

Publieksvriendelijke samenvatting

De dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormt in de huidige situatie een knelpunt in de wegenstructuur van Boxtel. Met het oog op toekomstige toename van vervoer over het spoor als onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) zal het treinverkeer toenemen. Dit leidt tot een toename van de problemen. De gemeente Boxtel wil met het Maatregelenpakket PHS Boxtel hiervoor een oplossing bieden.

Dit milieueffectrapport (planMER) beschrijft de milieueffecten van het bestemmingplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK), één van de vijf deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel. De VLK vormt een verbinding tussen bedrijventerrein Ladonk om het buurtschap Kalksheuvel heen en sluit aan op de Kapelweg richting Haaren. Deze weg verbindt het bedrijventerrein Ladonk in het zuidoosten en in het westen de Kapelweg richting Haaren. Het doel van het deelproject VLK is om de leefbaarheid in het buurtschap Kalksheuvel te verbeteren, een tweede volwaardige ontsluiting voor het bedrijventerrein Ladonk te realiseren en een alternatieve ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer bij sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat te bewerkstelligen.

Dit planMER is het voortvloeisel van de vernietiging van het bestemmingsplan voor de VLK uit 2017 door de Raad van State op 13 augustus 2019, als gevolg van vervallen van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) in mei 2019 waarop het bestemmingsplan VLK 2017 was gebaseerd. Als gevolg daarvan is de gemeente Boxtel voornemens opnieuw een bestemmingsplan voor de VLK in procedure te brengen en de daarbij optredende stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden te compenseren via externe salderingsmaatregelen.

In dit planMER wordt de milieueffecten van de bovengenoemde voorkeursvariant voor de VLK 2017 samen met twee andere alternatieven beschouwd op basis van de kennis en inzichten van nu en vergeleken met de milieueffecten van de referentiesituatie. Daarbij zijn vooral de verkeersgerelateerde milieueffecten onderzocht. De niet-verkeersgerelateerde milieueffecten zijn beschouwd op basis van de informatie die al in het kader van het bestemmingsplan van 2017 is verzameld. Per milieuaspect zijn beoordelingscriteria gedefinieerd waaraan de alternatieven en varianten op de alternatieven getoetst zijn. Op basis van een effectbeoordeling is er ook bekeken of er mogelijk aanvullende mitigerende maatregelen wenselijk zijn voor het voorkeursalternatief dat in 2017 is vastgelegd in het bestemmingsplan.

Alternatieven en varianten:

In dit planMER zijn de volgende alternatieven en varianten onderzocht:

- Alternatief 1 Een zo kort mogelijke nieuwe verbindingsweg tussen de Kapelweg en Ladonk, inclusief een gelijkvloerse spoorkruising Kapelweg, waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande Kapelweg ten zuiden van de spoorlijn (vergelijkbaar met alternatief 1 uit 2011).
Variant 1a: idem, maar dan met een ongelijkvloerse kruising aan de westzijde ter hoogte van de bestaande spoorkruising Kapelweg;
- Alternatief 2 Een zo kort mogelijke nieuwe verbindingsweg tussen de Kapelweg en Ladonk met een nieuwe spoorkruising ter hoogte van de huidige spoorwegovergang D'Ekker waarbij wordt voorzien in een nieuw wegvak aan de noordzijde van de spoorlijn (in grote lijnen vergelijkbaar met alternatief 4 uit 2011). Dit alternatief wordt gevormd door het ontwerp van de VLK uit 2017.
Variant 2a: idem, maar dan met een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de bestaande spoorwegovergang D'Ekker;

- Alternatief 3 Een verbindingsweg tussen de Kapelweg en Ladonk met een nieuwe gelijkvloerse spoor kruising ten oosten van de huidige spoorwegovergang D'Ekker, ter hoogte van de Mezenlaan, waarbij wordt voorzien in een nieuw wegvak aan de noordzijde van de spoorlijn.
Variant 3a: idem, maar dan met een ongelijkvloerse kruising op locatie van een nieuwe spoorwegovergang ten oosten van spoorwegovergang D'Ekker.

