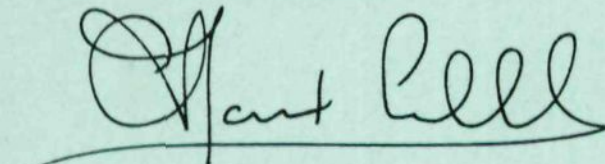


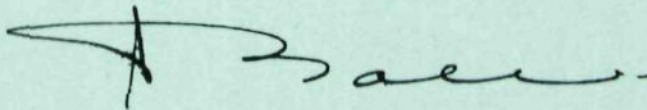
RICHTLIJNEN MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE
TEN BEHOEVE VAN DE TRAJECTSTUDIE
RIJKSWEG 69, EINDHOVEN - BELGISCHE GRENS

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig artikel 7.15
van de Wet Milieubeheer

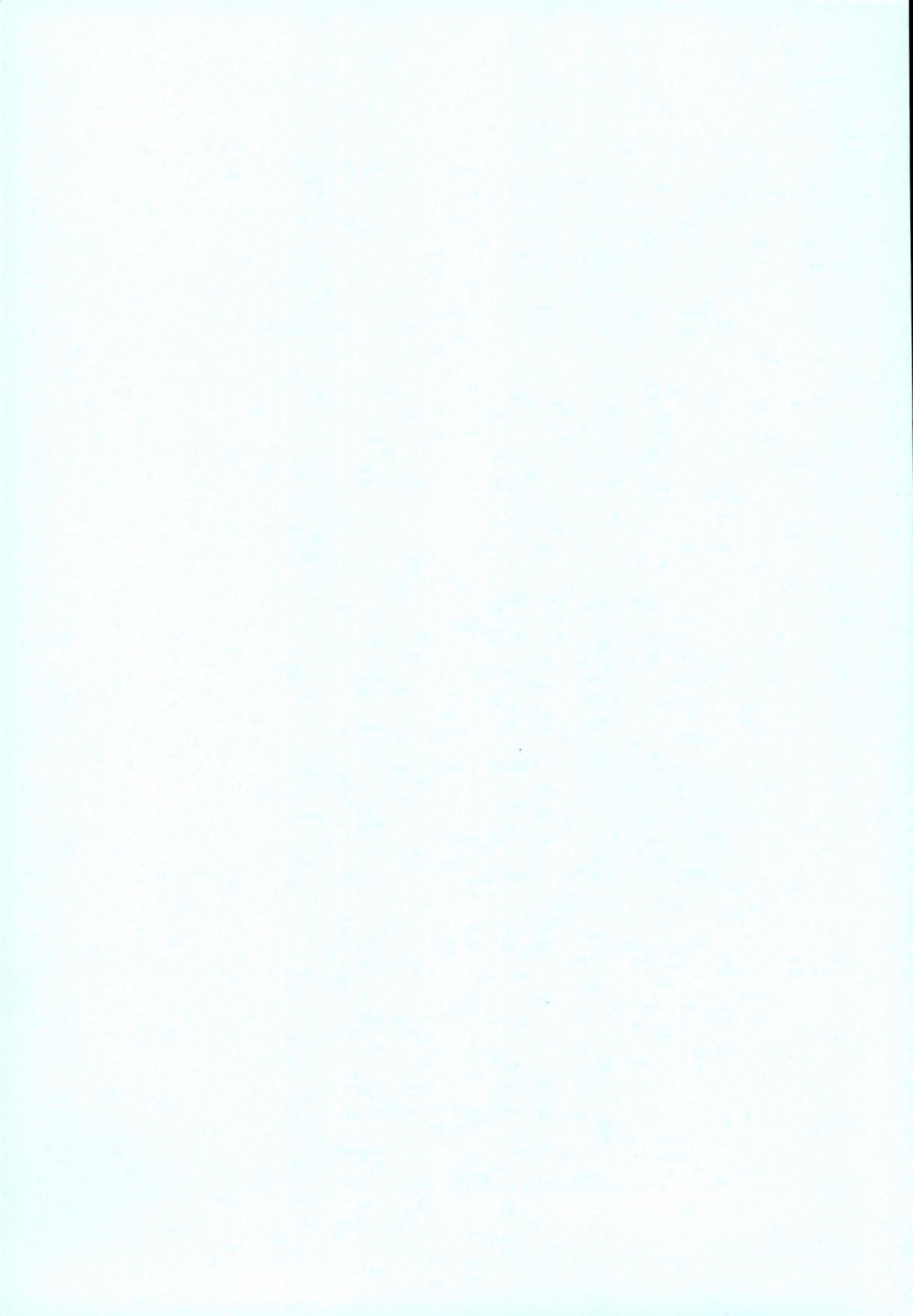


's-Gravenhage,

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieube-
heer overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer



's-Gravenhage,



INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	1
2.	PROBLEEMSTELLING EN DOEL	2
	2.1 Probleemstelling	2
	2.2 Verkeersprognoses	3
	2.3 Overheidsbeleid	4
	2.4 Doel van het voornemen	5
3.	BESLUITVORMING	6
4.	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	7
	4.1 Inleiding	7
	4.2 Ontwikkeling van alternatieven	8
	4.3 Beschrijving van de alternatieven	8
	4.4 Nulalternatief (A)	9
	4.5 Nulplusalternatief (B)	9
	4.6 Infrastructuuralternatieven (C)	9
	4.7 Aanleg en uitvoering infrastructuuralternatieven	10
	4.8 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)	11
5.	BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELINGEN EN MILIEU-EFFEC- TEN	13
	5.1 Algemeen	13
	5.2 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater	14
	5.3 Vegetatie, fauna en ecologische relaties	15
	5.4 Landschap en cultuurhistorie	16
	5.5 Geluid en trillingen	17
	5.6 Lucht	18
	5.7 Veiligheid en woonmilieu	19
	5.8 Indirecte effecten	20
6.	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	21
7.	LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF	22
8.	VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	23
9.	SAMENVATTING VAN HET MER	24
	Bijlage 1: Overzicht inspraakreacties	25
	Bijlage 2: Inspraakreacties en commentaar hierop naar aanleiding van de startnotitie	27

1. INLEIDING

In de procedure ten behoeve van besluitvorming over rijksweg 69, Eindhoven - Belgische grens worden de regels toegepast met betrekking tot de milieu-effectrapportage (m.e.r.) uit de Wet Milieubeheer (WM). Daarin treden de hoofddirectie van Rijkswaterstaat *namens de Minister van Verkeer en Waterstaat alsmede de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer* op als bevoegd gezag en de regionale directie Noord-Brabant als initiatiefnemer. Zoals gebruikelijk bij wegenprojecten vormt de m.e.r.-procedure onderdeel van de Tracéwet-procedure. Het MER zal daarom onderdeel van de Trajectnota vormen.

De richtlijnen zijn opgesteld op basis van de adviezen van de werkgroep uit de Commissie voor de Milieu-effectrapportage, de Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie Noord-Brabant alsmede de in het kader van de ter inzage ligging van de startnotitie ontvangen reacties.

Een overzicht van de insprekers is in bijlage 1 opgenomen. De adviezen en reacties zijn samengevat en voorzien van commentaar in bijlage 2.

2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

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 wordt aangegeven dat toenemende verkeersintensiteiten, zowel op het hoofd- als het onderliggende wegennet, steeds vaker leiden tot congestie op de bestaande rijksweg 69. 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 stads-regionale verkeer (Valkenswaard, Waalre en Aalst). De bijdrage van het doorgaande, 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 probleemstelling¹ 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.

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

Richt de beschrijving specifiek op leefbaarheidsaspecten die betrekking hebben op de problematiek van rijksweg 69.

¹De 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. Daarnaast is aandacht nodig voor de doorgaande, internationale verbindingen, in het bijzonder die tussen de Eindhovense randwegen en de bevolkingsconcentraties in de Belgische provincies Limburg en Luik.

2.2 Verkeersprognoses

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 vervoersmanagement kunnen daarbij tevens een plaats krijgen. Afwikkeling van het autoverkeer over rijksweg 69 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 rijksweg 69 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.

Bij de berekeningen kan gebruik worden gemaakt van een verkeers- en vervoer-model, wanneer de uitgangspunten van de berekeningswijze, de gehanteerde invoergegevens en een beschouwing over de nauwkeurigheid van de uitkomsten duidelijk beschreven worden. In dit 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 studiegebied² 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;
- 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 wordt gesteld dat het methodisch niet mogelijk is om de effecten van de onderhavige studie te toetsen aan de landelijke leefbaarheidsdoelstellingen van het

²Het 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 milieu-aspect 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 wegcapaciteit, ook aansluitende gedeelten van Rijksweg 69 en andere (rijks)wegen worden gerekend.

