegels;
 - speciale aandacht voor berminrichting bij kruisen Aa en Dommel;
 - maatregelen om de bestaande ecotypen te behouden en misschien zelfs te versterken;
 - peilbeheer van grond- en/of oppervlaktewater;

4 Nader advies kan worden verkregen bij D.A. Jonkers, RIN Leersum.

- instellen donkerte-gebieden, d.w.z. gebieden, waar verlichting achterwege wordt gelaten ten behoeve van nacht-actieve dieren.

Voor de inrichting en locatie van diverse voorzieningen kan aansluiting gezocht worden met het provinciaal natuurontwikkelingsplan. De milieubescherpende maatregelen voor de verschillende weggedeelten kunnen afgestemd worden op de doelstellingen voor natuurontwikkeling in de verschillende deelgebieden, zoals o.a. aangegeven in het natuurontwikkelingsplan.

5.2.6 Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast

Dit zogeheten meest milieuvriendelijke alternatief dient volgens artikel 41 j lid 3 van de wet op de m.e.r. in ieder geval in het MER te worden beschreven. In dit geval kan het worden gezocht in het nulplusalternatief of de "verbetervariant" (structuurvariant B+), gecombineerd met autoverkeerbepenkende en milieubescherpende voorzieningen. Aangezien de knelpunten in hoofdzaak een regionaal karakter hebben, is dit alternatief te benaderen als een combinatie van de meest gunstige alternatieven per weggedeelte. Hier zal per weggedeelte een voorstel gedaan worden voor hoe het meest milieuvriendelijk alternatief er uit zou kunnen zien.

Afslag van de A 55 tot Veghel

De door de gemeente en provincie gekozen oostelijke omlegging bij Nistelrode, waarmee een begin is gemaakt, is door situering voor natuur, landschap, geomorfologie en recreatie schadelijk⁵. Zij doorsnijdt een cultuurhistorisch belangrijk landschap van oude akkergronden. Tevens vormt de omlegging een barrière voor de (bos)fauna en zullen de waterhuishouding en de voedselarmoede van de wijstgronden nadelig worden beïnvloed. In het meest milieuvriendelijke alternatief wordt het nu reeds verharde deel ten oosten van Nistelrode gebruikt als lokale omlegging en wordt de aansluiting op de A-55 naar het noorden niet aangelegd. Voor doorgaand verkeer vanuit Uden wordt de weg Uden-Zeeland-Ravenstein ingericht.⁶

Ter hoogte van Uden kan op grond van reeds verricht hydrologisch onderzoek een tracé gekozen worden dat de waarde van het reservaat "de Wijstgronden" niet aantast.

Voor Uden-Veghel dient onderzocht te worden in hoeverre het gebruik van het spoor kan leiden tot een vermindering van het wegverkeer. Het knelpunt Mariaheide moet worden omgelegd door het aanleggen van een omleiding.

5 Zie rapport Raad van de Waterstaat, 1988, Advies hoofwegenstructuur Noord-Oost-Brabant, p.21.

6 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 3

7 Zie deelstudie "natuur en landschap" van de studie hoofwegenstructuur Noord-Oost-Brabant (1984).

De traverse Veghel

Verbetering van de traverse door het doortrekken van de rijbaanverdubbeling, gecombineerd met een vermindering van de barrièrewerking voor plaatselijk verkeer door aanleg van fiets- en voetgangerstunnels. Zo kunnen het Wijboschbroek en het Aadal worden gespaard.

Veghel-Eindhoven

Bij St. Oedenrode een tracé op of zo dicht mogelijk tegen de oude weg, om het Dommeldal zoveel mogelijk te sparen. Bij de constructie dient extra aandacht te zijn voor de invloed van de weg op de waterhuishouding (kwantitatief en kwalitatief) in de omgeving.

In Son bestaat het meest milieuvriendelijke alternatief uit een zodanige vermindering van het autoverkeer door verbetering van het openbaar vervoer (bijv. tramlijn⁸) naar Eindhoven, gecombineerd met een aantrekkelijke en veilige fietsroute, dat een omleiding Son niet meer nodig is. In het nulplusalternatief (structuurvariant B+, zie "aanvullende nota" van de Raad van de Waterstaat) wordt een "krappe" omleiding bij Son - voorgesteld.

Bij beide bovengenoemde alternatieven kan het tracé vanaf St. Oederode tot Son de oude weg volgen. Bij Nijnsel moet misschien de bestaande tunneltraverse worden uitgebouwd. Waar nodig moeten voor het langzaam verkeer parallelwegen worden aangelegd.

8 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 3

6. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN

Een milieu-effectrapport bevat ten minste een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effect wordt gemaakt en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven (Wabm, art. 41j, lid 1c).