Samenvattend overzicht van de milieueffecten

De geconstateerde milieueffecten van de alternatieven voor de VLK zijn gescoord op basis van de volgende beoordelingsschaal

Score	Verklaring
++	Zeer positief effect
+	Positief effect
0	Geen/neutraal effect
-	Negatief effect
--	Zeer negatief effect

Onderstaand samenvattend overzicht geeft de effectscores van de alternatieven en bijbehorende varianten van de VLK weer.

Thema	Beoordelingsaspecten	Beoordeling					
		Alternatief 1	Variant 1a	Alternatief 2	Variant 2a	Alternatief 3	Variant 3a
Verkeer	Toename verkeer noord-zuid as	--	--	-	-	-	-
	Afname verkeer oost-west	+	+	+	+	+	+
	Afname verkeer zuidwestzijde	+	+	+	+	+	+
	Afname verkeer noordwestzijde	+	+	+	+	+	+
	Toekomstbestendigheid/ robuustheid	+	+	+	++	+	+
	Verkeersveiligheid m.b.v. fietsverkeer	+	+	+	+	+	+
	Verbeteren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van Kalksheuvel en centrum	+	+	+	+	+	+

	Een goede bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijfsterrein Ladonk	+	+	+	+	+	+
	Vervullen van een alternatieve ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer bij sluiting van spoorwegovergang Tongersestraat	+	+	+	+	+	+
Natuur	Natura 2000-gebieden	--	--	--	--	--	--
	Beschermde soorten	-	-	--	--	-	-
	Natuurnetwerk Nederland	-	-	-	-	-	-
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Landschappelijke en cultuurhistorische waarden	-	-	-	-	0	0
	Archeologische waarden	-	--	-	--	-	--
Geluid	(Ernstig) geluidgehinderden*	+	+	+	+	+	+
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit bij woningen*	+	+	+	+	+	+
Bodem	Bodemkwaliteit	0	0	0	0	0	0
	Draagkracht	0	0	-	-	-	-
Water	Beïnvloeding EVZ Smalwater	0	0	0	0	0	0
	Reserveringsgebied waterberging	0	0	0	0	0	0
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	0	0	0	0	0	0
	Groepsrisico	0	0	0	0	0	0
Trillingen	Aantal gehinderde woningen	0	0	+	+	--	--
Ruimtegebruik	Gebruik bestaande infrastructuur	+	+	-	-	0	0
	Ruimtebeslag	-	-	--	--	--	--
	Landschappelijke inpassing	0	0	0	0	0	0

Verkeerseffecten

Ten aanzien van de verkeersintensiteiten als gevolg van de alternatieven voor de VLK kan het volgende worden geconcludeerd:

- De toename van de verkeersintensiteit op de **noord-zuidas** is nagenoeg gelijk in de alternatieven 2 en 3, terwijl deze in alternatief 1 aanzienlijk groter is. Vooral op wegvak 'Bosscheweg noord van de Groene Poel' is een verschil in de alternatieven waarneembaar. Hier is er in alternatief 1 sprake van een toename in het aantal motorvoertuigen per etmaal, terwijl er in de alternatieven 2 en 3 sprake is van een afname in het aantal motorvoertuigen

per etmaal. Dit leidt tot de conclusie dat alternatief 1 negatiever scoort dan de alternatieven 2 en 3.

