

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
trajectstudie Rijksweg 69
Eindhoven – Belgische grens

6 juni 1994

596-38



commissie voor de milieu-effectrapportage

aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
T.a.v. Directeur-Generaal Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk
IO 172 233

uw brief
d.d. 5 april 1994

ons kenmerk
U413-94/Ver/eb/596-39

onderwerp
Advies voor richtlijnen trajectstudie
Rijksweg 69 Eindhoven - Belgische grens

doorkiesnr.
030 - 347 650

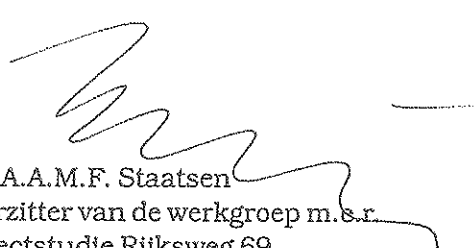
Utrecht,
6 juni 1994

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over trajectstudie Rijksweg 69 Eindhoven - Belgische grens. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Met instemming van ir. M. Bos, optredend als vertegenwoordiger van uw ministerie, is dit advies uitgebracht kort na het verstrijken van de hiervoor wettelijk bepaalde termijn.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

Hoogachtend,



mr. A.A.M.F. Staatsen
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
trajectstudie Rijksweg 69
Eindhoven - Belgische grens

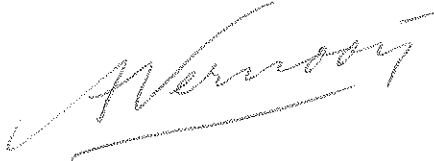
Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
trajectstudie Rijksweg 69 Eindhoven – Belgische grens

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport over
trajectstudie Rijksweg 69 Eindhoven – Belgische grens,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieu-
effectrapportage; namens deze,


de werkgroep m.e.r. trajectstudie Rijksweg 69 Eindhoven – Belgische grens

de secretaris



drs. A.L. Vernooij

de voorzitter



mr. A.A.M.F. Staatsen

Utrecht, 6 juni 1994

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	2
2. Probleemstelling, overheidsbeleid en doel; besluitvorming	3
2.1 Probleemstelling	3
2.2 Verkeersprognose	4
2.3 Overheidsbeleid	5
2.4 Doel van het voornemen	6
2.5 Besluitvorming	7
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	8
3.1 Inleiding	8
3.2 Ontwikkelen van alternatieven	9
3.3 Beschrijving van de alternatieven	10
3.4 Nulalternatief of referentiesituatie	10
3.5 Nulplusalternatief	11
3.6 Infrastructuuralternatieven	11
3.7 Meest milieuvriendelijk alternatief	12
3.8 Uitvoering	12
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkelingen en milieu-effecten	13
4.1 Algemeen	13
4.2 Reliëf, bodem, grond- en oppervlaktewater	15
4.3 Vegetatie, fauna en ecologische relaties	16
4.4 Landschap en cultuurhistorie	17
4.4.1 Landschap en ruimtelijke kwaliteit	17
4.4.2 Cultuurhistorie en archeologie	18
4.5 Geluid en trillingen	18
4.6 Lucht	20
4.7 Veiligheid en woonmilieu	21
4.8 Indirecte effecten	21
5. Vergelijking van de alternatieven	22
6. Leemten in kennis, evaluatie achteraf	23
7. Vorm en presentatie van het MER	24
8. Samenvatting van het MER	25

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegde gezag d.d. 29 maart 1994 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 54 d.d. 17 maart 1994
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Uitvoeringsvarianten

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Noord-Brabant heeft het voornemen de noodzaak te onderzoeken van het (gedeeltelijk) aanleggen en/of (gedeeltelijk) verbreden van rijksweg 69 (RW69), de verbinding Eindhoven – Valkenswaard – Belgische grens. In internationaal verband kan de verbinding aangemerkt worden als de verbinding Eindhoven – Hasselt (België).

De Commissie meent dat in het MER voor dit project in het bijzonder de volgende onderwerpen aandacht behoeven:

- De congestie op de RW69 wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de, nog steeds stijgende, regionale verkeersdruk. De bijdrage van het internationale verkeer aan deze congestie is thans gering; volgens initiatiefnemer kan in de toekomst 'een groter aanbod van internationaal/doorgaand verkeer worden verwacht' (startnotitie pagina 14). De Commissie acht het wenselijk dat in de verschillende hoofdstukken van het MER de problematiek van het regionale verkeer en van het doorgaande (internationale) verkeer consequent wordt onderscheiden en, waar nodig en nuttig, wordt gescheiden. Dit betekent in het uiterste geval dat de oplossingsrichting voor beide problematieken geheel verschillend kan zijn.
- In de startnotitie wordt een aantal alternatieven gepresenteerd. De Commissie betwijfelt of ieder van de alternatieven een voldoende oplossend vermogen heeft, gegeven de bestaande knelpunten en de doelstellingen van overheidsbeleid. Een methodiek om minder reële alternatieven vroegtijdig te onderkennen is derhalve wenselijk; dergelijke alternatieven behoeven dan niet als volwaardige alternatieven te worden uitgewerkt.
- Bij het nulplusalternatief dient te worden beschreven wat de mogelijkheden zijn van hoogwaardige openbaar-vervoersoplossingen. Aangegeven dient te worden in welke mate het openbaar vervoer kan bijdragen aan de oplossing van de regionale verkeersproblematiek.
- Een of meer infrastructuuralternatieven dienen te worden uitgewerkt. Daarbij dient aangegeven te worden of een combinatie-alternatief, op basis van de in de startnotitie genoemde alternatieven, een reële oplossing kan bieden voor de gesignaleerde problematiek van het stadsregionale verkeer enerzijds en het internationale verkeer anderzijds. In dit alternatief worden de regionale en doorgaande verkeersstromen zoveel mogelijk via verschillende tracés (of delen daarvan) verwerkt.
- Het is, gezien de complexe problematiek, niet ondenkbaar dat het moeilijk is om in het MER één alternatief te ontwikkelen dat eenduidig als meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) kan worden aangemerkt. In geval van gebreken onverenigbaarheid van oplossingsrichtingen kan de mogelijkheid onderzocht worden om een 'Natuurvriendelijk MMA' en een 'Leefmilieuvriendelijk MMA' uit te werken.

1.

INLEIDING

De Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Noord-Brabant heeft het voornemen de noodzaak te onderzoeken van het (gedeeltelijk) aanleggen en/of (gedeeltelijk) verbreden van RW69, de verbinding Eindhoven – Valkenswaard – Belgische grens. In internationaal verband kan de verbinding aangemerkt worden als de verbinding Eindhoven – Hasselt (België). Hiertoe wordt een trajectstudie gestart op grond van de Tracéwet. De studie mondt uit in een trajectnota, inclusief milieu-effectrapport (MER), voor een door het bevoegd gezag te nemen tracébesluit.

Op dit project is de in de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen regeling inzake milieu-effectrapportage (m.e.r.) van toepassing. De m.e.r.-plicht is gekoppeld aan het te nemen tracébesluit. De Minister van Verkeer en Waterstaat is het bevoegd gezag. Per brief van 5 april 1994 (zie bijlage 1) stelde deze de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid om te adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen MER. Tevens werd de start van de procedure openbaar bekendgemaakt en de startnotitie ter inzage gelegd; daarmee werd eenieder in de gelegenheid gesteld om te reageren op deze startnotitie (zie bijlage 2).

Dit advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. (zie bijlage 3 voor de belangrijkste projectgegevens en de samenstelling van deze werkgroep). De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies van de Commissie is de milieu-aspecten van het voornemen en de alternatieven af te bakenen en de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het MER aan te geven.

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie de via het bevoegd gezag ontvangen schriftelijke adviezen, commentaren en opmerkingen in beschouwing genomen (zie bijlage 4 voor een overzicht). Voor zover deze reacties betrekking hebben op milieu-aspecten van de activiteit, zijn zij bij dit advies betrokken.

2. PROBLEEMSTELLING, OVERHEIDSBELEID EN DOEL; BESLUITVORMING

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

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

2.1 Probleemstelling

In de startnotitie (pagina 19) wordt aangegeven dat toenemende verkeersintensiteiten, zowel op het hoofd- als het onderliggende wegennet, steeds vaker leiden tot congestie op de bestaande RW69. Dit leidt niet alleen tot toenemende bereikbaarheidsproblemen, maar ook tot ernstige aantasting van het woon- en leefmilieu. De verwachting is dat de problematiek in de toekomst nog ernstiger zal worden door een verdere verkeerstoename.

De problematiek spitst zich, in ieder geval voor de korte termijn, toe op het stadsregionale verkeer (Valkenswaard, Waalre en Aalst). De bijdrage van het internationale verkeer aan de congestie is op dit moment relatief beperkt. Bij de uitwerking van de probleemstelling zal dit tweeledige karakter van de problematiek duidelijk moeten worden belicht.

In het MER dient de probleemstelling uitgewerkt te worden. Daarbij dienen huidige en toekomstige knelpunten concreet te worden aangegeven. Zo mogelijk kan een rangorde in de knelpunten, met name die voor het aspect bereikbaarheid, worden aangegeven.

Conform het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) kan bij de beschrijving van de probleemstelling aandacht worden besteed aan een tweetal beleidsdoelstellingen, te weten de **leefbaarheid** en de **bereikbaarheid**.