In het MER wordt vermeld ten behoeve van welk besluit het MER is opgesteld en dienstig kan zijn en door wie of welke overheidsinstanties dit besluit zal worden genomen. Tevens wordt beschreven volgens welke procedure (met eventuele coördinatie met de eveneens te nemen besluiten in de sfeer van de ruimtelijke ordening) en tijdsplan dit geschiedt en welke adviesorganen en -instanties daarbij formeel of informeel betrokken zijn. Voorts dient te worden vermeld welke ter zake doende overheidsbesluiten reeds zijn genomen en welke openbaar gemaakte beleidsvoornemens beperkingen kunnen opleggen of randvoorwaarden stellen aan de betreffende besluiten waarvoor het MER is opgesteld, dit onder vermelding van de status van deze besluiten (hardheid; hoe lang geleden genomen). Evenzeer dient te worden aangegeven welke besluiten in een later stadium nog zullen (moeten) worden genomen in het betreffende studiegebied en daarbuiten, teneinde het project ten uitvoer te kunnen brengen.

Naast relevante wetten, spelen ook de volgende beleidsdocumenten en -voornemens hierbij een rol:

- Eerste en tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer;
- Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud;
- Structuurschema Landinrichting en de in voorbereiding en in uitvoering zijnde landinrichtingsprojecten (St. Oedenrode, Veghel-Erp en Midden-Maasland);
- Relatienota (voorstellen tot aanwijzing van relatienotagebieden);
- Vierde nota ruimtelijke ordening;
- Structuurschema Drink- en Industriewatervoorziening;
- Structuurschema Openlychtrecreatie (1984);
- Meerjarenplan Bosbouw;
- Relatienota (voorstellen tot aanwijzing van relatienotagebieden);
- Meerjarenprogramma Personenvervoer 1988-1992, of (eventueel een concept van het) Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport;
- Nota Verkeer en Milieu;
- Nationaal Milieubeleidsplan 1989;
- Natuurbeleidsplan 1989;
- Structuurnota Landbouw;
- bestemmingsplannen en structuurplannen van de betrokken gemeenten;
- provinciaal grondwaterbeschermingsplan (1988) en verordening bescherming waterwingebieden Noord-Brabant (1988);

9 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr.2

- Streekplan Midden- en Oost Brabant
- Studie hoofdwegenstructuur Noord-Oost-Brabant en aanvullende studies,
- provinciaal natuurontwikkelingsplan (in voorbereiding)
- kruispunt van wegen, nota provincie Noord-Brabant;

en verder:

- de Wet geluidhinder met relevante uitvoeringsbesluiten¹⁰,
- de Wet bodembescherming,
- het IMP Water,
- het IMP Milieubeheer wat betreft luchtverontreiniging, bodembescherming en
- het Milieu-uitvoeringsprogramma Geluidhinder (1988-1992) voor wat betreft geluidhinder.

Voorzover milieukwaliteitsnormen, streef- en richtwaarden een rol kunnen spelen bij de besluitvorming, dienen zij te worden betrokken bij de vergelijking van alternatieven (zie hoofdstuk 9 van dit advies)

10 Zie bijlage 4, inspraakreacties nrs. 11 en 12 over het stiltegebied de Maashorst.

7. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN HET MILIEU

Een milieu-effectrapport bevat ten minste een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit, de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen (Wabm, (Wabm, art. 41j, lid 1d).

7.1 Het studiegebied

De beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten (autonome) ontwikkelingen indien de activiteit niet wordt ondernomen (nulsituatie), dienen als referentiekader voor de beoordeling van de gevolgen van de voorgenomen activiteit en de alternatieven. De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied dient in het MER te worden beschreven voor zover dit van belang is voor de te verwachten gevolgen van de voorgenomen activiteit en de alternatieven. Naast een inventariserende zou ook een meer waarderende beschrijving van het studiegebied kunnen worden gegeven. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met geplande en lopende ingrepen (zoals de wegaanleg bij Nistelrode) en met potentiële gebruiksmogelijkheden en functies op de langere termijn (reserveringen).

In geografische zin strekt het studiegebied zich uit over de gebieden die door de activiteit kunnen worden beïnvloed¹¹. Per milieu-aspect kan de omvang van het beïnvloedingsgebied verschillen en beperkt blijven tot die gebieden waar meetbare of bespeurbare positieve of negatieve veranderingen in de toestand van het milieu kunnen worden verwacht. Waar gebieden in belangrijke (zoals waterhuishoudkundige en ecologische) relaties staan met het directe beïnvloedingsgebied rondom de locaties, zouden deze gebieden ook tot het studiegebied moeten behoren.

7.2 De bestaande toestand

De beschrijving van de bestaande toestand van het milieu zou als volgt plaats kunnen vinden.

Het studiegebied wordt eerst in zijn geheel beschreven. Belangrijke kenmerken van het abiotisch milieu zijn de geologische en geomorfologische opbouw (Peelrandbreuk), de beekdalen en de daarmee samenhangende hydrologische systemen, de ontginningen en oude akkers. Hierbij hoort ook een beschrijving van cultuurhistorie en archeologie. Belangrijkste kenmerken van het biotisch milieu zijn: flora en fauna van het

11 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 11 over de verkeersintensiteit op de weg Uden-Ravenstein.

gebied (lijst met plant- en diersoorten). Voor zover bekend moet worden aangegeven hoe zij hun biotoop gebruiken (trek-, broed en fourageergebieden, winter- en zomerbiotopen). Daarbij dient extra aandacht te worden besteed aan die soorten, die het meest kwetsbaar zijn voor doorsnijding of verstoring van hun biotoop, bijv. regionaal zeldzame soorten.

