

SAMENVATTING

1109-35^{2e}

MER/Tracénota N284 Eersel-Reusel

PROVINCIE NOORD BRABANT

HAPERT

EERSEL

INHOUDSOPGAVE

1 De Tracénota/MER in het kort

- 1.1 Aanleiding*
- 1.2 Een zorgvuldig besluit*
- 1.3 Onderwerpen in de MER/Tracénota*
- 1.4 Inspraak*
- 1.5 Over deze samenvatting*

2 Het probleem

3 De alternatieven

- 3.1 Verschillende ambitieniveaus*
- 3.2 Verbeteringen aan het tracé van de N284*
- 3.3 Nieuwe tracés*
- 3.4 Nieuw tracé inclusief een nieuwe aansluiting op de A67*
- 3.5 Mitigatie en compensatie*

4 Overzicht van de effecten

- 4.1 Om welke effecten gaat het?*
- 4.2 Verbetert de bereikbaarheid? En wat kost het?*
- 4.3 Effecten op woon- en leefmilieu*
- 4.4 Effecten op de natuurlijke omgeving*
- 4.5 Wat is het meest milieuvriendelijk alternatief?*

5 De balans opgemaakt

- 5.1 Invalshoeken*
- 5.2 De overwegingen op een rij gezet*
- 5.3 Een besluit voor de korte of de lange termijn?*

6 Op weg naar een besluit

MER/Tracénota N284 Eersel-Reusel

SAMENVATTING

12 MAART 2002

Hoofdstuk 1: De Tracénota/MER in het kort

1.1 Aanleiding

De N284 (PW 316) tussen Reusel en de aansluiting op de A67 vormt samen met de N269 (Reusel-Tilburg) en de N397 (Eersel-Dommelen) de belangrijkste ontsluitingsweg van de Brabantse Kempen. Omdat de regio niet op het spoorwegnet is aangesloten, is de auto het belangrijkste vervoermiddel om woningen en bedrijven in de regio te bereiken.

De N284 is niet alleen een belangrijke route voor de ontsluiting van de regio, maar zorgt ook voor de verbinding tussen de kernen Eersel, Duizel, Hapert, Bladel en Reusel.

De provincie Noord-Brabant heeft geconstateerd, dat in de toekomst de bereikbaarheid van de regio een probleem kan gaan vormen. Nu al doen zich lokaal problemen tijdens de spits voor. Het verkeer over de N284 is de afgelopen jaren gegroeid. De verwachting is, dat die groei zich de komende jaren zal doorzetten. Om die reden heeft de provincie besloten een integrale planstudie uit te voeren naar mogelijke oplossingen voor de te verwachten problemen.

1.2 Een zorgvuldig besluit

Er zijn verschillende mogelijkheden om de verwachte problemen op te lossen, met uiteenlopende kosten en baten en verschillende effecten voor mens en milieu. Er zal een keuze tussen mogelijkheden gemaakt moeten worden. Daarover zal de provincie een besluit nemen. Verschillende mogelijke oplossingen zijn volgens het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) m.e.r.-plichtig. Om deze reden gaat aan het nemen van dat besluit de procedure van m.e.r. vooraf.

Een belangrijk moment in de m.e.r.-procedure is de publicatie van het MER. Dat is een openbaar document, dat de uitkomsten van de planstudie beschrijft. Aan de hand van deze nota is er een inspraakronde. Ook zijn er verschillende instanties die advies uitbrengen. Pas daarna vindt er besluitvorming plaats.

Formeel zijn Provinciale Staten van Noord-Brabant verantwoordelijk voor het te nemen besluit. Zij hebben in de m.e.r.-procedure de rol van bevoegd gezag.

1.3 Onderwerpen in de MER/Tracénota

De drie belangrijkste onderwerpen in de MER/Tracénota over de N284 zijn:

- Een analyse van de huidige situatie en de problemen die in de toekomst kunnen ontstaan indien maatregelen achterwege blijven;
- Een beschrijving van de mogelijke oplossingen (de alternatieven) waaruit bij de besluitvorming kan worden gekozen.
- Een overzicht van de effecten van elk van deze oplossingen.

Op dit moment is er dus nog geen keuze gemaakt. De nota geeft een overzicht van wat mogelijk is en is geen pleidooi voor één specifieke oplossing.

1.4 Inspraak

Nu de MER/Tracénota gereed is, is het woord aan u. Tijdens een inspraakronde, die 4 weken duurt, kunt u op de nota reageren. Dat kan schriftelijk en desgewenst ook mondeling. Tijdens de inspraak staan twee vragen centraal:

- Bevat de MER/Tracénota voldoende informatie om een verantwoord besluit te kunnen nemen?
- Welke oplossing moet volgens u de voorkeur krijgen en welke argumenten zijn daarvoor van belang?

Praktische informatie die u nodig hebt wanneer u wilt reageren is opgenomen in de kennisgeving in de nieuwsbladen over de start van de inspraak over de Trajectnota/MER.

1.5 Over deze samenvatting

De MER/Trajectnota is noodzakelijkerwijs een omvangrijk en vrij technisch document. Wilt u snel zicht krijgen op de hoofdlijnen, of stelt u prijs op een eerste kennismaking voordat u dieper in de materie duikt, dan kan deze samenvatting u daarbij helpen.

De samenvatting is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 bevat de analyse van het probleem: de huidige situatie en de ontwikkelingen de komende jaren in het verkeersbeeld; ruimtelijke ontwikkelingen die dat verkeersbeeld kunnen beïnvloeden;
- Hoofdstuk 3 beschrijft de alternatieven: niets doen, de huidige weg verbeteren, aanleg van nieuwe tracés al dan niet in combinatie met het maken van een nieuwe aansluiting op de A67;
- Hoofdstuk 4 laat zien wat de belangrijkste verschillen zijn in de effecten van de alternatieven: in welke mate wordt de bereikbaarheid van de regio de komende jaren gewaarborgd, wat betekent dat voor het woon- en leefmilieu en voor de natuurlijke omgeving? Wat is het meest milieuvriendelijk alternatief?
- Hoofdstuk 5 maakt de balans op: wat valt er te zeggen over het rendement van de alternatieven (de verhouding tussen kosten en baten)? In welke mate kunnen de alternatieven toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen opvangen? Wat zijn de belangrijkste overwegingen voor de besluitvorming?
- Hoofdstuk 6 tenslotte beschrijft de procedurestappen die de komende periode aan de orde komen.

Hoofdstuk 2: Het probleem

De N284 nu

De N284 tussen Reusel en de aansluiting op de A67 vormt samen met de N269 de belangrijkste ontsluitingsweg van de Brabantse Kempen. De weg verbindt een aantal grotere kernen, die dicht bij elkaar liggen: Reusel, Bladel, Hapert, Duizel en Eersel. De weg doorsnijdt deze dorpen niet. In de loop van de tijd zijn er verschillende omleidingen gemaakt bij Eersel, Hapert, Bladel en Reusel. Door de ligging tegen de kernen heeft de weg nogal wat aansluitingen en kruisingen. Deze zijn voorzien van verkeerslichten of rotondes. Daarnaast kent de weg een aantal ongeregelde oversteken.