SVV 2. De bedoelde streefwaarden gelden als landelijk gemiddelde en kunnen voor een concreet project inderdaad niet zonder meer als randvoorwaarde worden beschouwd. Aanbevolen wordt om voorzover mogelijk 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 danwel dat inzichtelijk wordt gemaakt/aange-toond waarom dit niet mogelijk is. 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 gerelateerd aan de designaleerde 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 doorgaande, internationale verkeer en vervoer anderzijds.

Overigens moet inzicht worden geboden in de rol die rijksweg 69 concreet kan spelen voor wat betreft de versterking van de samenhang tussen de regio's Eindhoven/Helmond en Hasselt/Genk. De feitelijke samenwerkingsplannen tussen deze regio's dienen hierbij aan de orde te komen.

3. **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 rijksweg 69 en de aansluitende gewestweg N 74 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 tijdsplan 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).

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

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

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

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 beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

4.1 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**: 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 (bedrijfsterreinen, woningbouw) behoren, met het bijbehorend verkeer en vervoer en de toename in de behoefte aan verdere infrastructuure 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 rijksweg 69.

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

4.2 Ontwikkeling van alternatieven

Niveaus in keuzemogelijkheden

In de trajectstudie zal een vertaling plaatsvinden van de meer abstracte hoofddoelstellingen 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) moet van milieu-aspecten worden uitgegaan. 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. 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.

4.3 Beschrijving van de alternatieven

Het MER dient een beschrijving te bevatten van de voorgenomen activiteit. Dit voor-nemen is op dit moment nog niet aan te geven; het is de resultante van een afweging waarbij verschillende gelijkwaardige alternatieven, waaronder het meest milieuvriende-lijk 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.

4.4 Nulalternatief (A)

Het nulalternatief beschrijft de ontwikkeling, die optreedt wanneer er geen extra maatregelen worden genomen om de verkeerssituatie op de rijksweg 69 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.³

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.

4.5 Nulplusalternatief (B)

Gelet op het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV 2) deel d, blz. 136 - 137, zal in het MER aandacht moeten worden geschonken aan de (on-)mogelijkheid om (een deel van) de geconstateerde knelpunten op te lossen zónder de verbreding/verlegging van rijksweg 69.

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 (ervan uitgaande dat in het nulalternatief de maatregelen van het SVV 2 effectief zijn) van (hoogwaardig) openbaar vervoer⁴ (gericht op het verkeer en vervoer in het studiegebied) en verbetering van de fietsinfrastructuur. Ten aanzien van bijvoorbeeld het openbaar vervoer geldt, dat het MER hiervoor geen uitgewerkte oplossingen hoeft te bevatten, gezien de taken en verantwoordelijkheden van de initiatiefnemer, Rijkswaterstaat Noord-Brabant.

4.6 Infrastructuuralternatieven (C)

In de Startnotitie zijn vijf weginfrastructuuralternatieven aangegeven. Betwijfeld wordt of het noodzakelijk is deze vijf alternatieven de gehele afweging in het MER te laten ondergaan. Het is zinvol om 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 doorgaand, internationaal niveau, alsmede voor het

³Besteed hierbij onder meer aandacht aan de trajectstudie Tangenten Eindhoven.

⁴Zie bijvoorbeeld de notitie Kruispunt van wegen, pagina 27 actiepunten 8.

tegengaan van de congestie rond het huidige tracé.⁵ Daarbij kan ook worden onderzocht of varianten op de voorgestelde tracés mogelijk een betere oplossing bieden.⁶

Als extra zesde weginfrastructuuralternatief moet worden de mogelijkheden worden onderzocht van infrastructurele aanpassingen van de bestaande wegverbinding. Dit zou zich moeten richten op (gedeeltelijke) wegverbredingen en ondergrondse oplossingen, met name daar waar uit het onderzoek blijkt dat zich in kernen leefbaarheidsproblemen (gaan) voordoen.

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. Aanbevolen wordt om slechts een beperkt aantal autosnelwegen-alternatieven in beschouwing te nemen.

Gelet op het feit dat er sprake is van een stadsregionaal verkeersprobleem en in mindere mate van een doorgaand, 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 gesignaleerde problematiek. In dit alternatief worden de regionale en doorgaande verkeersstromen zoveel mogelijk via verschillende tracés (of delen daarvan) verwerkt.

4.7 Aanleg en uitvoering infrastructuuralternatieven

Aanleg

Voor de aanleg van de wegalternatieven zullen in een beschrijving de volgende aspecten aan de orde moeten komen.

- amoveren van reeds aangelegde weggedeelten of kunstwerken;
- verwijdering van begroeiing;
- afvoer van grond ter plaatse van de aan te leggen weggedeelten en eventueel opslag van de verwijderde grond;
- ontwatering en behandeling tijdens de aanleg van het af te voeren hemelwater;
- vergraving, eventueel zandwinning (ook elders) en mogelijk de opslag van ophoogzand of van alternatieve materialen, (indien relevant) transport van materiaal naar de plaats van gebruik en verwerking van dit materiaal.
- het aan te brengen wegdek incl. eigenschappen als verkeersveiligheid en geluidproductie;
- bouw van kunstwerken (tunnels, viaducten) en aansluitpunten;
- aanleg van parallelwegen en ongelijkvloerse kruisingen;

⁵Een dergelijke toets zou zelfs buiten het eigenlijke MER om gedaan kunnen worden.

⁶Zie bijvoorbeeld inspraakreacties 4 en 29, 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.

- voorzieningen voor het langzame verkeer en voor het openbaar vervoer (busstroken, bushaltes, etc.);
- aanleg van benzinestations, wegrestaurants, parkeer- en picknickplaatsen;
- aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen, zoals verkeersgeleiding, verlichting en geluidafschermende voorzieningen.

Voor de aanleg moet worden gezien hoe bij de verdeling van werkzaamheden over de seizoenen rekening kan worden gehouden met de verstoringgevoeligheid van de ecosystemen. Een voorbeeld is om noodzakelijke tijdelijke peilverlagingen zo veel mogelijk te laten plaats vinden in de nazomer of de winter, omdat dan de effecten op de vegetatie geringer zijn dan in het voorjaar of in de zomer. Ook met broed- en paartijd van verschillende diersoorten kan rekening worden gehouden.

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.

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 per saldo toch een negatief resultaat opleveren.

Gebruik en beheer

Het gaat hierbij om de uitgangspunten (geen uitgebreide beschrijvingen) ten aanzien van:

- gebruik en beheer van bermen;
- onderhoud van de wegen;
- ontwatering en behandeling van het af te voeren hemelwater.

4.8 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Het meest milieuvriendelijk alternatief moet op creatieve wijze worden ontwikkeld en als volwaardig alternatief worden uitgewerkt.

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

- 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 'natuurgericht mma' en een 'mensgericht 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 infrastructuur 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.

5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELINGEN EN MILIEU-EFFEC- TEN

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

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

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

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

5.1 Algemeen

Studiegebied

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 lokaties dienen tot het studiegebied te worden gerekend.

Het studiegebied voor geluid wordt bepaald door wijziging van de verkeersintensiteit met 25% op wegvakniveau. Het studiegebied voor lucht wordt bepaald door wijziging van de verkeersintensiteit met 20% op wegvakniveau.

Hoofdzaken

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 voor het milieu. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die plaatsvinden zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt uitgevoerd.

De mate van waarschijnlijkheid van die ontwikkelingen dient zo goed mogelijk te worden aangegeven.

Milieu-effecten

De gevolgen voor het milieu moeten worden beschreven van de voorgenomen activiteit/alternatieven; hiertoe behoren zowel aanleg en het gebruik van de weg(-gedeelten) als de extra maatregelen die nodig zijn voor de realisering van de doelstellingen uit onder andere beleidsnota's. Ook moet rekening worden gehouden met de verkeerskundige effecten van het voornemen/de alternatieven, zoals de gevolgen voor sluipverkeer op andere wegen en wegdelen.

Ten behoeve van de effectbeschrijving dienen de volgende algemene richtlijnen in acht worden genomen:

- De manier, waarop de milieu-effecten bepaald of beschreven zijn, dient te worden toegelicht. Het gaat hierbij in het bijzonder om de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van de invoergegevens.
- Bijzondere aandacht moet worden besteed aan die milieugevolgen 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 milieu-effecten en de totale invloed 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 rijksweg 69 (of van één van de alternatieven daarvoor); onder meer kan gedacht worden aan nieuwe bedrijfsvestigingen of woningbouw.
- De gevolgen dienen zowel voor de omlegging van de weg als voor het gebruik ervan te worden beschreven.
- Voorzover praktisch mogelijk en relevant voor de besluitvorming moet worden aangegeven hoe de milieu-effecten van de alternatieven zich verhouden tot de regionaal geldende leefbaarheidsdoelstellingen/streefwaarden zoals deze voortvloeien uit het landelijke beleid. Indien hierbij project-specifieke leefbaarheidsdoelstellingen/streefwaarden worden gehanteerd dient de onderbouwing inzichtelijk te worden gemaakt.

