

1109-31 (2°)

**RICHTLIJNEN TRACENOTA /MILIEU-EFFECTRAPPORT EERSEL-
REUSEL (PW 316)**

**Provinciale Staten van Noord-Brabant
cember 2000**

(2e ex)

P 1109- 31

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	3
2. HOOFDPUNTEN	4
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	5
3.1 PROBLEEMSTELLING	5
3.2 DOEL	5
3.3 BESLUITVORMING	5
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	6
4.1 ALGEMEEN	6
4.2 ALTERNATIEVEN	6
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN . 8	8
5.1 ALGEMEEN	8
5.2 LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE	9
5.3 BODEM EN WATER	9
5.4 LEVENDE NATUUR	10
5.5 GELUID EN TRILLINGEN	10
5.6 VEILIGHEID.....	10
5.7 WOON- EN LEEFMILIEU (LEEFBAARHEID)	11
6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN.....	11
7. LEEMTEN IN INFORMATIE	11
8. EVALUATIEPROGRAMMA.....	12
9. VORM EN PRESENTATIE.....	12
10. SAMENVATTING VAN HET MER	12
BIJLAGE 1 OVERZICHT VAN ONTVANGEN INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN.....	13
BIJLAGE 2 INSPRAAKNOTA	14

1. Inleiding

De provincie Noord-Brabant heeft in nauw overleg met de gemeenten Eersel, Bladel en Reusel-De Mierden het voornemen om een oplossing te vinden voor doorstromings- en leefbaarheidsproblemen op de N284, de provinciale weg Reusel-Eersel (PW316). Er bestaat een relatie met de locatiekeuze en ontwikkeling van het regionaal Kempisch Bedrijvenpark (KBP). Voor de ontsluiting van dat terrein wordt aan een nieuwe aansluiting op de A67 gedacht.

Ten behoeve van de besluitvorming over de verbetering van deze provinciale weg wordt namens Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant als initiatiefnemer een MER opgesteld. Provinciale Staten treden als bevoegd gezag op voor het tracébesluit.

Bij brief van 8 juni 2000 is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER). De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 13 juni 2000. Op 30 augustus 2000 heeft de Commissie voor de milieu-effectrapportage haar advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) uitgebracht.

Het doel van de richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

Bij de opstelling van de richtlijnen is, in navolging van het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage, rekening gehouden met de ingebrachte adviezen, commentaren en opmerkingen (zie bijlage 1 voor een overzicht van de ontvangen inspraakreacties en adviezen). In deze richtlijnen wordt verwezen naar een reactie wanneer deze naar het oordeel van de provincie:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieuomstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven.

2. Hoofdpunten

De aandacht in het MER over de provinciale weg Reusel-Eersel N284 dient met name uit te gaan naar de volgende onderwerpen:

- Duidelijk dient te worden gemaakt wat precies de problemen zijn op welke delen van de N284, waarvoor het initiatief een oplossing moet bieden. Deze problemen dienen zoveel mogelijk te worden gekwantificeerd. Oplossingen moeten worden getoetst aan meetbare doelstellingen die zijn gerelateerd aan de probleemstelling.
- Zolang de besluitvorming over het Kempisch bedrijvenpark (KBP) nog niet definitief is afgerond, beveelt de Commissie aan om de beide locaties voor het KBP, Hapert-Zuid en Eersel-Noord, in de vorm van scenario's voor de autonome ontwikkeling in het MER op te nemen. Dit temeer daar de ligging van dit terrein de beoordeling van de verschillende tracéalternatieven en varianten sterk kan beïnvloeden.
- Behoudens de alternatieven 4, 5 en 6 uit de startnotitie dienen als alternatieven ook volwaardig te worden beschouwd: een nulplusalternatief, een alternatief bestaande uit parallelwegen aan de noord- en zuidzijde van de A67 en een tracéverbeteringsalternatief tussen Hapert en 'De Stuiver'.
- Zo veel mogelijk dient rekening te worden gehouden met de betekenis van gebieden die behoren tot de (provinciale) Ecologische Hoofdstructuur. Gegeven de aanwezige ecologische kwaliteiten en potenties binnen het studiegebied verdienen met name de gevolgen voor de natuurontwikkelingszone langs de Grootte Beerze bijzondere aandacht.
- Zo veel mogelijk dient rekening te worden gehouden met het behouden van cultuurhistorische (inclusief archeologische) waarden, ruimtelijke elementen en patronen in het studiegebied, die mede het voor de Kempen karakteristieke cultuurlandschap bepalen.

3. Probleemstelling, doel en besluitvorming

3.1 Probleemstelling

In de probleemstelling moet worden beschreven voor welke bestaande en/of toekomstige bereikbaarheids-, leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten het voornemen een oplossing moet bieden. Maak daartoe duidelijk wat precies de problemen (zullen) zijn op welke delen van de huidige route en gedurende welke dagperioden¹. Hierbij dient te worden uitgegaan van de huidige inrichting bij de rotonde 'De Stuiver'². Voor zover het toekomstige knelpunten betreft, dient duidelijk te zijn in welke periode de problemen worden verwacht. Geef ook aan op welke aannamen in het verkeersmodel de prognoses zijn gestoeld. In verband met de duurzaamheid/ robuustheid van de mogelijke oplossingen is een doorkijk op de ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen tot bijvoorbeeld 2020 gewenst.

Er is specifiek inzicht nodig in de herkomsten en de bestemmingen van het verkeer van en over het tracé. Met name de verdeling tussen de verschillende herkomsten langs het tracé en het doorgaande verkeer dient bij het zoeken naar alternatieven te worden betrokken. De herkomsten, bestemmingen en bijdragen aan de verkeersbelasting moeten inzicht geven in de mate waarin het probleem een lokaal, regionaal of bovenregionaal probleem is. De verkeersafwikkeling en doorstroming moeten op regionale schaal in beschouwing worden genomen. Hierdoor kan inzicht worden verkregen in de mate waarin verbetering van doorstroming op de N284/ PW 316 sluipverkeer kan aantrekken of mogelijk knelpunten elders kan veroorzaken (A67, vervolg PW 316 richting Valkenswaard, PW 315 richting Tilburg, PW 317).

De relatie tussen de bovengenoemde problemen en het ontwikkelen van het Kempisch bedrijvenpark (KBP) moet inzichtelijk worden gemaakt. Hierbij is aandacht nodig voor (de verandering in) de herkomsten en bestemmingen en de mate waarin door het KBP de problemen verergeren dan wel verminderen.

3.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van de doelen worden afgeleid. Daarbij dienen ook de doelen ten aanzien van milieu-bescherming en -verbetering te worden aangegeven. Doelen moeten zodanig concreet worden beschreven, dat ze kunnen dienen voor de afbakening en de vergelijking van te beschrijven alternatieven.