Kruispunt Nieuwstraat/N284 ter hoogte van Eersel

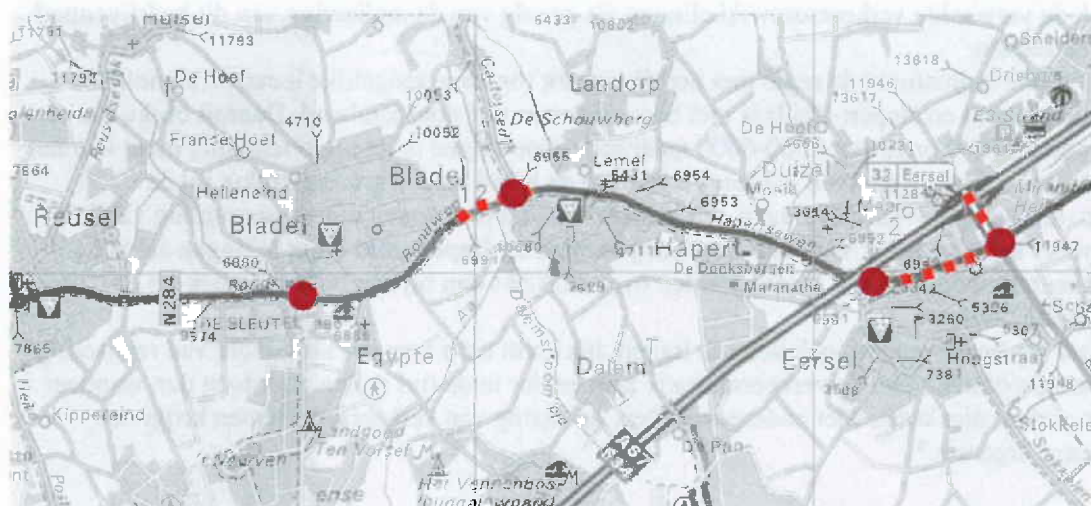
Omdat de Kempen niet zijn aangesloten op het spoorwegnet, gebeurt de ontsluiting van woningen en bedrijven in de regio overwegend per auto. De N284 vervult daarin een belangrijke rol.

Het aandeel doorgaand verkeer op de N284 bedraagt circa 30%. De N284 vormt hiermee een belangrijke doorgaande route richting Tilburg, Eindhoven en Valkenswaard. Daarnaast wordt de weg ook benut voor lokaal verkeer tussen de dorpen in de regio.

De weg wordt dan ook druk gebruikt door verschillende soorten verkeer en door openbaar vervoer (streekbus). De drukte verschilt per wegvak, en is de afgelopen 10 jaar over de hele weg toegenomen. Drukke wegvakken (meer dan 17.500 motorvoertuigen/etmaal) zijn het gedeelte tussen Eersel (oost) en rotonde De Stuiver, Bladel (oost)-Hapert (west) en Duizel-Eersel (west).

De verkeersdrukte is niet gelijkmatig over de dag verspreid. Het meeste verkeer wordt geteld in de ochtend- en avondspits. De drukte uit zich dan in wat langere wachttijden bij kruispunten. Op dit moment doet zich dat vooral voor op het wegvak tussen de aansluiting op de A67 en Eersel, bij het kruispunt Kerver/Nieuwstraat en de Postelseweg. Daarnaast is het tijdens de spits druk op het kruispunt met de Casterse dijk en het kruispunt Bleijenhoek in Bladel, waar vooral 's morgens veel scholieren oversteken.

De N284 is in vergelijking met andere Brabantse provinciale wegen niet bijzonder onveilig. Afgezet tegen de provinciale norm voor Duurzaam Veilig is de N284 echter ook niet als een veilige weg te kenschetsen. Op verschillende kruispunten, zoals het kruispunt met de Casterse dijk en de kruising met de Burgemeester van Woenseldreef, gebeuren verhoudingsgewijs veel ongelukken.

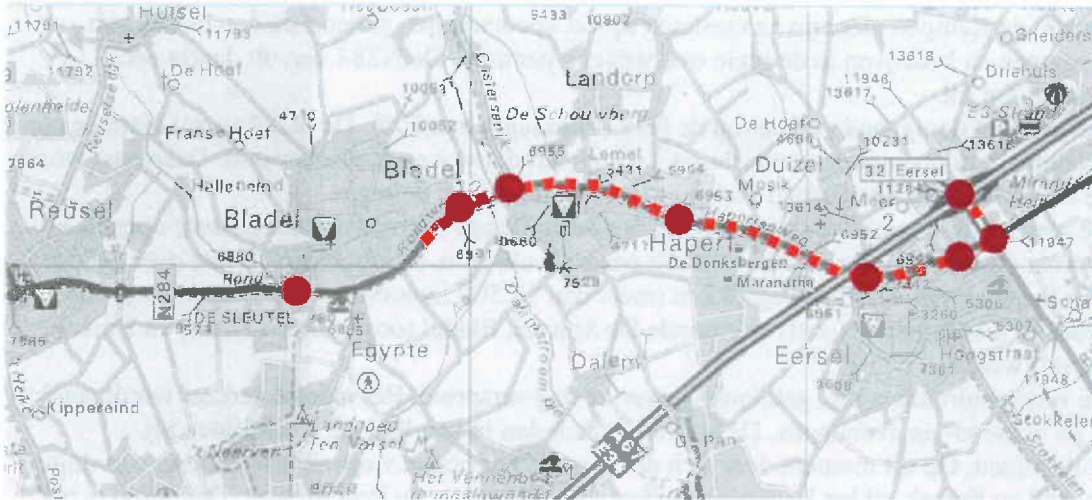


Figuur 1 Knelpunten in de huidige situatie

De nabije toekomst

De verwachting is, dat het verkeer op de N284 de komende jaren met 10-15 % zal groeien. Daardoor zal het aantal situaties, waarin de doorstroming van het verkeer in de spits te wensen overlaat, toenemen. Naar verwachting zullen deze situaties rond 2010 zich op de hele N284 tussen Bladel en de aansluiting op de A67 voordoen. Daarnaast wordt ook op de N397 tussen Eersel en Valkenswaard een toename van het verkeersaanbod verwacht. De belasting van het verkeersplein De Stuiver zal hierdoor verder toenemen.

Als gevolg van deze knelpunten zullen zich de komende jaren andere problemen gaan voordoen. In de dorpskernen langs de N284 wordt in de spits hinder ondervonden van verkeer, dat de lokale wegen als sluiproute gebruikt om congestie op de N284 te vermijden. Dit probleem zal groter worden, wanneer het oponthoud op de N284 langer duurt en vaker voorkomt. Ook de verkeersveiligheid zal naar verwachting verslechteren, zeker als het onderliggende wegennet in toenemende mate als sluiproute wordt gebruikt.



Figuur 2 Knelpunten in 2010

Nieuwe ontwikkeling: het Kempisch bedrijvenpark

De komende jaren wordt in de regio de inrichting van een nieuw regionaal bedrijventerrein verwacht: het Kempisch bedrijvenpark. Wanneer dit bedrijvenpark er komt, zal het zeker de verkeersstromen in het gebied beïnvloeden. Het is daarom zinvol – de Startnotitie en de Richtlijnen geven dat ook aan – om in de MER/Tracénota bij de besluitvorming over de N284 ook de verwachte verkeersontwikkelingen als gevolg van de realisering van dit bedrijvenpark te betrekken.

De verkeerssituatie in de regio met bedrijvenpark (op twee mogelijke locaties, namelijk Eersel-Noord en Hapert-Zuid) is met het verkeersmodel doorgerekend. Daaruit blijkt, dat er per etmaal met ongeveer 5500-6000 méér motorvoertuigen in de regio rekening moet worden gehouden. Gevolg daarvan is meer verkeer op de N284 en een grotere drukte bij de aansluiting op de A67. Dit levert een grotere kans op problemen met doorstroming van het verkeer in de spits op. Wanneer het bedrijvenpark op Hapert-zuid komt te liggen zal het verkeersaanbod zich wat beter spreiden over de N284 dan bij een bedrijvenpark op de locatie Eersel-Noord.

Waar het bedrijvenpark ook komt te liggen, het komt erop neer dat als gevolg van realisering ervan problemen met de verkeerssituatie zich eerder in de tijd zullen voordoen dan wanneer het park er niet komt. Met andere woorden, oplossing van verkeersproblemen krijgt een hogere urgentie.*

Het op te lossen probleem

Zoals ook blijkt uit het bovenstaande is er op dit moment geen acuut probleem met de bereikbaarheid. Dat zal echter in de toekomst veranderen door de toename van het verkeersaanbod. Knelpunten kunnen zich dan niet alleen meer voordoen op het wegvak tussen de A67 en Eersel, maar ook over een grotere lengte, tot aan Bladel. Een stagnerende verkeersafwikkeling kan ertoe leiden dat woon-werkverkeer zich andere routes zoekt binnen de kernen langs de N284 en op het onderliggende wegennet. Deze ontwikkelingen zullen bovendien de leefbaarheid en de verkeersveiligheid onder druk zetten.

