

Toetsingsadvies over het
milieueffectrapport / Tracénota
N284 Eersel-Reusel
en de Aanvulling daarop

5 juli 2002

1109-78

ISBN 90-421-0983-1
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

INHOUDSOPGAVE

| | |
|--|----------|
| 1. INLEIDING..... | 1 |
| 2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP | 3 |
| 2.1 Algemeen | 3 |
| 2.2 Toelichting op het oordeel..... | 3 |
| 3. AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING..... | 5 |
| 3.1 Probleem- en doelstelling..... | 5 |
| 3.2 Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) | 6 |
| 3.3 Natuur, landschap en cultuurhistorie | 6 |

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 en langs de N284, de provinciale weg Eersel-Reusel (PW316). Er bestaat een relatie met de locatiekeuze en ontwikkeling van het regionaal Kempisch Bedrijvenpark (KBP).

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

Bij brief van 2 april 2002¹ hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant mede namens Provinciale Staten, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde MER. De bekendmaking van het MER vond plaats op 5 april 2002².

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het te nemen besluit. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het *een essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling.

In mei 2002 heeft de Commissie toelichting gevraagd en ontvangen op de inhoud van het MER. Daarna vond op 27 mei 2002 een deskundigenoverleg plaats waarin de conclusie werd getrokken dat het MER een aantal essentiële tekortkomingen vertoonde. Bevoegd gezag heeft daarna besloten het MER aan te laten vullen. Bij brief van 4 juni 2002 (zie bijlage 1a) heeft bevoegd gezag de Commissie gevraagd het toetsingsadvies aan te houden tot na de aanvulling op het MER. Het betreft de volgende onderwerpen:

- De herkomst en bestemming van het verkeer op de N284, zodat duidelijk wordt in hoeverre het om het oplossen van de problematiek van een regionale weg gaat dan wel ook voor een deel van de rijkswegen rondom Eindhoven.
- Uitwerking van een nog ontbrekende uitvoeringsvariant van het Milieu- en Natuur (M&N)-alternatief waarmee het voornaamste verkeersknelpunt, bij Eersel, mogelijk eenvoudiger, met minder nadelige milieugevolgen en goedkoper kan worden opgelost.
- Een duidelijke uitwerking van de toetsingscriteria voor de natuurlijke omgeving en het landschap en de toepassing (beoordeling en weging) daarvan per tracéalternatief, zodat met name duidelijk wordt in hoeverre alternatieven zullen leiden tot een situatie waarin afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten fauna en flora.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

- De effecten van de alternatieven op het bodemarchief (archeologie).

De ontvangen Aanvulling (op het MER) heeft de Commissie bij het voorliggende toetsingsadvies betrokken. De Commissie gaat er van uit dat deze Aanvulling in de loop van de verdere besluitvormingsprocedure openbaar zal worden gemaakt.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft bij haar advisering de inspraakreacties betrokken die zij eerder naar aanleiding van het MER van het bevoegd gezag heeft ontvangen⁴. Zij heeft geen inspraakreacties naar aanleiding van de Aanvulling bij haar beschouwingen kunnen betrekken. In de tekst van haar advies verwijst de Commissie naar een reactie indien deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;
- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarvoor zij een aanbeveling doet in het advies.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen voor het MER⁵, zoals vastgesteld in december 2000;
- op eventuele onjuistheden⁶;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁷.

Overige tekortkomingen van het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Zie bijlage 4 voor een overzicht.

⁵ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁶ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁷ Wm, artikel 7.10.

2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie aanwezig is in het MER en de Aanvulling daarop** voor het volwaardig meewegen van het milieubelang in de eerstkomende besluitvorming, in casu de standpuntbepaling over het voorkeursalternatief om de (toekomstige) capaciteitsproblemen op de provinciale weg N284 op te lossen.

De Commissie heeft vooral waardering voor de overzichtelijke presentatie in het MER van de aard en relatieve ernst van de verkeersknelpunten en de mogelijke toekomstvastheid van de oplossingsrichtingen in de tijd, mede in relatie tot de mogelijke locatie(s) van het te ontwikkelen Kempisch Bedrijve npark.

Op een aantal specifieke onderdelen vertoonde het MER essentiële tekortkomingen. De Aanvulling, in de vorm van toelichtingen en duidelijk kaartmateriaal, geeft over deze onderdelen voldoende duidelijkheid.