3.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden er gelden bij dit initiatief. Tevens moet beschreven worden welke maatstaven voor de afweging van alternatieven (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden emissies) aan het milieubeleid worden ontleend.

Duidelijk moet worden aangegeven welke gebieden in het studiegebied op grond van milieuaspecten een speciale (beschermings)status in het beleid hebben of krijgen en de precieze begrenzing daarvan.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over nut en noodzaak en de vaststelling van het tracé van te reconstrueren of nieuwe weggedelen, verder vast te leggen in een herziening van een ruimtelijk plan. Tevens dient te worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdspad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

¹ Zie reacties nr. 1, 3 e.a. (bijlage 1).

² Zie reactie nr. 20, pag. 2 (bijlage 1).

4. Voorgenomen activiteit en alternatieven

4.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het verdient aanbeveling om daarbij onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en in de gebruiksfase (gebruik en beheer).

Tegelijk met de ontwikkeling van de alternatieven voor de PW 316 wordt de besluitvorming over (de locatiekeuze van) het Kempisch Bedrijventerrein afgerond. Momenteel zijn er nog twee mogelijke locaties in studie: Hapert-Zuid en Eersel-Noord. Hapert-Zuid is door de betrokken gemeentebesturen onder voorwaarden³ aangewezen als voorkeurslocatie. Omdat de N284/PW 316 als hoofdontsluiting fungeert en in het geval van Eersel-Noord zelfs geïntegreerd met het bedrijventerrein wordt gerealiseerd, kan de keuze voor een van deze locaties een belangrijke invloed hebben op de effecten en waardering hiervan. Het is derhalve aan te bevelen om de beide locaties voor het bedrijventerrein in de vorm van alternatieve scenario's mee te nemen in de studie⁴, evenals de mogelijk nieuwe aansluiting op de A67.

Aangegeven dient te worden welke preventieve en mitigerende maatregelen in het ontwerp van tracés en tracévarianten zijn opgenomen en aldus zijn betrokken bij de beschrijving van de gevolgen. Mitigerende maatregelen die in ieder geval overwogen dienen te worden, zijn de toepassing van geluidsarm asfalt en geluidsschermen.

De (natuurverlies)compenserende maatregelen die bij de alternatieven genomen kunnen worden als ook na het treffen van mitigerende maatregelen nog waarden worden aangetast, dienen primair bij de beschrijving van de gevolgen van de alternatieven buiten beschouwing te blijven. De compenserende maatregelen dienen vervolgens zo concreet mogelijk te worden uitgewerkt, opdat de aard, omvang, de te verwachten toekomstige kwaliteit en de (praktische) haalbaarheid daarvan zo goed mogelijk kan worden beoordeeld⁵.

4.2 Alternatieven

4.2.1 Nulalternatief

In het MER dient het referentiekader voor de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit te worden beschreven, het nulalternatief, dat bestaat uit de bestaande milieusituatie inclusief autonome ontwikkeling.

4.2.2 Nulplusalternatief

In de terminologie die doorgaans wordt gehanteerd, bestaat een nulplusalternatief uit het nulalternatief gecombineerd met lokale en/of kleinschalige verbeteringen, in de sfeer van optimalisaties. Het in de startnotitie (zie pag. 25, 26 en figuur 8) als zodanig aangegeven nul-plusalternatief bestaat echter mede uit een volledige verdubbeling van de N284 tussen de rotonde 'De Stuiver' en Hapert. In de ogen van de Commissie is dit laatste als een volwaardig uit te werken tracéalternatief te beschouwen, waarvoor een andere benaming dan nul-plusalternatief op zijn plaats is, bijvoorbeeld verbeteringsalternatief (zie verder § 4.2.3).

³ De locatie Hapert-Zuid heeft de voorkeur van de betrokken gemeenten, mits een nieuwe aansluiting op de A67 bij De Pan gerealiseerd kan worden (zie ook reacties nr. 1, 10, en 25).

⁴ Zie reactie nr. 3 (bijlage 1).

⁵ Zie reactie nr. 5 (bijlage 1).

Het nulplusalternatief dient als een volwaardig alternatief te worden uitgewerkt. In het kader van dit nulplusalternatief moeten oplossingen worden gezien waarbij de capaciteit van de aansluiting Eersel op de A67 en de rotonde 'De Stuiver' verder wordt vergroot en mogelijkheden voor routing van vrachtwagens worden aangegeven. Naast Dynamisch Verkeers Management (DVM)-maatregelen, zal ook moet worden nagegaan in hoeverre bedrijven op de (bestaande en toekomstige) bedrijventerreinen met vervoersmanagement een deel van het autoverkeer kunnen omzetten in carpoolen, collectief vervoer of fiets⁶. Deze maatregelen kunnen bij elk alternatief worden toegepast.

De in de startnotitie als onderdeel van het nulplusalternatief genoemde verdubbeling van de PW 316 tussen de rotonde 'De Stuiver' en Hapert dient als een volwaardig uit te werken tracé-alternatief te worden beschouwd⁷. Dit alternatief is verder aan te duiden als het verbeteringsalternatief tussen Hapert en De Stuiver.

4.2.3 Tracé-alternatieven

Naast de aangegeven alternatieven 4, 5 en 6 uit de startnotitie als tracé-alternatief dient tevens het hierboven genoemde verbeteringsalternatief tussen Hapert en De Stuiver volwaardig als tracé-alternatief te worden uitgewerkt.

Tevens dienen de mogelijkheden volwaardig te worden uitgewerkt van een alternatief bestaande uit parallelwegen⁸ aan de noord- en zuidzijde van de A67 zoals aangegeven in de 'Milieu- en natuurvariant'⁹.

4.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) moet:

- realistisch zijn, dat wil zeggen het moet in voldoende mate voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn competentie liggen;
- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

Afhankelijk van het beeld van de gevolgen van de alternatieven en varianten kan het MMA bestaan uit hetzij een samenstel van delen van de alternatieven en varianten, hetzij uit een van de alternatieven of varianten welke verder geoptimaliseerd is dan wel aangevuld is met mitigerende maatregelen.

Bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief dient in elk geval uit gegaan te worden van de volgende elementen:

- het in principe intact laten van natuurkerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en -zones, en waardevolle cultuurhistorische elementen en structuren;
- minimaliseren van nadelige ingrepen in de bodemopbouw en hydrologie;
- het minimaliseren van verkeersoverlast (onder andere geluidhinder, onveiligheid, sluipverkeer in het landelijk gebied);
- een zodanige tracéligging dat versnippering van het circa 100 ha grote, te ontwikkelen strategisch Groenproject wordt voorkomen, zodat een zo groot mogelijk aaneengesloten areaal natuurgebied ontstaat.