* De vier betrokken gemeentebesturen (Eersel, Bladel, Reusel-De Mierden en Bergeijk) hebben inmiddels besloten tot een opdracht voor het ontwikkelen van een bestemmingsplan voor de locatie Hapert-Zuid, mede op voorspraak van het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant, die de ontwikkeling van het bestemmingsplan voor het KBP Hapert-Zuid om platiologische redenen ondersteunen.

Doel van de voorgenomen activiteit is het waarborgen van een goede bereikbaarheid van de regio en van woon- en werkgebieden binnen de regio tot tenminste 2010, door het realiseren van een betere doorstroming van het gemotoriseerd verkeer, het niet gemotoriseerd verkeer en het openbaar vervoer op de verbinding Reusel-A67 vice versa en het creëren van een veilige verkeerssituatie voor alle verkeersdeelnemers op deze route bij het nemen van maatregelen ter waarborging van de bereikbaarheid.



Viaduct A67 over de N284 ter hoogte van Eersel/Duizel

Hoofdstuk 3: De alternatieven

3.1. Verschillende ambitieniveaus

Een MER beschrijft altijd verschillende mogelijke oplossingen voor een probleem: de alternatieven. In het geval van deze MER/Tracénota staat een toekomstig bereikbaarheidsprobleem in de Kempen centraal. De beschouwde alternatieven zijn dan ook pakketten met maatregelen aan en rondom de N284 om de bereikbaarheid te verbeteren. Daarbij verschillen de alternatieven in ambitieniveau: het ene alternatief pakt meer (verwachte) knelpunten aan – en is dus rigouzeuzer- dan het andere. De alternatieven verschillen ook op een andere manier: alternatieven met een hoog ambitieniveau lossen in het algemeen problemen op die zich verder in de toekomst zullen voordoen dan alternatieven met een lager ambitieniveau.

Voor het waarborgen van de bereikbaarheid zijn er drie soorten oplossingen beschouwd:

- Oplossingen waarbij verbeteringen aan de huidige tracé van de N284 worden uitgevoerd;
- Oplossingen waarbij een nieuw wegtracé wordt aangelegd;
- Oplossingen waarbij behalve een nieuw wegtracé ook een nieuwe aansluiting op de A67 wordt gemaakt.

Welk alternatief er ook gekozen wordt, voor alle alternatieven geldt dat er tegelijk met het nemen van bereikbaarheidsmaatregelen ook maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Met die maatregelen wordt beoogd om van de N284 een duurzaam veilige weg te maken. Op het detailniveau van deze MER/Tracénota is echter nog niet aan te geven om welke maatregelen het gaat, en op welke plek die maatregelen gewenst zijn.

De beschouwde alternatieven liggen voor een deel in gebieden met natuur- en landschapswaarden. De effecten van de alternatieven op natuur en landschap zijn bepaald op grond van 'kale' ontwerpen, dus zonder effectverminderende (mitigerende) maatregelen.

3.2 Verbeteringen aan het tracé van de N284

Uitgangspunt bij het onderzoek naar mogelijkheden voor verbeteringen aan de bestaande weg is dat deze met betere benutting of verbreding nog ruimte biedt voor verdere groei van het verkeer. In dit MER worden twee mogelijkheden onderzocht:

1. Beperkte aanpassing en een betere benutting van het bestaande tracé (*nulplusalternatief*). Maatregelen die daarbij horen zijn onder andere het optimaliseren van verkeerslichten en het verhogen van de capaciteit van kruispunten. In het jargon van deskundigen heet dit Dynamisch Verkeersmanagement.
2. Verbreding van het bestaande tracé, tussen rotonde De Stuiver en industrieterrein Hapert (*verbeteringsalternatief*). Deze verbreding gebeurt door aanleg van twee extra rijstroken voor het gemotoriseerd verkeer.



Figuur 3 Verbeteringsalternatief

Daarnaast blijft nietsdoen aan de N284 één van de keuzemogelijkheden bij de besluitvorming (*nulalternatief*). Het nulalternatief dient bovendien als uitgangspunt voor de beschrijving van de effecten van de andere alternatieven. Die alternatieven worden in de effectbeschrijving dus steeds afgezet tegen een en dezelfde referentiesituatie. Op die manier komen de verschillen tussen de alternatieven zo zuiver mogelijk in beeld.

3.3 Nieuwe tracés

Het aanleggen van een nieuw tracé beoogt het realiseren van een nieuwe verbinding tussen het westelijke deel van de N284 en de bestaande aansluiting op de A67. Problemen met de verkeersafwikkeling zullen zich immers vooral concentreren op het oostelijke deel van de N284, terwijl de capaciteit van de bestaande aansluiting op de A67 voorlopig nog voldoende ruimte biedt voor verdere groei.

In dit MER worden de volgende mogelijkheden onderzocht:

1. Een nieuwe route vanaf industrieterrein Hapert naar de A67 ten noorden van Duizel (*Duizelalternatief*). Om te voorkomen dat het verkeer van het bestaande tracé gebruik

blijft maken zal dit tracé door snelheidsremmende maatregelen minder aantrekkelijk gemaakt moeten worden voor doorgaand verkeer.

2. Tussen het viaduct met de A67 bij Eersel/Duizel en de aansluiting op de A67 wordt aan weerskanten van de snelweg een nieuwe route aangelegd. Ter hoogte van het viaduct sluit dit nieuwe tracé met een rotonde aan op de bestaande N284. De aansluiting met de A67 wordt aangepast en krijgt daarmee een grotere capaciteit. Ook bij dit alternatief geldt, dat het bestaande, 'afgesneden' tracé door snelheidsremmende maatregelen minder aantrekkelijk wordt gemaakt voor doorgaand verkeer (*Milieu- en Natuuralternatief*).



Figuur 4 Ligging van het Duizel alternatief



Figuur 5 Ligging van het Milieu- en Natuuralternatief

3.4 Nieuw tracé inclusief een nieuwe aansluiting op de A67

Het hoogste ambitieniveau is de aanleg van een nieuw tracé, dat het westelijk deel van de N284 via een tweede aansluiting met de A67 verbindt. Ook hier is het uitgangspunt dat de huidige N284 op termijn de verkeersdruk niet meer kan verwerken, maar ook dat het gewenst is om het verkeer met bestemming A67 een tweede aansluitpunt te bieden ter ontlasting van de bestaande aansluiting. Een tweede aansluiting op de A67 vermindert bovendien de afhankelijkheid van de regio heeft (bijvoorbeeld in het geval van ongevallen/calamiteiten) van de enige aansluiting die de Kempen, namelijk de aansluiting Eersel.

Het beoogde nieuwe aansluitpunt op de A67 komt te liggen ter hoogte van het buurtschap 'De Pan'. Vanaf dat punt worden in dit MER twee tracévarianten voor de aansluiting op het westelijk deel van de A67 in beschouwing genomen:

1. Een nieuw tracé dat aantakt op de N284 ter hoogte van Bladel (in het verlengde van het kruispunt 'Lange Trekken') (*alternatief 'De Pan'*);
2. Een nieuw tracé dat aantakt op de N284 ter hoogte van industrieterrein Hapert, en dan in zuidelijke richting langs het bosgebied richting de A67 gaat (*alternatief Hapert*).

Voor beide alternatieven geldt, dat de bestaande weg tussen Hapert en Eersel door snelheidsremmende maatregelen minder aantrekkelijk wordt gemaakt voor doorgaand verkeer.



Figuur 6 Ligging van alternatief Hapert



Figuur 7 Ligging van alternatief De Pan

3.5 Mitigatie en compensatie

Voor de verschillende alternatieven is in de Trajectnota/MER aangegeven welke mitigerende (effectverzachende) maatregelen mogelijk zijn. Daarbij valt te denken aan het aanleggen van begeleidende beplanting of het aanbrengen van ecoduiders en kleinwildtunnels.