Het MER samen met de Aanvulling maakt duidelijk dat de ligging van het tracéalternatief De Pan zodanig is, dat voordat voor dit alternatief gekozen zou kunnen worden in aanvulling op het MER eerst nog het stappenschema (beschermingsformule) volgens het Structuurschema Groene Ruimte zou moeten worden doorlopen. Dit gezien de duidelijke aantasting van de EHS/GHS door dit tracéalternatief.

Voor de keuze van andere mogelijke alternatieven ter oplossing van de voorliggende problematiek, inclusief een nieuwe variant voor het M&N-alternatief (zie § 2.2), is er dankzij de Aanvulling voldoende, duidelijke informatie voor de eerstkomende besluitvorming beschikbaar gekomen.

Afhankelijk van het te kiezen alternatief is tijdens de verdere planvorming en het verdere besluitvormingsproces nog wel een aantal nadere uitwerkingen van dat specifieke tracéalternatief en de precieze milieugevolgen daarvan geboden (zie § 2.2. en hoofdstuk 3).

2.2 Toelichting op het oordeel

De herkomst en bestemming van het verkeer op de N284

Op pag. 7 van het MER wordt in verband met het aandeel doorgaand verkeer op de N284 een verband gelegd met de huidige verkeerscongestie rond Eindhoven, in het bijzonder op de Westelijke Randweg Eindhoven. In de inspraak⁸ worden argumenten aangedragen om aan te tonen dat in de toekomst de verkeersprognoses voor onderdelen van de N284 aanzienlijk hoger kunnen uitvallen, mede door de komst van het KBP. Volgens de Commissie geeft het MER van deze prognoses⁹ echter een redelijke schatting en kan deze extra verkeersstroom naar verwachting tenminste tot 2010 behoorlijk door de (ver-

⁸ Zie de identieke reacties van de gemeenten Bladel, Bergeijk, Eersel en Reusel-De Mierden, reacties nr. 2, 4, 5, 13 (bijlage 4).

⁹ Het MER (pag. 124) prognosticeert: 5000 tot 6000 mvt/etmaal zowel bij Hapert Zuid als Eersel Noord als mogelijke locaties voor het KBP.

beterde) N284 worden verwerkt, ook zonder een extra aansluiting op de A67 bij het buurtschap de Pan.

In de Aanvulling wordt duidelijk gemaakt dat het vooral om lokale knelpunten in de spitsuren gaat en zal gaan en dat de problematiek van de tangenten om Eindhoven nauwelijks van invloed is.

Zoals ook in het MER wordt geconstateerd, vormen niet de wegvakken maar de kruispunten qua capaciteit het probleem. De (doorstromings) problematiek van deze kruispunten is met het gehanteerde verkeersmodel niet of onvolledige te bepalen, zoals ook in het MER zelf wordt geconstateerd. Daarvoor zullen per kruispunt specifieke maatregelen (zoals dynamische verkeersmanagementmaatregelen: DVM) nader moeten worden gezien.

Uitwerking van een ontbrekende uitvoeringsvariant van het M&N-alternatief

In het MER ontbrak volgens de Commissie de uitwerking van een mogelijk perspectiefvolle variant van het M&N-alternatief. Het betreft een parallelweg aan de zuidkant van de A67 voor twee richtingen tussen het viaduct ter hoogte van Eersel/Duizel en de aansluiting Eersel op de A67, waarbij de zuidelijke aansluiting ook wordt 'omgeklapt' (zoals ook in het MER beschreven). Met deze optie kunnen mogelijk enkele nadelen van het M&N-alternatief, zoals dat in het MER is uitgewerkt, worden voorkomen:

- een van de twee rotondes bij de Akkerstraat kan vervallen; de route richting west wordt overzichtelijker en sneller;
- het ruimtebeslag is veel minder;
- de kosten zijn mogelijk minder (namelijk ombouw van één aansluiting in plaats van twee; geen extra tunnel);
- zowel het aantal gehinderden neemt af als de aantasting van het landschap.

Volgens de Aanvulling hoeft deze variant qua capaciteit en verkeersafwikkeling niet tot problemen te leiden. Ook lijkt deze parallelstructuur fysiek qua ruimte inpasbaar. De technische oplossingsmogelijkheden en de geschatte kosten daarvan zullen nog nader moeten worden onderzocht. De aard van de milieueffecten van deze nieuwe variant komen grotendeels overeen met die van het M&N-alternatief in het MER, maar ze zullen wel kleiner zijn. Ook het benodigde ruimtebeslag is duidelijk minder.

