

1614-61

AUS

Marja

~~1614-61~~
P 1614

**MILIEUEFFECTRAPPORT BRED-00ST
AANVULLING**

GEMEENTE BRED-00ST

7 september 2006
110501.201131

P1614-61

 **ARCADIS**

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Mogelijke alternatieven	4
2.1	Ontsluitingsvarianten die beschreven zijn in het MER	4
2.2	Mogelijkheden om de op-en afrit van de A58 te verleggen	5
2.3	Alternatieven voor een doorgaande route	6
3	Effectvergelijking	8
3.1	Natuur	8
3.2	Landschap	10
3.3	Samenvattend	13

HOOFDSTUK

1

Inleiding

Onlangs heeft de commissie m.e.r. van de gemeente Breda het "Milieueffectrapport Bred-Oost, Bedrijventerreinen en Woningbouw" ontvangen met het verzoek hier een toetsingsadvies over te geven.

Op 22 augustus jongstleden hebben vertegenwoordigers van de gemeente Breda over dit milieueffectrapport een gesprek gevoerd met de betreffende werkgroep van de commissie. Uit dit gesprek is gebleken dat de werkgroep nog enige vragen heeft met betrekking tot de ontsluiting zoals weergegeven in het voorkeursalternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief. Die vragen hebben met name betrekking op de doorsnijding van het groenblauw raamwerk door de aanleg van een nieuwe weg om de woningbouwlocatie Tervoort en (in het VKA) de locatie voor het bedrijventerrein bij Lijndonk te ontsluiten.

Concrete vraagpunten die aan de orde zijn geweest in dit overleg zijn:

- » Kan een doorsnijding van het groenblauw raamwerk niet voorkomen worden door bij het MMA te kiezen voor een ontsluiting van het gebied Tervoort alleen aan de noordzijde? Dit omdat er in het MMA geen sprake is van een bedrijventerrein in het gebied Lijndonk.
- » Zijn er mogelijkheden om de negatieve effecten van een doorsnijding te voorkomen, bijvoorbeeld door een ander tracé te kiezen voor de ontsluitingsweg?
- » Welke andere maatregelen kunnen worden genomen om negatieve effecten te verminderen?

Afgesproken is dat de gemeente Breda de overwegingen om te kiezen voor een ontsluiting zoals opgenomen in het VKA en MMA in een korte notitie beschrijft, zodat de commissie die aanvullende informatie in haar toetsingsadvies kan betrekken.

Die aanvullende informatie is in deze notitie opgenomen.

HOOFDSTUK

2

Mogelijke alternatieven

2.1

ONTSLUITINGSVARIANTEN DIE BESCHREVEN ZIJN IN HET MER

In paragraaf 3.3.2 van het MER is beschreven dat er zeven ontsluitingsvarianten verkeerskundig zijn onderzocht. Deze varianten hebben betrekking op de ontsluiting voor autoverkeer bij de realisatie van het volledige verstedelijkingsprogramma.

Een aantal van de onderzochte varianten gaan niet uit van een doorgaande weg, maar van zogenaamde intakkers. Het betreft de varianten 1b, 2b, 2c en 3b (zie bladzijde 59 t/m 61 van het MER).

De verschillende ontsluitingsvarianten zijn met behulp van het verkeersmodel van de Gemeente Breda doorgerekend om in beeld te brengen wat de verkeerseffecten zijn van de ontsluitingsvarianten. Deze zijn beschreven in de bijlagen in het MER.

Uit de analyse van de effecten blijkt dat de varianten waarbij wordt gewerkt met intakkers met de bedoeling de doorgaande route door het gebied heen af te remmen, toch veel (ongewenst) verkeer genereren. Er treedt teveel sluipverkeer op. Daarnaast is de structuur met intakkers gevoelig bij calamiteiten. Mede gezien de plannen voor het evenementencomplex kan dit tot extra problemen met betrekking tot bereikbaarheid en veiligheid leiden. Om deze redenen zijn dergelijke varianten afgevalen voor de effectbepaling voor andere aspecten in het MER Breda-Oost.

Een structuur die uitgaat van alleen een noordelijke ontsluitingsroute (en dus ook geen zuidelijke intakker) zal nog gevoeliger zijn voor sluipverkeer. Ook indien er alleen sprake is van de ontwikkeling van het gebied Tervoort en er geen bedrijventerrein bij Lijndonk wordt ontwikkeld.

