

SPECIFICEREN VAN (MILIEU)KWALITEIT

STEL EEN CONCREET BEOORDELINGSKADER

De huidige wijze van beoordelen en waarderen van effecten in een (plan-)MER is te globaal. Er ontbreekt een duidelijke kwaliteitsbeoordeling van de referentie- en plansituatie. Hierdoor is het niet mogelijk een uitspraak te doen over het al dan niet acceptabel zijn van de verbetering of verslechtering die optreedt in diverse planalternatieven. Betere afwegingen zijn mogelijk door voor elk beoordelingscriterium de (milieu)kwaliteit nader te specificeren.

Peter van de Laak, Maarten van Dongen en Paul Wolff

In een (plan)MER worden de effecten van verschillende alternatieven onderling vergeleken en beoordeeld ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Hiertoe wordt een beoordelingskader opgesteld. Het beoordelingskader geeft aan welke thema's en aspecten relevant zijn voor de besluitvorming. Voor een plan-MER zijn de beoordelingsaspecten doorgaans op een hoger abstractieniveau geformuleerd dan voor een MER. Het waarderen van effecten vindt veelal plaats aan de hand van plussen en minnen. Hiermee wordt de relatieve verbetering of verslechtering van een alternatief zichtbaar gemaakt ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling. Het beoordelen en waarderen resulteert in een effectenmatrix met een waardering (in plussen en minnen) per beoordelingsaspect. Op basis van het effectenoverzicht wordt een keuze gemaakt voor het beste alternatief (met de meeste plussen en weinig minpunten), al dan niet door bepaalde beoordelingsaspecten zwaarder te laten wegen in de besluitvorming.

Deze wijze van beoordelen en waarderen van effecten heeft beperkingen. Het beoordelingskader bevat geen duidelijke afbakening van te onderscheiden (milieu)kwaliteiten per beoordelingscriterium. Het is dan niet mogelijk een waardeoordeel te geven voor de huidige milieusituatie, autonome ontwikkeling en de planalternatieven. Hiervoor is het nodig het beoordelingskader verder te operationaliseren. Bijvoorbeeld door per beoordelingsaspect te specificeren wanneer sprake is van een (zeer) goede, matige of slechte milieukwaliteit. Dit biedt de mogelijkheid de

huidige situatie, autonome ontwikkeling en diverse alternatieven afzonderlijk te beoordelen en te waarderen. Met een kleuraanduiding voor de waardering van de diverse milieukwaliteiten wordt in één oogopslag duidelijk welke thema's meer en minder aandacht behoeven. Door in het (plan-)MER voor ruimtelijke plannen deelgebieden te onderscheiden, wordt zichtbaar hoe de effecten differentiëren per deelgebied. In dat geval is een betere afweging mogelijk over het al dan niet acceptabel zijn van bepaalde effecten in een specifiek deelgebied. Deze beoordelings-systematiek is toegepast in het plan-MER voor de Interimstructuurvisie Eindhoven en is hieronder toegelicht.

DE AUTEURS

Peter van de Laak (0570-697125, p.vdlaak@witteveenbos.nl) en Maarten van Dongen (076-5233336, m.vdongen@witteveenbos.nl) zijn respectievelijk senior adviseur Omgevingsbeleid en senior adviseur Ruimtelijke Ontwikkeling bij Witteveen+Bos. Paul Wolff (040-2386335, p.wolff@eindhoven.nl) is projectmanager Structuurvisie bij de gemeente Eindhoven.

Tabel 1. Ruimtelijke ontwikkelingen per deelgebied.