⁶ Zie reactie nr. 3 (bijlage 1).

⁷ Zie ook het advies van de Commissie voor de m.e.r. (reactie nr. 26 bijlage 1).

⁸ De door de Commissie voor de m.e.r. in haar advies geopperde mogelijkheden voor een parallelstructuur aan de zuidzijde van de A67 en het verplaatsen van de op- en afritten tot voorbij de kruising met de PW316 zijn vervallen, omdat:

- een parallelstructuur aan de zuidzijde tot inpassingsproblemen leidt en t.o.v. een noordelijke geen toegevoegde waarde heeft;
- het realiseren van een halve aansluiting voor Rijkswaterstaat geen aanvaardbare optie is.

⁹ Zie reactie nr. 25 (bijlage 1).

5. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieueffecten

5.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten van de alternatieven. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

Als er onzekerheid bestaat over de uitvoering van ingrepen die voorspelling van de autonome milieuontwikkeling kunnen beïnvloeden, verdient het aanbeveling om milieuontwikkelingen weer te geven aan de hand van verschillende scenario's, of door te werken met gevoeligheidsanalyses.

Voorkomen zou moeten worden, dat belangrijke nadelige effecten op de aanwezige cultuurhistorische en ecologische kwaliteiten en natuurontwikkelingspotenties van het studiegebied ontstaan. Dit mede gelet op de betekenis van gebieden die volgens het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en volgens het provinciale natuurbeleid voor bescherming en ontwikkeling zijn aangewezen. De gebieden behorend tot de Ecologische Hoofdstructuur zijn extra beschermd met een beschermingsformule (het 'nee, tenzij'-principe; informatie over aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden, het maatschappelijk belang van de voorgenomen activiteit, de (on)mogelijkheid van alternatieven en informatie over resterende compensatie na mitigatie). De betreffende bescherming geldt ook voor de gebieden die daarmee in directe verbinding staan.

Studiegebied

Per milieuaspect (geluid, (grond)water, natuur) kan de omvang van het studiegebied verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. In de praktijk is (voor de situatie van gebruik van de infrastructuur) het studiegebied voor het aspect geluid het gebied dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de bestaande situatie.

Referentiejaar

Voor de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten moet een referentiejaar genomen worden, bijvoorbeeld 2010.

Een doorkijk op de ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen tot 2020 is gewenst om inzicht in de duurzaamheid/ robuustheid van de mogelijke oplossingen te krijgen. Daarnaast kan met behulp van een gevoeligheidsanalyse worden nagegaan de mate waarin een alternatief voldoet aan doelstellingen of criteria buiten de planperiode of als de vooronderstellingen tegen- of meevallen.

Type milieu-informatie

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten moet een betrouwbaarheidsanalyse worden uitgevoerd of een 'worst case scenario' worden gebruikt;
- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld;

- de manier waarop milieugevolgen zijn bepaald, dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal;
- vooral aandacht moet besteed worden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden;
- bij de beschrijving dienen de gevolgen van de aanlegfase en de gebruiksfase te worden betrokken;
- minder gangbare voorspellingsmethoden moeten worden gemotiveerd.

Daarbij dient in het bijzonder aandacht te zijn voor de relatie tussen de verschillende alternatieven, de daardoor veroorzaakte veranderingen in het verkeersstromen, verkeersbelasting, snelheid en doorstroming. Immers dit geeft veelal de basisgegevens voor de berekening van de overige milieueffecten zoals geluid, versnippering en verstoring. De effectiviteit van de verschillende varianten kan hierdoor worden getoetst.

5.2 Landschap en cultuurhistorie

Het gaat hierbij om doorsnijdingen van ruimtelijke structuren en patronen, verminderde herkenbaarheid van landschapstypen en aantasting van archeologische, bouwhistorische en historisch-geografische objecten.

Bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuentwikkeling en de milieueffecten moet aandacht worden besteed aan:

- de ligging van de oude bouwlanden ('akkers' en 'kampen'), de beekdalen en de grenzen daartussen. Deze landschapsonderdelen bepalen in hoge mate de structuur van het cultuurlandschap. De oude bouwlanden die in de loop van de tijd zijn opgehoogd met een zogenoemd 'esdek' hebben daarnaast een hoge archeologische verwachtingswaarde¹⁰. Door de Commissie voor de milieu-effectrapportage is geconstateerd dat de bespreking van deze landschapsonderdelen in de startnotitie (pag. 12) geen goede basis voor de behandeling in het MER vormt;
- (mogelijke aantasting van) het bodemarchief. Hiertoe is een aanvullende archeologische inventarisatie (AAI) in gebieden met (middel)hoge verwachtingswaarde gewenst¹¹;
- (mogelijke aantasting van) aardkundige waarden, in het bijzonder van landschappelijk relief;
- (mogelijke aantasting van) waardevolle historische bebouwing en karakteristieke landschapselementen (heggen, houtwallen, wegkruisen, wegkapellen en de nog door steilranden of glooiingen herkenbare grenzen van oude akkers en beekdalen).

Voor de gebieden die relevant zijn voor de alternatieven dient een waardering op basis van de cultuurhistorische gegevens te worden toegevoegd.

5.3 Bodem en water

Het MER dient inzicht te verschaffen in de veranderingen in de kwaliteit en de opbouw van de bodem en in de kwaliteit en stroming van het grond- en oppervlaktewater. De belangrijkste aspecten, waaraan aandacht besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuentwikkeling en de milieueffecten zijn:

- aanwezigheid van en invloed op slecht doorlatende lagen die bij aanleg van de weg kunnen worden doorsneden of aangesneden; gezien het schaalniveau van de voorgenomen ingreep en de mogelijke effecten dient ter plaatse van mogelijke tracés in samenhang met het bedrijventerrein indicatief aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden naar het voorkomen van slecht doorlatende lagen;
- bestaande en toekomstige grondwaterhuishouding en oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding in relatie tot leefgebieden van fauna en grondwatergebonden flora.

¹⁰ Zie reactie nr. 18 (bijlage 1).

¹¹ Zie reactie nr. 18 (bijlage 1).

5.4 Levende natuur

Voor de gebieden die relevant zijn voor de alternatieven dient een waardering op basis van de ecologische gegevens te worden toegevoegd.