Overigens wordt opgemerkt dat het dus niet zozeer gaat om een volledige inventarisatie/voorspelling in het studiegebied, maar om een gerichte informatie ten behoeve van de besluitvorming. Met andere woorden: "Volledigheid is ondergeschikt aan relevantie ten behoeve van de besluitvorming."

5.2 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater

Het MER dient in te gaan op:

- de geologie, geomorfologie en bodemgesteldheid (bestaande hoogteverschillen, bodemtypen, aardkundig waardevolle elementen);
- de geohydrologische gesteldheid en de grondwatersystemen;
- drainagesysteem (oppervlaktewater) met zo mogelijk bekende debieten en peilen.

De beschrijving dient zich vooral te richten op hydrologische systemen in deelgebieden waar effecten kunnen worden verwacht op vocht-, kwel- en grondwaterafhankelijke plantengemeenschappen of indicatorgroepen (bijvoorbeeld beekbegeleidende plantengemeenschappen en vennen).

Beschrijf beknopt de bestaande ontwateringstoestand (Gt's) en verdrogingssituatie op de lokaties van de tracés zelf en in de terreinen in de omgeving.

Beschrijf de ligging en omgrenzing van eventuele grondwaterbeschermingsgebieden.

Bij de beschrijving moet gebruik worden gemaakt van gegevens over de geohydrologische en geomorfologische opbouw van de ondergrond, indeling in watervoerende en scheidende lagen, grondwaterstroming, grondwaterpeilen, isohypsenpatronen, relatie

tussen diep grondwater en ondiep grondwater, grondwateronttrekking door overheid, bedrijven en particulieren en het oppervlaktewatersysteem.

De te verwachten wijzigingen in de hydrologische omstandigheden moeten worden aangegeven met het oog op standplaatsen van eventuele voorkomende waardevolle natuurlijke vegetaties. Tevens dient ingegaan te worden op de gevolgen van de hydrologische ingrepen door bouwrijp maken van wegtracés op de verspreiding van bestaande verontreinigingen en op introductie van nieuwe verontreinigingen door het toekomstig gebruik. Daarbij dienen bodem en oppervlaktewater in hun samenhang bestudeerd te worden.

Bij de beschrijving van de gevolgen dient ingegaan te worden op de gevolgen van het geschikt maken van het gebied voor de aanleg van een weg (toepassen ophoogzand, nivellering hoogteverschillen, vergraving van lagen, tijdelijke bronbemaling of peilverlaging, permanente verlaging). Er dient een globale aanduiding van de locatie en mogelijke effecten te worden gegeven van eventuele zandwinningen voor het project.

Aangegeven dient te worden welke maatregelen worden genomen om vaste, vloeibare en gasvormige stoffen (met vaste en vloeibare componenten en/of afbraakprodukten) in geval van calamiteiten op te vangen en geïsoleerd van het grondwater te kunnen behandelen/zuiveren. Met name in tracégedeeltes gelegen in grondwaterbeschermingsgebieden, dienen hiervoor oplossingen te worden beschreven.

5.3 Vegetatie, fauna en ecologische relaties

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

De beschrijving van de biotische toestand in het studiegebied alsook de daaropvolgende effectbeschrijving wint aan waarde door een duidelijke keuze en motivering van de te behandelen biotische aspecten in relatie tot de gebiedskenmerken en tot de ingreep dan wel de gevolgen daarvan. Van belang is een functionele beschrijving van het studiegebied waarbij diverse actuele en potentiële ecologische relaties worden aangegeven. Ook dient de samenhang met de Ecologische Hoofdstructuur uit het NBP en de Provinciale Groenstructuur binnen het plangebied en het omringende gebied te worden aangegeven. De indicatoren of indicatorgroepen dienen onder meer een afspiegeling te zijn van de karakteristieke milieu-omstandigheden binnen het studiegebied en dienen voor het gehele gebied te worden beschreven wat betreft voorkomen en verspreiding, biotoopeisen en relaties tussen biotopen. In dit verband kan worden gedacht aan:

- zeldzame of karakteristieke plant- en diersoorten;
- beschrijving van de ligging in het landschap, op basis van verspreidingsgegevens, van karakteristieke plantengemeenschappen en plantensoorten en hun relatie tot landschapsecologische factoren;
- de ligging van leefgebieden voor kenmerkende diersoorten; bovendien zal een aanduiding moeten worden gegeven van de vastgestelde respectievelijk veronderstelde zones die voor dispersie tussen de deelgebieden noodzakelijk zijn;
- beschrijving van de ligging van en ruimtelijke samenhang (ecologische verbindingen) tussen functiegebieden⁷;

⁷Rust- en slaapgebieden, fourageer-, broed- en overwinteringsgebieden.

- beschrijving van de ontwikkelingspotenties van vegetatie, flora en fauna, gerelateerd aan de functietoedeling volgens de EHS en de provinciale uitwerking daarvan.
- Tot slot dient een overzicht te worden gegeven van de aanwezige natuurgebieden in het studiegebied, waarbij moet worden aangegeven aan welke (bijzondere) natuurwaarden zij hun status als natuurgebied ontleen.

Gevolgen

Bij de analyse van de gevolgen van de aanwezigheid van de weg en van de wegaanleg dient per tracé onderscheid te worden gemaakt tussen de volgende effecten:

- Ruimtebeslag ten koste van biotopen of natuurgebieden (aantasting, versnippering).
- Geluidbelasting en zichtbelasting waardoor soorten kunnen verdwijnen of in aantal achteruitgaan.
- Verandering van oppervlakte- en grondwaterrelaties en hun ruimtelijke effecten op natuurgebieden en biotopen. Het kan hierbij zowel om de kwantiteit gaan (bijvoorbeeld verdroging), als om de kwaliteit. Met name van belang kan zijn de mate waarin kwelwaterstromen (kunnen) worden onderbroken.
- Toename of vermindering van barrièrewerking voor uit oogpunt van overleven noodzakelijk geachte dispersiebewegingen tussen lokale populaties die samen een netwerkpopulatie vormen. Het betreft hier vooral populaties van over de grond bewegende diersoorten.
- Verandering in pendelbewegingen tussen functiegebieden.

Voor elk van deze effecten moet worden nagegaan waar deze in aanmerkelijke mate zullen optreden en aanleiding geven tot een verlaging van natuurwaarden. Te denken valt aan delen van kerngebieden uit de ecologische hoofdstructuur, in het natuurbeleid als belangrijk aangeduide typen natuurgebieden en soorten (uit te drukken in oppervlakte verlies, transformatie naar minder waardevolle ecosysteemttypen en achteruitgang, respectievelijk lokaal of regionaal uitsterven van waardevolle soorten).

Ook dient aandacht besteed te worden aan effecten op eventueel te ontwikkelen natuurgebieden respectievelijk op verlies van de mogelijkheden deze te ontwikkelen.

5.4 Landschap en cultuurhistorie

LANDSCHAP EN RUIMTELIJKE KWALITEIT

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

Bij de beschrijving van de bestaande toestand moeten de opbouw van het huidige landschap en met name de ruimtelijke samenhang en de hoofdstructuur ervan worden beschreven. Aangegeven moet worden waar er in het studiegebied sprake is van een min of meer gaaf, voor de Kempen karakteristiek landschap.

De visueel ruimtelijke componenten van het landschap moeten worden getypeerd in termen van openheid, doorzicht, reliëf, schaal en dergelijke.

Gevolgen

Bij de beschrijving van de gevolgen moet een overzicht worden gegeven van de optredende veranderingen in het landschap bij de aanleg van de weg, zowel in termen van directe verliezen door ruimtebeslag alsook in termen van herkenbaarheid van de resterende fragmenten en veranderingen in de visueel ruimtelijke karakteristieken van de onderhavige gebieden.

Naast negatieve aspecten moet ook aandacht worden besteed aan mogelijk positieve effecten (bijvoorbeeld door landschapsbouw).

CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

Er moet een overzicht worden gegeven van bestaande cultuurhistorische elementen in het gebied (waaronder archeologische objecten) en van de landschapstypen die als karakteristiek of zeldzaam getypeerd kunnen worden. Hierbij dient tevens de gaafheid te worden beschreven.