Een structuur die alleen uitgaat van een noordelijke ontsluiting is modelmatig niet doorgerekend, maar op basis van de modelberekeningen van de onderzochte varianten is de verwachting gerechtvaardigd dat dit zal leiden tot een aanzienlijke hoeveelheid sluipverkeer in het woongebied Tervoort, sluipverkeer richting Bavel (via de Eikbergseweg en Gilzeweg naar de aansluiting met de A58), sluipverkeer richting het gehucht Lijndonk (bij het MMA, via de Lijndonkseweg en Lage Aard) en richting de kern Molenschot (gemeente Gilze en Rijen). Dit wordt door de gemeente Breda en ook door de gemeente Gilze en Rijen als een zeer ongewenste situatie gezien. Het aantal verkeersbewegingen die samenhangt met de realisatie van Tervoort (maximaal 3000 woningen) is van dien aard, dat deze ongewenste situatie ook zal optreden indien er geen bedrijventerrein bij Lijndonk wordt ontwikkeld.

2.2

MOGELIJKHEDEN OM DE OP-EN AFRIET VAN DE A58 TE VERLEGGEN

In het genoemde gesprek op 22 augustus jongstleden is door de vertegenwoordigers van de gemeente ook aangegeven dat bij het opstellen van MER is bekeken of een mogelijke verlegging van de op- en afrit van de A58 (afrit 13, ten zuiden van Bavel) in oostelijke richting verlegd zou kunnen worden, teneinde een doorsnijding van het groenblauw raamwerk te voorkomen. Los van de bezwaren die Rijkswaterstaat waarschijnlijk heeft vanwege de korte afstand tot een verzorgingsplaats en de financiële consequenties, is een dergelijke oplossing verworpen omdat

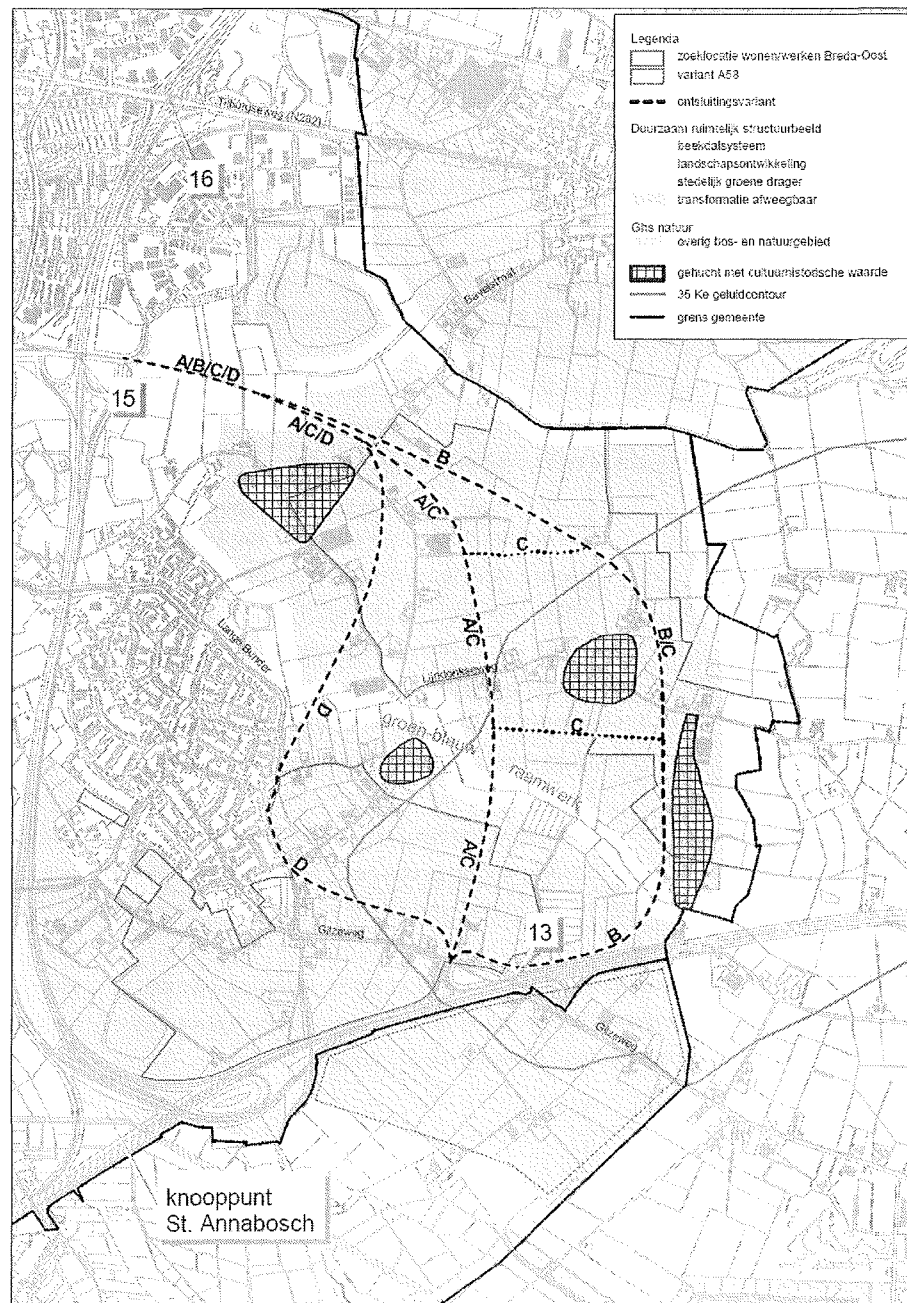
- * Er ter hoogte van de onderdoorgang van de Gilzewouwerbeek van de A58 een landschapsecologische zone is aangeduid, die onderdeel zal zijn van het groenblauw raamwerk. Deze zone (die in noord-zuid richting is geprojecteerd) is opgenomen in het uitwerkingsplan van het streekplan voor de stadsregio Breda-Tilburg en in de gemeentelijke Ontwikkelingsvisie. Een aansluiting met de A58 ten oosten van deze zone zal leiden tot een doorsnijding van de deze zone en ook nieuwe infrastructuur richting Bavel noodzakelijk maken. In de kaart die in de volgende paragraaf is opgenomen, is deze zone ook aangeduid.
- * Een nieuwe aansluiting ten westen van de onderdoorgang van de Gilzewouwerbeek en de A58 leidt niet tot een verbetering van het knelpunt m.b.t. de doorsnijding van het groenblauw raamwerk en wordt gezien de korte afstand tot de bestaande op- en afrit niet als een realistisch alternatief gezien.