Bij de beschrijving van de effecten dient inzicht te worden verschaft in de relevante veranderingen in ecologische waarden en het landschapsecologisch functioneren. De aandacht dient zich hierbij te richten op de doelsoorten van het provinciaal beleid, Rode Lijstsoorten¹² en soorten van de Vogel- en Habitat-richtlijn. *Aandacht is gewenst voor de mogelijkheid dat lokale ingrepen gevolgen kunnen hebben die tot buiten het plangebied reiken. Waar mogelijk worden de effecten gekwantificeerd of gevisualiseerd op kaart of anderszins door beeldmateriaal. De Commissie vraagt speciale aandacht voor:*

- De aanwezigheid, respectievelijk fysieke aantasting, dan wel uitbreidingsmogelijkheden van elementen van stiltegebieden en EHS/GHS (kerngebieden, natuurontwikkelingszone, ecologische corridors), in het bijzonder het natuurontwikkelingsgebied langs de Grootte Beerze (Natuurpark Grootte Beerze)¹³.
- In hoeverre de tracé-alternatieven in samenhang met het bedrijventerrein de locatiekeuze van een (zo groot mogelijk aaneengesloten) areaal van circa 100 ha te ontwikkelen natuurgebied in het kader van het Strategisch Groenproject in de regio (zie startnotitie pag. 21) beïnvloedt dan wel belemmert.
- De negatieve en positieve gevolgen voor de actuele en potentiële flora en fauna in de EHS/GHS-gebieden, die voortvloeien uit de veranderingen in de grond- en oppervlaktewaterhuishouding ten gevolge van de aanleg van de weg in samenhang met het beoogde bedrijventerrein.
- *Aangegeven moet worden hoe en in welke mate de verschillende tracés in samenhang met het bedrijventerrein het leefgebied van de fauna aantasten (verstoring, versnippering of vernietiging van broed- en voortplantingsbiotoop of foerageergebied).*

5.5 Geluid en trillingen

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- het aantal woningen waarbij de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden en in welke mate;
- (eventuele) geluidssaneringsituaties;
- het geluidbelast oppervlak;
- bestaande en geplande geluidgevoelige objecten (zoals scholen en verzorgingstehuizen);
- eventuele aantasting van natuur- en stiltegebied, alsmede relatieve stille en recreatiegebieden;
- trillingshinder of -schade (niveau en bereik) door het verkeer of andere relevante bronnen (voor wegen het aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen circa 50 m van de weg, met schatting van het schaderisico).

Indien hiertoe aanleiding is, kunnen de geluid- en trillingseffecten tijdens de aanlegfase worden opgenomen (heien, gevolgen van aan- en afvoer van materiaal, van tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omlleidingen en stremmingen). Het cumulatieve effect hiervan kan kwalitatief beschreven worden. Extra aandacht dient gegeven te worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving en in de nachtperiode.

5.6 Veiligheid

Aandacht dient besteed te worden aan de volgende effecten:

- externe veiligheid: berekening van het groepsrisico en het individueel risico aan de hand van de grenswaarden en streefwaarden;

¹² Zie reactie nr. 6 (bijlage 1).

¹³ Zie reactie nr. 5 (bijlage 1).

- verkeersveiligheid: verandering van de ongevalskans en de subjectieve verkeersveiligheid (barrierewerking);
- sociale veiligheid: toe- of afname van het aantal onveilige locaties en routes, met in het bijzonder aandacht voor kwetsbare groepen.

5.7 Woon- en leefmilieu (leefbaarheid)

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten [geluid, trillingen, (on)veiligheid, luchtverontreiniging, barrierewerking, landschapsbeeld (inclusief visuele hinder)], gedwongen vertrek (sloop van woningen)] op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven, vooral bewoners, werkers en recreanten. Het gaat daarbij niet alleen om het woon- en leefmilieu in het dicht bebouwde gebied, maar ook om dat in de landelijke omgeving.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen of winkels), barrierewerking van de (bestaande) infrastructuur;
- (bestaand en toekomstig) totaalbeeld van de hinder (geluidhinder, trillingshinder, visuele hinder, stank en stof);
- een indicatie van de verandering van het aantal of de aard van sociaal en subjectief onveilige plaatsen;
- gedwongen vertrek door sloop van woningen;
- verlies van landbouwgrond en versnippering agrarisch landschap.

Volgens de Commissie is in het voorliggende geval een aparte paragraaf gewijd aan de verspreiding van luchtverontreinigende stoffen overbodig.

6. Vergelijking van alternatieven

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven, inclusief het nulplusalternatief en het MMA, moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden. Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie aan een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven/varianten, in het bijzonder van mogelijke (mitigerende en positieve) maatregelen in het kader van het MMA (kosteneffectiviteit).

7. Leemten in informatie

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in de verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;

- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

8. Evaluatieprogramma

Bevoegd gezag moet bij het besluit aangeven op welke wijze en op welke termijn een gericht evaluatieonderzoek verricht zal worden om voorspelde effecten met daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat de initiatiefnemer in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

9. Vorm en presentatie

Ten aanzien van de vorm en presentatie van het MER gelden de volgende uitgangspunten:

- alternatieven en varianten, alsmede de ecologische, aardkundige en cultuurhistorische inventarisaties diene te worden weergegeven op duidelijk leesbare kaarten;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal gebruiken, topografische namen goed leesbaar weergeven en een duidelijke legenda toevoegen;
- alternatieven en varianten in beeld brengen met behulp van bijvoorbeeld profielen, perspectieftekeningen of fotomontages;
- het MER zo beknopt mogelijk houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER opnemen.

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient voor zover zinvol met behulp van tabellen, figuren en (contour)kaarten te worden gepresenteerd.

10. Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het meest milieuvriendelijke alternatief;
- belangrijke leemten in kennis.

Bijlage 1 Overzicht van ontvangen inspraakreacties en adviezen

Nr.	Datum	Persoon of instantie	Plaats
1.	20000621	Brabantse Milieufederatie	Tilburg
2.	20000627	Scouting Jubam Duizel	Duizel
3.	20000628	A. Beex	Bladel
4.	20000707	Hengelsportvereniging De Gender	Eersel
5.	20000711	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Zuid	Eindhoven
6.	20000718	M.C. Ansems	Hoogeloon
7.	20000724	M. Rijkers	Hapert
8.	20000712	J. Maas	Eersel
9.	20000722	Vereniging Onderzoek Flora en Fauna	Wageningen
10.	20000724	Stichting Rechtsbijstand, namens P.W. Tijssen	Tilburg
11.	20000724	Fam. Swaanen	Duizel
12.	20000721	W.P.Th. Kemperman en W. Kemperman	Hapert
13.	20000721	D. Mulder en M. Roxs (+lijst met 16 handtekeningen)	Hapert
14.	20000724	Fam. Van Gerwen	Hapert
15.	20000716	J. de Kruijf (+lijst met 359 handtekeningen)	Duizel
16.	20000725	H.J.M. Heesterbeek	Bladel
17.	20000725	P.A.J. Beerens	Hoogeloon
18.	20000725	M. van Dijk	Eersel
19.	20000728	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort
20.	20000728	J.J.C. Flerackers, B.J.H.J. Flerackers-Van Loon en J.A.I.C. Flerackers	Duizel
21.	20000729	Ondernemersvereniging Bladel	Bladel
22.	20000711	J.M.C. Rombouts-Joosten	Duizel
23.	20000728	H.J.P. Hakkens	Reusel
24.	20000720	A. Hermans	Hapert
25.	20000721	Milieuvereniging Bladel, namens: IVN Eersel/Bergeyk, I.V.N. Kempenland-West, I.V.N. Vessem/Veldhoven, Milieuvereniging Bladel, Milieuvereniging Kempenland, Milieugroep Kompas, Milieudefensie Reusel, Vogelwerkgroep de Kempen	Bladel
26.	20000830	Commissie voor de milieu-effectrapportage	Utrecht