Voorts is van belang het gebruik van het landschap voor openluchtrecreatie en toerisme en de waardering van het landschap (landschapsbeleving).

In detail dient te worden aangegeven waar zich gebieden bevinden met een hoge abiotische of biotische waarde (bijv. wijstgronden, beekdalen, overige natuurgebieden) en of de huidige en toekomstige wegaanleg deze waarden beïnvloeden¹². Waar men natuurbouw wil plegen moet een referentie ontwikkeld worden op basis van oude gegevens uit de omgeving en successieonderzoek in vergelijkbare biotopen.

Duidelijk moet worden aangegeven in hoeverre er in de kernen sprake is van hinder en schade voor het woon- en leefmilieu als gevolg van de huidige verkeerssituatie. Voor de huidige situatie moet worden beschreven de geluidhinder, grondtrillingen, luchtverontreiniging, verkeersveiligheid en volksgezondheid.

Ten aanzien van het geluid zal voor een voldoende aantal representatieve punten kwantitatieve informatie moeten worden gegeven over:

- de huidige etmaalwaarden ten gevolge van het wegverkeer, met inbegrip van de autonome ontwikkeling daarvan;

- de L_{Aeq} -waarden per etmaalperiode, dag van de week en seizoen;

De kwantitatieve waarden van de geluidniveaus dienen steeds gerelateerd te zijn aan het omgevingsniveau.

Welke effecten kunnen worden verwacht van andere voltooide, lopende of binnenkort te starten activiteiten in het studiegebied, zoals wegaanleg, industrie- of dorpsuitbreiding, landinrichting, bosaanleg en toeristische/recreatieve ontwikkelingen die kunnen worden beschouwd te behoren tot de autonome ontwikkeling van het studiegebied?

12 Een voorbeeld van een dergelijk onderzoek is dat naar de invloed van wegaanleg op het reservaat de "Wijstgronden".

8. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

Een milieu-effectrapport bevat ten minste een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven (Wabm, art. 41j, lid 1e).

8.1 Algemeen

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu dient er rekening mee te worden gehouden, dat deze tijdelijk of permanent van aard kunnen zijn, of zelfs pas op langere termijn geleidelijk waarneembaar kunnen worden. Ook dient onderscheid te worden gemaakt naar het optreden van effecten tijdens de aanleg van de weg met bijbehorende hulpvoorzieningen, alsook de eventuele afbraak daarvan (b.v. van zgn. werkwegen, asfalt- respectievelijk betonmenginstallaties) en tijdens het gebruik van de weg.

Bij de beschrijving van de gevolgen dient tevens waar mogelijk en zinvol een aanduiding van de tijdsduur van de effecten te worden gegeven. De te verwachten gevolgen voor het milieu zullen zoveel mogelijk in hun onderlinge samenhang moeten worden beschouwd. De gevolgen moeten bij voorkeur in absolute zin worden beschreven. Dit is van belang voor een zo kwantitatief mogelijke vergelijking van de alternatieven. Dit geldt met name voor die milieu-aspecten die met prioriteit behoren te worden behandeld.

In het MER moet aan de hand van de best passende methoden en modellen een overzicht van de positieve en negatieve milieu-effecten worden gepresenteerd. De gebruikte voorspellingsmethoden en -modellen moeten worden beschreven met de mate van betrouwbaarheid die aan deze methoden en modellen mag worden toegekend. Tevens zal een indicatie behoren te worden gegeven van de variatie in de voorspellingsresultaten die kan worden verwacht als gevolg van onzekerheden en onnauwkeurigheden in de methoden, modellen en invoergegevens. Bij onzekerheid over het wel of niet optreden van effecten moet behalve de meest waarschijnlijke ontwikkeling ook de slechtst denkbare situatie worden beschreven. De keuze van de voorspellingsmethoden moet gegeven worden in relatie tot wat hierover recentelijk is bijeengebracht en gepubliceerd (ondermeer in de serie over voorspellingsmethoden gepubliceerd in de m.e.r.-reeks van de Ministeries van VROM en van Landbouw en Visserij).

8.2 Prioriteiten en mate van detail bij de beschrijving van gevolgen per milieu-aspect

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

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

De effecten die pas in het kader van de aanlegfase kunnen worden gecalificeerd en gekwantificeerd, dienen in het MER te worden gesignaleerd. Bij die effecten kan met een globale behandeling worden volstaan.

8.3 Geomorfologie, bodem en grondwater

Welke natuurlijke terreinvormen en bijbehorende bodemtypen zullen door de aanleg van de weg verdwijnen of worden aangetast?