- Door de infrastructurele maatregelen van het Maatregelenpakket PHS Boxtel ontstaat er voor de verkeersstromen in **oost-west richting** een positief effect. Voor alle drie de alternatieven is t er op alle wegvakken in oost-west richting sprake is van een afname van aantal motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie. Per saldo zijn de alternatieven als niet onderscheidend van elkaar beoordeeld. Ten opzichte van de referentiesituatie zijn alle drie de alternatieven beoordeeld als licht positief (+).
- Aan de **zuidwestzijde** zijn de afnames van de verkeersintensiteiten op de onderscheiden wegen nagenoeg gelijk. Verschillen zijn er wel, waar het gaat om toename van verkeer op de Keulsebaan en de Industrierweg: deze toename is het grootst in alternatief 1 en het kleinst in alternatief 3. Kanttekening daarbij is dat dit niet per se als negatief moet worden beoordeeld, omdat de route bundeling van verkeer beoogt. Alle alternatieven zijn daarmee positief beoordeeld omdat ze zorgen voor een toename van het verkeer op routes die daarvoor het meest geschikt zijn.
- Aan de **noordwestzijde** scoort alternatief 1 licht beter dan de alternatieven 2 en 3: de afname van verkeer op de Essche Heike is hier groter. Op de Mezenlaan is er bij alternatief 1 sprake van een afname van verkeer, terwijl de alternatieven 2 en 3 een toename laten zien. Op Tongeren laten juist de alternatieven 2 en 3 een grotere afname zien. Op het wegvak 'Esschebaan tussen Mezenlaan en De Braken' geldt dat de toename in motorvoertuigen per etmaal in alternatief 1 aanzienlijk kleiner is dan in de alternatieven 2 en 3. Per saldo zijn de verschillen tussen de alternatieven onderling echter verwaarloosbaar. Alle drie de alternatieven zijn beoordeeld met positief effect (+).

Toekomstbestendigheid en robuustheid

Het verkeersmodel laat zien dat de VLK nog niet aan de maximale berekende intensiteit zit in 2030. De alternatieven (en varianten) zijn onderling niet onderscheidend.

Verkeersveiligheid m.b.t. fietsverkeer

Wat betreft de verkeersveiligheid geldt dat het voor fietsers veiliger wordt, doordat de intensiteit van autoverkeer in het centrum van Boxtel en in het buurtschap Kalksheuvel afneemt. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor de fietser. Ook voor voetgangers geldt dat door afname van de verkeersintensiteit er verbeteringen optreden met betrekking tot de verkeersveiligheid. De alternatieven zijn alle drie als positief beoordeeld (+) en zijn onderling niet onderscheidend.

Leefbaarheid

Door het opheffen van bestaande verbindingen (o.a. door opheffing van de spoorwegovergang bij de Tongersestraat) zullen de verkeersintensiteiten in het centrum van Boxtel en in het plangebied van de VLK afnemen. Rond de bestaande Kapelweg in het buurtschap Kalksheuvel neemt de verkeersintensiteit af tot enkel bestemmingsverkeer, dat leidt tot een verbetering wat betreft leefbaarheid in het buurtschap. Voor leefbaarheid in het algemeen geldt dat er voor de drie alternatieven en varianten van de VLK sprake is van een positief effect op de leefbaarheid (+). Hierbij geldt dat de alternatieven en varianten onderling niet onderscheidend zijn.

Bereikbaarheid

De aanleg van de nieuwe ontsluiting van bedrijventerrein Ladonk leidt tot afname in intensiteiten op andere delen van het wegennet in Boxtel. Hierdoor neemt de bereikbaarheid van deze delen toe. Er is bij alle drie de alternatieven sprake van een positief effect (+) op de bereikbaarheid ten opzichte van de referentiesituatie. Voor de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk geldt dat alle alternatieven leiden tot een positief effect (+) op de bereikbaarheid.