Bijlage 2 Inspraaknota

Inleiding

In deze Inspraaknota zijn opmerkingen uit de inspraakreacties naar aanleiding van de Startnotitie weergegeven. Daarbij is een selectie gemaakt van opmerkingen en vragen die om een reactie vragen.

Niet alle vragen worden beantwoord:

- in veel reacties worden (persoonlijke) voorkeuren of bezwaren uitgesproken ten aanzien van de in de Startnotitie geselecteerde varianten. Op dit moment is de keuze van één van deze varianten nog niet aan de orde. Pas wanneer de resultaten van de Tracénota/MER bekend zijn, kunnen voorkeuren worden aangegeven. De argumenten die zijn genoemd om de voorkeur dan wel het bezwaar te onderbouwen worden meegenomen bij het opstellen van het beoordelingskader om de varianten te kunnen beoordelen en vergelijken.
- In andere reacties wordt het belang onderstreept van zaken die in de Startnotitie al zijn genoemd. In deze inspraaknota wordt volstaan met een verwijzing dat deze effecten inderdaad worden onderzocht.

Onderstaand worden de opmerkingen uit de inspraakreacties weergegeven en beantwoord. Daarbij is steeds een verwijzing opgenomen naar het nummer van de brief van de inspreker. Deze nummers corresponderen met het overzicht van ontvangen inspraakreacties en adviezen (zie bijlage 1).

Wat is de status van het Kempisch BedrijvenPark (KBP) in de studie

(briefnummers 1, 3, 10, 13, 20, 25, 26)

Door verschillende insprekers wordt opgemerkt dat het KBP niet als een autonome ontwikkeling in de studie moet worden beschouwd, maar als een mogelijke ontwikkeling op een locatie ten zuiden van Hapert of ten noorden van Eersel.

Er bestaat een belangrijk verband tussen de locatie en ontsluiting van het KBP en de tracékeuze voor de PW316. Het KBP (Hapert-Zuid en Eersel-Noord) wordt in het MER meegenomen in de vorm van twee mogelijke scenario's die in kwantitatieve zin medebepalend zijn voor de tracékeuze van de provinciale weg. Daarbij worden de tracévarianten steeds met en zonder KBP op de genoemde locaties afgewogen.

Volgens de BMF (briefnummer 1) dient de locatie van het KBP als milieu-effect van de verschillende oplossingsvarianten voor de PW316 te worden meegenomen, omdat de locatie een direct gevolg is van de provinciale weginfrastructuur.

Zoals hierboven aangegeven bestaat er weliswaar een verband tussen de locatie en ontsluiting van het KBP en de oplossing van de problematiek van de PW316, maar volgen beide initiatieven hun eigen procedure. Het is dan ook niet aan de orde om in deze studie de effecten van het KBP te beschrijven. Wel zal de verkeerskundige betekenis van het KBP op een bepaalde locatie bij de afweging van de tracévarianten voor de PW316 worden meegenomen.

De effecten voor het economische belang van het bedrijventerrein worden wel meegenomen, maar niet de gevolgen voor de bewoners en ondernemers in het agrarische buitengebied.

(briefnummer 20)

Zoals aangegeven in de richtlijnen in paragraaf 5.7 ('Leefbaarheid') wordt in de Tracénota/MER ook ingegaan op de effecten voor de leefbaarheid van het agrarische buitengebied en de beïnvloeding van agrarische bedrijven. Zoals hierboven aangegeven zal in dit MER echter niet ingegaan worden op de milieu-effecten van het Kempisch BedrijvenPark.

Het doel van deze m.e.r.-studie is het aantonen van de noodzaak van een nieuw tracé voor de PW316 en een nieuwe aansluiting op de A67

(briefnummer 3)

Het doel van de m.e.r.-procedure is het op een evenwichtige wijze in beeld brengen van het nut en de noodzaak van het treffen van maatregelen aan de PW316 en het in beeld brengen en afwegen van de

verschillende varianten. De Tracénota/MER zal niet gericht zijn op een bepaalde vooringenomen voorkeur. Ook de Commissie voor de milieu-effectrapportage zal hierop toetsen.

Wordt in het kader van het MER onder de bewoners onderzocht of de problemen zoals genoemd in de Startnotitie in de huidige situatie ook daadwerkelijk als problemen worden aangemerkt?

(briefnummer 20)

De probleemstelling is gebaseerd op een eerder door de provincie uitgevoerde verkenningsstudie (1999). Daarnaast wordt de probleemstelling mede gebaseerd op de inspraakreacties op de Startnotitie. De probleemstelling wordt verder gebaseerd op gemeten overschrijdingen van normen en streefwaarden (bijvoorbeeld ten aanzien van verkeersbelastingen en geluidniveau's). De inbreng van lokale kennis en ervaring is gewaarborgd door vertegenwoordigers van de gemeenten in de projectgroep die de studie begeleidt. Daarnaast wordt tijdens de studie een aantal malen een bijeenkomst met de voor deze studie ingestelde klankbordgroep georganiseerd. Deze werkwijze moet voor voldoende lokale inbreng zorgen en waarborgen dat de omvang of beleving van een bepaalde met het verkeer samenhangende problematiek voldoende in beeld komt.

Wanneer een integrale afweging plaatsvindt, dient dit niet middels een MER te gebeuren

(briefnummer 20)

Het doel van de m.e.r.-procedure is om het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Bij de uiteindelijke politieke afweging zullen de resultaten van het MER dan ook worden betrokken. Het is echter niet zo dat alleen het MER bepalend is voor de keuze. Ook andere overwegingen kunnen een belangrijke rol spelen, zoals bijvoorbeeld het regionale draagvlak voor een bepaalde oplossing of de omvang van de kosten en/of de verdeling van de kosten.