Leefbaarheid

In het MER zal de probleemstelling voor het studiegebied onder andere moeten worden uitgewerkt voor de situatie en doelstellingen ten aanzien van:

- uitstoot van luchtverontreinigende stoffen;
- stankhinder;
- geluidhinder;
- verkeersonveiligheid (met speciale aandacht voor vervoer van gevaarlijke stoffen);
- sociale barrièrewerking;
- versnippering, aantasting van natuur en landschap.^{1]}

Het merendeel van deze aspecten wordt ook expliciet in het SVV II genoemd.

Richt de beschrijving op leefbaarheidsaspecten die betrekking hebben op de problematiek van RW69.

¹ De hier te beschrijven knelpunten maken ook onderdeel uit van de te beschrijven bestaande milieusituatie (hoofdstuk 4). Bij de uitwerking van de probleemstellingen kan daarom worden volstaan met een beknopte beschrijving van deze aspecten en worden verwezen naar relevante passages van de beschrijving van de huidige milieutoestand.

Bereikbaarheid

Er moet een beschrijving worden gegeven van de bereikbaarheid van en binnen het studiegebied, van verkeersintensiteiten, capaciteiten en congestiekansen; illustraties met behulp van kaarten kunnen deze beschrijving inzichtelijk maken. In het MER moet een overzicht worden gegeven van de huidige en op korte termijn te verwachten infrastructuur in de regio (en de rol daarvan). Het MER moet aangeven, waar en in welke mate de bestaande verbindingen niet voldoen of zullen voldoen en waar problemen optreden in het goederenverkeer, het personenverkeer (auto en fiets) en het openbaar vervoer; tevens moet worden ingegaan op de (beoogde) kwaliteit van de verbindingen.

De bereikbaarheid moet op verschillende niveaus bekeken worden. In de eerste plaats moet aandacht worden besteed aan de regionale verkeers- en vervoerssituatie, aangezien duidelijk is dat de geconstateerde congestie in het studiegebied voor het grootste deel het gevolg is van de verkeers- en vervoersbewegingen binnen het Eindhovense stadsgewest.^{2]} Daarnaast is aandacht nodig voor de internationale verbindingen, in het bijzonder die tussen de Eindhovense randwegen en de bevolkingsconcentraties in de Belgische provincies Limburg en Luik.

2.2 Verkeersprognose

In het MER moet een beeld worden gegeven van de verwachte vervoersstromen op grond van demografische en andere ontwikkelingen in de regio en daarbuiten, zowel voor het personenverkeer als voor het goederenverkeer. De mobiliteitsgroei dient onderbouwd te worden. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de verdeling van het vervoer over korte en lange afstand en de mogelijke substitutie van thans per auto gemaakte ritten door verplaatsingen per openbaar vervoer of op de fiets. De mogelijkheden van vervoermanagement kunnen daarbij tevens een plaats krijgen. Afwijking van het autoverkeer over RW69 in relatie tot de gebruiksdruk op het onderliggend wegennet past ook in deze beschouwing.

Aangezien in het MER nog niet duidelijk zal zijn op welke termijn de verbetering op de RW69 volgens planning gerealiseerd zal zijn, moeten de berekeningen van intensiteiten worden uitgevoerd voor het jaar 2010.

Bij de berekening van de te verwachten modal split (vervoerwijzekeuze) dient rekening te worden gehouden met wijzigingen in reistijdverhouding tussen auto en fiets of lopen (voor intern verkeer) en tussen auto, fiets of openbaar vervoer (voor extern verkeer). Investerings in het openbaar vervoer kunnen bijvoorbeeld tot verkorting van de reistijden per openbaar vervoer leiden, en deze kunnen op hun beurt een verandering van de modal split veroorzaken.

2 Zie ook inspraakreacties 5 en 15, bijlage 4, waarin prioriteit wordt gevraagd voor het oplossen van de lokale/regionale verkeersproblematiek.

Bij de berekeningen kan gebruik worden gemaakt van een verkeers- en vervoermodel, wanneer de uitgangspunten van de berekeningswijze, de gehanteerde invoergegevens en een beschouwing over de nauwkeurigheid van de uitkomsten duidelijk beschreven worden. In het model dient de modal split variabel te zijn.

De uitwerking van deze prognoses zal per alternatief of variant moeten aantonen, in hoeverre er knelpunten in de bereikbaarheid, respectievelijk leefbaarheid in het studiegebied³⁾ zullen optreden, verminderen, blijven bestaan of verergeren; hiertoe dient een gevoeligheidsanalyse te worden uitgevoerd. De prognoses voor de verkeersontwikkeling moeten gegevens bevatten over de verkeersstromen voor de verschillende soorten verkeer en verplaatsingsmotieven. Daarbij moet onderscheid gemaakt worden in goederenverkeer en personenverkeer (auto, openbaar vervoer en fiets). Het is van belang daarbij aan te geven, waar welke problemen/knelpunten zijn te verwachten.