Natuur

Natura 2000-gebieden

Het aspect Natura 2000-gebieden is beoordeeld op basis van het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen. Gezien de afstand tussen het plangebied van de VLK en het Natura 2000-gebied Kampina & Oisterwijkse Vennen zijn negatieve effecten zoals vernietiging, verdroging en verstoring (door licht en optische effecten) uitgesloten. Daarnaast zijn negatieve effecten als gevolg van geluid uitgesloten omdat de verandering in geluidscontouren niet tot in het Natura 2000-gebied reiken. Stikstof is een aspect dat van invloed is op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen. Binnen het Natura-2000 gebied Kampina & Oisterwijkse Vennen is sprake van een hoge depositie (neerslag van deeltjes uit de lucht) van stikstof op stikstofgevoelige vegetaties. Op verschillende plekken in dit natuurgebied wordt de kritische depositiewaarde (KDW) al overschreden, waardoor elke toename leidt tot een negatief effect. Ten aanzien van het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebied de Kampina & Oisterwijkse Vennen geldt dat er in alle drie de alternatieven sprake is van een sterk negatief effect (- -), door overschrijding van de kritische depositiewaarde stikstof. De alternatieven zijn onderling niet onderscheidend. In het kader van de Passende beoordeling heeft de gemeente hiervoor reeds oplossingen gevonden via externe saldering van de toenemende stikstofdepositie.

Beschermde soorten

Het aspect beschermde soorten is beoordeeld op basis van verbetering of aantasting van leefgebieden van beschermde soorten. De aanleg van de VLK leidt tot negatieve effecten op beschermde soorten (vleermuizen en broedvogels). Bij alternatieven 1 en 3 wordt de bebouwing aan Tongeren 50 behouden en gaan er op deze locatie geen verblijfplaatsen van vleermuizen en jaarrond beschermde nesten van vogels verloren. Het eindoordeel voor deze alternatieven is daarom negatief (-). Voor alternatief 2 geldt een zeer negatief (- -) eindoordeel ten aanzien van beschermde soorten omdat er ter hoogte van Tongeren 50 verblijfplaatsen van vleermuizen en jaarrond beschermde nesten van vogels verloren gaan. Door het nemen van mitigerende maatregelen worden negatieve effecten voorkomen. De ingreep is daarom niet in strijd met verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming en dus uitvoerbaar.

Natuurnetwerk Nederland

Het aspect Natuurnetwerk Nederland is beoordeeld op basis van de bijdrage aan wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland. In het plangebied van de VLK ligt het EVZ Smalwater wat aangemerkt is als Natuurnetwerk Brabant (NNB). Daarnaast is er een zoekgebied voor een Ecologische Verbindingszone (EVZ) aanwezig in het plangebied. Alle drie de alternatieven doorkruisen het EVZ Smalwater en het zoekgebied voor de Ecologische Verbindingszone. Als gevolg hiervan bestaat de mogelijkheid tot aantasting van de natuurbeheertypen N16.03 Droog bos met productie (lichtbruin) en N03.01 Beek en Bron (blauw). Op basis van deze mogelijke aantasting zijn alle drie de alternatieven beoordeeld als een negatief effect (-). De alternatieven zijn onderling niet onderscheidend beoordeeld.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Landschappelijke en cultuurhistorische waarden

In het plangebied zijn op de locaties van de drie alternatieve tracés van de VLK in de huidige situatie cultuurhistorische waarden aanwezig, namelijk het Tongerense open akkercomplex. Aanleg van de VLK loopt in alternatief 1 en 2 door het deels intacte deel van het open akkercomplex. Alternatief 3 loopt daarentegen meer door de buurtschap en doorkruist het open akkercomplex nagenoeg niet. Voor alternatief 1 en 2 geldt dat op basis van de doorkruising van het open akkercomplex sprake is van mogelijk negatieve gevolgen (-).

Archeologische waarden

Het plangebied van de VLK is beoordeeld als een gebied waar sprake is van hoge tot middelhoge archeologische verwachtingen in de bodem. Aanleg van de VLK kan leiden tot aantasting of verstoring van eventuele archeologische waarden. Voor alle drie de alternatieven geldt dat deze vanwege de aanwezigheid van hoge tot middelhoge archeologische verwachtingswaarden beoordeeld zijn als

negatief (-). De alternatieven zijn niet onderscheidend van elkaar. Ten aanzien van archeologische waarden geldt dat de varianten onderscheidend zijn van de alternatieven. De varianten bestaan uit een ongelijkvloerse spoorwegkruising. Voor de aanleg van een tunnelbak geldt dat een grotere kans op aantasting en verstoring van de archeologische waarden in de bodem door graafwerkzaamheden in een groot gebied. De varianten van de alternatieven zijn daarom beoordeeld als sterk negatief (- -). De varianten zijn niet onderscheidend van elkaar.