Er is slechts sprake van een lokaal probleem; de te beschouwen alternatieven dienen hierop te worden afgestemd

(briefnummers 1, 3, 23, 25)

Uit de tot nu toe uitgevoerde analyses blijkt dat de doortromingsproblemen zich niet alleen voordoen op het gedeelte tussen Eersel en 't Stuivertje, maar dat ook op de diverse kruispunten de doorstroming onvoldoende is. De Tracénota/MER zal een heldere analyse moeten bevatten van de ernst en de omvang van de problematiek. De te beschouwen varianten zullen hieraan getoetst worden. Het provinciaal bestuur stelt zich op het standpunt dat allereerst moet worden nagegaan in hoeverre met een betere benutting van de bestaande infrastructuur een bevredigende oplossing van de problematiek kan worden bereikt, voordat wordt besloten tot de aanleg van nieuwe infrastructuur.

De in de Startnotitie gepresenteerde belemmeringenkaart is onvolledig

(briefnummer 3). ***Bovendien ontbreekt de aanduiding van de Groene Hoofdstructuur en de aanwezige stiltegebieden*** (briefnummer 25).

De betreffende figuur in de Startnotitie (figuur 4) is zeer schematisch. In de Tracénota/MER zal gebruik worden gemaakt van de meest recente, beschikbare ondergronden, alsmede de meest recente inventarisaties.

In de huidige situatie neemt het sluipverkeer ernstige vormen aan; men ontwijkt de PW316. Wij denken hier met name aan de routes Ganzestraat-Kapelweg-Dalemsedijk (Hapert-Eersel), Rootseweg-Grote Aardweg-de Pan (Bergeyk-Eersel-Hapert), Bladel-Bredasebaan-Dalem-de Pan-Eersel/Bergeyk en de route Duizel-Vessem-Middelbeers-Diessen (richting A67)

(briefnummer 25)

Het huidige sluipverkeer en de mate waarin de verschillende varianten daarin verandering brengen zal onderwerp van studie zijn in de Tracénota/MER.

Diverse opmerkingen op de inhoud van de Startnotitie

(briefnummer 20)

Voor zover deze opmerkingen relevant zijn voor de Tracénota/MER worden deze bij de opstelling van het rapport betrokken.

In de probleemstelling zoals omschreven in de Startnotitie worden alleen constatering en weergegeven. Het is niet duidelijk welke problemen er zijn. Dit dient nader uitgewerkt te worden.
(briefnummer 20)

De in de Startnotitie beschreven probleemstelling is mede gebaseerd op de eerder door de provincie uitgevoerde verkenningstudie (1999) en de discussies in de projectgroep PW316 (voor samenstelling zie Startnotitie). De Tracénota/MER zal een verdere uitwerking van deze probleemstelling bevatten.

Het is niet duidelijk wat de status is van de inspraak en wat met de inspraakreacties wordt gedaan. Ook is niet duidelijk aangegeven wat de mogelijkheden voor omwonenden zijn en wanneer zij bezwaar kunnen maken tegen de voorgenomen ontwerpbesluiten en voornemens
(briefnummer 20)

De bij de inspraak op de Startnotitie ingebrachte reacties en adviezen worden bij de opstelling van de Tracénota/MER betrokken. Ook de onafhankelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft de inspraakreacties bij haar advies voor de richtlijnen voor de inhoud van het MER betrokken. In de Tracénota/MER zal overigens ook worden aangegeven hoe de verdere procedure verloopt en welke verdere mogelijkheden er zijn voor inspraak en bezwaar.

In paragraaf 2.2 'Beschrijving huidige situatie' ontbreekt het Natuurpark Groote Beerze
(briefnummer 5)

In de Startnotitie is het Natuurpark Groote Beerze als ruimtelijke ontwikkeling opgenomen in paragraaf 2.3 'Beschrijving beleidskader'.

Alternatief 1 (Verdubbeling tussen Hapert en 't Stuivertje) leidt tot een verhoging van de snelheid met bijkomende nadelige effecten voor o.a. het overstekende verkeer
(briefnummers 8, 12 en 16)

De voor- en nadelen van dit alternatief zullen in de Tracénota/MER beschreven worden.

De Milieu-Natuurvariant is niet meegenomen in de Startnotitie
(briefnummer 25)

In de richtlijnen is de M-N variant opgenomen als een te bestuderen variant (zie paragraaf 4.2.3).

Variant 4 'Duizel'

Variant 4 (Duizel) is in de provinciale brochure 'Wat is er mis met de N284?' verkeerd ingetekend.
(briefnummers 6, 11, 15 en 20)

Deze opmerking is correct. Als uitgangspunt voor de Tracénota/MER geldt een tracé dat om De Weege en De Hoef heenloopt. Tijdens de studie zal het tracé verder gedetailleerd worden.

Alternatief 4 'Duizelvariant' vermindert de drukte bij Reusel en Bladel niet
(briefnummers 2, 6) *en vormt slechts een verschuiving van het probleem op de PW316* (briefnummer 12).
De variant Duizel ontlast de N284 waar hij het drukt is: tussen Duizel en Eersel en voorkomt een nieuwe aansluiting op de A67 (briefnummer 17).

De bepaling van het probleemoplossend vermogen van de varianten vormt onderdeel van de afweging in de Tracénota/MER.

De variant Duizel maakt het E3-strand vanuit Eersel nog steeds moeilijk bereikbaar
(briefnummer 8). *Daarnaast zal op zomerse dagen in de avondspits het verkeer vanaf het E3-strand naar de A67 in conflict komen met de verkeersstroom vanaf de A67 over het tracé van het alternatief Duizel.* (briefnummer 11)

Deze aspecten zullen in de Tracénota/MER worden meegenomen.

De 'Duizelvariant' doorsnijdt de blokhut van de Scouting Jubam Duizel

(briefnummer 2). De variant Duizel doorsnijdt onze huiskavel waardoor de bedrijfsvoering ernstig in gevaar komt (briefnummer 22).

Het in de Startnotitie gepresenteerde tracé was nog indicatief. Bij de verdere uitwerking van het tracé van de Duizelvariant zal rekening worden gehouden met het zoveel mogelijk ontzien van bestaande waarden en bedrijven en het instandhouden van bestaande verbindingen.

Variant Duizel heeft negatieve gevolgen voor de visvijver 'Biesven' en de gebruikers daarvan
(briefnummer 4)

De effecten van het alternatief Duizel voor de visvijver zullen in de Tracénota/MER in beeld worden gebracht. Bij de verdere detaillering van het tracé van het alternatief Duizel zal met de ligging van de visvijver rekening worden gehouden.