| Deelgebied | Begrenzing | Ruimtelijke ontwikkelingen |
|------------|--|---|
| Centrum | Het gebied binnen de Ring. | De ruimtelijk meest intensief gebruikte zone. Diverse grotere en kleinere herontwikkelingen gericht op de bouw van woningen (ca. 4.000), kantoren, winkels en ondergrondse parkeerruimten. Twee majeure projecten: ontwikkeling stationsgebied en herontwikkeling Philips Complex Strijp-5 naar multifunctioneel gebied. |
| Noord | Het gebied tussen de spoorlijn naar Best, de Ring en de Dommel. | Dit deelgebied bestaat voor het grootste deel uit de woonwijk Woensel. In dit deelgebied zullen de laatste twee grote uitleglocaties worden ontwikkeld (ca. 1.000 woningen). Daarnaast zijn er wijkontwikkelingsplannen in uitvoering. Andere ontwikkelingen zijn: realisatie gemengd bedrijventerrein (23 ha) en diverse HOV-knooppunten. |
| Zuid-Oost | Het gebied tussen de Dommel (stroomafwaarts), de Ring en de Dommel (stroomopwaarts). | De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen zijn het project Tongelresche Akkers (900 nieuwe woningen) en de ontwikkeling van Genneper Parken (behoud en herstel groen en natuur- en cultuurhistorische waarden). Tevens vindt een uitbreiding plaats van het HOV-netwerk, ontwikkeling van kleinschalige bedrijfslocaties en zijn enkele wijkontwikkelingsplannen in voorbereiding. |
| West | Het gebied tussen de Dommel, de Ring en de spoorlijn naar Best. | Het meest dynamische en contrastrijke deelgebied. In dit gebied ligt Eindhoven Airport, de VINEX-wijk Meerhoven en diverse groenstructuren die onderdeel zijn van de EHS en de provinciale Groene Hoofdstructuur. Het project Landelijk Strijp beoogt herstel en versterking van het groene karakter met ruimte voor werken (ontwikkeling Brainport Innovation Campus voor toptechnologiebedrijven), wonen en recreatie. Andere ruimtelijke ontwikkelingen zijn de transformatie van het voormalige Philips Complex Strijp-R (600 nieuwe woningen), ontwikkeling van enkele kleinschalige bedrijvenparken en twee extra aansluitingen op de A2. |

Interimstructuurvisie

In de Interimstructuurvisie stelt de gemeente Eindhoven het integraal ruimtelijk beleid vast voor de middellange termijn op basis van eerder (tot juni 2009) door de gemeenteraad vastgestelde programma's of gebiedsvisies. Hiermee voldoet de gemeente aan de Wet ruimtelijke ordening en kan het bijbehorende instrumentarium worden ingezet. Bij het bepalen van het ruimtelijk kader is uitgegaan van de raadsprogramma's met beleidskaders, projecten en activiteiten die een directe claim leggen op de beschikbare ruimte (sectoraal), dan wel ruimtelijke gevolgen hebben of voorwaardenstellend zijn (facetmatig). In tabel 1 zijn de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen samengevat. De Interimstructuurvisie 2009 doet geen uitspraken over beleid dat nog in ontwikkeling of voorbereiding is. In 2011 wordt een definitieve Structuurvisie opgesteld, waarin het nieuwe ruimtelijke beleid wordt vastgesteld.

In de Interimstructuurvisie is de integratie van het ruimtelijk beleid vertaald naar een ruimtelijk structuurbeeld, waarbij twee kaartlagen zijn onderscheiden. De onderliggende kaartlaag (ruimtelijke hoofdstructuur) is opgebouwd uit min of meer vastliggende structurelementen (water, groen, verkeer, openbare ruimte) waarnaar het grondgebruik zich dient te richten (zie afbeelding 1). Bebouwd en te bebouwen gebied vormen eveneens een element van de ruimtelijke hoofdstructuur. In de tweede laag (gebruik van de ruimte) is de ruimtelijke verdeling van de actuele en gewenste grondgebruikfuncties weergegeven (zie afbeelding 2). Het ruimte-

lijjk structuurbeeld is richtinggevend én toetsingskader voor ruimtelijke initiatieven, en biedt een basis voor uitvoeringsprojecten.

Een aantal projecten, dat onderdeel is van de Interimstructuurvisie 2009, is van een zodanige omvang dat hiervoor een MER moet worden opgesteld. Het betreft de ontwikkeling en intensivering van het Stationsgebied met woningen, kantoren, winkels en leisure, en de ontwikkeling van Landelijk Strijp. Dit laatste moet uitgroeien tot een van de drie stadsparken van Eindhoven. Grote delen van Landelijk Strijp zijn onderdeel van de EHS en de Provinciale Groene Hoofdstructuur (GHS). In dit gebied is de ontwikkeling van de Brainport Innovation Campus (circa 200 hectare) in voorbereiding met mogelijke gevolgen voor de EHS en GHS. De Interimstructuurvisie is derhalve planMER-plichtig.