Geluid

Het thema geluid is beoordeeld op basis van de gecumuleerde geluidbelasting L_{den} voor wegverkeer bij woningen. Vervolgens is het aantal mogelijk (ernstig) geluidgehinderden bepaald per geluidbelastingsklasse. De geluidsberekeningen laten zien dat er voor alle alternatieven een lichte afname te zien is in het aantal mogelijk (ernstig) gehinderden binnen het onderzoeksgebied. Dit is het gevolg van de nieuwe wegaanleg in de verschillende alternatieven en de daarbij behorende wijzigingen in verkeerscirculatie en afsluitingen van wegen. De alternatieven zijn op basis van deze berekeningen beoordeeld als positief (+). De alternatieven zijn niet onderscheidend van elkaar.

Luchtkwaliteit

De beoordeling van het thema luchtkwaliteit wordt gebaseerd op het aantal woningen met een toe- of afname van de jaargemiddelde concentratie van meer dan $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ weergegeven voor respectievelijk NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ (zie hoofdstuk 10). Bij geen van de alternatieven is er voor PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ een concentratieverschil van meer dan $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Bij de verschillende alternatieven loopt het aantal woningen met een verandering van de NO_2 -concentratie met meer dan $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ niet ver uiteen. Bij de bepaling van de effectscore voor het thema luchtkwaliteit wordt de score aangehouden van de stof (NO_2 , PM_{10} of $\text{PM}_{2,5}$) waarbij de grootste effecten optreden. De concentratieveranderingen van alle drie de alternatieven zijn beperkt maar overwegend gunstig en de beoordeling is voor alle drie de alternatieven positief (+). De alternatieven zijn als niet onderscheidend van elkaar beoordeeld.

Bodem

Het thema bodem is beoordeeld op basis van bodemkwaliteit (sanering) en draagkracht van de bodem. Ten aanzien van bodemkwaliteit geldt voor alle alternatieven dat op basis van aanwezige informatie geconcludeerd kan worden dat er geen aanwijzingen zijn voor aanwezigheid van bodemverontreinigingen en dat er daarom geen of nauwelijks effecten optreden (0). Wat betreft de draagkracht van de bodem geldt dat het tracé verhoogd aangelegd wordt, waardoor de ondergrond zoals deze in de huidige situatie is intact zal blijven. Echter bevindt zich in de buurt van het voorgenomen tracé uit alternatief 2 en 3 een voormalige woonlocatie. De mogelijkheid bestaat dat het puin als gevolg van sloop van de woning zich in de grond bevindt. Dit kan mogelijke gevolgen hebben voor de draagkracht van de bodem. Hiermee zijn alternatief 2 en 3 onderscheidend (-) ten opzichte van alternatief 1 (0).

Water

EVZ Smalwater

Ten aanzien van de beïnvloeding van EVZ Smalwater geldt dat alle alternatieven het EVZ Smalwater op dezelfde locatie doorkruisen. Het wegtracé zoals deze voorgenomen is in de alternatieven belemmert de 25 meter brede zone waarin ruimte is voor herstel en behoud van het watersysteem niet, uitzondering hierop is de locatie van de brug waar de Smalwater gekruist wordt. Doordat er onder de brug ruimte behouden blijft voor het functioneren van het plaatselijke faunasysteem wordt de functie van de ecologische verbindingzone en het behoud herstel watersystemen niet beïnvloed. De alternatieven zijn beoordeeld als geen effect (0).