Hierbij dienen onder meer in beschouwing te worden genomen:

- beekdalen (gradientsituaties);
- open agrarisch gebied in het dekzandlandschap;
- ongestoorde zandgronden in het dekzandgebied;
- heide-ontginningen;
- stuifduinen (Oud Meer);
- wijstgronden¹³;

Welke gevolgen heeft het benodigde grondverzet met de daarbij behorende aan- en afvoer voor de bodemopbouw en bodemstructuur in het studiegebied?

Welke ontgrondingen elders zullen eventueel nodig zijn voor het verkrijgen van b.v. ophoogzand? Welke alternatieve materialen kunnen worden toegepast ter vervanging van ophoogzand? Welke zijn hierbij afgeleide effecten?

Welke gevolgen zullen optreden als gevolg van het grondverzet en tijdelijke of blijvende wijziging van het grondwaterpeil door bronbemalingen en drainage voor de waterhuishouding en de grondwaterstijghoogte? Hierbij dient ook aandacht te worden besteed aan de eventuele verandering van de kwaliteit van het grondwater onder invloed van veranderingen in grondwaterstroming. Zal door een eventuele tijdelijke of blijvende wijziging ook schade kunnen optreden door zetting van terreinen, wegen, dijken, funderingen, pijpleidingen e.d.?

Welke mate van bodem- en grondwaterverontreiniging zal optreden door wegconstructiematerialen, door gladheidbestrijding en door de uitworp van chemicaliën via uitlaatgassen, danwel als gevolg van lekkage en door ongelukken? Welke voorzieningen kunnen hiervoor worden getroffen?

Zijn er langs of in de nabijheid van het tracé gevallen bekend of vermoedens inzake bodem- en/of grondwaterverontreiniging? Zo ja, welke

13 Gea-objecten van Noord-Brabant, Gongrijp, G.P., RIN-rapport nr. 85-6, 1985

maatregelen zijn dan nodig om verspreiding te voorkomen en mogelijkheden om (toekomstige) sanering open te houden?

8.4 Oppervlaktewater

Welke invloed zullen emissies ten gevolge van de aanleg en het gebruik van de weg hebben op de kwaliteit van het oppervlaktewater in het studiegebied? Zijn er maatregelen mogelijk die deze invloed terugdringen?

Welke aanpassingen in de waterhuishouding zijn er noodzakelijk en welke gevolgen hebben die voor het grondwaterregime (zie ook par. 8.3)?

Zal de aanleg van de weg tot gevolg hebben dat bepaalde (karakteristieke) waterlopen zullen worden veranderd?

8.5 Flora, fauna en natuurgebieden

Welke gebieden van (potentiële) ecologische betekenis zullen door de aanleg van nieuwe weggedeelten verloren gaan en/of worden versnipperd en wat zijn de gevolgen voor soorten c.q. gemeenschappen?

Welke ecologische relaties worden door het aanleggen van nieuwe weggedeelten en/of bestaande en toekomstige verkeerstromen onmogelijk gemaakt, verstoord of tijdelijk verstoord en wat zijn de gevolgen daarvan? Daarbij moet o.a. worden gedacht aan verstoring van migratieroutes bij reptielen, amfibieën en zoogdieren, wijziging van grondwaterstromen en mogelijk daarmee samenhangende verandering van de waterkwaliteit in relatie tot grondwaterafhankelijke vegetaties.

In welke mate zullen vegetatie en (avi-)fauna in de omgeving van nieuw aan te leggen weggedeelten of bestaande in beschouwing te nemen weggedeelten worden beïnvloed door emissie van stoffen en energie veroorzaakt door het verkeer (geluid, visuele verstoring, trillingen, lucht- en bodemverontreinigende stoffen), daarmee samenhangende activiteiten als gladheidbestrijding en als gevolg van mogelijke calamiteiten. Voor het aangeven van de effecten is inzicht in de reikwijdte van de diverse emissies van belang. Bijzondere aandacht is vereist voor de invloed van verkeer op de dichtheid van broedvogels in bossen en open gebieden en de invloed van verontreinigende stoffen op de fauna en vegetatie van waterlopen.

Wat zijn de gevolgen voor de bosbouwkundige waarden door het verloren gaan van bos, doorsnijdingen, barrièrewerking en welke compenserende maatregelen worden getroffen¹⁴.

Zijn er ook positieve effecten voor de natuur als gevolg van de aanleg

14 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 1

van nieuwe weggedeelten, bijvoorbeeld door de toepassing van natuur-
bouw. Zijn milieubeschermdende en/of compenserende maatregelen mogelijk
en in hoeverre zullen deze effectief zijn?

De beschrijving van de effecten dient in elk geval voor bedreigde, ka-
rakteristieke en zeldzame soorten c.q. gemeenschappen zoveel mogelijk
een kwantitatief beeld te geven.