Bij de hierboven gevraagde beschrijvingen en prognoses moeten de basisgegevens expliciet worden vermeld. Het gaat hierbij om:

- de parameters, die ten grondslag liggen aan de verkeersprognoses;
- uitgangswaarden ten aanzien van capaciteiten en toelaatbare intensiteiten en congestieniveaus van stadswegen en rijkswegen, met aandacht voor de parameters die de capaciteit respectievelijk de toelaatbare intensiteit op wegvakken en kruispunten beïnvloeden;
- de mate waarin rekening is gehouden met mogelijkheden om de mobiliteit per auto en de groei daarvan terug te dringen en welke concrete maatregelen daarvoor worden genomen.

2.3 Overheidsbeleid

Aangegeven dient te worden, welke overheidsbesluiten en welke openbaar gemaakte beleidsvoornemens beperkingen kunnen opleggen of voorwaarden stellen aan het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld, dit onder vermelding van de status van deze besluiten (hardheid, datum).

Het beleid van de verschillende bestuurslagen dient te worden beschreven en met elkaar in verband te worden gebracht (rijk, provincie, stadsregio en gemeenten). Beschrijf in ieder geval relevante beleidsuitgangspunten zoals vastgelegd in:

- rijksnota's: Nationaal Milieubeleidsplan 2; Natuurbeleidsplan, Structuurschema Groene Ruimte; Structuurschema Verkeer en Vervoer 2;
- provinciale nota's: Streekplan Noord-Brabant; Natuurbeleidsplan Noord-Brabant; Milieubeleidsplan Noord-Brabant; notitie Kruispunt van wegen, beleidsnotitie verkeer & vervoer, provincie Noord-Brabant;

3 Het geografisch studiegebied strekt zich uit over de gebieden die door de betrokken activiteit kunnen worden beïnvloed, dan wel die invloed kunnen uitoefenen op de voorliggende problematiek. Per alternatief en per milieupaspect kan de omvang van het studiegebied verschillen en beperkt blijven tot die gebieden waar significante positieve of negatieve veranderingen in de toestand van het milieu worden verwacht. Tot het studiegebied kunnen dus, als het gaat om bijvoorbeeld de 'vraag' naar wegecapaciteit, ook aansluitende gedeelten van Rijksweg 69 en andere (rijks)wegen worden gerekend.

- beleidsdocumenten van de stadsregio Eindhoven;
- relevante beleidsnota's van het Vlaams Gewest en de Belgische provincie Limburg.

Relevante normen en kengetallen die gekoppeld zijn aan beleidsdoelen worden zo mogelijk in tabelvorm weergegeven. De ruimtelijke (rand)voorwaarden worden op kaart aangegeven. Normen, kengetallen en randvoorwaarden kunnen vooral worden gehanteerd bij de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van de alternatieven.

In de startnotitie (pagina 16/17) wordt gesteld dat het methodisch niet mogelijk is om de effecten van de onderhavige studie te toetsen aan de landelijke leefbaarheidsdoelstellingen van het SVV 2. De bedoelde streefwaarden gelden als landelijk gemiddelde en kunnen voor een concreet project inderdaad niet zonder meer als randvoorwaarde worden beschouwd. De Commissie beveelt derhalve aan om voor dit project een regionale vertaling te hanteren of op te stellen van landelijke (en eventuele provinciale) normen en streefwaarden. In het MER dient de totstandkoming van deze 'projectspecifieke normen/streefwaarden' inzichtelijk te worden gemaakt. Daarmee kan duidelijk worden gemaakt hoe de effecten van dit project zich verhouden tot landelijke leefbaarheidsdoelstellingen.

2.4 Doel van het voornemen

Het MER beschrijft de doelstellingen van het plan. Deze dienen te worden gerefereerd aan de gesignaleerde knelpunten en het geformuleerde beleid.

Bij de formulering van de doelstellingen dient een duidelijke systematiek te worden aangebracht, waarin hiërarchische verbanden (van hoofddoelstellingen naar afgeleide doelstellingen) worden gelegd. Op die manier kunnen vanuit algemene doelstellingen stapsgewijs operationele doelstellingen worden afgeleid die kunnen dienen als toetsingskader voor:

- de selectie van in het MER te beschrijven alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven.

Aangegeven dient te worden in hoeverre doelstellingen onderling strijdig kunnen zijn of elkaar juist kunnen versterken.

Afzonderlijke aandacht dient te worden besteed aan *bereikbaarheidsdoelstellingen* enerzijds en *leefbaarheidsdoelstellingen* anderzijds.