Omgekeerde benadering

Het planMER is opgesteld volgens de 'omgekeerde benadering'. Hierbij worden eerst de huidige milieusituatie en aanwezige waarden (natuur, cultuurhistorie, archeologie) beschreven en beoordeeld. Vervolgens is getoetst of de Interimstructuurvisie 2009 leidt tot een verbetering of verslechtering van bestaande milieukwaliteiten en waarden. De projecten en activiteiten van de Interimstructuurvisie zijn onderdeel van de autonome ontwikkeling. Ook andere besluiten hebben invloed op de toekomstige milieukwaliteit en waarden. Voor een juiste beoordeling van de effecten van de Interimstructuurvisie is voor de autonome ontwikkeling onderscheid gemaakt tussen:

| | Goed | Voldoende | Matig | Slecht |
|--------------------|--|--|---|--|
| Bodem | De bodem is overwegend schoon. De bodem voldoet aan de gebiedseigen bodemkwaliteit. | Gevallen van lichte tot matige bodemverontreiniging. Geen humane en/of ecologische risico's. | Gevallen van verontreiniging in het grondwater. Beheersmaatregelen zijn getroffen. Geen humane en/of ecologische risico's. | Gevallen van bodemverontreiniging met humane en/of ecologische risico's. |
| Water | Geen wateroverlast op straat. De waterkwaliteit voldoet aan de KRW-doelstellingen. | Geen of zeer beperkte wateroverlast op straat. Voor enkele stoffen vindt een geringe overschrijding plaats van de toelaatbare waarde (KRW). | Enkele locaties met matige wateroverlast op straat. Voor enkele stoffen vindt een ruime overschrijding plaats van de toelaatbare waarde (KRW). | Enkele locaties met ernstige tot zeer ernstige wateroverlast op straat. Voor diverse stoffen wordt de toelaatbare waarde zeer ruim overschreden (KRW). |
| Natuur en groen | Geen aantasting en verstoring EHS en/of GHS. Aan de voorwaarden voor de instandhouding van beschermde en Rode Lijstsoorten is voldaan. EVZ gerealiseerd. | Geen aantasting en verstoring EHS en/of GHS. Voldoende voorwaarden voor de instandhouding beschermde en Rode Lijstsoorten. EVZ gedeeltelijk gerealiseerd. | Geen aantasting, maar wel beperkte verstoring EHS en/of GHS. Onvoldoende voorwaarden voor de instandhouding beschermde en Rode Lijstsoorten. EVZ nog niet gerealiseerd. | Aantasting EHS en/of GHS. Onvoldoende voorwaarden voor instandhouding beschermde en Rode Lijstsoorten. EVZ nog niet gerealiseerd. |
| LCA | Landschappelijke samenhangen. Rijke variatie aan cultuurhistorische objecten en structuren. Landschapselementen en cultuurhistorische en archeologische objecten zijn veiliggesteld. | Voldoende variatie aan landschappelijke en cultuurhistorische objecten en structuren. Maatregelen zijn nodig gericht op optimalisatie, behoud en beheer. | Beperkte aanwezigheid van landschappelijke kwaliteiten en cultuurhistorische objecten en structuren. Onvoldoende samenhang. | Ontbreken van landschappelijke samenhangen en cultuurhistorische objecten en structuren. |
| Verkeer | Geen wegen met stremming van het doorgaande verkeer. Geen verkeersonveilige situaties. Goede HOV- en fietsverbindingen | Beperkte stremming van het doorgaande verkeer. Enkele verkeersonveilige situaties. Redelijke bereikbaarheid met HOV en fiets. | Op één of twee wegen vindt bijna dagelijks stremming plaats van het doorgaande verkeer. Enkele verkeersonveilige locaties. Beperkte bereikbaarheid met HOV en fiets. | Op diverse wegen vindt bijna dagelijks stremming plaats van het doorgaande verkeer. Een groot aantal verkeersonveilige locaties. Beperkte bereikbaarheid met HOV en fiets. |
| Geluid | Bij de meeste woningen wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde voor weg- en railverkeer en industrielawaai. | Bij maximaal 100 woningen vindt een overschrijding plaats van de plandrempel. | Langs enkele wegen en bij minder dan 500 woningen vindt een overschrijding plaats van de plandrempel. | Langs een groot aantal wegen en bij meer dan 500 woningen vindt een overschrijding plaats van de plandrempel. |
| Luchtkwaliteit | Geen overschrijdingen van de grenswaarden voor NO ₂ en/of PM ₁₀ . Geen wegen met hoge concentraties NO ₂ en/of PM ₁₀ . | Geen overschrijdingen van de grenswaarden voor NO ₂ en/of PM ₁₀ . Wel diverse wegen met hoge concentraties NO ₂ en/of PM ₁₀ . | Langs één of twee wegen vindt een overschrijding plaats van de grenswaarden voor NO ₂ en/of PM ₁₀ . | Bij drie of meer wegen vindt een overschrijding plaats van de grenswaarden voor NO ₂ en PM ₁₀ . |
| Externe veiligheid | Geen overschrijdingen van het PR en het GR ligt beneden de oriënterende waarde. | Geen overschrijdingen van het PR bij woningen en beperkt kwetsbare objecten. De oriënterende waarde van het GR wordt beperkt overschreden. Er zijn beheersmaatregelen getroffen. | Geen woningen, wel beperkt kwetsbare objecten met een overschrijding van het PR. De oriënterende waarde van het GR wordt meer dan twee keer overschreden. | Woningen binnen de PR-contour. De oriënterende waarde van het GR wordt meer dan vijf keer overschreden. |
| Klimaat en energie | Meer dan 80% van de woningen heeft een GPR 6 of hoger. | Circa 50-80% van de woningen heeft een GPR 6 of hoger. | Circa 20-50% van de woningen voldoet aan de GPR 6. | 20% of minder van de woningen voldoet aan de GPR 6. |