8.6 Landschapsbeleving, archeologische en cultuurhistorische objecten

Op welke wijze is de nieuwe weg c.q. zijn de nieuwe weggedeelten in te
passen in het bestaande landschap? Kan dit geschieden met:

- zo min mogelijk aantasting van de visueel-ruimtelijke structuur zo-
als die in het huidige landschap zichtbaar is?
- zo min mogelijk verstoring van de samenhang tussen de verschillende
typische landschapsvormen met de hun kenmerkende ontstaansgeschiede-
nis, bewoningsgeschiedenis en vormen van grondgebruik?
- zo min mogelijk verlies aan landschappelijke elementen die karakte-
ristiek voor het gebied zijn?

Aangegeven moet worden in hoeverre de visuele en/of fysieke samenhang
tussen woongebieden en landschap dan wel tussen woongebieden onderling
zal verminderen en welke tegenmaatregelen eventueel dienaangaande ge-
troffen zullen worden.

Welke archeologische en cultuurhistorische objecten (w.o. het Dommel-
dal)¹⁵, natuur- en bosgebieden worden in hun bestaan, hun verschi-
ningsvorm danwel hun samenhang met de omgeving bedreigd door de aanleg
van de nieuwe weg c.q. nieuwe weggedeelten? Hoe zal worden gehandeld
indien tijdens de werkzaamheden nieuwe waardevolle objecten worden
ontdekt?

Welke mogelijkheden biedt de aanleg van de nieuwe weg c.q. nieuwe weg-
gedeelten voor de versterking van de visueel-ruimtelijke structuur van
het landschap, waardoor van de aanleg van de weg (gedeelten) een posi-
tieve landschapsvormende werking zou kunnen uitgaan?

8.7 Geluid en grondtrillingen

Voor de geplande weg zal een akoestisch onderzoek moeten worden ver-
richt. Dit dient te geschieden overeenkomstig de voorschriften en
richtlijnen uit de nadere regelingen bij de Wet geluidhinder, zoals
het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai.

Bij de rekenresultaten mag de voorgeschreven aftrek van 5 dB(A) inge-
volgde art. 103 van de Wet geluidhinder, in verband met de verwachting

15 Zie hiervoor o.a. het rapport Landschapsonderzoek, Archeologie van de
provincie Noord-Brabant (1987).

dat motorvoertuigen in de nabije toekomst minder lawaai zullen gaan produceren, worden toegepast.

In het MER zal niet alleen moeten worden aangegeven op welke wijze aan de eisen van de Wet geluidhinder kan worden voldaan, maar ook welke meetbare wijzigingen van het geluidniveau zullen optreden buiten de 50 dB(A) etmaalwaarde-contour langs de weg en op welke wijze deze van invloed kunnen zijn op daar aanwezige personen en gevoelige objecten. Dit laatste betekent dat het studiegebied bij het aspect geluid zich verder uit kan strekken dan het feitelijk bereik van de eventueel vast te leggen geluidzone.

Bij de aanleg van een nieuw tracé zal binnen het studiegebied bijna overal sprake zijn van een verplaatsing van een bestaande en in zekere zin geaccepteerde geluidbron naar een tot dusverre stille omgeving. De hierdoor veroorzaakte geluidhinder dient, tenminste op kwalitatieve wijze mede in beschouwing te worden genomen.

Wat zijn de mogelijkheden voor het treffen van maatregelen om de geluidhinder te voorkomen of te beperken bij de verschillende alternatieven? (Zie ook de paragrafen 5.2.5 en 5.2.6).

De kwantitatieve waarden van de geluidsniveau's dienen steeds gerelateerd te zijn aan het thans heersende omgevingsgeluidniveau en de autonome ontwikkeling daarvan (zie ook hoofdstuk 7.2).

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

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

Zijn er aanwijzingen dat de verdeling van het verkeer naar voertuigcategorieën en de bijbehorende snelheden anders zijn dan in de gebruikelijke situatie op vergelijkbare wegen? Als dat het geval zou zijn dan zal dat in het MER moeten worden verwerkt in de aanduiding van de te verwachten geluidhinder.

De tijdelijk optredende geluidhinder tijdens de aanlegfase op aanvoeren en werkwegen dient ook te worden behandeld.

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

8.8 Luchtverontreiniging

Welke specifieke bijdrage levert uitvoering van de activiteit aan de emissies van luchtverontreinigde stoffen in het studiegebied? Hierbij dient een onderscheid te worden gemaakt naar verschillende verontreinigingen (stikstofoxiden, m.n. stikstofdioxide, ozon, koolstofmonoxide, koolwaterstoffen, zwaveloxiden, lood, stof en stank) en de

bijdrage per alternatief. Als invoergegevens dienen de verkeersintensiteiten, gemiddelde rijksnelheden en vrachtwagen-aandelen per wegvak en de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's, vrachtwagens) en motortypen (benzine, LPG, diesel). Voor een toekomstige situatie dient rekening te worden gehouden met de te verwachten ontwikkelingen met betrekking tot de uitlaatgasemissies van voertuigen.