‡ De Commissie beveelt aan van deze nieuwe M&N-variant de (technische) haalbaarheid nader uit te werken en deze alsnog volwaardig bij de besluitvorming te betrekken.

Een duidelijke uitwerking van de toetsingscriteria voor de natuurlijke omgeving en het landschap en de toepassing daarvan per tracéalternatief

De beschrijving in het MER van de gevolgen voor het natuurlijk milieu en voor het landschap van enkele tracéalternatieven die met geheel nieuwe doorsnijdingen gepaard gaan, zoals het Hapertalternatief, het Duizelalternatief en het De Pan-alternatief, is zo vaag en weinig specifiek dat niet of moeilijk valt te beoordelen in hoeverre deze alternatieven de (begrensde) gebieden behorende tot de EHS/GHS zullen aantasten. Ook maakt het MER niet inzichtelijk in hoeverre faunasoorten (zoals vleermuizen en andere zoogdieren, amfibieën en reptielen, vogels), die beschermd worden volgens de soortenbescherming ex

EU Habitat/Vogelrichtlijn en volgens de Nederlandse natuurbeschermingsregeling, al dan niet en in welke mate zullen worden aangetast.

Volgens de Commissie geeft de Aanvulling voldoende duidelijke informatie over de actuele (te beschermen) flora en fauna in het studiegebied om te kunnen beoordelen in welke mate bepaalde tracéalternatieven de aanwezige flora- en faunasoorten feitelijk nadelig zullen beïnvloeden. Ook wordt voldoende duidelijk gemaakt dat het instand houden/ het voortbestaan van de betreffende soorten in hun leefgebieden in het studiegebied kan worden verzekerd, dit met uitzondering voor het De Pan-alternatief.

De nieuwe kwalitatieve scores in de Aanvulling voor de aspecten van het landschap zijn nog niet volledig te volgen. De onderlinge (prioriteits)volgorde van de diverse alternatieven wat betreft de mate van aantasting van het landschap zal echter niet veranderen.

De effecten van de alternatieven op het bodemarchief

Het was na lezing van het MER duidelijk dat een uitwerking van de mogelijke invloed per alternatief op het bodemarchief (archeologie) geheel ontbrak.

De Aanvulling maakt duidelijk dat bij het tracéalternatief De Pan significante aantasting van cultuurhistorische waarden en van het bodemarchief valt te verwachten. In dit kader hadden de resultaten van een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI), en eventueel vervolgonderzoek daarop, in het MER niet mogen ontbreken indien dit een serieus te nemen alternatief zou zijn. Het MER en de Aanvulling maken echter voldoende duidelijk dat de initiatiefnemer de realiteitswaarde van dit alternatief beperkt acht.

Voor de kansrijke varianten dient, voorzover die gebieden doorsnijden met een hoge of middelhoge archeologische verwachtingswaarde, een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI) te worden uitgevoerd.

‡ De Commissie beveelt aan de betreffende aanvullende informatie bij de besluitvorming te betrekken.

3. AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING

In de navolgende paragrafen plaatst de Commissie kanttekeningen bij het MER en de Aanvulling, leidende tot aanbevelingen. Deze kanttekeningen betreffen naar haar mening geen essentiële tekortkomingen maar hebben betrekking op onderdelen die bij de besluitvorming en de nadere uitwerking ten behoeve van vervolgbesluiten nader zullen moeten worden bezien.

3.1 Probleem- en doelstelling

De (uiteindelijke) ligging van het KBP zal de beoordeling van de verschillende alternatieven sterk beïnvloeden. De alternatieven met een nieuwe aansluiting op de A67 bij de Pan hebben bijvoorbeeld vrijwel alleen realiteitswaarde als het KBP ter plaatse daadwerkelijk wordt ontwikkeld. Alhoewel het voornemen daartoe door de betreffende gemeenteraden is uitgesproken, heeft over het al

dan niet en waar doorgaan nog geen definitieve besluitvorming plaats gevonden.

Naar het zich laat aanzien zal er in de spits wel enige filevorming op de onderliggende wegen naar de kruispunten en sluiptverkeer bestaan. De omvang daarvan valt op basis van het MER volgens de Commissie echter tot 2010 met dynamische verkeersmanagementmaatregelen (DVM) te verzachten. Volgens het MER bestaat er nog een grote onzekerheid over de mate van toename in de verkeersprognoses tussen 2010-2020 (aannee 20%).