Daarnaast is er bij een aantal alternatieven sprake van ruimtebeslag en verstoring van de Groene Hoofdstructuur (GHS). Dit geldt met name voor het alternatief 'De Pan' en het alternatief Duizel. In het streekplan is aangegeven dat doorsnijding van de GHS vermeden moet worden. Indien de doorsnijding onvermijdelijk is (in het geval van een zwaarwegend maatschappelijk belang en wanneer er geen andere locaties buiten de GHS beschikbaar zijn), zal deze zo kort mogelijk moeten zijn. Vervolgens moet de doorsnijding of aantasting gecompenseerd worden. De voorwaarden waaraan deze compensatie moet voldoen zijn in het MER aangegeven.

Hoofdstuk 4: Overzicht van de effecten

4.1 Om welke effecten gaat het?

In het vorige hoofdstuk is aangegeven dat de alternatieven verschillen in de mate waarin zij een afname in de bereikbaarheid voorkomen dan wel toename van de bereikbaarheid teweeg brengen.

Om de alternatieven te kunnen beoordelen en afwegen, moet er eerst zicht zijn op de effecten die zij veroorzaken. Hoe ver gaan de alternatieven in het oplossen van bestaande en toekomstige problemen met bereikbaarheid? Wat kost dat dan? Wat zijn de effecten op het woon- en leefmilieu en op de natuurlijke omgeving?

De effecten van de alternatieven krijgen pas betekenis, als ze worden afgezet tegen de situatie die er zou zijn wanneer er geen maatregelen voor de bereikbaarheid zouden zijn genomen: het nulalternatief. Het nulalternatief is, zoals in hoofdstuk 3 ook gezegd, de (veronderstelde) situatie in 2010 zonder oplossing van het probleem waarvoor dit MER is gemaakt.

In de richtlijnen voor dit MER is aangegeven dat, zolang de besluitvorming over het Kempisch Bedrijvenpark (KBP) nog niet definitief is afgerond, beide locaties voor het KBP, Hapert-Zuid en Eersel-Noord, in de vorm van scenario's moeten worden meegenomen. In dit MER is er voor gekozen om in het nulalternatief als referentie uit te gaan van de situatie zonder KBP, waarbij afzonderlijk in beeld wordt gebracht wat de effecten van de alternatieven zijn bij vestiging van het KBP op Hapert-Zuid of Eersel-Noord.

Het MER zal dus ook uitspraken doen over de verschillen tussen alternatieven in het geval dat het KBP er daadwerkelijk ligt. Het is belangrijk om daarbij te bedenken, dat de aanleg van een bedrijventerrein zelf ook effecten kan hebben op milieu, natuur en landschap. Deze effecten worden echter niet in dit MER beschreven. Daardoor kan soms ten onrechte de indruk worden gewekt dat de effecten van de verbetering van de N284 in de situatie met bedrijventerrein 'meevallen'. In die toekomstige wereld met bedrijventerrein zijn er echter al effecten opgetreden, die er zonder bedrijventerrein niet zouden zijn geweest.

4.2 Verbetert de bereikbaarheid? En wat kost dat?

Effectscores per alternatief voor het thema verkeer en vervoer.

| Thema/ Criterium | Geen verbetering | Bestaand tracé | | Nieuw tracé, bestaande aansluiting A67 | | Nieuw tracé, nieuwe aansluiting A67 | |
|--------------------------------|---------------------|-------------------------|---------------|---|--------------------|--|--------------------|
| | Nul | Nulplus | Verbetering | Duizel | Milieu & Natuur | Hapert | De Pan |
| Doelstelling | | | | | | | |
| Gemiddelde i/c- verhouding | 0,53 | 0,49 | 0,46 | 0,46 | 0,48 | 0,41 | 0,49 |
| Maximale i/c- verhouding | 0,77 | > 0,7 ¹ | 0,74 | 0,99 | 0,71 | 0,71 | 0,63 |
| belast wegvaklenste (km) | 0 | 0 | 0 | 0,57 | 0 | 0 | 0 |
| kruispunt-belasting (index) | 100 | 85 | 84 | 77 | 80 | 80 | 48 |
| Randvoorwaarden | | | | | | | |
| barrierewerking | matig | slecht / zeer slecht | zeer slecht | matig | redelijk | matig / slecht | redelijk / goed |
| verkeersveiligheid (index) | 100 | 105 | 97 | 99 | 91 | 94 | 95 |
| flexibiliteit 2020 | Onvoldoen- de | Onvoldoen- de | Net voldoende | Voldoende | Net voldoende | Voldoende | Voldoende |

¹ De maximale i/c-verhouding van het Nulplusalternatief is niet apart berekend, maar zorgt door een betere afwikkeling voor een betere doorstroming niet voor problemen.

Nulalternatief

Gegeven de toename van het verkeer, wordt de bereikbaarheid van de regio in toenemende mate een probleem. De doorstroming van het verkeer in de spits wordt minder, rotonde De Stuiver en de aansluiting op de A67 komen aan of overschrijden de grenzen van hun capaciteit. Verkeersonveilige situaties worden niet opgelost.

Alternatieven over bestaand tracé: nulplusalternatief en verbeteralternatief

De verkeersproblemen die tot 2010 op de N284 zijn te verwachten worden in deze alternatieven opgelost. Daarmee heeft de regio tot die tijd geen probleem met de bereikbaarheid te verwachten. De doorstroming op de wegvakken is dan ruim voldoende, maar de verkeersafwikkeling op enkele kruispunten laat nog wel te wensen over. Wanneer de aannames over de groei na 2010 blijken te kloppen, dan zullen problemen met de verkeersafwikkeling tussen 2010 en 2020 weer toenemen. Bij realisatie van het Kempisch bedrijvenpark komen die problemen dan al sneller ná 2010.

Alternatieven met nieuw tracé: Duizel- en Milieu- en natuuralternatief

In vergelijking met verbetering van bestaand tracé zorgen alternatieven waarin aanleg van nieuwe tracés is voorzien voor voldoende capaciteit om groei die na 2010 is voorzien op te vangen. Wanneer in het Duizelalternatief ook het wegvak bij de Steenovens is verruimd, heeft het hele tracé ruim voldoende wegcapaciteit. Ook de belasting van kruispunten is kleiner dan in alternatieven over bestaand tracé, vooral in het Milieu- en natuuralternatief. Daarmee heeft de regio na 2010 voorlopig geen problemen met bereikbaarheid, ook wanneer het Kempisch bedrijvenpark de komende jaren wordt gerealiseerd.

Beide alternatieven zorgen ervoor dat juist in het gebied rondom Eersel nieuwe wegen komen te liggen. Dat maakt, dat ze goed passen in combinatie met de aanleg van het Kempisch bedrijvenpark op de locatie Eersel-Noord. Eventuele problemen van de combinatie van het extra verkeer dat wordt verwacht ten gevolge van het bedrijvenpark en het toch al drukke verkeer rondom Eersel zullen zich in deze alternatieven niet voordoen. Wel vormen de rotondes waarmee de rijstroken langs de A67 weer aansluiten op de N284 een kwetsbaar onderdeel vanwege de geringe onderlinge afstand.

Nieuw tracé en nieuwe aansluiting

De meerwaarde van deze alternatieven voor de bereikbaarheid van de regio zit vooral in de nieuwe aansluiting op de A67. Het drukste deel van de N284 rondom Eersel wordt hiermee ontlast, en de afhankelijkheid van de regio van de ene nu bestaande aansluiting bij Eersel wordt veel kleiner. Van alle alternatieven leveren deze twee alternatieven de grootste verbetering van de verkeersafwikkeling en de grootste daling van de kruispuntbelasting (vooral in alternatief de Pan). Na 2010 zullen deze alternatieven nog ruimschoots voldoen. Beide alternatieven vormen een goede combinatie met een eventuele realisering van het Kempisch bedrijvenpark op de locatie Hapert-Zuid. Deze alternatieven trekken immers het meeste verkeer van de N284 en vormen de meest direct ontsluiting voor het KBP.

4.3 Effecten op woon- en leefmilieu

Alle alternatieven leveren minder *geluidhinder* op dan het nulalternatief. De vermindering van het aantal gehinderden is het grootst in de alternatieven met een nieuw tracé en het kleinst in de alternatieven waarin bestaand tracé wordt verbeterd (nulplusalternatief, verbeteralternatief). Dat komt omdat de gebieden die door nieuwe tracés doorsneden worden minder dicht bewoond zijn dan het gebied dat door bestaand tracé wordt doorsneden. De oppervlakte met verkeerslawaaï neemt in bijna alle alternatieven af, maar neemt in het Duizelalternatief licht toe. Dat komt omdat het Duizelalternatief over grotere lengte in een gebied ligt dat nu weinig geluidbelasting kent.