De bijdrage van de weg aan de jaargemiddelde concentraties en percentielen in de naaste omgeving dient bepaald te worden voor die verontreinigingen, waarvoor (ontwerp-)luchtkwaliteitsgrenswaarden zijn geformuleerd (NO₂, CO, ozon, benzo-a-pyreen, benzeen, lood en roet). De concentratieverdeling van de luchtverontreiniging door de nieuwe weg moet worden gezien in relatie tot die van de achtergrondverontreiniging in het gebied en de bijdrage van andere bronnen in het studiegebied.

Geef aan waar en in welke mate de grens-, streef- en richtwaarden voor de luchtkwaliteit worden overschreden? Hoe kunnen de nadelige effecten van luchtverontreiniging worden beperkt?

8.9 Volksgezondheid en verkeersveiligheid

Het milieu-aspect volksgezondheid moet worden gezien als het geheel van omgevingsinvloeden, dat inwerkt op de lichamelijke en geestelijke gezondheid van de mensen. Hierbij wordt gedacht aan aspecten als:

- geluidhinder en trillingen
- luchtverontreiniging
- stof- en stankhinder
- vervoer van gevaarlijke stoffen
- leefbaarheid

Slechts bij geluidhinder en luchtverontreiniging kunnen de effecten in relatie tot de mens kwantitatief worden beschreven. De mate van onder- of overschrijding van de daarbij aangehouden grenswaarden dient te worden gehanteerd als beoordelingscriterium voor het aspect volksgezondheid.

Om welke aantallen mensen gaat het? Zijn daarbij risico-groepen? Over welk gebied strekt het zich uit? Neemt door de voorgenomen activiteit het sluipverkeer op het onderliggend wegennet af of toe¹⁶ en welke invloed heeft dat op de langs deze wegen wonende bevolking?

In welke mate zal het openstellen van een nieuwe weg een toe- of afname van de stof- en stankhinder in het studiegebied veroorzaken?

16 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 2

Hoe wordt de leefbaarheid van de aanliggende woonkernen beïnvloed door o.a. de barrierewerking van de weg? In dit kader kan onderscheid worden gemaakt in:

- scheiding tussen woongebieden;
- scheiding tussen woongebieden en buitengebieden.

Het MER zal een beschrijving moeten geven van een catastrofaal niet ondenkbaar ongeval en de te verwachten gevolgen daarvan op en langs de weg, in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er dient hierbij onderscheid te worden gemaakt tussen vervoer van:

- brandbare en/of explosieve stoffen
- toxische stoffen en/of radio-actieve (afval)stoffen

In Projectnota/MER zal tevens de algemene wegveiligheid aan de orde moeten komen (invloed van traceringen, kruisingen, type wegdek enz.).

8.10 Openluchtrecreatie en toerisme

In hoeverre kan de aanleg van de weg c.q. van weggedeelten tot gevolg hebben dat recreatieve of toeristische voorzieningen moeten verdwijnen dan wel in hun functioneren worden belemmerd? Betekent de aanleg van de weg c.q. van weggedeelten een vermindering van de aantrekkelijkheid van landschappen met een duidelijk recreatieve en/of toeristische betekenis (wandelen- en fietsgebied, recreatieve vaarwegen)?

In hoeverre kunnen bij de aanleg van de weg c.q. van weggedeelten kleine recreatieve voorzieningen worden ontwikkeld? Kan door de aanleg van de weg c.q. van weggedeelten de bereikbaarheid van recreatief en/of toeristisch aantrekkelijke gebieden zodanig worden verbeterd dat hierdoor een positief effect op openluchtrecreatie en toerisme is te verwachten?

8.11 Cumulatieve en synergetische gevolgen van secundaire activiteiten

Zal een nieuwe weg aanleiding geven tot nieuwe bestemmingen en bedrijfsvestigingen in de regio met dito consequenties voor het milieu? Wordt ook gedacht aan mogelijke additionele voorzieningen ten behoeve van het gebruik van de weg, zoals de aanleg van verzorgingsplaatsen?

Zullen er cumulatieve of synergetische effecten kunnen optreden in relatie met cultuurtechnische ingrepen behorende bij b.v. ruilverkavelingen?

Zal de aanleg van de weg tot gevolg hebben dat huizen of gebouwen moeten worden geamoveerd of geïsoleerd? Om welke aantallen gaat het?

9. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

Een milieu-effectrapport bevat ten minste een vergelijking van 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 (Wabm, art. 41j, lid 1f).

De alternatieven en varianten moeten, althans wat hun milieu-aspecten betreft, worden vergeleken met de bestaande toestand van het milieu zonder uitvoering van de activiteit (autonome ontwikkeling) als referentiekader. Hierbij dienen ook de normen en streefwaarden van het milieubeleid te worden beschouwd. Een aggregatie van met elkaar in verband staande effecten kan ten behoeve van de overzichtelijkheid gewenst zijn.

Overige aandachtspunten bij dit onderdeel van het op te stellen MER zijn:

- een voorkeursvolgorde van de alternatieven per milieu-aspect;
- een beschouwing van de positieve en negatieve gevolgen ten aanzien van het milieu van ieder alternatief;
- overblijvende resterende effecten op het bestaande wegennet;
- de mate waarin de initiatiefnemer denkt bij elk van de alternatieven zijn doel te kunnen verwezenlijken.