Om bovenstaande redenen is een verlegging van de op- en afrit in de ogen van de gemeente geen onderdeel van een alternatief die een oplossing kan bieden voor het knelpunt m.b.t. de doorsnijding van het groenblauw raamwerk.

2.3

ALTERNATIEVEN VOOR EEN DOORGAANDE ROUTE

In onderstaande kaart zijn mogelijke tracéalternatieven voor de doorgaande weg ter ontsluiting van de gebieden Tervoot (woningbouw) en mogelijk ook Lijndonk (bedrijventerrein) weergegeven. Al deze varianten gaan uit van een weg van circa 6 meter breed (2 x 1 rijbaan), zonder middengeleiders.



Op deze kaart zijn een viertal alternatieven opgenomen.

De alternatieven A en D zijn alternatieven die uitgaan van de realisatie van de woningbouwlocatie Tervoort, maar geen ontwikkeling van een bedrijventerrein in Lijndonk.

- * Alternatief A gaat uit van een vrij directe, korte verbinding tussen aansluiting 13 (A58), het gebied Tervoort en aansluiting 15 (A27). Dit komt overeen met de ontsluitingsvariant 1a en 2a zoals beschreven in het MER Breda-Oost.
- * Alternatief D gaat uit van een westelijk tracé, via de nieuwe weg parallel aan de Gilzeweg (onderdeel van de voorgenomen nieuwe ontsluitingsstructuur voor Bavel-Zuid). Ter hoogte van de overgang tussen de Gilzeweg en Lange Bunder buigt deze af naar het gebied Tervoort en van daaruit weer richting aansluiting 15 (A27)

De alternatieven A en D kunnen als ontsluitingsvarianten van het MMA worden beschouwd.

De alternatieven B en C zijn alternatieven die uitgaan van de realisatie van de woningbouwlocatie Tervoort en ook de ontwikkeling van een bedrijventerrein in Lijndonk.

- * Alternatief B gaat uit van een nieuwe weg die vanaf de aansluiting 13 (A58) parallel loopt met de A58 en voor het gehucht Lijndonk afbuigt naar het noorden, via het gebied rond Lijndonk en het gebied Tervoort naar aansluiting 15 (A27)
- * Alternatief C is te zien als een subvariant van alternatief A, maar dan met een extra lus die dient als hoofdonsluiting van het bedrijventerrein bij Lijndonk.