Overzicht van de effecten voor het thema woon- en leefmilieu

| Aspect / Criterium | Geen verbetering | Bestaand tracé | | Nieuw tracé, bestaande aansluiting A67 | | Nieuw tracé, nieuwe aansluiting A67 | |
|--|------------------|----------------|-------------|--|--------|-------------------------------------|--------|
| | Nul | Nulplus | Verbetering | Milieu & Natuur | Duizel | Hapert | De Pan |
| Geluidhinder | | | | | | | |
| PHI-index | 166 | 145 | 138 | 133 | 131 | 129 | 110 |
| Akoestisch ruimtebeslag [km ²] | 5,81 | 4,41 | 4,67 | 5,31 | 6,08 | 4,63 | 5,47 |
| Sociale aspecten | | | | | | | |
| Sociaal onveilige situaties | 0 | 0/+ | -/0 | -/0 | - | 0/- | - |
| Visuele hinder | 0 | 0 | 0 | 0/+ | --/- | - | --/- |
| Gedwongen vertrek | 0 | 0 | 1-5 | 1-5 | >5 | 0 | 1-5 |
| Doorsnijding landbouwgrond | | | | | | | |
| Km doorsnijding landbouwgrond | 0 | 0 | 0 | 3,2 | 3,3 | 1,9 | 3,9 |
| Aantal doorsneden percelen | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 7 | 24 |

De alternatieven die uitgaan van verbetering op bestaand tracé hebben minder effecten op sociale aspecten dan de beide andere groepen alternatieven. Uitzondering vormt het Milieu- en natuuralternatief, dat op het criterium 'visuele hinder' vergelijkbaar scoort met het nulplus- en verbeteringsalternatief. Alternatief de Pan en het Duizelalternatief doorsnijden open landschap en leveren daarom veel visuele hinder op.

Wel is het zo, dat de *barrièrewerking* van de N284 groter wordt wanneer gekozen wordt voor verbetering over bestaand tracé. Ook nu al is de N284 een barrière en dat wordt dan door de grotere verkeersintensiteit alleen maar erger. Bij het verbeteringsalternatief is er bovendien sprake van inpassingsproblemen, met name ter hoogte van Duizel, waarbij mogelijk de sloop van enkele woningen noodzakelijk is.

Bij een nieuw tracé neemt de barrièrewerking op de N284 af. Langs het drukste deel van de N284, ter hoogte van Eersel neemt de barrièrewerking alleen af in het Milieu- en natuuralternatief en in alternatief De Pan. Nieuwe tracés vormen uiteraard ook barrières, maar zullen minder zo ervaren worden omdat er geen woningen direct langs staan.

Voor de *landbouw* is verbetering van de N284 over bestaand tracé het meest gunstig. Van de overige alternatieven is de Hapert-variant gelet op de km's doorsnijding het gunstigst. Het ruimtebeslag bij het Milieu- en Natuuralternatief is door de twee afzonderlijke rijstroken langs de A67 weliswaar relatief groot, maar de impact van de doorsnijding is beperkt vanwege de ligging direct langs de A67. Variant 'De Pan' doorsnijdt de grootste lengte landbouwgrond en het grootste aantal percelen en is daarmee voor de landbouw het minst gunstig.

De N284 ter hoogte van Bladel



Situatie met Kempisch bedrijvenpark

De hogere verkeersintensiteit bij een gerealiseerd Kempisch bedrijvenpark levert in alle alternatieven een iets groter aantal gehinderden door verkeerslawaai op vergeleken met de situatie zonder KBP. De locatie van het bedrijventerrein maakt daarvoor nauwelijks iets uit. Bij een gerealiseerd Kempisch bedrijvenpark hebben de alternatieven minder visuele hinder en minder effecten op de landbouw. Vooral alternatief Hapert heeft minder visuele hinder, wanneer de weg door een bedrijventerrein (bij locatie Hapert-Zuid) in plaats van in een open landschap komt te liggen. Alleen ter plaatse van de nieuwe aansluiting op de A67 blijft er sprake van een ingrijpende verandering van het landschapsbeeld. Wanneer het bedrijvenpark zou komen te liggen op de locatie Eersel-Noord, dan heeft alternatief Duizel minder visuele hinder en minder effect op de landbouw.

4.4 Effecten op natuurlijke omgeving

Overzicht van de effecten voor het thema natuurlijke omgeving

| Aspect/criterium | Geen verbetering | | Bestaand tracé | | Nieuw tracé, bestaande aansluiting A67 | | Nieuw tracé nieuwe aansluiting op A67 | |
|---|------------------|---------|----------------|--------|--|--------|---------------------------------------|--|
| | Nul | Nulplus | Verbetering | M & N | Duizel | Hapert | De Pan | |
| Bodem- grond- en oppervlaktewater | | | | | | | | |
| Verandering bodemopbouw | 0 | - | - | -/- | -/- | -/- | -/- | |
| Beïnvloeding bodem en grondwaterkwaliteit | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0/- | - | |
| Verandering grondwaterstand of stroming | 0 | 0 | 0 | 0 | 0/- | -* | -** | |
| Beïnvloeding bodemverontreinigingen | 0 | - | - | - | - | 0 | 0 | |
| Natuur | | | | | | | | |
| Vernietiging en versnippering natuurkerngebieden, ontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzone | 0 | 0 | 0 | 0 | 400 m | 1800 m | 1200 m | |
| Verstoring natuurkerngebieden etc. | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - | |
| Verdroging natuurkerngebieden etc. | 0 | 0 | 0 | 0/- | - | 0/- | - | |
| Voorkomen van de wettelijk beschermde en rode lijst soorten | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 3 | |
| Landschap | | | | | | | | |
| Aantasting gave landschapstypen | 0 | 0 | 0 | 3600 m | 1600 m | 1800 m | 3500 m | |
| Aantasting landschappelijke beeld dragers | 0 | 0 | 1800 m | 700 m | 30 m | 190 m | 550 m | |
| Aantasting landschappelijke waardevolle gebieden | 0 | 0 | 0 | 0 | 0/- | 0 | -- | |
| Aantasting en doorsnijding van aardkundig waardevolle gebieden | 0 | 0 | 0 | 0 | 650 m | 0 | 2100 m | |
| Verandering van landschapswaardering | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | -- | |
| Cultuurhistorie | | | | | | | | |
| Aantasting dorpsgezicht | 0 | 0 | 0/- | 0 | - | 0 | -- | |
| Archeologie | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -- | |

* bij toepassing van een tunnel t.p.v. de kruising met de Kapelweg. Uitgangspunt is de toepassing van een viaduct.

** uitgaande van tunnels met onderbemaling

De alternatieven die uitgaan van verbetering van bestaand tracé hebben bijna geen effecten op natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie. Dit geldt ook voor het Milieu- en natuuralternatief. De overige alternatieven hebben deze effecten wel, maar in wisselende

mate. Vooral alternatief De Pan scoort voor bijna alle criteria (sterk) negatief. Bovendien doorsnijdt het alternatief De Pan het dal van de Groote Beerze, dat één van de mogelijke tracés is van de Robuuste Ecologische Verbindingszone tussen het natuurgebied Goor en Flaes (landgoed De Utrecht) in het noorden en de Cartierheide in het zuiden.

De alternatieven De Pan en Duizel hebben effect op de Groene Hoofdstructuur, op ecologische verbindingzones en op het leefgebied van beschermde soorten. Voor de Groene hoofdstructuur en voor verbindingzones geldt het 'neen tenzij-beginsel' uit het provinciaal en rijksbeleid. Dat houdt in, dat intensieve vormen van ruimtegebruik (zoals nieuwaanleg van wegen) hier alleen toelaatbaar zijn als er geen alternatieven buiten de GHS beschikbaar zijn. Alternatief Hapert heeft dit type effect minder dan beide andere alternatieven. Wel is het zo dat door de ligging van het tracé, parallel aan de bosrand, de uitwisseling tussen de leefgemeenschappen in het bos en in het omliggende landschap wordt gehinderd over een lengte van ca. 1800 m.