Afbeelding 1. Ruimtelijke hoofdstructuur.



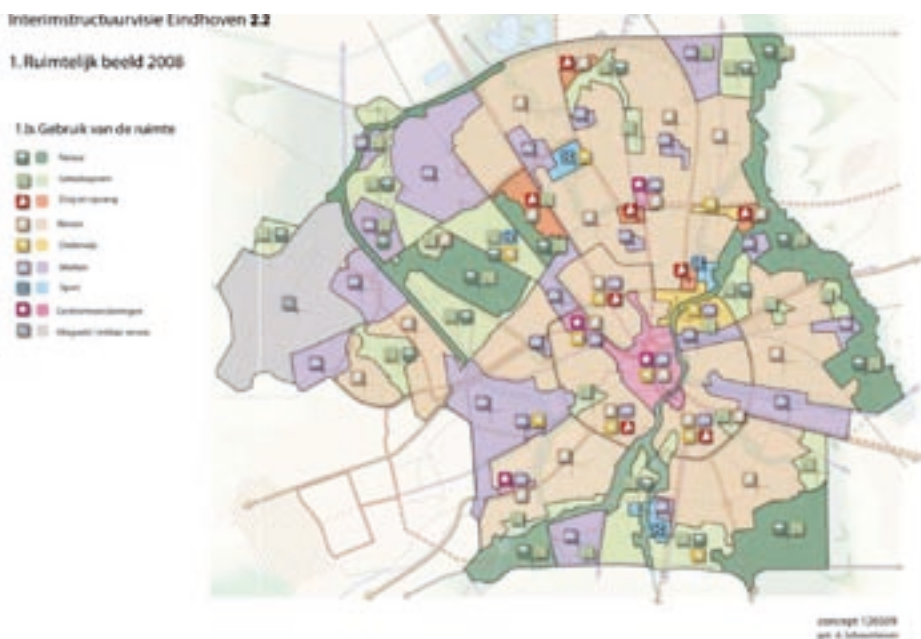
- bovengemeentelijke besluiten (regionaal, nationaal) over ruimtelijke ontwikkelingen die gevolgen kunnen hebben voor het milieu en aanwezige waarden binnen het grondgebied van de gemeente Eindhoven (o.a. Regionaal Structuurplan, MIRT-verkenning Grote Ruit);
- de ruimtelijke ontwikkelingen volgens de Interimstructuurvisie 2009;
- de besluiten over diverse (boven)gemeentelijke milieuprogramma's en milieuactieplannen, zoals het Gemeentelijk Rioleringsplan, Waterbeheerplan De Dommel, Actieplan geluid, het programma Luchtkwaliteit en mobiliteit, Beleidsplan Externe veiligheid en het Uitvoeringsprogramma klimaatbeleid 2009-2012.