Bij de uitwerking van de bereikbaarheidsdoelstellingen dient een duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen het regionale verkeer en vervoer enerzijds, en het internationale verkeer en vervoer anderzijds.

2.5 Besluitvorming

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

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

Het MER moet vermelden:

- De voorgeschiedenis van de besluitvorming over RW69 en de aansluitende gewestweg N74 in België. Daarin moet duidelijk worden welke besluiten reeds zijn genomen door welke overheidsorganen en welke betekenis aan deze besluiten moet worden gehecht.
- Voor welk besluit dit MER wordt opgesteld en door welke overheidsinstantie dit besluit zal worden genomen.
- Volgens welke procedure en welk tijdplan het tracébesluit zal worden genomen en welke adviesorganen en -instanties daarbij betrokken zijn.
- Welke samenwerking voor het oplossen van de problematiek met derden is, of wordt aangegaan (zoals de openbaar-vervoerbedrijven en afspraken over vervoermanagement), welke partijen bij de samenwerking zijn of worden betrokken, en wat redelijkerwijs van hen mag worden verwacht.

Daarnaast moet worden aangegeven welke besluiten in een later stadium genomen moeten worden om het project te kunnen uitvoeren (wijziging van streek- en bestemmingsplannen et cetera).

3.

VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

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

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

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

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

Artikel 7.10, lid 4 van de Wm:

"Het bevoegd gezag kan bepalen dat, indien niet alle nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt, bij de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven tevens de mogelijkheden worden beschreven om door het treffen van voorzieningen of maatregelen elders de resterende nadelige gevolgen te compenseren."

3.1

Inleiding

De m.e.r.-procedure wordt gevolgd in het kader van de Tracéwet-procedure. Het MER is onderdeel van de Trajectnota. Dit brengt onder meer met zich mee dat verschillende oplossingsrichtingen om de geformuleerde doelen te bereiken nog mogelijk zijn. Bij de keuze van alternatieven dient zoveel mogelijk te worden getracht de diverse oplossingsrichtingen te verkennen. Daarbij dient voor zover relevant de inhoudelijke wisselwerking te worden beschreven tussen het opstellen van het MER en de trajectstudie.

De keuze van in het MER behandelde varianten en alternatieven moet zorgvuldig worden gemotiveerd. Dit geldt ook voor het meest milieuvriendelijke alternatief. De alternatieven die uiteindelijk in aanmerking komen om te worden gekozen dienen alle even uitgebreid en concreet te worden beschreven, opdat duidelijk wordt in welke mate de behandelde alternatieven aan de gestelde doelen voldoen.

De beschrijvingen dienen zo exact mogelijk te zijn, zonder dat het detailniveau van bestektekeningen vereist is. Hierbij dient tevens te worden aangegeven welke fasering kan worden aangebracht in de oplossing van bepaalde knelpunten.

Expliciet dient aandacht te worden besteed aan het mogelijk optreden van zogenaamde **volgactiviteiten** (zie ook § 4.8): dit zijn activiteiten die niet tot het voornemen (of tot één der alternatieven) behoren, maar daar wel door worden gestimuleerd (zie ook hoofdstuk 2). Hiertoe kunnen bouwactiviteiten (bedrijfssterreinen, woningbouw) behoren, met het bijbehorend verkeer en vervoer en de toename in de behoefte aan verdere infrastructurele verdichting. Omgekeerd dient te worden aangegeven in hoeverre de tracékeuze juist zal worden bepaald door andere grootschalige projecten, zoals bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe woonwijken of bedrijfsterreinen.

Aangegeven dient te worden in hoeverre bestaande objecten, zoals pijpleidingen, trillingsgevoelige objecten, militaire objecten en dergelijke, een hindernis (kunnen) vormen bij de tracékeuze van RW69.^{4]}

Bij de beschrijving van de alternatieven dient expliciet aandacht te worden besteed aan de mogelijkheden om het verlies aan natuur door maatregelen of voorzieningen elders te compenseren.

3.2 Ontwikkelen van alternatieven

Niveaus in keuzemogelijkheden

In de trajectstudie zal een vertaling plaatsvinden van de meer abstracte hoofd-doelstellingen en van de uitgewerkte doelstellingen naar concrete alternatieven. Alternatieven kunnen op verschillende niveaus in het plan-proces aanhaken:

- Strategisch niveau. In het MER dient de beleidsruimte, vertaald naar verschillende oplossingsrichtingen, te worden verkend. Hiertoe kunnen strategische alternatieven worden ontwikkeld, waarbij prioriteit wordt toegekend aan het oplossen van bepaalde knelpunten dan wel het realiseren van bepaalde doelstellingen. Strategische alternatieven kunnen worden uitgewerkt waarbij getracht wordt de modal-split en de vervoersbehoefte te beïnvloeden, bijvoorbeeld door betere voorzieningen voor openbaar vervoer, carpooling, fietsvervoer en dergelijke. Strategische alternatieven dienen zich met name te richten op de **regionale** verkeersstromen. Onderzocht dient te worden in hoeverre de Wet op het Infrafonds extra mogelijkheden op dit vlak biedt.
- Tracékeuze-niveau. Bij de ontwikkeling en beschrijving van de alternatieven betreffende de tracering en de keuzes ten aanzien van de omvang van de weg (twee- of vierstrooks) adviseert de Commissie uit te gaan van milieu-aspecten. Indien hierbij blijkt dat inrichtings-/uitvoeringsaspecten (betreffende de aanleg en het gebruik van de weg) van belang zijn voor de tracékeuze dienen deze in voorkomende gevallen hierbij te worden betrokken.
- Uitvoeringsniveau: exacte tracering, dimensionering, inrichting en voorzieningen (zie ook § 3.8 en bijlage 5). Aandacht dient besteed te worden aan uitvoeringsvarianten, waarbij delen van het tracé een verdiepte ligging kunnen krijgen, dan wel ondergronds kunnen worden aangelegd.

Bij het combineren van bovenstaande keuzemogelijkheden tot alternatieven dient voorop te staan dat er alternatieven ontstaan die elk op zich een behoorlijke realiteitswaarde bezitten.

4 Zie bijvoorbeeld inspraakreacties 4, 6 en 9, bijlage 4.

3.3 Beschrijving van de alternatieven

Het MER dient een beschrijving te bevatten van de voorgenomen activiteit. Dit voornemen is op dit moment nog niet aan te geven; het is de resultante van een afweging waarbij verschillende gelijkwaardige alternatieven, waaronder het meest milieuvriendelijk alternatief, worden vergeleken.

De volgende alternatieven moeten in ieder geval in het MER worden beschreven:

- het nulalternatief;
- het nulplusalternatief;
- infrastructuur-alternatieven;
- een of enkele meest milieuvriendelijke alternatieven.

Bij de beschrijving van de alternatieven dient duidelijk aangegeven te worden hoe per tracé de kernen Waalre en Valkenswaard zullen worden ontsloten.

3.4 Nulalternatief of referentiesituatie

Het nulalternatief beschrijft de ontwikkeling, die optreedt wanneer er geen extra maatregelen worden genomen om de verkeerssituatie op de RW69 te verbeteren. Het nulalternatief bevat een beschrijving van de voltooide, lopende of binnenkort te starten activiteiten, waartoe reeds is besloten, die bepalend zijn voor de 'autonome' ontwikkeling van het milieu. Het gaat hier bijvoorbeeld om de aanleg van wegverbindingen en omleidingen, uitbreiding van industriële of woonbebouwing, realisatie van natuurontwikkelingsprojecten en toeristisch-recreatieve ontwikkelingen.^{5]}

Het MER dient beargumenteerd aan te geven, of het 'nulalternatief' in het licht van de probleemstelling als redelijkerwijs te beschouwen alternatief in aanmerking komt voor uitwerking in de tracénota/MER. Als dit niet het geval is, dient het 'nulalternatief' toch te worden beschreven, maar dan alleen als referentie voor de andere alternatieven en als basis voor een voorspelling van de autonome ontwikkeling van het milieu.

5 Besteed hierbij onder meer aandacht aan de trajectstudie Tangenten Eindhoven (inspraakreactie 22). Zie ook inspraakreactie 20, bijlage 4.

3.5 Nulplusalternatief

Gelet op het gestelde in deel d van het SVV II (pagina 136/137) zal in het MER aandacht moeten worden geschonken aan de (on)mogelijkheid om (een deel van) de geconstateerde knelpunten op te lossen, zonder de verbreding/verlegging van RW69.^{6]}

Het MER zal moeten aangeven in welke mate de gesignaleerde knelpunten voor het regionale verkeer en vervoer kunnen worden opgelost door bijvoorbeeld mobiliteitsgeleidende maatregelen (zoals een wisselstrook), extra inzet van (hoogwaardig) openbaar vervoer^{7]} en verbetering van de fietsinfrastructuur.^{8]}

3.6 Infrastructuuralternatieven

De Commissie heeft kennis genomen van de vijf in de Startnotitie aangegeven weginfrastructuuralternatieven. Zij vraagt zich af of het noodzakelijk is deze vijf alternatieven de gehele afweging in het MER te laten ondergaan. Naar de mening van de Commissie is het zinvol in een vroeg stadium minder kansrijk te achten alternatieven te schrappen. Een werkwijze om te komen tot vermindering van het aantal alternatieven zou kunnen zijn dat in een vroeg stadium wordt nagegaan in hoeverre de alternatieven een enigszins reële oplossing bieden voor de verbetering van de verkeersverbindingen op regionaal en internationaal niveau, alsmede voor het tegengaan van de congestie rond het huidige tracé.^{9]} Daarbij kan ook worden onderzocht of varianten op de voorgestelde tracés mogelijk een betere oplossing bieden.^{10]}