Alternatief De Pan heeft het grootste effect op het landschap, omdat het nieuwe tracé hier een kleinschalig cultuurlandschap doorsnijdt. Bovendien komt het tracé op relatief korte afstand van Dalem te liggen. Ook Duizel en Hapert hebben negatieve effecten op het landschap. In Hapert zorgt de weg voor een aantasting van de gave overgang tussen bos en aangrenzend (half)open gebied. In Duizel past de boogvorm van de weg niet binnen het grootschalige ontginningslandschap.

Gebied ten zuiden van Hapert



Situatie met Kempisch bedrijvenpark

Wanneer het Kempisch bedrijvenpark op de locatie Eersel-Noord is gerealiseerd, zullen de effecten op het thema natuurlijke omgeving niet veel anders zijn dan boven beschreven. Alleen het effect van alternatief Duizel op het landschap zal in dat geval minder ongunstig uitpakken. Dit ligt anders, in het geval het KBP zou liggen op de locatie Hapert-Zuid. Ofschoon hiernaar geen afzonderlijk onderzoek is verricht, is het aannemelijk dat de kwaliteit van natuur en landschap na realisering van het KBP ter plaatse lager zal zijn dan de nu aanwezige kwaliteit. Alternatieven De Pan en Hapert zullen in zo'n nieuwe situatie dan ook minder ongunstig scoren. Er zijn, kort gezegd, minder kwaliteiten over om te worden aangetast door nieuwe infrastructuur, wanneer het bedrijvenpark er al ligt. Voor alternatief Hapert zal het verschil in effect op het aspect landschap 'met KBP' en 'zonder KBP' nog groter zijn dan bij De Pan, omdat dan de weg door het bedrijventerrein in plaats van op de overgang bos-(half) open landschap komt te liggen.

Kosten

Om de kosten van de alternatieven onderling te kunnen vergelijken is een globale raming opgesteld. Daaruit blijkt dat het nulplusalternatief en het verbeteringsalternatief beide ongeveer 8-9 miljoen euro kosten. Dit toch vrij hoge bedrag komt vanwege de benodigde dure aanpassingen aan kruispunten.

Het Milieu- en natuuralternatief is verhoudingsgewijs duur (13,6 miljoen euro) mede door de hoge kosten die zijn gemoeid met de ombouw van de aansluiting op de A67. Het Duizelalternatief blijkt van alle alternatieven het goedkoopst te zijn (7,5 miljoen euro), maar met verbetering van het gedeelte ter hoogte van Steenovens wordt het verschil met het nulplusalternatief kleiner.

De alternatieven Hapert en De Pan zijn relatief duur, vooral door het maken van een nieuwe aansluiting op de A67 (11-14 miljoen euro). De Pan is het duurste van de onderzochte alternatieven, met name door de grote weglengte.

4.5 Wat is het meest milieuvriendelijk alternatief?

In ieder MER wordt onderzocht welk alternatief de problemen oplost met zo min mogelijk nadelige effecten voor het milieu. Dat alternatief wordt het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) genoemd. De richtlijnen voor dit MER hebben de belangrijkste randvoorwaarden aangegeven waaraan het MMA moet voldoen.

1. Het in principe intact laten van natuurkerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en – zones, en waardevolle cultuurhistorische elementen en structuren.
2. Het minimaliseren van nadelige ingrepen in de bodemopbouw en hydrologie.
3. Het minimaliseren van verkeersoverlast, onder andere geluidhinder, onveiligheid, sluisverkeer in het landelijk gebied.

Het blijkt, dat de alternatieven die uitgaan van verbetering van de verkeerssituatie op het bestaande tracé het meest aan deze randvoorwaarden voldoen. Ook bij het Milieu- en natuuralternatief zijn de ingrepen voor natuur- en landschap beperkt.

Het Streekplan Noord-Brabant 2002 geeft aan, dat veel belang wordt gehecht aan vergroting van de gebruiksmogelijkheden van bestaande infrastructuur. Dit om zuinig met ruimte om te gaan en om (toekomstige) capaciteitsproblemen op te lossen. Bovengenoemde alternatieven passen uitstekend in deze nieuwe beleidslijn. Wel dient bij het Milieu- en natuuralternatief te worden aangetekend dat de rijbaan aan de zuidzijde van de A67 conflicteert met de strategische reservering in het Streekplan Noord-Brabant 2002 voor een goederenspoorwegtracé langs de A67.

In het Streekplan is ook aangegeven dat voor een verder capaciteitsbenutting van de bestaande infrastructuur ook nieuwe technieken (zoals dynamisch verkeersmanagement of automatische voertuiggeleiding) dienen te worden ingezet. Vooral in het Nulplusalternatief wordt hierop ingezet.

Er van uitgaande dat de ingrepen in het woon- en leefmilieu en natuur en landschap in het MMA zo beperkt mogelijk moeten zijn, wordt het Nulplusalternatief als basis voor het MMA gekozen. Het Nulplusalternatief blijkt bovendien probleemoplossend te zijn voor de periode waarvoor oplossingen gevonden moeten worden (2010). Uit het MER komt wel naar voren dat de 'houdbaarheid' van het Nulplusalternatief ná 2010 met grote onzekerheden is omgeven. Vanuit de filosofie voor de formulering van een MMA is het echter verdedigbaar om niet op voorhand voor nieuwe infrastructuur te kiezen, maar eerst in te zetten op maximale benutting van de huidige N284. De houdbaarheid van het Nulplusalternatief zal voor zover mogelijk nog wel nader onderbouwd moeten worden met de bouw van een gedetailleerder (dynamisch) verkeersmodel en een zorgvuldige monitoring van de verkeersintensiteiten.

De effecten van het Nulplusalternatief kunnen verder worden beperkt door aanvullende maatregelen te nemen:

- De geluidhinder kan wellicht nog verder worden teruggebracht door het toepassen van een geluidarm wegdek, in ieder geval daar waar de woningen op korte afstand van de N284 staan.
- Aanvullend op de voorgestelde Dynamisch Verkeersmanagement -maatregelen valt te denken aan toepassing van dynamische snelheidsadvisering (ODYSA: Optimalisatie van de verkeersafwikkeling door dynamische snelheidsadvisering). Dit systeem levert niet alleen verbetering van de doorstroming en van de verkeersveiligheid op, maar ook minder

uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en minder geluid als gevolg van minder stoppend en optrekkend verkeer.

Daarmee kan het MMA voor verbetering van de N284 als volgt worden omschreven: uitvoering van het Nulplusalternatief, aangevuld met de (lokale) toepassing van een geluidarm wegdek en de toepassing van ODYSA.

Hoofdstuk 5: De balans opgemaakt

5.1 Invalshoeken

In dit hoofdstuk komen de effecten van de alternatieven, die in het vorige hoofdstuk zijn besproken, weer bijeen.

Ieder alternatief heeft zijn eigen voor- en nadelen. Bovendien zijn de alternatieven niet gelijksoortig, omdat ze steeds verschillende ambitieniveaus vertegenwoordigen. Het gaat er dan vooral om, om de verschillen tussen alternatieven te belichten vanuit een aantal invalshoeken, die voor de besluitvorming van belang kunnen zijn.:

- Het probleemoplossend vermogen binnen de planhorizon.
- Het lange-termijn perspectief.
- De externe effecten (op woon- en leefmilieu en de natuurlijke omgeving).
- De kosten.
- Het vigerend beleid.