De (effect)beoordeling in het plan-MER richt zich naar de huidige milieusituatie en waarden, en de autonome ontwikkeling ervan. Het plan-MER geeft inzicht in de effecten van bestaand ruimtelijk- en milieubeleid. In het plan-MER zijn geen planalternatieven uitgewerkt en beoordeeld. Wel zijn op basis van de effectbeoordelingen aanbevelingen en opgaven geformuleerd voor milieu, natuur en landschap. Deze opgaven worden in de definitieve Structuurvisie verder uitgewerkt en zijn mede sturend voor mogelijke planalternatieven. Hierin kenmerkt zich de 'omgekeerde benadering'. Voor de autonome ontwikkeling is 2015 als eindsituatie gekozen. In dat jaar is het merendeel van de ruimtelijke ontwikkelingen van de Interimstructuurvisie gerealiseerd.

Gebiedsgerichte aanpak

Met de programmamanagers en projectleiders zijn de ruimtelijk relevante projecten en activiteiten geïnventariseerd. De gemeente Eindhoven heeft veel projecten op het programma staan, waaronder vier majeure projecten. Dat zijn de herontwikkeling van het voormalige Philipscomplex Strijp-S, de ontwikkeling van Landelijk Strijp, de ontwikkeling van het Stationsgebied en de uitbreiding van het HOV-netwerk. Landelijk Strijp, Strijp-S en het Stationsgebied zijn m.e.r.-plichtige activiteiten. Daarnaast zijn er circa 150 middelgrote en kleinere ruimtelijke ontwikkelingen. Het eerst in beeld brengen van de effecten van plan-MER-plichtige activiteiten en vervolgens het cumulatief beoordelen van alle projecten is weinig zinvol. Ook diverse middelgrote ontwikkelingen kunnen gezamenlijk leiden tot substantiële effecten. De aard en orde van grootte van de effecten is afhankelijk van de omvang, locatie en nabijheid van projecten. Om die reden is in dit plan-MER gekozen voor een gebiedsgerichte beoordeling van de effecten. Het onderscheiden van cohe-

Afbeelding 2. Gebruik van de ruimte.



Afbeelding 3. Begrenzing van de deelgebieden.



Tabel 3. Beoordeling huidige milieusituatie en waarden.

| | centrum | west | noord | zuid-oost |
|--------------------|---------|------|-------|-----------|
| bodem | | | | |
| water | | | | |
| natuur en groen | | | | |
| LCA | | | | |
| verkeer | | | | |
| geluid | | | | |
| luchtkwaliteit | | | | |
| externe veiligheid | | | | |
| klimaat en energie | | | | |
| Totaalbeoordeling | | | | |

Groen = goed, blauw = voldoende, geel = matig, rood = slecht.

rente deelgebieden is een manier om grip te krijgen op de complexiteit van de effectbeoordeling. Het biedt daarnaast de mogelijkheid de effecten per deelgebied te specificeren. Bij de besluitvorming kan dan een afweging worden gemaakt of de effecten al dan niet acceptabel zijn voor bepaalde deelgebieden.