Bij de vergelijking van de alternatieven kunnen de globale kostenaspecten van de in beschouwing genomen alternatieven en varianten worden betrokken. Dit is in het kader van m.e.r. echter niet verplicht.

10. LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE ACHTERAF

Een milieu-effectrapport bevat ten minste een overzicht van de leemten in de beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens (Wabm, art. 41j, lid 1g).

Een overzicht van de leemten in kennis en informatie die na de analyses van de milieu-effecten zijn overgebleven en die tot onvolledigheid leiden, moet in het MER worden gegeven, alsmede de redenen waarom deze leemten zijn blijven bestaan. Daarbij kunnen ook worden vermeld:

- gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden;
- andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot milieu-gevolgen op korte en langere termijn;
- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte invoergegevens.

De vastgestelde leemten in kennis en informatie kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie. Zij behoren in een later stadium te worden betrokken bij het door bevoegd gezag op te stellen evaluatieprogramma (bijv. een monitoring programma) van de werkelijk optredende gevolgen voor het milieu. Deze nazorg, die een onderdeel vormt van m.e.r., kan ook betrekking hebben op de effectiviteit van de getroffen voorzieningen en de milieubeschermdende maatregelen. Het MER kan al een idee geven wie het evaluatie-programma zal gaan uitvoeren

en hoe zal worden gereageerd als bepaalde grenswaarden zouden worden overschreden.

11. SAMENVATTING VAN HET MER

Een milieu-effectrapport bevat ten minste een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven (Wabm, art. 41j, lid 1h).

In de samenvatting van het MER, of de project-nota als het MER daarin is opgenomen, zal kort en overzichtelijk de kern van de belangrijkste onderdelen van het MER moeten worden weergegeven. Wat betreft de onderlinge vergelijking van de alternatieven kan dit b.v. gebeuren met behulp van tabellen, figuren, kaarten en eventueel een plan-effecten matrix.

De samenvatting dient aan bevoegd gezag en aan een zo breed mogelijk publiek voldoende inzicht te geven voor de beoordeling van het MER en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.

Ten aanzien van de opstelling van de samenvatting van het MER verdient het aanbeveling om de intenties van de Wabm scherp naar voren te doen brengen. Deze intenties zijn:

- Motivering van het belang van het voornemen.
- Keuze en motivering van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven, waaronder het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast.
- Beschrijving van de uitgangssituatie van het milieu (mede ten behoeve van de evaluatie achteraf).
- Zo objectief mogelijke beschrijving en voorspelling van de effecten van de verschillende alternatieven.
- Vergelijkende beoordeling van de alternatieven tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid.

B I J L A G E N

behorende bij het

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR DE
INHOUD VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT
RIJKSWEG 50 OSS-EINDHOVEN

(Bijlage 1 t/m 4)

Directie Noord-Brabant

Milieu-effectrapportage, onderdeel van besluitvorming en project-studie over rijksweg 50, gedeelte Oss-Eindhoven

De minister van Verkeer en Waterstaat maakt, gelet op de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) bekend dat, ten behoeve van de besluitvorming over de mogelijkheden van de aanleg van genoemd gedeelte van rijksweg 50 een project-studie zal worden uitgevoerd, waarin een milieu-effectrapportage zal worden geïntegreerd. Een ieder die opmerkingen wenst te maken over de gewenste inhoud van de project-studie en het daarin op te nemen milieu-effectrapport, kan deze vóór 8 juni 1989 schriftelijk indienen bij de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat, Postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

De (informatieve) startnotitie over de problematiek, de mogelijke alternatieven en de procedure van de project-studie en van het milieu-effectrapport ligt vanaf 1 mei tot 1 juni 1989 ter inzage in:

de bibliotheek van het Provinciehuis van Noord-Brabant, Brabantlaan 1, 's-Hertogenbosch;
- de gemeentehuizen van de volgende gemeenten:
Schaijk, Europaplein 2;
Berghem, Burgmeester van Erpstraat 2;
Oss, Raadhuislaan;
Heesch, De La Sallestraat 4;
Nistelrode, Raadhuisplein 1;
Uden, Markt 145;
Veghel, De Bimd 1;
Heeswijk Dinther, Plein 1969 2;
Schijndel, Markt 20;
St. Oedenrode, Burgemeester Wernerlaan 1;
Son en Breugel, Raadhuisplein 1;
Eindhoven, Stadhuisplein 1;
het kantoor van de Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant, Waterstaat 16, 's-Hertogenbosch;
de bibliotheek van het kantoor van de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat, Koningskade 4, Den Haag.
De startnotitie is in te zien tijdens kantooruren.

Degenen die niet in de gelegenheid zijn de startnotitie op bovenstaande adressen in te zien, kunnen dit kenbaar maken aan de directie Noord-Brabant (telefoon 073-817817) van de Rijkswaterstaat, opdat daartoe alsnog de mogelijkheid wordt geboden.