Gevolgen

Aangegeven moet worden of de traceringsalternatieven historisch-geografische en archeologische elementen en structuren aantasten of zullen doen verdwijnen dan wel of deze zonder schade zijn in te passen en op welke wijze ze eventueel een bijdrage aan de inrichting kunnen leveren.

Bij de beschrijving van de effecten dienen niet alleen de elementen op zich te worden beschreven maar ook de samenhang met bodemkundige en geomorfologische verschijnselen.

5.5 Geluid en trillingen

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

In het MER dient, onder vermelding van de uitgangsgegevens, de geluidbelasting in het onderzoekgebied kwantitatief te worden bepaald, en wel afzonderlijk voor:

- wegverkeer
- luchtverkeer
- industrie
- in- en extensieve recreatie

Dit dient gescheiden in L_{Aeq} -waarden voor de dag- (07-19 uur), de avond- (19-23 uur) en de nachtperiode (23-07 uur) afzonderlijk, alsmede in L_{eqtm} -waarden, een en ander overeenkomstig de desbetreffende voorschriften bij de Wet geluidhinder.

Indien geluidbelasting door luchtverkeer relevant is kunnen gegevens hierover vermoedelijk rechtstreeks worden overgenomen van reeds bestaande gegevens. Wat betreft de recreatieve geluidbronnen kan worden volstaan met indicatieve gegevens.

De geluidbelasting moet steeds voor zo veel kenmerkende punten worden vastgesteld dat op basis daarvan voor de relevante bronnen lijnen van gelijke geluidbelasting (L_{Aeq} en L_{eqtm} ; stapgrootte 5 Db (A)) kunnen worden bepaald en in kaart gebracht. Met behulp van deze geluidcontouren dient aan de hand van de op het moment van het onderzoek beschikbare literatuur bij benadering te worden nagegaan waar en in welke mate personen in het onderzoekgebied matige, dan wel ernstige hinder van het geluid ondervinden. Daarbij kan worden uitgegaan van het aantal woningen tussen twee contouren, de gemiddelde woningbezetting en het percentage gehinderden als functie van de geluidbelasting. De ondergrens van de contouren dient met dit onderzoek in overeenstemming te zijn.

Bij alle berekeningen dient terugkoppeling plaats te vinden naar de uitgangsgegevens en de daaraan verbonden onzekerheidsmarges. Indien de gegevens duidelijk verschillen

voor verschillende dagen van de week, respectievelijk perioden van het jaar is het nodig die verschillen en de invloed daarvan op de geluidbelasting te vermelden.

Er moet een overzicht worden gegeven van bestaande geluidgevoelige gebieden, waaronder woon-, natuur-, en stiltegebieden. Indien zich in het onderzoekgebied stiltegebieden (artikel 117 e.v. van de Wet geluidhinder) bevinden (al of niet potentieel) is afstemming nodig met de informatie die daarover bij de provincie Noord-Brabant aanwezig zal zijn. In de geluidgevoelige gebieden dienen op enkele representatieve punten de omgevingsgeluidniveaus te worden vastgesteld.

Het is gewenst dat wordt nagegaan in hoeverre (niveau en bereik) hinder en/of schade wordt ondervonden van trillingen van verkeer en dergelijke. Het is begrijpelijk dat dit deel van het onderzoek slechts indicatief kan zijn.

Gevolgen

Onderzocht dient te worden hoe in de aanwezige woon-, natuur- en stiltegebieden de geluidbelasting verandert. Daartoe moet voor de situaties die zullen ontstaan bij uitvoering van de verschillende alternatieven een overeenkomstig geluid- en trillingenonderzoek plaatsvinden als voor de bestaande toestand is beschreven. Door onderlinge vergelijking van de resultaten dient vervolgens te worden nagegaan of, en zo ja, waar en in welke mate de geluidhinder (het aantal door geluid gehinderde personen) toe- of afneemt.

Ook dient voor elk alternatief te worden nagegaan of daarbij trillinghinder kan optreden bij woningen en/of trillingsgevoelige gebouwen en installaties.

Voor zover zinvol en methodisch mogelijk moeten tevens cumulatieve effecten in de beoordeling worden betrokken, ook al zal dat wellicht slechts indicatief kunnen zijn.

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 significante wijzigingen van de geluidniveaus zullen optreden ter plaatse van (toekomstige) stiltegebieden. Dit betekent dat het studiegebied bij het aspect geluid zich verder uit zal kunnen strekken dan het feitelijke bereik van de geluidzone(s).

Indien mogelijk dient te worden onderzocht in welke mate het oppervlak met een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) (buiten de bebouwde kom) verandert.

Voorts moet voor de verschillende alternatieven worden nagegaan of tijdens de uitvoering, ten gevolge daarvan, geluid- en of trillinghinder kan worden verwacht in het onderzoekgebied.

5.6 Lucht

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

Ten aanzien van de luchtverontreiniging zal kwantitatieve informatie moeten worden gegeven over:

- de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in het studiegebied ten gevolge van het gemotoriseerde wegverkeer en andere relevante bronnen;
- de concentraties van luchtverontreinigende stoffen die op deze wijze ontstaan.

Gevolgen

Het MER moet aangeven welke specifieke bijdrage de alternatieven leveren aan de vermindering/vermeerdering van luchtverontreiniging in het studiegebied.

Bij de bepaling van de bijdrage van de voorgenomen activiteit en alternatieven aan de luchtverontreiniging in het studiegebied dient te worden uitgegaan van de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijsnelheden, vrachtwagen-aandelen per wegvak, de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel) en de omgevingskenmerken van de wegvakken.

In de voorspellingen dient tevens rekening te worden gehouden met de te verwachten ontwikkelingen met betrekking tot de uitlaatgasemissies van voertuigen en de achtergrondconcentraties van de genoemde stoffen.

De beschrijving van de luchtkwaliteit kan geschieden aan de hand van de thema-indeling van het Nationaal Milieubeleidsplan. De volgende thema's moeten worden onderzocht:

o Verzuring en fotochemische luchtverontreiniging

Hierbij gaat het om de immissies van de aan de verzuring en de fotochemische luchtverontreiniging bijdragende stoffen (stikstofoxyden, vluchtige organische stoffen, aldehyden en zwaveldioxyde). Er dient te worden ingegaan op de kans op smogvorming.

o Verspreiding

Het gaat hierbij om de immissieconcentraties van de milieubelastende stoffen zoals stikstofdioxyde, benzeen, benzo-(a)pyreen (als vertegenwoordiger van de polycyclische aromatische koolwaterstoffen) koolmonoxyde, lood, fijn stof en zwarte rook. De bijdrage van het wegverkeer kan worden verhoogd met de bijdrage van andere bronnen en de achtergrondconcentratie, waarna toetsing aan de huidige normstelling mogelijk wordt.

o Verstoring

Aandacht dient te worden besteed aan verstoring, met name mogelijke stankhinder.

o Verandering van het klimaat, energiegebruik

Hiervoor moet de emissie van CO₂ in het studiegebied worden aangegeven.

5.7 Veiligheid en woonmilieu

Er moet een overzicht worden gegeven van de leefbaarheid en (sociale) veiligheid aan de hand van onder meer hinderbronnen en aanwezige gevaarbronnen, waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor een deel kan hiervoor worden terugverwezen naar gegevens uit eerdere hoofdstukken.

Op basis van een beschrijving van representatieve ongevalsscenario's moet het MER, voorzover er sprake is van significante wijzigingen in de risico's, de te verwachten gevolgen daarvan op en langs de weg aangeven. Hierbij kan worden gedacht aan het vrijkomen van gevaarlijke stoffen. Dit kan plaatsvinden middels een risico-analyse.

In het MER zal tevens de algemene verkeersveiligheid aan de orde moeten komen (invloed van traceringen, kruisingen, enzovoort) en de barrièrewerking van de weg voor langzaam verkeer [(brom-)fietsers, landbouwverkeer en voetgangers].

5.8 Indirecte effecten

Bij de indirecte effecten dienen de volgende aspecten te worden behandeld:

- De effecten van de voorgenomen bestemmingsveranderingen en de gewijzigde bereikbaarheid op het functioneren (inclusief leefbaarheid) van het gebied (in het bijzonder de voorzieningencentra en lokale buurtschappen) en het (resterende) agrarische gebied.
- In hoeverre gaan er bij verwezenlijking van de verschillende alternatieven landbouwgrond en bedrijfsgebouwen verloren? Wat zijn de gevolgen hiervan voor de agrarische structuur van de regio? Is er voorzien in verplaatsing van agrarische bedrijven en wat zijn de milieugevolgen van deze verplaatsingen, in het bijzonder als het gaat om intensieve landbouw?
- In hoeverre zullen, als direct gevolg van de uitvoering van de alternatieven, nieuwe economische activiteiten gegenereerd worden die belangrijke milieugevolgen met zich meebrengen?

6. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

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

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

De verschillende alternatieven en varianten moeten ten aanzien van de milieugevolgen worden vergeleken met de ontwikkeling van de bestaande toestand van het milieu zonder uitvoering van de voorgenomen activiteit (autonome ontwikkeling) als referentiekader. Dit kan gebeuren door middel van een vergelijkend overzicht met daarin opgenomen de milieugevolgen (samengevoegd in groepen aspecten), inclusief een overzicht van de normen en de (interim)grens-, richt- en streefwaarden van het milieubeleid. Indien bij één of meer alternatieven de normen, streefwaarden, et cetera niet gehaald worden dient hierover een beschouwing te worden gegeven. Bij de vergelijking dient een voorkeursvolgorde per groep milieu-aspecten te worden opgesteld.

Vervolgens dient te worden aangegeven in welke mate elk van de alternatieven naar verwachting kan bijdragen aan de realisering van de doelstellingen.

7. LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF

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

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

Artikel 7.39 van de WM:

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

In het MER moet worden aangegeven welke van de gevraagde informatie niet kan worden geleverd en waardoor dit wordt veroorzaakt. Redenen hiervoor kunnen onder andere zijn:

- onzekerheden en/of onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in de gebruikte invoergegevens (bijvoorbeeld van inventarisaties en karteringen);
- andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden over milieugevolgen op korte en langere termijn;
- gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden.

Informatie die voor de besluitvorming essentieel zal zijn, kan niet onder leemten in kennis worden aangegeven, maar dient met prioriteit te worden geïdentificeerd en in het MER opgenomen.

Te zijner tijd wordt een evaluatieprogramma opgesteld teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken. Dit evaluatieprogramma houdt rechtstreeks verband met de taak om de effecten op het milieu te volgen en te kunnen voorzien in aanvullende en mitigerende maatregelen.

Aangezien er een sterke koppeling bestaat tussen de in het MER gepresenteerde informatie en het op te stellen evaluatieprogramma, verdient het aanbeveling dat in het MER reeds een aanzet voor een dergelijk evaluatieprogramma wordt gegeven. Daarbij kan worden gedacht aan een evaluatie van de verkeersprognoses door het periodiek meten van de verkeersintensiteiten.

8. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

Aan wordt bevolen om:

- het MER beknopt te houden;
- eventuele afwijkingen van de richtlijnen te motiveren;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes onderbouwen) niet in het MER zelf te vermelden, maar in bijlagen op te nemen;
- een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst in het MER op te nemen.

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

- Het is wenselijk de omvang van de projectnota/MER te beperken en toe te spitsen op de informatie die direct relevant is voor het te nemen besluit. Achtergrondinformatie en toelichtingen kunnen in bijlagen bij de nota worden opgenomen.
- De keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling, moeten duidelijk naar voren worden gebracht. Als wordt afgeweken van de richtlijnen, moet dat worden gemotiveerd.
- Waar mogelijk zal gebruik moeten worden gemaakt van grafische presentatietechnieken (kaarten, (lucht- en/of montage-)foto's, figuren, diagrammen). Daarbij moet op legenda en op consistentie in lay-out en schaalgrootte worden gelet.
- Waar kwantitatieve informatie wordt gepresenteerd, verdient het aanbeveling om - eventueel (ook) grafisch - de spreiding weer te geven; dit kan een beter inzicht verschaffen dan wanneer alleen gemiddelden worden gepresenteerd.
- De samenvatting dient te zijn afgestemd op de inhoud van het MER.
- Geografische namen en plaatsaanduidingen moeten duidelijk op een kaartbijlage van voldoende detail worden aangegeven.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

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

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

De samenvatting van het MER dient de belangrijkste elementen van het rapport te presenteren:

- de doelstellingen van het voornemen en de relatieve prioriteitsstelling van deze doelstellingen;
- de besluitvorming waarvoor het MER dient;
- de motieven voor de afbakening van de beschouwde alternatieven, waaronder het zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief;
- een beknopte beschrijving van de verschillende alternatieven;
- beschrijving van de uitgangssituatie van het milieu;
- beschrijving van de voorspelde effecten van de verschillende alternatieven;
- de leemten in kennis over de milieu-effecten van de verschillende alternatieven.

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven mede tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid.

De samenvatting dient voor een algemeen publiek als een zelfstandig stuk leesbaar en begrijpelijk te zijn en een goede afspiegeling te vormen van de inhoud van het MER.

Bijlage 1: Overzicht inspraakreacties

nr.	PERSOON OF INSTANTIE	PLAATS
1	De Vlinderstichting	Wageningen
2	Vleermuiswerkgroep Nederland/svo	Wageningen
3	Stichting Belangengroep Europalaan e.o.	Valkenswaard
4	Vereniging Milieuwerkgroep Valkenswaard	Valkenswaard
5	Gemeente Riethoven	Riethoven
6	Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken, en Terrein Directie Noord-Brabant	Breda
7	J.C.P. van Kessel	Veldhoven
8	Plantenwerkgroep de Kempen	Veldhoven
9	DSM Transport Maatschappij B.V.	Beek
10	Bewoners Bucht 51, 53, 55, 82, 80, 78, 76, 74, 45a, 49 en Enderakkers 13, 6 en 8	Bergeyk
11	Stichting Milieuwerkgroep Kempenland	Bergeyk
12	Gemeente Bergeyk	Bergeyk
13	Commissie Paddestoelen en Natuurbescherming van de Nederlandse Mycologische Vereniging	Utrecht
14	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zuidoost-Brabant	Eindhoven
15	Vereniging Werkgroep voor Natuurbehoud en Milieubeheer, Eindhoven e.o.	Eindhoven
16	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur Buitendienst Limburg	Hasselt
17	Camping de Paal	Bergeyk
18	N.C.B. afdeling Waalre	Waalre
19	Gemeente Waalre	Waalre

20	Grint- en Zandexploitatie Maatschappij v/h Gebrs. Smalls	Herten
21	Gemeente Eersel	Eersel
22	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven	Eindhoven
23	Brabantse Milieufederatie	Tilburg
24	Milieudefensiegroep Geldrop	Geldrop
25	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort
26	Natuurbeschermingsaktie Limburg v.z.w.	Hasselt
27	Stichting Content Kempenland	Luyksgestel
28	M.M. Kuyken en 35 mede-ondertekenaars	Bergeyk
29	P.D. den Uyl	Waalre
30	CDA-fractie Gemeente Waalre	Waalre
31	Waterschap De Dommel	Boxtel
32	Directeur Landbouw, Natuurbeheer en Openluchtrecreatie in de provincie Noord-Brabant	Tilburg
33	Provincie Noord-Brabant, Dienst Waterstaat, Milieu en Vervoer	Den Bosch

Bijslage 2: Inspraakreacties en commentaar hierop naar aanleiding van de startnotitie

Advies Commissie MER

Het advies van de Commissie MER is bijzonder waardevol gebleken en derhalve vrijwel integraal vertaald in de richtlijnen.

Ingekomen reacties

Commentaar op de ingekomen reacties

1. De Vlinderstichting

- a. In het studiegebied blijken bedreigde en karakteristieke dagvlinders voor te komen. Bij de bepaling van het definitieve tracé hiermee rekening houden. Gegevens over vlinderfauna meenemen.

- a. Alle natuuraspecten (flora, fauna, landschapsecologische relaties) worden bij het onderzoek betrokken. Tijdens de trajectstudie zal bekeken moeten worden tot welke mate van detailnivo nader onderzoek naar vlinders nodig is.

2. Vleermuiswerkgroep Nederland/svo

- a. Lokatie van geplande wegen ligt in leefgebied van vleermuizen. Bij het opstellen van het MER aandacht besteden aan de gevolgen voor vleermuizen.

- a. Alle natuuraspecten (flora, fauna, landschapsecologische relaties) worden bij het onderzoek betrokken. Tijdens de trajectstudie zal bekeken moeten worden tot welke mate van detailnivo nader onderzoek naar vleermuizen nodig is.

3. Stichting belangengroep Europalaan e.o.

- a. De Europalaan is geen reëel alternatief voor een adequate noord-zuidverbinding. Het verkeer wordt verdeeld over de kwetsbare centrumwoonkernen. Leidt tot onaanvaardbare aantasting van het woongenot. Rijksweg 69 is, ook conform het streekplan, een hoofdverbinding. Het kan niet zo zijn dat een dergelijke verbinding een woongebied doorsnijdt (aantasting woon- en leefmilieu).
- b. Tracé C (evt. D1) geniet de voorkeur. Tracé B is next-best. Tracé A en D2 onaanvaardbaar.