Reserveringsgebied waterberging

De omgeving met de beek Smalwater is aangemerkt als reservering waterberging. De doorkruising van dit potentiële waterbergingsgebied kan een risico vormen voor de toekomstige waterbergingsmogelijkheden. Door een verbindend watersysteem te behouden bij realisatie van de VLK kan dit risico worden geminimaliseerd. Bij van het ontwerp van de voorkeursvariant dient dit verder uitgewerkt te worden. Eventuele gevolgen zijn op basis van de beschikbare gegevens op voorhand niet vast te stellen, waardoor dit aspect voor alle drie de alternatieven gelijk beoordeeld is met een (0)

Externe veiligheid

Het thema externe veiligheid is beoordeeld aan de hand van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Ten aanzien van het plaatsgebonden risico kan gesteld worden dat er in geen van de alternatieven sprake is van aanwezigheid van een plaatsgebonden risico. Het groepsrisico wordt gevormd door het vervoer van gevaarlijke stoffen via de weg. De VLK is niet aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen. Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt enkel plaats voor bestemmingen waar gevaarlijke stoffen opgeslagen liggen in de nabije omgeving. Het is aannemelijk dat het aantal vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen niet toe zal nemen gezien de verwachting is dat bestemmingen met gevaarlijke stoffen niet zullen toenemen. Het groepsrisico is hierdoor voor alle alternatieven en varianten beoordeeld als nihil (0). Hiermee zijn de alternatieven en varianten die onderscheidend van elkaar. Wat betreft het spoor geldt dat de Spoorlijn Eindhoven-Tilburg onderdeel uitmaakt van het Basisnet Transport van gevaarlijke stoffen. Bij het handhaven (bij alternatief 1) dan wel het verplaatsen van de bestaande spoorwegovergang Kapelweg (bij alternatief 2 en 3) zal de ongevalsrisico's gelijk blijven. Het handhaven van de spoorwegovergang Kapelweg voor langzaam verkeer leidt niet tot een risicotename. De aanleg van een ongelijkvloerse kruising vermindert de ongevalsrisico's op het spoor omdat het de kans op aanrijdingen verkleint. De spoorkruising is echter niet van invloed op het plaatsgebonden risico omdat het binnen de marge van het Besluit externe veiligheid transportroutes en de Regeling basisnet valt.

Trillingen

Het thema trillingen is beoordeeld aan de hand van het aantal gehinderde woningen waarbij gekeken is naar het totaal aantal objecten met woonfunctie binnen 50 meter afstand van het te beschouwen tracé. Het aantal woningen langs de Kapelweg dat trillingshinder ondervindt vallend buiten de 50 meterzone van de nieuwe weg, neemt in alle alternatieven sterk af. Afhankelijk van de ligging van de tracés als onderdeel van de alternatieven is onderzocht hoeveel woningen binnen de 50 meter zone van de VLK liggen (zie paragraaf 14.6). Op basis van de uitkomsten is de beoordeling positief toegekend aan alternatief 2 (+) en sterk negatief aan alternatief 3 (- -). Voor alternatief 2 geldt dat er één woning minder binnen 50 meter van de VLK ligt, voor alternatief 3 geldt dat er drie woningen extra binnen 50 meter van de VLK ligt. Voor alternatief 3 is daardoor een negatief effect toegekend door het risico op meer trillinghinder aan woningen. Alternatief 1 is niet onderscheidend ten opzichte van de referentiesituatie (0).

Ruimtegebruik

Gebruik bestaande infrastructuur

Ten aanzien van gebruik bestaande infrastructuur (zoals het tracé in de huidige situatie gelegen is) is er gekeken in hoeverre de alternatieven gebruik maken van het bestaande tracé Kapelweg. Hierbij geldt dat er in alternatief 1 ten dele gebruik wordt gemaakt van de Kapelweg zoals deze in de huidige situatie bestaat. Omdat er beperkt sprake is van nieuw aan te leggen infrastructuur is alternatief 1

beoordeeld als positief effect (+); er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van het bestaande tracé Kapelweg.