Voor ieder infrastructuuralternatief dient een beschrijving te worden gemaakt van de voorgestelde infrastructuur voor het autoverkeer, het openbaar vervoer en het fietsverkeer. Waar het in deze m.e.r. in belangrijke mate gaat om het oplossen van (stads)regionale problemen dienen de ontwerprichtlijnen voor stedelijke voorzieningen als uitgangspunt te worden genomen. De (weg)infrastructuuralternatieven zouden in eerste instantie in de vorm van een autoweg moeten worden uitgewerkt. In enkele gevallen kan het zinvol zijn een alternatief ook als autosnelweg uit te werken. De Commissie beveelt aan het aantal autosnelwegen-alternatieven laag te houden.

Gelet op het feit dat er sprake is van een stadsregionaal verkeersprobleem en in mindere mate van een internationaal verkeersprobleem dient aangegeven te worden of een **combinatie-alternatief**, op basis van twee (of meer) in de startnotitie genoemde alternatieven, een reële oplossing kan bieden voor de gesigna-

6 Zie ook inspraakreactie 14 (bijlage 4) van de Kamer van Koophandel waarin wordt benadrukt dat realistische prognoses gegeven dienen te worden over toekomstige verkeersintensiteiten en de groei van het openbaar vervoer.

7 Zie bijvoorbeeld de notitie Kruispunt van wegen, pagina 27 actiepunten 8.

8 Zie ook inspraakreacties 13, 23 en 24, bijlage 4.

9 Een dergelijke toets zou zelfs buiten het eigenlijke MER om gedaan kunnen worden. Zie ook inspraakreacties 12, 21, 27 en 28, bijlage 4.

10 Zie bijvoorbeeld inspraakreacties 4 en 29 (bijlage 4), waarin respectievelijk een variant D3 en een variant E worden voorgesteld. Zie ook inspraakreactie 30 waarin de nadruk wordt gelegd op het oplossen van de lokale verkeersproblematiek door het realiseren van een tweestrooks randweg ten westen van de dorpskern Waalre.

leerde problematiek. In dit alternatief worden de regionale en doorgaande verkeersstromen zoveel mogelijk via verschillende tracés (of delen daarvan) verwerkt.

3.7 Meest milieuvriendelijk alternatief

De Commissie is van mening dat het meest milieuvriendelijk alternatief op creatieve wijze moet worden ontwikkeld en als volwaardig alternatief moet worden uitgewerkt.

Bij de invulling van dit alternatief is de tracering het belangrijkste element. Daarnaast zijn voor dit alternatief de volgende elementen van belang (in combinatie met de tracering):

- maatregelen en voorzieningen die er op zijn gericht (de groei van) de automobiliteit zoveel mogelijk te beperken;
- de uitvoering en de milieubescherpende en compenserende maatregelen ten gunste van het woon- en leefmilieu en het natuurlijk en landelijk milieu;
- een milieuvriendelijke wijze van gebruik.

Het is gezien de complexe probleemstelling denkbaar dat het moeilijk is om in het MER één alternatief te ontwikkelen dat eenduidig als meest milieuvriendelijke alternatief kan worden aangemerkt. In geval van gebleken onverenigbaarheid van oplossingsrichtingen kan de mogelijkheid onderzocht worden om een '**natuurvriendelijk mma**' en een '**leefmilieuvriendelijk mma**' uit te werken. In het eerste wordt de schade aan natuur (met name gebieden die onderdeel uitmaken van de EHS), landschap en cultuurhistorische elementen geminimaliseerd. In het tweede de overlast die aan- en omwonenden van de aanleg en het gebruik van de infrastructuurvoorziening ondervinden.

Het MMA dan wel de MMA's kunnen als afzonderlijke alternatieven ontwikkeld worden. Het is echter ook denkbaar dat zij ontstaan uit de in eerste instantie in beschouwing genomen alternatieven, al dan niet na aanpassing daarvan. Dit kan in hoge mate bijdragen aan een realistische en geloofwaardige opzet van het mma of de mma's.

3.8 Uitvoering

Het is bij alle uitvoeringsvarianten van belang telkens aan te geven in hoeverre ze bepalend zijn voor de tracékeuze.

Bij de beschrijving kan een onderscheid worden gemaakt in infrastructurele deelactiviteiten en maatregelen (onderscheiden naar aanleg enerzijds en gebruik en beheer anderzijds) en mobiliteitsgeleidende en leefbaarheidsbevorderende maatregelen. In **bijlage 5** worden hiervoor **gedetailleerde** richtlijnen gegeven.