Afbeelding 3 toont de begrenzing van de vier deelgebieden. In tabel 1 zijn de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen per deelgebied samengevat. De deelgebieden zijn van elkaar gescheiden door 'harde' structuren, zoals de centrumring, de spoorlijn naar Best en de Dommel. Elk deelgebied kent specifieke kwaliteiten en kwetsbaarheden. Het abstractieniveau van de deelgebieden biedt vooral een goed handvat voor de beoordeling van de (effecten voor de) aanwezige waarden (natuur, groen, landschap en cultuurhistorie) en voor bodem en water. De effecten voor de leefomgeving (geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid) zijn vooral afhankelijk van de mobiliteitsontwikkelingen. Hiervoor is het totale gemeentelijk grondgebied het meest geschikte abstractieniveau. Dit geldt ook voor klimaatverandering.

Beoordelingsmethode

Per deelgebied en thema is een inventarisatie gemaakt van de bestaande milieukwaliteiten en waarden. Deze zijn beschreven en toegelicht aan de hand van een of meer kaartbeelden. Vervolgens is per deelgebied een inschatting (expert judgement) gemaakt van de effecten van ingrepen en maatregelen. Voor geluid en luchtkwaliteit is onder andere gebruik gemaakt van verkeersprognoses (toe- of afname van verkeersintensiteiten) en de resultaten van de saneringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Teneinde een duidelijk beeld te krijgen van de veranderingen in de bestaande milieukwaliteiten en aanwezige waarden, is een concreet beoordelingskader opgesteld (zie tabel 2). Per thema is gespecificeerd wanneer de beoordeling 'goed', 'voldoende', 'matig' of 'slecht' van toepassing is.

Tabel 2 laat zien dat het zeer goed mogelijk is om in een (Plan)MER het beoordelingskader te specificeren en de milieubeoordeling expliciet te ma-

ken. Voor de waardering van de geluidskwaliteit is als beoordelingscriterium gehanteerd het aantal wegen en de aantallen woningen waarbij een overschrijding plaatsvindt van de plandrempel voor wegverkeerslawaai (68 dB). Bij een overschrijding van de plandrempel voor wegverkeerslawaai is sprake van ernstige geluidshinder en slaapverstoring. Voor luchtkwaliteit is het beoordelingscriterium het aantal wegen met een overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit en de mate waarin een overschrijding plaatsvindt voor NO₂ én PM₁₀. Naarmate het aantal wegen, woningen en overschrijdingen van grenswaarden toeneemt, met name in deelgebieden met een hoge bewonersdichtheid, ondervindt een groter aantal bewoners gezondheidsschade. Het op deze wijze operationaliseren van het beoordelingskader maakt de effectbeoordeling transparant. De tabellen 3 en 4 geven een overzicht van de beoordeling van de huidige milieusituatie en waarden, respectievelijk van de veranderingen daarin per thema en deelgebied. Deze wijze van presenteren heeft een aantal voordelen. In één oogopslag is duidelijk hoe de beoordeling uitvalt per deelgebied en welke thema's meer en minder aandacht behoeven. Daarnaast geeft het duidelijkheid over de verwachte ontwikkelingen van de milieukwaliteiten en waarden in de diverse deelgebieden en de mate waarin een verbetering dan wel verslechtering optreedt. Uiteraard zijn de onderliggende meer kwantitatieve gegevens onontbeerlijk voor de onderbouwing van de beoordeling en het formuleren van beleid en acties. De toepassing van rekenmodellen kan bijdragen aan de onderbouwing van de effectbeoordeling.

Tabel 3 laat zien dat in de huidige situatie de milieukwaliteit in het centrum als 'slecht' wordt beoordeeld. De slechte geluidskwaliteit en luchtkwaliteit worden veroorzaakt door de hoge verkeersintensiteiten op de wegen met een geringe afstand tot de woonbebouwing. Ook het type wegverharding speelt een rol. Voorts maakt tabel 3 zichtbaar dat de algehele (milieu)kwaliteit in de gemeente als matig kan worden gekwalificeerd.