Variant Duizel doorkruist het beschermde beekdal van de Kleine Beerze en vormt een sterke visuele aantasting van de huidige zeer open landschappelijke structuur (briefnummers 11 en 15). *Daarnaast kan het alternatief Duizel leiden tot:*

- *verstedelijking in het buitengebied;*
- *doorsnijding van bedrijfs- en private gronden;*
- *aantasting van de emotionele en economische betekenis van het weidse landschap;*
- *amoveren van reeds zeer lang bewoonde woningen;*
- *aantasting van buurtschappen als De Hoef en Mosik;*
- *een volledige omsluiting van Duizel door verkeersaders en bedrijvigheid*

(briefnummer 15)

Deze aspecten zullen bij de bepaling en afweging van de effecten van het alternatief Duizel in de Tracénota/MER worden meegenomen.

Alternatief Duizel zal ertoe leiden dat de bottleneck van 't Stuivertje verschuift naar de oprit van de A67 (briefnummer 11).

De verkeerskundige effecten en de effecten voor de infrastructuur zullen in de Tracénota/MER in beeld gebracht worden.

Laat de wegenstructuur van het alternatief Duizel en de variant Hapert direct op elkaar aansluiten
(briefnummer 16)

Vooralsnog is een combinatie van deze twee varianten niet aan de orde. Indien een bepaalde combinatie van maatregelen voordelen oplevert kan dat overigens wel in beschouwing worden genomen.

De huidige aansluiting op de A67 zal veel te zwaar belast gaan worden. Verkeer moet boven over de A67 en komt dan samen met het verkeer van De Stuiver.

(briefnummer 21)

Zoals in de Startnotitie is aangegeven (paragraaf 3.3) kan de aansluiting in zijn huidige vorm een beperkte groei opvangen. Met beperkte maatregelen kan de capaciteit nog aanzienlijk worden uitgebreid. Wel is er sprake van een zekere kwetsbaarheid omdat een grote regio van deze ene aansluiting afhankelijk is.

Met name de variant Duizel geeft een verandering van de verkeerstromen ter plaatse van de aansluiting. In de Tracénota/MER zal worden nagegaan in hoeverre de aansluiting in zijn huidige vorm hiervoor is toegerust.

Variant 5 neemt een groot deel van de nadelen van het alternatief Duizel weg, waaronder:

- ***verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van het westelijk deel van De Kempen;***
- ***verminderde barrièrewerking van de huidige oost-west verbinding;***
- ***minder aantasting van het landschap.***

(briefnummer 15)

Deze aspecten zullen bij de bepaling en afweging van de effecten van het alternatief Duizel en de variant Hapert in de Tracénota/MER worden meegenomen.

Variant 5 ('Hapert') dient gecombineerd te worden met variant 7 ('Bredasebaan')

(briefnummer 6)

De variant 'Bredasebaan' is in een eerdere fase van de studie afgefallen. De combinatie met variant 5 doet aan de bezwaren tegen variant 7 (o.a. beperkt verkeerskundig oplossend vermogen) niets af.

Met het oog op de bereikbaarheid van het bedrijventerrein De Sleutel te Bladel en een eventueel nieuw bedrijventerrein van Reusel-De Mierden dient in het MER een alternatief in beschouwing te worden genomen uitgaande van:

- **een zuidelijke rondweg om de kern Reusel met aansluiting van de bedrijventerreinen;**
- **verbetering van de Postelsedijk in Reusel;**
- **het realiseren van een nieuwe aansluiting op de A67 ter hoogte van het douanekantoor Eersel-Postel.**

(briefnummer 16)

In een eerdere fase van de studie zijn deze mogelijkheden al in beschouwing genomen en als niet voldoende probleemoplossend terzijde geschoven. In het 'Basisrapport PW316' van februari 2000 is deze mogelijkheid benoemd als 'Alternatief 6: Aansluiting op A67 t.h.v. oude grenspost Postelsedijk'. Dit alternatief zal derhalve geen deel uitmaken van deze studie.

Variant 5 leidt weliswaar tot een verminderde verkeersactiviteit tussen Eersel en Duizel en kan een eventueel KBP van een snelweg-aansluiting voorzien, maar leidt tot een afname van de leefbaarheid rondom de woongebieden van Hapert en aan toename van de verkeersrisico's. Tevens wordt door de hoge verkeersintensiteit de noord-zuid deling versterkt (briefnummer 12). Deze variant leidt bovendien tot aantasting van de bosrandzone en een agrarisch gebied met landschappelijke en aardkundige waarden en isoleert het Duizels bos van zijn natuurlijke omgeving. De beoogde aansluiting op de A67 ligt in de Groene Hoofdstructuur en in de nabijheid van het stille-/natuurgebied De Cartierheide (briefnummer 16 en 25). Variant 5 leidt uiteindelijk tot een Noord-Zuid gerichte bebouwingszone, terwijl een belangrijk kenmerk van het gebied de Oost-West gerichte verstedelijking is (briefnummer 25).

Deze effecten worden bij de afweging van de varianten in de Tracénota/MER betrokken.

Bij de beoordeling van de varianten 5 en 6 moeten de eenheid en de gaafheid van het groene gebied leidend zijn. De bedrijvigheid en het verkeer hebben het effect dat het gebied wordt getransformeerd van een landschappelijk waardevol, agrarisch gebied met beekdalen, houtwallen en bosjes naar een gebied waar de rust en belevingswaarde ernstig worden aangetast (briefnummer 16).

Deze aspecten en effecten worden bij de afweging van de varianten in de Tracénota/MER betrokken.

Variant 6 'De Pan' ontbeert elke realiteitswaarde (briefnummers 3, 6)

Gelet op het probleemoplossend vermogen van deze variant is besloten deze verder uit te werken en te onderzoeken. Uit de beschrijving van de effecten en de daarop gebaseerde vergelijking van de varianten in de Tracénota/MER zal moeten blijken in hoeverre deze variant acceptabel is.

Variant 6 De Pan zal vele (nieuwe) sluiproutes door Hapert voorkomen en het verkeer vanuit Bladel/Reusel sneller naar de A67 verplaatsen (briefnummer 12)

Deze effecten worden bij de afweging van de varianten in de Tracénota/MER betrokken.

De varianten 5 en 6 doorkruisen danwel omsnijden mijn bedrijf (briefnummer 7)

De tracé's zijn in de startnotitie zeer schematisch aangegeven. Bij de verdere uitwerking zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met bebouwing en handhaven/terugbrengen van bestaande ontsluitingen.

Het alternatief van een nieuwe aansluiting op de A67 (varianten 5 en 6) zou als gevolg kunnen hebben dat doorgaand verkeer vanuit België vanaf de nieuwe afslag een sluiproute gaat kiezen om de problemen bij de Hogt te omzeilen (briefnummer 17).