De alternatieven B en C kunnen als ontsluitingsvarianten van het VKA worden beschouwd.

In het hierna volgende deel (hoofdstuk 3) wordt ingegaan op de effecten van deze alternatieven (en de verschillen daartussen) voor de aspecten natuur en landschap. Dit omdat dit als de onderscheidende aspecten worden gezien en ingaan op de vragen van de commissie. Daarnaast worden kort ook mogelijke verschillen op het gebied van verkeer en geluid genoemd. Voor de andere thema's worden verschillen verwacht die samenhangen met de keuze voor een tracéalternatief.

HOOFDSTUK

3

Effectvergelijking

3.1

NATUUR

De verschillende ontsluitingsvarianten worden in deze aanvulling voor het thema natuur beschouwd op hun effecten op:

- Beschermde gebieden (in dit gebied is enkel sprake van EHS)
- Beschermde soorten
- Doorsnijding van ecologische structuren (met name het groenblauwe raamwerk)

Ontsluitingsvariant A

Ontsluitingsvariant A komt overeen met de ontsluitingsvariant 1a en 2a uit het MER. De nieuwe weg veroorzaakt geen direct ruimtebeslag op de EHS. Afhankelijk van de exacte ligging is sprake van meer, minder of geen verstoring door geluid van bospercelen behorende tot de EHS.

De nieuwe weg veroorzaakt doorsnijding van vliegroutes van vleermuizen langs de Gilzeweg, de Lijndonkseweg en de Dorstseweg.

Doorsnijding van het groenblauwe raamwerk vindt ongeveer midden tussen de stad Breda en de A58 plaats. De doorsnijding bedraagt circa 450 meter.

Ontsluitingsvariant B

Ontsluitingsvariant B veroorzaakt enig ruimtebeslag op het bosperceel direct ten oosten van oprit 13 (A58). De toename van de verstoring van de EHS is gering, aangezien er in de huidige situatie sprake is van verstoring door de A58. De huidige laanstructuur langs de A58 ten oosten van oprit 13 wordt mogelijk aangetast door deze ontsluitingsvariant. Deze laanstructuur is een belangrijke vliegroute voor vleermuizen en dient, indien deze niet behouden kan blijven, vervangen te worden door een nieuwe laanstructuur. In de aanlegfase blijft echter sprake van verstoring van de vliegroute. Daarnaast doorsnijdt deze ontsluitingsvariant de vliegroutes langs de Lijndonkseweg, de Tiendweg en de Dorstseweg. Doorsnijding van het groenblauwe raamwerk vindt even ten noorden van de A58 plaats. De doorsnijding bedraagt circa 500 meter.

Ontsluitingsvariant C

Dit is ontsluitingsvariant A, aangevuld met een lus door het nieuwe bedrijventerrein Lijndonk en de nieuwe woonwijk Tervoort. Hierdoor ontstaan aanvullend op de effecten van ontsluitingsvariant A, twee extra doorsnijdingen van vleermuisvliegroutes, namelijk nogmaals de Lijndonkseweg en Tiendweg. Net als bij variant A vindt de doorsnijding van het groenblauwe raamwerk ongeveer midden tussen de stad Breda en de A58 plaats. De doorsnijding bedraagt circa 450 meter.

Ontsluitingsvariant D

Ontsluitingsvariant D veroorzaakt geen direct ruimtebeslag op de EHS. Afhankelijk van de exacte ligging is sprake van meer, minder of geen verstoring door geluid van bospercelen behorende tot de EHS.

De nieuwe weg veroorzaakt doorsnijding van vliegroutes van vleermuizen langs de Gilzeweg, de Bolbergseweg, de Eikbergseweg, de Tervoortseweg en de Dorstseweg. Doorsnijding van het groenblauwe raamwerk vindt plaats naast de kern van Bavel. De doorsnijding bedraagt circa 850 meter.

Algemeen

Alle varianten leiden tot verstoring van meerdere soorten broedvogels. Aangezien de broedvogels verspreid in het gebied voorkomen en er reeds sprake is van sterke verstoring door nieuwe woningbouw, zijn de alternatieven op dit punt niet onderscheidend. Alle alternatieven liggen over vergelijkbare afstanden door gebied dat niet bebouwd gaat worden.