De alternatieven 2 en 3 onderscheiden zich van alternatief 1 door geen of slechts beperkt gebruik te maken van de bestaande infrastructuur. De bestaande Kapelweg blijft wel bestaan maar dan als ontsluiting voor bestemmingsverkeer. Het westelijk deel van de Kapelweg maakt in alternatief 2 en 3 geen onderdeel uit van het hoofdtracé. Alternatief 3 maakt weliswaar gebruik van een deel van de Mezenlaan, toch wordt er ook relatief veel nieuwe infrastructuur aangelegd. Alternatief 2 is beoordeeld als negatief (-) vanwege de aanleg van een geheel nieuw tracé. Alternatief 3 scoort neutraal (0) omdat er deels gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur en deels nieuwe infrastructuur wordt aangelegd.

Ruimtebeslag

Ruimtebeslag is beoordeeld op basis van de af- of toename in ruimtelijke functies. Voor alle alternatieven geldt dat (delen van) het tracé landbouwgronden doorkruisen. Het is aannemelijk dat deze landbouwgronden hierdoor ten dele onbruikbaar zullen zijn waardoor de ruimtelijke functie af neemt. Daarnaast geldt voor alternatief 3 dat er enkele woningen liggen ten noorden en ten zuiden van de Kapelweg op de locatie waar het tracé is ingetekend. Bij inpassing van het voorgenomen tracé als onderdeel van alternatief 3 geldt dat deze woningen waarschijnlijk gesloopt dienen te worden. Alternatief 1 maakt zoveel mogelijk gebruik van bestaande infrastructuur, de relatief geringe hoeveelheid nieuwe infrastructuur doorkruist slechts een klein deel van de landbouwgronden, dit leidt tot een negatief effect (-). Alternatief 2 en 3 betreffen voornamelijk nieuwe infrastructuur welke meerdere landbouwgronden doorkruist: beiden zijn daardoor beoordeeld als sterk negatief (- -).

Landschappelijke inpassing

De alternatieven zijn niet onderscheidend van de referentiesituatie en zijn daarom beoordeeld met (0) weinig tot geen effect. Ten aanzien van landschappelijke en cultuurhistorische waarden geldt dat het gebied reeds verstoord was en het Tongerense akkercomplex in de huidige situatie niet meer in zijn oorspronkelijke staat aanwezig is. Bij inpassing van de weg worden in de verschillende alternatieven rekening gehouden met de karakteristieken van het Tongerense akkercomplex.

Ten slotte

In dit MER zijn de alternatieven (en varianten) getoetst op de 3 doelen van het project Verbindingsweg Ladonk -Kapelweg:

1. Verbetering leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid Kalksheuvel en het centrum van Boxtel (vooral Baroniestraat, Breukelsestraat en Van Hornstraat).
2. Tweede (volwaardige) ontsluiting voor het bedrijventerrein Ladonk.
3. Alternatieve ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer bij sluiting van de dubbele spoorwegovergang.

Voor de toetsing van de doelen is gebruik gemaakt van de effecten van thema's verkeer, geluid en luchtkwaliteit. Geconcludeerd kan worden dat alle alternatieven (en varianten) aan de gestelde doelen van het project voldoen. De verschillen tussen de alternatieven in mate waarin dit het geval is, zijn minimaal, waardoor er vanuit doelbereik geen voorkeur voor één van alternatieven is.

De verschillen in effecten tussen de alternatieven zijn gering. Er zijn beperkte verschillen te zien in de aspecten die onderdeel zijn van de thema's verkeer; landschap, cultuurhistorie en archeologie; bodem; trillingen; en ruimtegebruik. Op de andere thema's te weten natuur, geluid, luchtkwaliteit, water en externe veiligheid zijn geen duidelijke verschillen waarneembaar tussen de alternatieven.

Passende beoordeling

Op basis van het MER is een afwegingsnotitie opgesteld. Hierin is een integrale belangenafweging uitgevoerd, waarbij ook de milieuargumenten uit het MER zijn meegenomen. Op basis hiervan heeft de gemeente Boxtel besloten alternatief 2 als voorkeursalternatief aan te wijzen, deze planologisch vast te leggen in het bestemmingsplan en deze 'passend te beoordelen'.