De huidige sluiproutes alsmede het ontstaan van nieuwe sluiproutes vormen onderwerp van studie bij het vormgeven van de tracé's en de afweging van de varianten in de Tracénota/MER.

Een nieuwe aansluiting werkt kostenverhogend (briefnummer 17).

De kosten van de verschillende varianten zullen in de Tracénota/MER globaal in beeld gebracht worden.

De varianten 5 en 6 zullen sluipverkeer veroorzaken op de trajecten Bladel – Bredasebaan – Dalem – Ganzestraat – Kapelweg – Dalemsedijk

(briefnummer 13)

Het eventueel ontstaan van sluipverkeer en daarvan afgeleide effecten zoals geluid- en trillingshinder als gevolg van een nieuw tracé zullen onderwerp van studie zijn in de Tracénota/MER. Ook de beïnvloeding van de toeristische aantrekkelijkheid zal zo goed mogelijk in beeld worden gebracht. Bij de verdere uitwerking zullen zo nodig aanvullende maatregelen worden uitgewerkt om sluipverkeer te voorkomen.

De omvang van het sluipverkeer (vanuit de richting Valkenswaard naar Hapert en verder) ter hoogte van Boksheide (ten zuiden van Eersel) zal nog verder toenemen bij een nieuwe aansluiting op de A67 bij Hapert. Er zouden ook aanpassingen van de infrastructuur ten zuiden van de A67 moeten plaatsvinden, zoals het afsluiten van de Rootseweg (briefnummer 18).

Zoals eerder aangegeven zal de omvang van het huidige sluipverkeer en het ontstaan van nieuwe en/of het versterken van huidige sluiproutes onderwerp van studie zijn in de Tracénota/MER. Het vervolgens nemen van maatregelen op het onderliggende wegennet vormt een bevoegdheid van de gemeente.

In de verdere procedure dienen de gegevens over flora en fauna van de PGO's (Particuliere Gegevensbeherende Organisaties) te worden betrokken (briefnummer 9)

Voor de gebieden die relevant zijn voor de alternatieven zal een waardering op basis van de ecologische gegevens plaatsvinden. De aanwezigheid van bijvoorbeeld Rode Lijstsoorten zal bijzondere aandacht krijgen. Daarbij zullen de beschikbare gegevens van de PGO's zo veel mogelijk gebruikt worden.

Kan er op korte termijn iets gedaan worden aan de geluidhinder door het verkeer op de provinciale weg? (briefnummer 14)

Door de gemeente wordt bezien of er sprake is van een geluidbelasting in de huidige situatie van meer dan 55 dB(A). In dat geval is er sprake van een saneringssituatie en dient de gemeente deze situatie aangemeld te hebben bij het ministerie van VROM. Vervolgens moet bezien worden welke maatregelen genomen kunnen worden om de geluidbelasting terug te brengen. Dit is een zaak voor de gemeente en VROM om voor deze situatie dan een oplossing te vinden.

Op het moment dat de provincie als wegbeheerder veranderingen aanbrengt aan de provinciale weg als gevolg waarvan er sprake is van een geluidstoename van meer dan 2 dB(A) dient de provincie geluidwerende voorzieningen aan te brengen.

Aangezien het verbreden of verleggen van de weg blijkbaar een toename van gevaarlijke stoffen met zich meebrengt, zou moeten worden bezien of in het kader van artikel 7.10 onder twee, België op de hoogte moet worden gesteld en/of betrokken bij de procedure aangezien het transport naar het buitenland over deze weg mogelijk ook toeneemt.

(briefnummer 20)

In de richtlijnen is aangegeven dat in de Tracénota/MER een berekening moet plaatsvinden van de veiligheidsrisico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen. Vooralsnog is de verwachting dat er als gevolg van de te beschouwen varianten geen veranderingen optreden in de omvang van het transport van gevaarlijke stoffen. Mocht er sprake zijn van het verleggen van routes voor transport van gevaarlijke stoffen en de gevolgen zich hiervan geconcentreerd tot in België uitstrekken, dan zal de Belgische overheid hiervan op de hoogte worden gesteld.

Ten behoeve van het MER is het wenselijk een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI) uit te voeren, teneinde een goede beoordeling van aard, omvang en kwaliteit van het aanwezige bodemarchief mogelijk te maken (briefnummer 19).

Zoals in de richtlijnen aangegeven is ter bepaling van de mogelijke aantasting van het bodemarchief een AAI gewenst in gebieden met een (middel)hoge verwachtingswaarde. Nadere bestudering van de tracé's en de archeologische gegevens zal moeten uitwijzen in hoeverre er sprake is van aansnijding van dergelijke gebieden.

Te beschrijven effecten (briefnummer 5)

- *de varianten dienen ook onderling vergeleken te worden t.a.v. de verdeling van de vervoersstromen (personenauto, vrachtverkeer e.d.) en verkeersbewegingen (routekeuze): voor zover dit relevante informatie oplevert zal dit gebeuren;*
- *de effecten voor het landbouwbedrijfsleven dienen ook in beeld te worden gebracht (doorsnijdingsschade, omrijnschade): in de Tracénota/MER zullen deze effecten, voor zover passend bij het detailniveau van de studie, in beeld worden gebracht;*
- *als beoordelingscriterium ook de aantasting van nieuwe nog te realiseren natuur- en landschapselementen meenemen (denk daarbij aan Natuurpark de Grootte Beerze), alsmede de kwantitatieve gevolgen voor het grondwater: dit zal meegenomen worden bij de beoordeling van de varianten;*
- *ten aanzien van de doorsnijding van de EHS dienen ook de effecten op de verschillende migratiemogelijkheden alsmede de maatregelen die genomen kunnen worden om de barrièrewerking op te heffen, in beeld te worden gebracht: dit zal meegenomen worden bij de beoordeling van de varianten;*
- *de mogelijkheden voor mitigatie en compensatie van schade aan bos en natuur dienen te worden aangegeven, waarbij tevens de kansen en mogelijkheden om de gevolgen van de aantasting op te vangen in beeld moeten komen: dit zal meegenomen worden bij de uitwerking en beoordeling van de varianten*

Hoe worden de milieu-effecten beoordeeld? (briefnummer 20)

De milieu-effecten van de verschillende varianten worden onderling én met de referentiesituatie vergeleken. De referentiesituatie wordt gevormd door de autonome ontwikkeling (de ontwikkeling tot 2010 zonder dat er veranderingen in de huidige infrastructuur plaatsvinden). Bij de vergelijking van de varianten worden tevens de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid betrokken. Voor het overige wordt verwezen naar paragraaf 5.1 van deze richtlijnen.