Vergelijking van alternatieven

Natuur	A	B	C	D
Effecten op beschermde gebieden	0/-	-	0/-	0/-
Effecten op beschermde soorten	-	-/--	--	--
Doorsnijding ecologische structuren	-	-	-	-/--

Alle vier de ontsluitingsalternatieven kunnen leiden tot verstoring van de EHS, afhankelijk van het exacte tracé. In ontsluitingsvariant B lijkt ruimtebeslag op de EHS onvermijdelijk. Deze variant scoort daarom het slechtst op beschermde gebieden.

Alle vier de alternatieven doorsnijden bestaande laanstructuren die door vleermuizen worden gebruikt als vliegroutes. In de alternatieven A en B is sprake van drie doorsnijdingen, in de alternatieven C en D zijn het er vijf. In variant B is waarschijnlijk sprake van effecten in de aanlegfase op de laanstructuur langs de A58. Overigens wordt de doorsnijding van laanstructuren niet als een heel zwaar effect gezien, mits de nieuwe wegenstructuren voorzien worden van nieuwe laanbeplanting. In dit geval ontstaan namelijk nieuwe vliegroutes voor vleermuizen.

Alle ontsluitingsvarianten doorsnijden het groenblauwe raamwerk. Dit is niet te vermijden. Ontsluitingsvariant D doorsnijdt het groenblauwe raamwerk op een plaats waar dit relatief breed is. Deze variant zorgt dan ook voor relatief de meeste verstoring van het groenblauwe raamwerk.

Ontsluitingsvariant A scoort het beste voor natuur, hoewel het verschil met ontsluitingsvariant C klein is. De ontsluitingsvarianten B en D scoren slechter voor het aspect natuur.

Mitigerende maatregelen

Effecten op natuur door de nieuwe ontsluitingsstructuur zijn niet te voorkomen.

Aanvullend op het MER wordt aanbevolen om de effecten van de doorsnijding van het groenblauwe raamwerk zoveel mogelijk te voorkomen door:

- * Voldoende ruimte bij de overbrugging van de beek om passage van de weg door water- en landgebonden dieren mogelijk te maken;
- * Voorzieningen die verstoring van het groenblauwe raamwerk door geluid beperken zoals geluidsarm asfalt. De toepassing van geluidsschermen dient mede in het licht van het landschap goed overwogen te worden;
- * Geen verlichting van de weg ter plaatse van het groenblauwe raamwerk. Dit is niet alleen beter voor de natuur, maar draagt ook bij aan de beleving van het contrast tussen bebouwd gebied en groenblauw raamwerk.

3.2**LANDSCHAP**

De verschillende ontsluitingsvarianten worden in deze aanvulling voor het thema landschap en cultuurhistorie beschouwd op hun effecten op:

- * Wijziging van de identiteit van het landschap:
 - o verstoring van kenmerkende buurtschappen en lintbebouwing
 - o aantasting gebieden die niet bebouwd worden
- * Aantasting van landschapswaarden:
 - o Archeologische waarden
 - o Cultuurhistorische lijnen en vlakken
 - o Nieuwe waarden (groenblauwe raamwerk)

Ontsluitingsvariant A

Ontsluitingsvariant A komt overeen met de ontsluitingsvariant 1a en 2a uit het MER. Deze ontsluitingsvariant doorsnijdt de lintbebouwing langs de Lijndonkseweg. Daarnaast worden twee gebieden doorsneden die niet bebouwd worden: het groenblauwe raamwerk en het gebied tussen Tervoort en de A27. In dit laatste gebied zijn plannen voor de aanleg van een evenementencomplex en een landschapspark.

De ontsluitingsvariant A doorsnijdt op drie smalle punten gebieden met hoge archeologische verwachtingswaarden. Verder worden twee historische, lokale wegen die nu nog aanwezig zijn (Lijndonkseweg en Bavelstraat), doorsneden.

Doorsnijding van het groenblauwe raamwerk vindt ongeveer midden tussen de stad Breda en de A58 plaats. De doorsnijding bedraagt circa 450 meter.

Ontsluitingsvariant B

Ontsluitingsvariant B doorsnijdt lintbebouwing langs de Lijndonkseweg en ligt bovendien erg dicht tegen de lintbebouwing aan de Lage Aard. Daarnaast worden twee gebieden doorsneden die niet bebouwd worden: het groenblauwe raamwerk en het gebied tussen Tervoort en de A27. In dit laatste gebied zijn plannen voor de aanleg van een evenementencomplex en een landschapspark.