- a. Waarvan acte.

- b. Waarvan akte.

4. Vereniging Milieuwerkgroep Valkenswaard

- a. Basisgegevens voor de startnotitie betreffen steeds verschillende perioden. Kernfactoren om de relatie tussen de verschillende factoren , aangeven ontbreken. Dit bemoeilijkt prognoses.
- b. Het collectieve vervoer zou met meer dan 70% moeten stijgen om aan de verplaatsingsbehoefte te voldoen in het geval de automobilititeit beperkt moet worden tot 45-50% (Brabant). Echter, busvervoer stijgt met 27%; dit is onlogisch en niet taakstellend.
- c. Er is onduidelijkheid over wat congestienorm inhoudt.
- d. Alternatief (D3) toevoegen. Houdt in dat tracé D ten zuiden van Aalst eerder afbuigt naar de bestaande rijksweg. Geldt als alternatief op D2.
- e. Nagaan geldigheid van argument van Philips dat aansluiting van tracé D problemen oplevert met produktie van mega-chips.
- f. Afsluiten deel bestaande hoofd-wegen voor individueel vervoer ten behoeve van collectief vervoer en beroepsvervoer. Overige wegen zullen congestie gaan vertonen en noodzaak van collectief vervoer aantonen.
- a. Voor het opstellen van de trajectnota zal zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden van bestaande gegevens. Deze zullen deze zoveel mogelijk geënt zijn op het basisjaar. Voor zover dat niet mogelijk is zullen basisgegevens gezocht worden die het basisjaar zo dicht mogelijk benaderen zodanig dat prognoses kunnen worden opgesteld.
- b. Genoemde cijfers komen voort uit het doorrekenen van maatregelen per project of groep van projecten. Bovendien hebben ze betrekking op verschillende gebieden. Het leggen van een directe relatie tussen deze cijfers is dan ook niet mogelijk.
- c. Congestienorm is de kans dat een autobestuurder een file treft. Voor rijksweg 69 is deze norm - conform het SVV - gesteld op 5%.
- d. Voorgestelde tracévariant kan als (sub)variant op D2 worden aange-merkt en als zodanig meegenomen worden.
- e. Bij de probleemanalyse zal aan dit aspect aandacht besteed worden.
- f. Het doel van de trajectstudie is om oplossingen te vinden voor zowel de bereikbaarheids- als de leefbaarheids-problemen. Voor zover genoemde oplossing daartoe bijdraagt zal er in het kader van het nulplus-alternatief aandacht aan besteed worden.

5. Gemeente Riethoven

- a. Bij het onderzoek naar een oplossing een hogere prioriteit toekennen aan oplossingen voor lokaal/regionaal verkeer dan voor doorgaand/internationaal verkeer.
- a. Het onderzoek richt zich op het in beeld brengen van de mogelijke alternatieven en de mate waarin zij de problemen oplossen. In welke mate de problemen daadwerkelijk worden opgelost hangt af van de

uitkomst van de besluitvorming. De betrokken gemeenten zullen daarbij worden betrokken.

- b. Evenals voor tracé A, zal voor tracé B onderzocht moeten worden of oplossing geboden wordt aan de lokale/regionale problematiek.

- c. Indien tracé B aansluitingen krijgt vanuit Aalst, Waalre en Valkenswaard, dan ook problemen die dit voor de omgeving met zich meebrengt meenemen.

- b. Dit zal worden onderzocht. Overigens zal allereerst voor de verschillende alternatieven en tracévarianten onderzocht worden of ze een enigszins reële oplossing bieden voor de verbetering van de verkeers-verbindingen op regionaal en internationaal niveau.

- c. Wordt meegenomen.

6. Ministerie van Defensie

- a. Rekening houden met de veiligheidszones van militair object "De Kapel". In B-zone slechts wegen met beperkt verkeer toegestaan.

- a. Wordt rekening mee gehouden.

7. J.C.P. van Kessel

- a. Onderzocht dient te worden wat de huidige waarde is van de landschappen, vegetatie, gebieden met (niet-)broedvogels en geluidhinder en wat de nadelige effecten zijn van de uitvoering van de plannen. Een onafhankelijk onderzoek moet plaats vinden. De aangegeven literatuurbronnen terzake meenemen in de richtlijnen en de tracénota.

- b. Verzoek om schriftelijke informatie met betrekking tot de voortgang.

- c. Groot aantal belangrijke en zeer waardevolle landschapselementen zijn niet op de tracé-kaart in de startnotitie aangegeven.

- d. Voorstel voor aanpassing gedeelte van tracé A.

- a. Onderzoeken op het gebied van natuurlijk milieu en woon- en leefmilieu zullen bedoelde informatie opleveren. Voor zover voor deze onderzoeken van belang kan gebruik worden gemaakt van de aangereikte literatuurbronnen. De initiatiefnemer neemt een onafhankelijke positie en en als zodanig kunnen ook de door haar uit te voeren onderzoeken als onafhankelijk worden beschouwd.

- b. Heeft geen betrekking op de richtlijnen.

- c. De kaart is niet als zodanig bedoeld, maar slechts bedoeld om een indicatie te geven van de voorgestelde tracévarianten.

- d. Exacte detaillering van de tracévarianten zal tijdens het opstellen van de Trajectnota geschieden.

8. Plantenwerkgroep de Kempen

- | | |
|---|-------------------|
| a. Onderzocht dient te worden wat de huidige waarde is van de landschappen, vegetatie, gebieden met (niet-)broedvogels en geluidhinder en wat de nadelige effecten zijn van de uitvoering van de plannen. Een onafhankelijk onderzoek moet plaats vinden. De aangegeven literatuurbronnen terzake meenemen in de richtlijnen en de tracénota. | a. Zie 7 onder a. |
| b. Verzoek om schriftelijke informatie met betrekking tot de voortgang. | b. Zie 7 onder b. |
| c. Groot aantal belangrijke en zeer waardevolle landschapselementen zijn niet op de tracé-kaart in de startnotitie aangegeven. | c. Zie 7 onder c. |
| d. Voorstel voor aanpassing gedeelte van tracé A | d. Zie 7 onder d. |

9. DSM Transport Maatschappij

- | | |
|--|---|
| a. Rekening houden met ondergrondse transportleiding van vloeibare koolwaterstoffen | a. Wordt rekening mee gehouden. |
| b. Verzoek om in de verdere besluitvormingsprocedure betrokken te worden | b. Heeft geen betrekking op de richtlijnen. |
| c. Verzoek om op de hoogte gesteld te worden van de overlegstructuur, om betrokken te worden bij de besluitvormingsprocedure en vraagt wanneer de werkzaamheden worden gerealiseerd. | c. Heeft geen betrekking op de richtlijnen. |

10 Bewoners Bucht en Enderakkers

- | | |
|---|--|
| a. Tracé A veroorzaakt enorme geluids-overlast en belast het milieu onnodig omdat er veel omgereden moet worden. Infrastructuur komt te dicht bij de woonkernen | a. De akoestische effecten en de overige milieu-effecten van iedere tracé-variant zullen in beeld gebracht worden. |
|---|--|

11 Stichting Milieuwerkgroep Kempenland

- a. Er wordt een aantal kanttekeningen gezet bij de verschillende tracés met het oog op de natuurwaarden. Verder wordt opgemerkt dat een drukke vierbaansweg gebieden in twee delen verdeelt waardoor verbindingen worden verbroken met gevolgen voor het leefmilieu voor planten en dieren.
- b. Verzoek om op de hoogte gehouden te worden van de verdere plannen.
- a. De effecten van de tracévarianten op natuur en landschap zullen in beeld gebracht worden. Voorts wordt aandacht geschonken aan een goede ecologische en landschappelijke inpassing teneinde de effecten zo gering mogelijk te doen zijn. Effecten die niet voorkomen kunnen worden, worden elders gecompenseerd.
- b. Heeft geen betrekking op de richtlijnen.

12 Gemeente Bergeyk

- a. Tracé A biedt geen oplossing voor het verkeer in de relatie Eindhoven-Valkenswaard v.v., doch misschien alleen voor het doorgaand verkeer.
- b. Tracé A doorsnijdt recreatief, landschappelijk en natuurwetenschappelijk waardevol gebied.
- c. Tracé A ligt te kort bij woongebied De Bucht.
- a. Allereerst zal voor de verschillende alternatieven en tracévarianten onderzocht worden of ze een enigszins reële oplossing bieden voor de verbetering van de verkeers-verbindingen op regionaal en (inter)nationaal niveau.
- b. zie reactie 11 onder punt a.
- c. Zie reactie 10 onder punt a.