Volgens de Commissie zou aan een gefaseerde besluitvorming kunnen worden gedacht. Er valt serieus te overwegen de besluitvorming over een wenselijke, robuuste oplossing van de problematiek voor de lange termijn (na 2010) uit te stellen tot formele zekerheid is ontstaan over het doorgaan van het KBP en de plaats en omvang daarvan. Tegen die tijd bestaat ook meer duidelijkheid over de feitelijke verkeersintensiteiten op delen van de N284 en de mogelijke bijdrage aan de doorstroming bij kritische kruispunten door gerichte (DVM) verbeteringen (inclusief ODYSA).

- | De Commissie beveelt aan voor de kortere termijn (tot 2010) in afwachting van duidelijkheid over het KBP te denken aan minder ingrijpende, flexibele oplossingen dan nieuwe tracés met geheel nieuwe doorsnijdingen.

3.2 Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Gezien de relatieve ernst van de problematiek op de korte termijn en de onzekerheden in de toekomstige verkeersprognoses na 2010 acht de Commissie de keuze in het MER voor het nulplusalternatief als basis voor het MMA juist.

Voor vooral de langere termijn tot 2020 (na 2010) zijn de in de inspraak¹⁰ voorgestelde MMA's, bijvoorbeeld een combinatie van nulplusalternatiefmaatregelen met het M&N-alternatief (zie ook nieuwe variant in § 2.2), echter ook (tenminste) verregaand probleemoplossend en hebben derhalve realiteitswaarde.

- | De Commissie beveelt aan combinaties van alternatieven, bijvoorbeeld het M&N-alternatief en nulplusmaatregelen op andere tracédelen/ kruispunten van de N284¹¹, als mogelijke robuuste oplossing voor de lange termijn bij de besluitvorming te betrekken.

3.3 Natuur, landschap en cultuurhistorie

In het MER zijn de potentiële natuur- en landschapswaarden van het Duizels Bos en de relaties met het beekdal van de Groote Beerze onderbelicht gebleven. Bij aanleg van het Hapertalternatief zal deze landschappelijke samenhang worden doorsneden, waarbij ook de (belevings) waarde van het (half-) open landschap wordt beïnvloed.

¹⁰ Zie de reacties nr. 6, 7 en 8 (bijlage 4) van de Brabantse Milieufederatie, Milieuvereniging Bladel en mevrouw M. Roxs.

¹¹ Maximale benutting van bestaande infrastructuur (DVM), alsmede bijdragen door stimuleren bedrijfsvervoer, fietsgebruik, verbetering OV en collectief vervoer (zie inspraakreacties nr. 3, 6; bijlage 4).

Ecologisch gezien wordt het Duizels Bos dan geheel door wegen omringd en geïsoleerd van haar omgeving. Uit de Aanvulling blijkt tevens dat de bosrand van het Duizels Bos waarschijnlijk onderdeel uitmaakt van een trekroute en/of jachtgebied voor tenminste een of meer (verstoringgevoelige) vleermuissoorten.

Ook van het Duizelalternatief is de landschappelijke en ecologische inpassing van het tracé nog niet uitgewerkt. In ecologisch opzicht kan bijvoorbeeld de kans worden benut van het ontwikkelen van een oost-west relatie tussen de boscomplexen bij het E3 strand en het Duizels Bos.

Voor beide tracés dienen nog inpassingsplannen te worden uitgewerkt. Daarbij zal bijvoorbeeld voor het Hapertalternatief moeten worden aangegeven op welke wijze de landschappelijke en ecologische relatie met het Grootte Beerzedal kan worden versterkt. Daarbij kan tevens ingespeeld worden op aanwezige potenties in het gebied, bijvoorbeeld door zowel in de zoom van het bos als ten westen van het tracé schrale, halfopen plekken en struwelen te ontwikkelen of het creëren van poelen in de laagte ten noorden van de Hoeve De Koeiberg.

‡ De Commissie beveelt aan voor beide tracés, indien zij worden gekozen, landschappelijke en ecologische inpassingsplannen nader uit te werken.

Bij het Hapertalternatief dient tevens rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van een archeologisch monument direct naast het tracé. In de omgeving hiervan zijn vondsten te verwachten.