De ontsluitingsvariant B doorsnijdt op vijf plaatsen gebieden met hoge archeologische verwachtingswaarden. Met name rondom Lijndonk is sprake van doorsnijding over een grote lengte. Verder worden vier historische, lokale wegen die nu nog aanwezig zijn (Lijndonkseweg, Tiendweg (2x) en Bavelstraat), doorsneden.

Doorsnijding van het groenblauwe raamwerk vindt even ten noorden van de A58 plaats. Dit deel van het groenblauwe raamwerk ligt relatief ver verwijderd van de (toekomstige) woonkernen Bavel, Bavel-Zuid en Tervoort. Hierdoor zullen relatief weinig mensen deze landschappelijke verstoring van het groenblauwe raamwerk ervaren en zal het effect op routes voor wandelen en fietsen relatief gering zijn. De doorsnijding bedraagt circa 500 meter.

Ontsluitingsvariant C

Dit is ontsluitingsvariant A, aangevuld met een lus door het nieuwe bedrijventerrein Lijndonk en de nieuwe woonwijk Tervoort. Hierdoor ontstaan aanvullend op de effecten van ontsluitingsvariant A, twee extra doorsnijdingen van de lintbebouwing rondom Lijndonk. Verder neemt de doorsnijding van gebieden met hoge archeologische verwachtingswaarden sterk toe en zijn er drie extra doorsnijdingen van historische, lokale wegen die nu nog aanwezig zijn (Tiendweg (2x) en Bavelstraat). Net als bij variant A vindt de doorsnijding van het groenblauwe raamwerk ongeveer midden tussen de stad Breda en de A58 plaats. De doorsnijding bedraagt circa 450 meter.

Ontsluitingsvariant D

Ontsluitingsvariant D doorsnijdt lintbebouwing langs de Gilzeweg, de Eikbergseweg en de Bolbergseweg. Daarnaast worden twee gebieden doorsneden die niet bebouwd worden: het groenblauwe raamwerk en het gebied tussen Tervoort en de A27. In dit laatste gebied zijn plannen voor de aanleg van een evenementencomplex en een landschapspark.

De ontsluitingsvariant D doorsnijdt diverse gebieden met hoge archeologische verwachtingswaarden. Met name rondom Eikberg is sprake van doorsnijding over een grote lengte. Verder worden vijf historische, lokale wegen die nu nog aanwezig zijn (Eikbergseweg, Bolbergweg, Tervoortseweg, Woubergweg en Bavelstraat), doorsneden. Doorsnijding van het groenblauwe raamwerk vindt plaats naast de kern van Bavel. Hier zal het aantal recreanten relatief het grootst zijn, omdat dit deel van het groenblauwe raamwerk het dichtst ligt bij zowel Bavel als Tervoort. Het landschappelijk effect en de verstoring van routestructuren voor wandelaars en fietsers wordt hier dan ook het meest ervaren. De doorsnijding bedraagt circa 850 meter.

Vergelijking van alternatieven

	A	B	C	D
Wijziging van de identiteit van het landschap	-	-	- / - -	- / - -
o verstoring van kenmerkende buurtschappen en lintbebouwing	-	- / - -	- -	- -
o aantasting gebieden die niet bebouwd worden	-	-	-	-
Aantasting van landschapswaarden	-	- / - -	- -	- -
o Archeologische waarden	-	- -	- -	- -
o Cultuurhistorische lijnen en vlakken	-	- -	- -	- -
o Nieuwe waarden (groenblauwe raamwerk)	-	0 / -	-	- / - -

Alle ontsluitingsvarianten leiden tot verstoring van kenmerkende buurtschappen en lintbebouwing. De ontsluitingsvarianten A en B doorsnijden beide één zone met lintbebouwing. Variant B ligt bovendien relatief dicht bij het bebouwingslint aan de Lage Aard. De varianten C en D doorsnijden beide drie zones met lintbebouwing. Alle alternatieven doorsnijden over een vergelijkbare lengte gebieden die niet bebouwd worden.

Ontsluitingsvarianten A en B scoren vergelijkbaar op de wijziging van de identiteit van het landschap. Ontsluitingsvarianten C en D scoren duidelijk slechter door het hogere aantal doorsnijdingen van lintbebouwing.