Bij de beschrijving van de varianten moet ook worden aangegeven hoe de te verwachten milieu-effecten worden tegengegaan. Daarbij moet ook aandacht worden besteed aan mitigering van tijdelijke milieu-effecten en aan de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen. Ook zal er op moeten worden gelet, dat zulke maatregelen een milieuprobleem niet slechts doorschuiven van het ene milieu-aspect naar het andere of dat combinaties van milieubescherpende maatregelen

len per saldo toch een negatief resultaat opleveren.

De in bijlage 5 gegeven richtlijnen gelden zowel voor de aanleg en exploitatie van de hiervoor genoemde alternatieven, alsook voor alle hiermee verband houdende activiteiten.

4. **BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELINGEN EN MILIEU-EFFECTEN**

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

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

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

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

4.1 Algemeen

Zowel voor de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling als van de gevolgen voor het milieu geldt dat de beschrijvingen in de eerste plaats op hoofdzaken gericht dienen te zijn. Slechts waar dit door de aard van de gegevens en de specifieke situatie vereist wordt, moet een meer gedetailleerd beeld worden verschaft (bijvoorbeeld als het gaat om de gevolgen in de directe wegomgeving).

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

De bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarvan dienen te worden beschreven voor zover van belang voor het voorspellen van de gevolgen van de voorgenomen activiteit en de alternatieven voor het milieu. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die plaatsvinden in de toestand van het milieu zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt uitgevoerd.

Onzekerheden dienen duidelijk te worden aangegeven. Literatuur en veldbeschrijvingen, aangevuld met eventueel te verrichten onderzoek, vormen de basis voor de beschrijving van de huidige situatie.^{11]}

Voor de bepaling van de grootte van het studiegebied is het van belang te bepalen tot waar de invloed van de voorgenomen activiteit en alternatieven reikt. Per milieu-aspect (water, bodem, lucht, flora/fauna, geluid et cetera) zal de omvang van het beïnvloedingsgebied verschillen. Gebieden die belangrijke waterhuishoudkundige, ecologische, landschappelijke, of verkeerskundige relaties hebben met het directe beïnvloedingsgebied rondom de locaties dienen tot het studiegebied te worden gerekend.

11 Zie ook inspraakreacties 7a/b en 8a/b, bijlage 4.

Gevolgen voor het milieu

De gevolgen moeten worden beschreven voor de aanleg en het gebruik van de weg alsmede voor de extra maatregelen die nodig zijn voor de realisering van de doelstellingen.

Voor de effectbeschrijving kunnen de volgende algemene richtlijnen in acht worden genomen:

- De wijze, waarop de milieu-effecten bepaald en beschreven zijn, dient te worden gemotiveerd. Het gaat hierbij in het bijzonder om de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van zowel de basisgegevens, als de gebruikte methoden voor voorspelling van milieu-effecten. Ook hier dient steeds weer te worden aangegeven of het feiten, veronderstellingen dan wel aannames betreft. Bij het gebruik van rekenmodellen dient de betrouwbaarheid van de berekende uitkomsten te worden vermeld.
- Bijzondere aandacht moet worden besteed aan die milieu-gevolgen die per locatie of alternatief verschillen.
- Naast de negatieve effecten dient te worden aangegeven (in woord en beeld) welke positieve ontwikkelingsmogelijkheden of positieve effecten daar tegenover staan.
- Naast de beschrijving per milieu-aspect afzonderlijk dient er aandacht te zijn voor de samenhang tussen en cumulatie van de milieu-effecten van de weg en de totaalinvloed op (onderdelen van) het studiegebied.
- Er moet worden aangegeven in hoeverre er milieu-effecten optreden, die worden veroorzaakt doordat naast het onderhavige project ook andere activiteiten in het gebied plaatsvinden. Het MER moet hierbij ook ingaan op gevolgen van activiteiten die het (in)directe gevolg zijn van de aanleg van de RW69 (of van één van de alternatieven daarvoor); onder meer kan gedacht worden aan nieuwe bedrijfsvestigingen of woningbouw.
- De gevolgen dienen zowel voor de aanleg van de weg als voor het gebruik ervan te worden beschreven.

In de onderstaande paragrafen is aangegeven, welke milieu-aspecten in het MER in elk geval in beschouwing moeten worden genomen. Hierbij zijn de aandachtspunten voor de bestaande situatie en de gevolgen kortheidshalve in één hoofdstuk ondergebracht. Per paragraaf zijn eerst richtlijnen voor de huidige situatie en de autonome ontwikkeling en daarna richtlijnen voor de gevolgen behandeld.