5.2. De overwegingen op een rij gezet

Probleemoplossend vermogen binnen de planhorizon

Alle alternatieven (met uitzondering van het nulalternatief) lossen de knelpunten op die in hoofdstuk 2 zijn benoemd voor de periode tot 2010. Dat neemt niet weg, dat zich lokaal en tijdelijk nog knelpunten in de verkeersafwikkeling bij enkele kruispunten kunnen voordoen. Deze zijn wellicht op te lossen door aanvullende maatregelen op te nemen in het Nulplusalternatief en het MMA. Dit geldt vooral voor het wegvak tussen Eersel en Hapert. Ook bij een gerealiseerd Kempisch bedrijvenpark zullen zich in geen van de alternatieven grote knelpunten in de verkeersafwikkeling voordoen. Wel is het zo, dat de hiervoor gesignaleerde lokale knelpunten zich sterker zullen manifesteren, wanneer het KBP op de locatie Eersel-Noord is gesitueerd. Dat komt, omdat in dat geval het verkeer van en naar het KBP in dezelfde stroom komt als het spitsverkeer van en naar Eindhoven. In dat geval zullen zeker aanvullende maatregelen aan enkele drukke kruispunten nodig zijn.

Probleemoplossend vermogen na 2010

Ontwikkelingen op de lange termijn (2010-2020) laten zich moeilijker voorspellen. Uitgegaan is van een groeipercentage van 20% tussen 2010 en 2020, maar deze aanname is met grote onzekerheden omgeven. Op grond van deze aanname bieden alleen alternatieven die uitgaan van een nieuw tracé (Hapert, de Pan, Duizel, en in mindere mate het Milieu- en natuuralternatief) voldoende ruimte om deze groei op te vangen. Wanneer ook een nieuwe aansluiting op de A67 wordt gerealiseerd, is de regio blijvend goed bereikbaar. Wanneer het Kempisch Bedrijvenpark is ontwikkeld, zal het probleemoplossend vermogen van de alternatieven voor de langere termijn (2010-2020) in grote lijnen niet anders zijn dan hierboven is aangegeven, hoewel met name het verbeteringsalternatief en het Milieu- en natuuralternatief sneller de grenzen van hun capaciteit zullen bereiken.

Externe effecten

Tussen de alternatieven doen zich grote verschillen in externe effecten voor. Geluidhinder voor bewoners neemt in alle alternatieven door toepassing van asfalt in plaats van beton af ten opzichte van het nulalternatief, maar het minst in het Nulplusalternatief. De geluidhinder in het MMA is ten opzichte van het Nulplusalternatief verlaagd door hier ter hoogte van bebouwing geluidarm asfalt toe te passen. Daar staat tegenover dat alternatieven met een nieuw tracé in nu relatief stille gebieden (Duizel, Hapert, De Pan) leiden tot een per saldo groter geluidbelast oppervlak.

Externe effecten op natuur en landschap, en op de landbouw zijn het grootst in de alternatieven Duizel, Hapert en De Pan. Vooral alternatief De Pan heeft grote negatieve gevolgen op natuur, landschap en cultuurhistorie. Alternatief Duizel en - in sterkere mate - De Pan hebben effecten op de Groene Hoofdstructuur. Hiervoor geldt het 'neen-tenzij-' beginsel uit het Streekplan en het Structuurschema Groene Ruimte. Het realiseren van alternatief De Pan zou bovendien frustrerend werken voor de realisering van de Robuuste Ecologische Verbindingszone en voor het Natuurpark in het dal van de Groote Beerze. Bij alternatief Hapert is er alleen sprake van beïnvloeding van de uitwisseling tussen het van de Groene Hoofdstructuur onderdeel uitmakende bosgebied Hapert en het omliggende landschap. Externe effecten op natuur en landschap zijn nagenoeg afwezig in het Milieu- en natuuralternatief en in het Nulplusalternatief (en dus ook in het daarvan afgeleide MMA).



De Groote Beerze

Kosten

Tussen de alternatieven zijn er niet alleen grote verschillen in externe effecten, maar ook in kosten. Het Nulalternatief kost niets. Het Nulplusalternatief en het Duizelalternatief zijn het goedkoopst (ongeveer 7 –7,5 miljoen euro); het alternatief De Pan en het Milieu- en natuuralternatief het duurst (ongeveer 13,5-14 miljoen euro). Het Verbeteringsalternatief (ongeveer 9 miljoen euro) en het alternatief Hapert (11 miljoen euro)* bevinden zich tussen deze twee uitersten. Het MMA is iets duurder dan het Nulplusalternatief.

De hoge kosten in de 'dure' alternatieven zijn vooral te verklaren, omdat daarin nieuwaanleg van een aansluiting op de A67 (alternatief Hapert, alternatief De Pan) dan wel grondige reconstructie van de bestaande aansluiting (Milieu- en natuuralternatief) nodig is.

Bij deze globale ramingen zijn twee kanttekeningen te maken. Ten eerste zijn kosten van mitigerende maatregelen in deze raming niet meegenomen. Ten tweede zullen in alle alternatieven behalve het nulplusalternatief en het MMA op het niet-verbeterde deel van de N284 (het westelijk deel tot aan Reusel) ook 'nulplusmaatregelen' (Dynamisch Verkeersmanagement) genomen worden om de doorstroming te garanderen. Beide

* Bij combinatie met het KBP Hapert-Zuid zullen de kosten voor het tracé grotendeels onderdeel uitmaken van de exploitatie van het bedrijventerrein.

kanttekeningen leiden ertoe, dat het verschil in kosten tussen Nulplusalternatief/MMA enerzijds en de overige alternatieven anderzijds groter wordt.

Verenigbaarheid met vigerend beleid

Wanneer de alternatieven worden getoetst aan beleidsuitgangspunten van provincie (Groene Hoofdstructuur, infrastructuur) en rijk (Ecologische hoofdstructuur) dan blijkt alternatief De Pan op verschillende onderdelen niet met dit beleid te stroken. Dit komt vooral, omdat in dit alternatief een nieuw tracé is voorzien dat over grote lengte de Groene Hoofdstructuur doorsnijdt. Bovendien zijn er alternatieven die wel het verkeersprobleem oplossen en niet of minder strijdig zijn met het beleid.

Meer in het algemeen passen alternatieven die uitgaan van verbetering op het bestaande tracé beter binnen de uitgangspunten van provinciaal beleid dan de alternatieven die verbetering over een nieuw tracé beogen. Uitzondering is het Milieu- en natuuralternatief, omdat dit alternatief bundelt met de A67. Daar staat echter tegenover dat dit alternatief conflicteert met de strategische reservering in het Ontwerp Streekplan Noord-Brabant 2002 voor een goederenspoorwegtracé langs de A67.

In het streekplan is het beleid van de provincie voor bestaande en nieuwe infrastructuur verwoord. Nieuw aan te leggen infrastructuur dient gebundeld te worden met bestaande verbindinglijnen en ruimtelijk zoveel mogelijk gescheiden te worden van de GHS. Alleen indien niet te vermijden is dat infrastructuur door de GHS komt te liggen zal de doorsnijding zo kort mogelijk moeten zijn. Op grond van deze beleidsuitgangspunten ligt een keuze voor alternatief De Pan niet voor de hand. Er zijn immers alternatieven die ook op langere termijn verkeerskundig goede oplossingen bieden met minder doorsnijding van de GHS. Ook de alternatieven Duizel en (in mindere mate) Hapert stroken niet geheel met provinciaal beleid inzake de GHS, maar de strijdigheid is minder groot dan bij alternatief de Pan.

Op grond van het beleidsuitgangspunt bundeling van infrastructuur ligt een keuze voor nieuwe tracé-alternatieven niet voor de hand. Een keuze voor alternatief Duizel betekent een doorsnijding van het dal van de Kleine Beerze. Dit dal vormt een ecologische verbindingzone. Doorsnijding van deze zone is beleidsmatig niet gewenst. Bovendien zullen mitigerende maatregelen de kosten van dit alternatief duurder maken.

Op grond van het beleid van Rijkswaterstaat is een nieuwe wegaansluiting op het rijkswegennet (Hapert, De Pan) pas bespreekbaar indien nut en noodzaak uit een integrale planstudie is gebleken, waarbij bovendien is aangetoond, dat bestaande aansluitingen (in dit geval de aansluiting Eersel) onvoldoende soulaas bieden.