13 Commissie Paddestoelen en Natuurbescherming

- a. Alle tracés vormen een grote aanslag op voor paddestoelen waardevolle gebieden. In het studiegebied is sprake van hoge mycologische waarden. Deze moeten worden meegenomen bij de afweging van de varianten.
- b. Het verkeersprobleem wordt veroorzaakt door forenzenverkeer. Derhalve moet de oplossing gezocht worden in doel-toegesneden oplossingen op het gebied van openbaar vervoer en/of carpoolvoorzieningen.
- a. Alle natuuraspecten (flora, fauna, landschapsecologische relaties) worden integraal meegenomen. Tijdens de trajectstudie zal bekeken moeten worden tot welke mate van detailniveau nader onderzoek naar paddestoelen nodig is.
- b. Tijdens de trajectstudie zal de problematiek gedetailleerd worden onderzocht. Vervolgens zullen dergelijke voorgestelde maatregelen op hun bijdrage aan het oplossen van de gestelde problematiek worden bezien.

14 Kamer van Koophandel en Fabrieken Zuidoost Brabant

- a. Overnemen van de letterlijke omschrijving uit het MIT 1994-1998 met betrekking tot RW 69 in de richtlijnen.
- b. Grensoverschrijdende infrastructuur dient qua aard en karakter op elkaar aan te sluiten, zoals overeengekomen met België. Schept verplichtingen om een andere status aan rijksweg 69 toe te kennen.
- c. Problemen met het halen van de "oude" (=bestaande) taakstellingen met betrekking tot de ontwikkeling van de automobilititeit vermelden. Dit teneinde bij het maken van verkeersprognoses op reële voorspellingen uit te komen.
- d. Met betrekking tot het openbaar vervoer dient rekening gehouden te worden met de bezuinigingsopdracht(en). Derhalve dient het genoemd groeipercentage van 27% (aantal busreizigers) in de vervoerregio aangepast te worden.
- e. Er is ook veel sluipverkeer buiten de regio, met name bij de weg Weert-Peer-Hechtel.
- f. Aandacht wordt gevraagd voor de invloed van de studie op de verkeersafwikkeling langs Eindhoven (randwegen).
- g. De bus/carpoolstrook is nooit voorgesteld als alternatief voor de rijksweg 69. Bovendien wordt een dergelijke strook slechts over een deel van het tracé tussen Eindhoven en Valkenswaard aangelegd.
- a. De Startnotitie is als document reeds vastgesteld. Uitvoering van rijksweg 69 als 2 x 2-strooks autosnelweg is één van de alternatieven welke in de studie zal worden onderzocht.
- b. Is als zodanig niet relevant voor de in de studie te onderzoeken alternatieven en varianten.
- c. Waarvan acte.
- d. In de trajectnota zal bij de nadere ontwikkeling van de alternatieven er rekening mee gehouden worden dat de alternatieven realistisch en geloofwaardig dienen te zijn. De (verkeers)kundige effecten van de verschillende alternatieven zullen in beeld gebracht worden.
- e. Deze weg zal bij de verkeersstudie worden betrokken.
- f. De effecten van de alternatieven voor rijksweg 69 op het wegennet in de regio, en met name op de tangenten, zullen in beeld gebracht worden.
- g. Is nu onderdeel van het nulplus-alternatief naast alternatieven die betrekking hebben op weginfrastructuur. Aanleg tussen Valkenswaard en Aalst.

15 Werkgroep voor natuurbehoud en milieubeheer Eindhoven e.o.

- a. Verkeersproblemen zijn van lokale aard en dienen met lokale oplossingen aangepakt te worden.
- a. Zie reactie 5 onder punt a.

- b. In het gebied liggen vele natuur- en stiltegebieden. Behoud van deze open groene ruimten en van het Dommeldal is noodzaak. Nieuwe (snel)wegen onaanvaardbaar.
- c. Enige oplossing is drastische vermindering van het autogebruik. Maatregelen hiervoor op korte termijn realiseren.
- d. Er is maar één milieuvriendelijk alternatief, te weten optie 1 uit de startnotitie. Dit alternatief zorgt voor behoud van ecologisch waardevolle gebieden en voor een verbetering van het woon- en leefmilieu.

16 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (België)

- a. Geen opmerkingen op de startnotitie.

17 De heer Martens (Camping "De Paal")

- a. Problematiek is van regionale en lokale aard. Het oplossend vermogen van tracé A is zeer beperkt. Leidt tot extra sluipverkeer en extra kilometers (milieuvervuiling)
- b. Aandacht voor natuurkerngebieden, ecologische verbindingszones en natuur-ontwikkelingszones die gelegen zijn aan tracé A.
- c. Niet duidelijk is in hoeverre in het onderzoeksgebied rekening wordt gehouden met bestaande en verder te ontwikkelen verblijfsrecreatie. Aanleg van een rijksweg heeft hierop een negatieve invloed. Hiermee hangen ook negatieve economische ontwikkelingen samen.

- b. Waarvan akte.

- c. Tijdens de trajectstudie zullen maatregelen onderzocht worden die de (auto-)mobiliteit zoveel mogelijk beperken. Terugdringen van het autogebruik is geen reële mogelijkheid.
De evt. op korte termijn uit te voeren maatregelen hebben geen betrekking op de richtlijnen.
- d. Er wordt naar gestreefd zoveel mogelijk één MMA te maken. In geval van onverenigbaarheid van oplossingsrichtingen kan gekeken worden om twee MMA's uit te werken.

- a. Waarvan akte

- a. Zie reactie 12 onder punt a. Vervolgens zullen - zo nodig - de effecten op het woon- en leefmilieu in beeld gebracht worden.
- b. Zie reactie 11 onder punt a.
- c. De effecten van de verschillende oplossingen op recreatief gebied zullen in ogenschouw genomen worden.

18 NCB afdeling Waalre

- a. Een rijksweg past niet in de EHS-Dommeldal. Door de EHS en tracé C wordt de landbouw in Waalre teniet gedaan.

- a. De effecten van de verschillende oplossingen op gebied van natuur en landschap en landbouw worden in de studie in beeld gebracht.

19 Gemeente Waalre

- a. Aanleg van tracé D betekent een ernstige aantasting van het woon- en leefmilieu van bewoners in aanliggende wijken, vormt een barrière tussen de kernen van Aalst en Waalre en heeft grote gevolgen voor natuur en recreatie in de omgeving.

- a. Waarvan acte.

20 Grint- en zandexploitatie-maatschappij v/h gebr. Smals b.v.

- a. Maakt melding van een voornemen tot zandwinning en natuurontwikkeling in het gebied "Beekerheide", gelegen in het zuidelijk gedeelte van tracé A.

- a. Hiermee zal, voor zover relevant, rekening gehouden worden.

21 Gemeente Eersel

- a. Tracé A wordt niet als oplossing gezien voor de betreffende verkeersproblematiek.

- a. Waarvan acte.

22 Samenwerkingsverband regio Eindhoven

- a. De vervoerkundige gevolgen van de Trajectstudie "Tangenten Eindhoven" zijn voor rijksweg 69 groot. Er dient eerst duidelijkheid te bestaan omtrent de toekomstige wegenstructuur rondom Eindhoven.
- b. De Regionale Verkeersmilieukaart omvat meer gemeenten dan in de startnotitie aangegeven.
- c. De black-spots wat betreft verkeersveiligheid nader specificeren naar de huidige verbinding en de sluiproutes.

- a. Tijdens de trajectstudie zal een gevoeligheids-analyse worden verricht met betrekking tot de invloed van de studie Tangenten Eindhoven op rijksweg 69.
- b. Waarvan akte.
- c. In de trajectnota zal nadere aandacht worden besteed aan het aspect verkeersveiligheid. Er zal echter geen diepgaande analyse plaatsvinden om de black-spots aan te pakken.

- d. Beleidsnota Verkeer en Vervoer van Vervoerregio Eindhoven ontbreekt in literatuuroverzicht.

23 Brabantse Milieufederatie

- a. Prioriteit dient te liggen bij de inspanningen gericht op mobiliteitsbeheersing. Uitbreiding van het bestaande autowegennet biedt geen oplossing.
- b. Optie "uitbouw hoogwaardig openbaar vervoer richting Hasselt (inclusief "flankerend beleid") als alternatief in de tracéstudie meenemen.