Alle ontsluitingsvarianten doorsnijden gebieden met hoge archeologische verwachtingswaarden. In variant A is de lengte van deze doorsnijding echter duidelijk korter dan in de andere varianten.

Alle varianten doorsnijden locale, historische wegen die in de huidige situatie nog als weg aanwezig zijn. In variant A bedraagt is dit aantal doorsnijdingen het laagst, namelijk 2 in variant B is sprake van 4 doorsnijdingen en in de varianten C en D is sprake van vijf doorsnijdingen.

Alle ontsluitingsvarianten doorsnijden het groenblauwe raamwerk. Dit is niet te vermijden gelet op de verkeerskundige randvoorwaarden die in hoofdstuk 2 zijn beschreven. Ontsluitingsvariant D doorsnijdt het groenblauwe raamwerk op een plaats waar dit relatief breed is en waar relatief de meeste recreanten te verwachten zijn. Hierdoor is het effect groter dan in de andere varianten. Variant B doorsnijdt het groenblauwe raamwerk op een plaats waar relatief weinig recreanten te verwachten zijn. Hierdoor is het effect kleiner dan in de andere varianten.

Ontsluitingsvariant A scoort het beste op aantasting van landschapswaarden. Varianten C en D scoren het slechtst.

Mitigerende maatregelen

Effecten op landschap en cultuurhistorie door de nieuwe ontsluitingsstructuur zijn niet te voorkomen. Aanvullend op het MER wordt aanbevolen om de effecten van de doorsnijding van het groenblauwe raamwerk zoveel mogelijk te voorkomen door:

- Wandel- en fietsroutes in het groenblauwe raamwerk met een tunnel of een brug de nieuwe infrastructuur te laten kruisen;
- Geen verlichting van de nieuwe ontsluiting ter plaatse van het groenblauwe raamwerk. Dit draagt ook bij aan de beleving van het contrast tussen bebouwd gebied en groenblauw raamwerk en zorgt ervoor dat de weg in schemering en donker zo min mogelijk opvalt;
- Te zoeken naar een vormgeving van de infrastructuur die weinig opvalt in het landschap, bijvoorbeeld door afscherming met beplantingselementen passend in het nieuw te creëren landschap van het groenblauwe raamwerk.

3.3**SAMENVATTEND***MMA*

Bij een verstedelijkingsopgave die uitgaat van de ontwikkeling van een woningbouwlocatie bij Tervoort, maar *geen* ontwikkeling van een bedrijventerrein bij Lijndonk (MMA) leidt de keuze van het tracéalternatief A tot minder negatieve effecten op het gebied van natuur en landschap dan het alternatief D. Die negatieve effecten kunnen beperkt worden door het nemen van de genoemde mitigerende maatregelen.

Ook vanuit de aspecten verkeer (voorkeur voor een zo kort mogelijke route) en geluid (mogelijkheid voor zonerings rondom de nieuwe weg en kans op extra geluidsoverlast voor de bestaande woningen aan de Gilzeweg) scoort het tracéalternatief A beter dan alternatief D.

VKA (zoals geformuleerd in de MER Breda-Oost)

Bij een verstedelijkingsopgave die uitgaat van de ontwikkeling van een woningbouwlocatie bij Tervoort en ook de ontwikkeling van een bedrijventerrein bij Lijndonk (VKA), leidt de keuze van het tracéalternatief B tot minder negatieve effecten op het gebied van landschap dan alternatief C. De verschillen voor het aspect natuur zijn gering. Die negatieve effecten kunnen beperkt worden door het nemen van de genoemde mitigerende maatregelen.

Vanuit de aspecten verkeer (voorkeur voor een zo kort mogelijke route voor het verkeer van en naar Tervoort) en geluid (kans op extra geluidsoverlast voor de bestaande woningen in het gehucht Lijndonk, aan de Lage Aard) is er een voorkeur voor het tracéalternatief C.

VOORALSNOG GEEN UITWERKING VAN DE PLANNEN VOOR EEN BEDRIJVENTERREIN BIJ LIJNDONK

In het voorontwerp structuurplan Lijndonk-Tervoort dat momenteel ambtelijk wordt voorbereid, is geen bedrijventerrein bij Lijndonk opgenomen. Dat betekent dat de gemeente voornemens is het tracéalternatief A verder uit te werken, en dat een keuze tussen de tracéalternatieven B en C momenteel niet aan de orde is.