5.3. Een besluit voor de korte of de lange termijn?

De keuze voor één van de alternatieven hangt vooral samen met de mate waarin anticipatie op toekomstige ontwikkelingen (met name ontwikkelingen na 2010) wenselijk wordt geacht. Alle alternatieven (het nulalternatief uitgezonderd) lossen immers de problemen binnen termijn van de planhorizon op, maar verschillen in hun ambitieniveau voor de langere termijn. Een voorkeur voor een alternatief (of voor een combinatie van alternatieven) kan dan vanuit twee overwegingen worden ingegeven:

- een behoedzame houding tegenover ontwikkelingen op langere termijn, dat betekent dat nu alleen de verkeersproblemen worden opgelost die binnen de termijn van de planhorizon worden verwacht;
- een pro-actieve houding tegenover ontwikkelingen op langere termijn, dat betekent dat nu besloten wordt tot de keuze voor oplossingen die ontwikkelingen in het verkeer in de regio buiten de termijn van de planhorizon accommoderen.

Een behoedzame houding kan leiden tot de keuze voor verbetering van de N284 over bestaand tracé. In dat geval kan het verkeer tenminste tot 2010, de planhorizon, uit de voeten. Het Nulplusalternatief en het MMA lossen de problemen die binnen deze termijn worden

verwacht op. Bovendien blijven de maatregelen ook bij aanleg van een nieuw tracé hun waarde behouden, al moet daarbij worden aangetekend dat ze in verhouding met het aanleggen van een nieuw tracé relatief duur zijn. Dit komt vooral door de vaak kostbare aanpassingen van kruispunten. Monitoring van verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling in de regio kan zichtbaar maken of en op welk moment de tijd rijp is om nieuwe plan- en besluitvorming te starten over verdergaande verbeteringen aan de infrastructuur.

In de situatie met een Kempisch bedrijvenpark zitten er nog grotere onzekerheden aan een behoedzame houding. In die situatie is de kans vergeleken met de situatie zonder bedrijvenpark groter, dat verbetering over bestaand tracé al kort na 2010 tot (nieuwe) knelpunten leidt. Als dat zo is, dan zou er al snel opnieuw met plan- en besluitvorming voor verdergaande verbeteringen aan de infrastructuur moeten worden gestart.

Tegen die achtergrond lijkt in de situatie waarin het Kempisch bedrijvenpark wordt gerealiseerd een pro-actieve houding meer voor de hand te liggen. In dat geval zou met het nu te nemen besluit ook worden geanticipeerd op ontwikkelingen die na 2010 worden verwacht. Afhankelijk van de locatie van het bedrijvenpark kan dat het volgende betekenen. Wanneer het bedrijvenpark op de locatie Eersel-Noord wordt gelegd, liggen de keuze voor het alternatief Duizel of het Milieu- en natuuralternatief voor de hand. Beide bieden een goede oplossing voor de ontsluiting van het bedrijvenpark, en voor de verkeersknelpunten op de N284 ter hoogte van Eersel, hoewel het Milieu- en natuuralternatief door de twee dicht op elkaar gelegen rotondes ter hoogte van de aansluiting op de N284 congestiegevoelig is. Het Duizelalternatief heeft effecten op de natuurlijke omgeving, waaronder de GHS, terwijl deze effecten zich bij het Milieu- en natuuralternatief slechts zeer beperkt voordoen. Daardoor geeft het Duizelalternatief ook op dit onderdeel spanning met vigerend beleid. Deels zijn de effecten op de GHS overigens mitigeerbaar (doorsnijding ecologische verbindingzone). Het Milieu- en natuuralternatief is echter een duur alternatief, terwijl het Duizelalternatief aanzienlijk goedkoper is. Niet uit te sluiten is echter, dat bij keuze voor alternatief Duizel ook het nemen van compenserende maatregelen nodig is. Hierdoor kan het verschil in kosten tussen beide alternatieven kleiner worden.

Bij de afweging tussen een behoedzame en pro-actieve houding bij de besluitvorming blijft het van belang te beseffen, dat de prognoses voor de verkeersontwikkeling in de periode na 2010 relatief onzeker zijn, en dat maatregelen die niet verder gaan dan het oplossen van de problemen in de periode tot 2010, ongeacht de ontwikkelingen op langere termijn hun nut (wellicht overgedimensioneerd) blijven bewijzen.

Wanneer het bedrijvenpark op de locatie Hapert-Zuid wordt gerealiseerd*, dan heeft bij een pro-actieve houding de keuze voor alternatief Hapert de voorkeur. In dat geval krijgt het bedrijvenpark immers een directe ontsluiting op de A67. Daardoor trekt dit alternatief veel verkeer van de N284 tussen Hapert en Eersel en van de bestaande aansluiting op de A67 bij Eersel. Wanneer wordt afgezien van een nieuwe aansluiting op de A67 zorgen het Duizelalternatief en het Milieu- en natuuralternatief ook voor een verbeterde verkeerssituatie. Dit levert echter een minder gunstige verkeerssituatie op dan een nieuw tracé volgens alternatief Hapert. Het Milieu- en natuuralternatief levert dan geen lange-termijnoplossing voor het gedeelte tussen Eersel en Hapert, terwijl het nieuwe tracé in het Duizelalternatief een vrij grote omrijafstand vormt.

Weliswaar bundelt alternatief Hapert niet met bestaande infrastructuur (voorkeur vanuit vigerend provinciaal beleid), maar zoals eerder aangegeven is verbetering van de bestaande N284 bij de nu verwachte ontwikkelingen op de langere termijn niet toereikend. De effecten van alternatief Hapert op de natuurlijke omgeving zijn beperkt, indien het bedrijvenpark op Hapert-zuid wordt gesitueerd. Daarbij moet bedacht worden, dat het bedrijvenpark zelf ook effecten heeft op de natuurlijke omgeving.

* Zoals eerder aangegeven hebben de betrokken Kempengemeenten inmiddels besloten tot de voorbereiding van een bestemmingsplan voor een KBP op de locatie Hapert-Zuid.

Qua kosten bevindt het Hapert-alternatief zich tussen het Duizelalternatief (goedkoper) en het Milieu- en natuuralternatief (duurder).

Hoofdstuk 6: Op weg naar een besluit

Inspraak, advies en overleg

Bij de inspraak staan twee vragen centraal:

- Bevat de MER/Tracénota voldoende informatie om een verantwoord besluit te kunnen nemen?
- Welke oplossing moet volgens u de voorkeur krijgen en welke argumenten zijn daarbij van belang?

De MER/Tracénota ligt gedurende 4 weken ter inzage op verschillende adressen in de regio. In deze periode kunt u schriftelijk reageren, en desgewenst ook mondeling tijdens een inspraakavond die aan het eind van de inspraakperiode plaatsvindt. Allerlei praktische gegevens over terinzagelegging en inspraakperiode is vermeld in de bekendmaking in de dagbladen.

Behalve voor de inspraak wordt de MER/Tracénota ook gebruikt voor overleg met de gemeenten in de regio. Immers, een eventuele verbetering van de bereikbaarheid kan alleen in samenwerking met de regio gerealiseerd worden.

Verder zijn er verschillende instanties die op basis van deze MER/Tracénota advies zullen uitbrengen aan het bevoegd gezag.

Wat gebeurt er met uw reactie?

De inspraakreacties spelen op verschillende manieren een rol bij de procedurestappen die na de inspraak volgen. Afschriften van alle reacties worden gestuurd naar de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage. Zij gebruikt uw reacties voor haar advies dat zij voorafgaand aan de besluitvorming aan het bevoegd gezag aanbiedt. Verder zullen Provinciale Staten de inspraakreacties bij hun besluitvorming betrekken. Uiteindelijk zullen zij, alles overwegende, een Ontwerp-Tracébesluit voor de N284 tussen Eersel en Reusel bekend maken.

COLOFON

Dit is een uitgave van:



**Provincie
Noord-Brabant**

De studie is verricht door:



O A G

OpdenKamp ADVIESGROEP

Met bijdragen van:

AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer (verkeersonderzoek)
ACE Civiele Techniek en Bouwkunde (ontwerp, natuur & landschap)
Adviesbureau PEUTZ & Associates (geluid)
DHV Milieu en Infrastructuur (eindredactie)



REUSEL

BLADEL

Haevensche
Aekers

Roumskant

Beemdstra