Tabel 4 laat zien dat, met uitzondering van geluid en bodem, de algehele milieukwaliteit in de gemeente aanmerkelijk verbetert. De meeste milieu-

Tabel 4. Effectbeoordeling autonome ontwikkeling 2015.

| | centrum | west | noord | zuid-oost |
|--------------------|---------|-------|-------|-----------|
| bodem | geel | geel | blauw | geel |
| water | blauw | blauw | blauw | blauw |
| natuur en groen | blauw | geel | geel | blauw |
| LCA | blauw | groen | geel | blauw |
| verkeer | geel | blauw | blauw | blauw |
| geluid | rood | geel | geel | geel |
| luchtkwaliteit | blauw | blauw | blauw | blauw |
| externe veiligheid | blauw | blauw | blauw | blauw |
| klimaat en energie | blauw | blauw | blauw | blauw |
| Totaalbeoordeling | geel | blauw | blauw | blauw |

Groen = goed, blauw = voldoende, geel = matig, rood = slecht.

winst wordt geboekt door de uitvoering van de maatregelen van het Gemeentelijk Rioleringsplan, het Waterbeheerplan de Dommel, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en het Programma luchtkwaliteit en mobiliteit. Door de toename van het aantal woningen en kantoren in het centrum neemt de verkeersintensiteit toe. De gemeente treft diverse maatregelen om de knelpunten voor luchtkwaliteit op te lossen, zoals de verdere ontwikkeling van het HOV-netwerk en optimalisatie van het fietsnetwerk. Daarnaast wordt in het kader van het NSL een groot aantal maatregelen getroffen gericht op het oplossen van de knelpunten voor luchtkwaliteit. Een aanmerkelijke verbetering van de geluidssituatie is alleen mogelijk als de verkeersintensiteit op de hoogbelaste wegvakken substantieel (30-40%) afneemt. Het is niet waarschijnlijk dat de ontwikkeling van het HOV-netwerk en fietsnetwerk zal leiden tot een forse afname van de verkeersintensiteiten in het centrum. Daarvoor zijn andere maatregelen nodig.

Onzekerheden

De beschrijving van de huidige situatie is gebaseerd op beschikbare informatie bij de gemeente, waterschap De Dommel en diverse (onderzoeks)rapporten, zoals de bodemkwaliteitskaart, verkeersprognoses, geluidbelastingkaarten en de NSL saneringstool. Op basis van expert judgement is vervolgens een inschatting gemaakt van de toekomstige milieusituatie en waarden, als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen en de milieumaatregelen die worden getroffen. Daarbij is rekening gehouden met onzekerheden over de gevolgen van de klimaatverandering, verkeersprognoses en effecten van de voltooiing van het HOV-netwerk. De doorrekening van maatregelen voor waterkwaliteit en wateroverlast is niet gebaseerd op een lokale vertaling van de meest recente KNMI-klimaatscenario's. Die waren nog niet beschikbaar. Het HOV-netwerk en de uitvoering van het Actieplan fiets moeten bijdragen tot een aanmerkelijke reductie van de verkeersintensiteit op de radialen, de Ring en in het centrum. Deze maatregelen zijn niet doorgerekend met de NSL saneringstool, omdat de effecten niet of nauwelijks kwantificeerbaar zijn. Voor wat betreft externe veiligheid bestaat nog onzekerheid over de implementatie van het

Basisnet en de te treffen beheersmaatregelen voor calamiteiten door de gemeente.

Conclusie

Het operationaliseren van het beoordelingskader biedt de mogelijkheid meer concrete uitspraken te doen over de huidige milieusituatie en waarden, en de veranderingen die daarin optreden als gevolg van het voorgenomen beleid. Door per beoordelingsthema te specificeren wanneer sprake is van een (zeer) goede, matige of slechte (milieu)kwaliteit zijn betere afwegingen mogelijk. De effectbeoordeling is transparant en de onzekerheden zijn inzichtelijk. Door onderscheid te maken in verschillende deelgebieden kunnen afwegingen worden gemaakt over het al dan niet acceptabel zijn van bepaalde effecten in een specifiek deelgebied. In de casus plan-MER Interimstructuurvisie 2009 Eindhoven is deze beoordelingssystematiek voor het eerst toegepast. De casus laat zien dat het uitvoeren van een (plan)-MER achteraf toch zinvol kan zijn. Het plan-MER geeft een oordeel over de effecten van vastgesteld ruimtelijk en milieubeleid van de gemeente. Met de 'omgekeerde benadering' in dit plan-MER wordt mede sturing gegeven aan de milieupgaven en planalternatieven voor de definitieve structuurvisie. ■