24 Milieudefensiegroep Geldrop

- a. Het gaat om een lokale problematiek die lokale maatregelen vereist. Nieuwe snelwegen zijn onaanvaardbaar.
- b. In het gebied liggen vele natuur- en stiltegebieden. Behoud van deze open groene ruimten en van het Dommeldal is noodzaak.
- c. Oplossing dient gezocht te worden in het terugdringen van het autoverkeer. Daartoe behoren maatregelen als het verbeteren van fiets infrastructuur, een verbeterd openbaar vervoer (organisatie en infrastructuur) en carpooling.
- d. Er is maar één milieuvriendelijk alternatief, te weten optie 1 uit de startnotitie. Dit alternatief zorgt voor behoud van ecologisch waardevolle gebieden en voor een verbetering van het woon- en leefmilieu.

25 Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek

- a. Bij de vaststelling van de richtlijnen rekening houden met de noodzaak van een archeologisch vooronderzoek/ inventarisatie.

- d. Waarvan akte.

- a. In het kader van het nulplus-alternatief worden deze maatregelen onderzocht en wordt nagegaan in hoeverre het probleem opgelost kan worden.
- b. Gelet op de beperkte vraag naar openbaar vervoer op deze relatie, zowel nu als in de toekomst, is een dergelijke oplossing op voorhand niet reëel.

- a. Zie reactie 5 onder punt a.

- b. Waarvan akte.

- c. Zie reactie 15 onder punt c.

- d. Waarvan acte.

- a. In de trajectnota wordt aandacht besteed aan de archeologische waarden in het gebied. Tijdens het uitvoeren van de studie zal het detailniveau van het archeologisch onderzoek nader worden bepaald.

26 Natuurbeschermingsakcie Limburg v.z.w. (België)

- | | |
|--|---|
| <p>a. Mogelijkheden tot andere vormen van verplaatsing, zijnde communicatie op afstand zonder zich te verplaatsen, verdienen meer aandacht. Optimalisatie van de bestaande verkeersstructuur is belangrijk.</p> <p>b. Het verkeersprobleem situeert zich in de omgeving van Eindhoven en op de relatie met de woonkernen zoals Valkenswaard. Het grensoverschrijdend aspect is zeer beperkt.</p> <p>c. Ook in Vlaanderen is het verkeer grotendeels centrumgericht (Hasselt en Genk). Er zijn geen plannen om een autoweg te realiseren tussen Zonhoven en Hasselt.</p> <p>d. Extra infrastructuur leidt tot extra verkeer, ook op parallelwegen en dwarsverbindingen.</p> <p>e. De ecologische hoofdstructuur, waaronder ook de Dommel valt, dient zoveel mogelijk intact te blijven.</p> <p>f. De globale waterhuishouding dient onderzocht te worden.</p> | <p>a. Communicatie op afstand is reeds onderdeel van het Tweede Structuurschema verkeer en vervoer en daarmee onderdeel van het nul-alternatief. Wel zal zoveel mogelijk getracht moeten worden van de bestaande infrastructuur gebruik te maken.</p> <p>b. Zie reactie 5 onder punt a.</p> <p>c. Dit zal bij de studie worden betrokken.</p> <p>d. Dit zal worden onderzocht.</p> <p>e. Waarvan akte.</p> <p>f. In de trajectnota zullen de effecten op de waterhuishouding beschreven worden.</p> |
|--|---|

27 Stichting Content Kempenland

- | | |
|--|---|
| <p>a. Problematiek is van regionale en lokale aard. Het oplossend vermogen van tracé A is zeer beperkt. Leidt tot extra sluipverkeer en extra kilometers (milieuvervuiling)</p> <p>b. Aandacht voor natuurkerngebieden, ecologische verbindingzones en natuur-ontwikkelingszones die gelegen zijn aan tracé A.</p> | <p>a. Zie reactie 17 onder punt a.</p> <p>b. Zie reactie 11 onder punt a.</p> |
|--|---|

28 M.M. Kuyken en 35 mede-ondertenaars

- a. Problematiek is van regionale en lokale aard. Het oplossend vermogen van tracé A is zeer beperkt. Leidt tot extra sluipverkeer en extra kilometers (milieuvervuiling)
- b. Aandacht voor natuurkerngebieden, ecologische verbindingzones en natuur-ontwikkelingszones die gelegen zijn aan tracé A.

a. Zie reactie 5 onder punt a.

b. Zie reactie 11 onder punt a.

29 P.D. Den Uyl

- a. Toevoeging van Tracé E: Afslag Valkenswaard (A2) - provinciale weg nr. 445 tot aan kruising met oude goederenspoorlijn - spoorlijn volgen - ten zuiden van Valkenswaard aanhaken op bestaande rijksweg 69. Dit tracé spaart de Groene Hoofdstructuur en is verkeerskundig interessanter dan tracé A.
- b. Schrappen van tracé D en daarvoor in de plaats een rijbaan voor openbaar vervoer en carpoolers.

a. Wordt meegenomen. Daarbij wordt eerst bekeken of dit tracé enigszins reële oplossing biedt voor de verbetering van de bereikbaarheidsproblemen.

b. Openbaar vervoer en carpooling krijgt bij ieder alternatief aandacht. Extra aanvullende auto-infrastructuur zoals tracévariant D dient gezien te worden als aanvulling hierop.

30 CDA-fractie Waalre

- a. Tracé over oude spoorbaan onaanvaardbaar.
- b. Aanleg van rijksweg 69 biedt geen oplossing voor het probleem van het (forenzen)verkeer tussen Valkenswaard en Eindhoven omdat: het forenzenverkeer door Waalre niet zal verminderen; de aanslag op het milieu groot is; elk tracé een aderlating is voor de boerengemeenschap; een rijksweg geen oplossing biedt voor de leefomgeving/verkeersveiligheid; de realiseringstermijn te lang is; een rijksweg alleen geschikt is voor het internationale/doorgaande verkeer.

a. Waarvan akte.

b. Waarvan akte.

- c. Van mening dat gemeentebestuur zelf een oplossing (2-strooksweg) moet realiseren en vraagt om bespreking van dit onderwerp.

31 Waterschap De Dommel

- a. Het onderzoek dient ook betrekking te hebben op het hydrologisch systeem met inbegrip van kwel en inzijging.
- b. Het negatieve effect van de run-off op de waterkwaliteit van het oppervlaktewater dient in beeld gebracht te worden.

32 Directeur LNO in de provincie Noord-Brabant

- a. Verzoek om zorgvuldig aandacht te besteden aan aspecten van natuur, landschap en recreatie.
- b. Niet zinvol om de tracés B en C als reële alternatieven te bestuderen.
- c. Onderscheid maken tussen verkeerskundige problemen van lokale en (inter)nationale aard.
- d. Bij de onderzoeksaspecten "recreatie" toevoegen.
- e. Criteria aanleggen om effecten van mitigerende en compenserende maatregelen te beoordelen
- f. Voor realisering van pakket compenserende voorzieningen verdient instrument landinrichting als oplossingsmogelijkheid.

33 Provincie Noord-Brabant

- a. In principe geen aantasting van GHS toegestaan. In geval van aantasting aandacht voor mitigerende en compenserende maatregelen

- c. Tijdens de trajectstudie zal ook aandacht besteed worden aan de bijdragen die lokale oplossingen kunnen bieden.

- a. De effecten op het hydrologisch systeem zullen in beeld gebracht worden.

- b. Wordt aandacht aan besteed.

- a. Wordt zorgvuldig meegenomen in de studie.

- b. Waarvan akte.

- c. Zie reactie 5 onder punt a en b.

- d. Wordt meegenomen in de studie.

- e. De mitigerende en compenserende maatregelen worden evenals de optredende negatieve effecten in de effectbeoordeling meegenomen.

- f. De beschikbaarheid van genoemd instrument zal uiteindelijk bij de realiseren van de gekozen oplossing een rol kunnen spelen.

- a. Wordt in de studie meegenomen.

- b. Met name aandacht voor de oplossing van de leefbaarheids-problemen in gemeenten Valkenswaard en Waalre.
 - c. Bij ontwikkelen van oplossingen , prioriteit aan openbaar vervoer, fietsverkeer en carpooling.
 - d. Verzoek om een MMA te ontwikkelen dat natuurlijk milieu zoveel mogelijk ontziet en bijdraagt aan verbetering woon- en leefmilieu.
- b. Dit zal worden onderzocht. Effectieve maatregelen, binnen of buiten de competentie van de initiatiefnemer, zullen worden geïnventariseerd en op hun effectiviteit worden getoetst.
 - c. Tijdens de trajectstudie zullen maatregelen (waaronder die op het gebied van openbaar vervoer en carpooling) onderzocht worden.
 - d. Zie reactie 15 onder punt d