*De minister van Verkeer en Waterstaat,
voor deze,
de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat,
G. Blom.*

BRIEF VAN RIJKSWATERSTAAT MET VERZOEK OM ADVIES

ministerie van verkeer en waterstaat

rijkswaterstaat

hoofddirectie van de waterstaat

2 MEI 1989	
Nr.	239-00 Si/Prv/Bu
Oorsl.	162-7

Aan de Voorzitter van de Commissie
Milieu-effectrapportage
dr. H. Cohen
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

uw brief van

's-gravenhage

uw kenmerk

18 april 1989

ons kenmerk

doorkiesnummer

onderwerp

IWO 23985

744152

bijlage(n)

verzonden

23 APR 1989

Adviesaanvraag richtlijnen
m.e.r. rijksweg 50.

div.

Geachte heer,

Overeenkomstig de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne, hoofdstuk milieu-effectrapportage (m.e.r.) en de algemene maatregel van bestuur inzake de werkingssfeer m.e.r. zal milieu-effectrapportage worden toegepast ten behoeve van het besluit over de tracékeuze voor de wegverbinding Oss - Veghel - Son - Eindhoven.

Gaarne stel ik u in de gelegenheid mij advies uit te brengen over de gewenste richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport.

In de fase van de voorbereiding van het milieu-effectrapport, die zal uitmonden in het vaststellen van richtlijnen, zal de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat namens mij als bevoegd gezag optreden. Indien u omtrent het project nadere informatie wenst, kunt u zich tot hem wenden.

Ik verzoek u binnen de daarvoor gestelde termijn van 2 maanden na de bekendmaking (1 mei 1989) van de mededeling als bedoeld in artikel 41, vierde lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne uw advies te zenden aan voornoemde directeur-generaal.

018910280

nr. 2050

bereikbaar met tramlijn 1 (station cs), tramlijn 9 (station cs en 's), buslijnen 18 (station cs en 's) 65 (leiderdorp), 88 (oegstgeest), 90 (wassenaar)

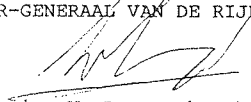
postbus 20906
2500 EX 's-gravenhage

koningskade 4
telefoon (070) 745 745
telex 31043, telefax 744 335
postgironummer 507564

behoort bij : brief nr. IWO 23985
bladnummer : 2

Te uwer informatie voeg ik hierbij de startnotitie over de voorgenomen opzet van de studie ten behoeve van de tracékeuze.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens de minister,
DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSWATERSTAAT,
l.D.-G.



ir. W. Leeuwenburgh

SAMENSTELLING VAN DE WERKGROEP VAN
DE COMMISSIE VOOR DE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

De werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage die dit advies voor richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport rijksweg 50 Oss-Eindhoven heeft opgesteld, staat onder voorzitterschap van dr. H. Cohen.

In de werkgroep hebben voorts zitting:

- Dr. J. M. Drees te Haarlem
- W.A.S. van Meel te Zwolle
- Ir. K. Nije te Amersfoort
- Dr. W.A.M. den Tonkelaar te Voorburg

Drs. M. Buitenkamp treedt als secretaris van de werkgroep op.

BIJLAGE 4

LIJST VAN INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

nr.	datum	Persoon of instantie	Datum van ontvangst Commissie m.e.r.
1.	26-05-1989	Comité omleiding Son te Son en Breugel	300589
2.	30-05-1989	Directie Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie Noord-Brabant	010689
3.	07-06-1989	Brabantse Milieufederatie	080689
4.	?	J.Ch. Vosshard, Son	200689
5.	06-06-1989	Vereniging werkgroep voor Natuurbehoud en Milieu- beheer Eindhoven en omgeving	200689
6.	05-06-1989	J.A. van Nostrum, Sint-Oedenrode	200689
7.	07-06-1989	Burgemeester en Wethouders van Heeswijk - Dinther	200689
8.	07-06-1989	Burgemeester en Wethouders van Eindhoven	200689
9.	06-06-1989	Burgemeester en Wethouders van Son en Breugel	200689
10.	05-06-1989	H. Verheijen, Nistelrode	200689
11.	30-05-1989	Burgemeester en Wethouders van Uden	200689
12.	04-06-1989	Instituut voor Natuurbeschermingseducatie, afd. Uden	200689
13.	07-06-1989	Burgemeester en Wethouders van Veghel	200689
14.	06-06-1989	Instituut voor Natuurbeschermingseducatie, afd. Son en Breugel	200689
15.	06-06-1989	Milieudefensie, kerngroep Uden	200689
16.	07-06-1989	Burgemeester en Wethouders van Sint-Oedenrode	200689
17.	07-06-1989	Kamer van Koophandel en Fabrieken 's Hertogenbosch en omstreken	200698
18.	07-06-1989	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zuidoost- Brabant	200689
19.	05-04-1989	Comité 'Verontruste burgers Son'	200689