

Mogelijk noordtracé N616 Erp

Startnotitie m.e.r.

projectnr. 1907-159694
27 maart 2006

Opdrachtgever

Gemeente Veghel
Postbus 10.001
5460 DA VEGHEL

datum vrijgave

maart 2006

beschrijving versie

definitieve startnotitie m.e.r.

goedkeuring

dr. ir. L. Runia

vrijgave

drs. R. van Dongen

| Inhoud | | Blz. |
|---------------|--|-------------|
| 1 | Inleiding | 3 |
| 1.1 | Aanleiding en voorgeschiedenis | 3 |
| 1.2 | M.e.r.-procedure | 4 |
| 1.2.1 | <i>M.e.r.-plicht</i> | 4 |
| 1.2.2 | <i>Initiatiefnemer en bevoegd gezag</i> | 4 |
| 1.2.3 | <i>M.e.r.-procedure</i> | 4 |
| 1.2.4 | <i>Startnotitie</i> | 5 |
| 1.2.5 | <i>Inspraak op deze startnotitie</i> | 5 |
| 1.3 | Leeswijzer | 6 |
| 2 | Doelen | 7 |
| 2.1 | Doelen van de realisatie van het noordtracé N616 Erp | 7 |
| 2.2 | M.e.r.-procedure | 8 |
| 3 | Beleid en besluiten | 9 |
| 3.1 | Genomen besluiten: beleidskader | 9 |
| 3.2 | Ruimtelijk beleid | 10 |
| 3.3 | Te nemen besluiten | 11 |
| 3.3.1 | <i>Bestemmingsplan</i> | 11 |
| 3.3.2 | <i>Vergunningen</i> | 12 |
| 4 | Referentiesituatie | 13 |
| 4.1 | Doel referentiesituatie | 13 |
| 4.2 | Verkeer | 13 |
| 4.3 | Geluid | 15 |
| 4.4 | Luchtverontreiniging | 15 |
| 4.5 | Overige hinderaspecten | 15 |
| 4.6 | Externe veiligheid | 15 |
| 4.7 | Bodem | 15 |
| 4.8 | Water | 16 |
| 4.9 | Natuur | 16 |
| 4.10 | Landschap | 17 |
| 4.11 | Cultuurhistorie en archeologie | 18 |
| 4.12 | Ruimtegebruik | 19 |
| 5 | Voorgenomen activiteit | 20 |
| 5.1 | Realisatie noordtracé N616 Erp | 20 |
| 5.2 | Onderzochte mogelijkheden tracés en effecten | 20 |
| 5.3 | Varianten | 22 |
| 5.4 | Kruising van de Aa | 23 |
| 5.5 | Randvoorwaarden | 23 |
| 5.6 | Meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA) | 23 |
| 6 | Te onderzoeken effecten | 25 |
| 6.1 | Inleiding | 25 |
| 6.2 | Verkeer | 26 |
| 6.3 | Geluid | 26 |
| 6.4 | Luchtverontreiniging | 26 |
| 6.5 | Externe veiligheid | 26 |
| 6.6 | Overige hinderaspecten | 27 |

| | | |
|------|--------------------------------|----|
| 6.7 | Bodem | 27 |
| 6.8 | Water | 27 |
| 6.9 | Natuur | 27 |
| 6.10 | Landschap | 27 |
| 6.11 | Cultuurhistorie en archeologie | 28 |
| 6.12 | Ruimtegebruik | 28 |

Referenties

Afkortingen en begrippen

Bijlage 1: M.e.r.-procedure

1 Inleiding

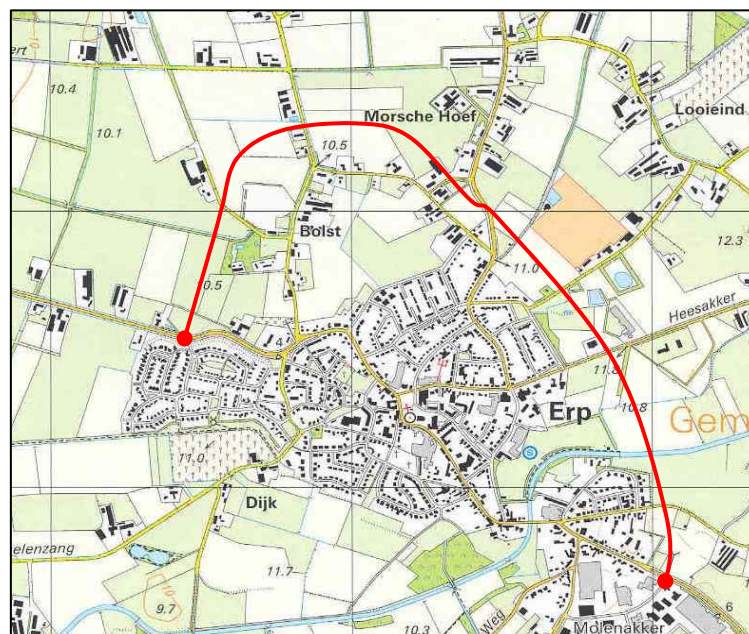
1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis

De N616 loopt dwars door de kern van het kerkdorp Erp in de gemeente Veghel. De hoge verkeersintensiteiten op de N616 leiden in de huidige situatie in Erp tot problemen ten aanzien van de leefbaarheid. Dit uit zich in geluidsoverlast, een slechte luchtkwaliteit, verkeersonveilige situaties en problemen met oversteken.

De verwachting is dat de verkeersintensiteit in Erp in 2015 met ongeveer 20% toeneemt ten opzichte van 2001 als gevolg van nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van wonen en werken. De gemeente heeft plannen om woningen te realiseren ten noorden van de rand van Erp (Plan Bolst, 2005-2015) en in de locatie De Stad (na 2010) in Veghel-Zuid. Voor het bedrijventerrein Molenakker bij Erp wordt voorzien in de mogelijkheid van beperkte groei. Ook de omliggende gemeente hebben plannen voor nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van wonen en werken. Het is aannemelijk te veronderstellen dat als gevolg van de toenemende verkeersintensiteit in de toekomst een verdere verslechtering van de leefbaarheid optreedt.

Het bestuur van de gemeente Veghel is van oordeel dat de bestaande verkeerssituatie niet optimaal is. In 1998 is gestart met een verkenning naar de huidige en toekomstige verkeersproblematiek van de provinciale weg Veghel-Erp-Gemert [BVA, 1998]. De aanleg van een nieuw wegtracé zou de verkeersproblematiek oplossen. Na uitvoering van de Planstudie N616 [Royal Haskoning, 2002] en onderzoek naar de ontsluitingsstructuur Erp en Keldonk [Royal Haskoning en Strootman Landschapsarchitecten, 2004] heeft Oranjewoud twee alternatieven voor tracés ter ontlasting van de dorpen Erp en Keldonk (zie tekstkader) nader uitgewerkt.

Op 29 september 2005 heeft de gemeenteraad op basis van alle hiervoor genoemde studies en de bijbehorende afwegingen gekozen voor het zogenoemde noordtracé N616 Erp, een tracé ten noorden van Erp (figuur 1-1).



Figuur 1-1 Plangebied voor het noordtracé N616 Erp

Verkeersoverlast Keldonk

Ook in het ten zuiden van Erp gelegen dorp Keldonk is sprake van verkeersoverlast. De oorzaak hiervan is niet zozeer de hoge verkeersintensiteit maar vooral het grote aandeel vrachtverkeer dat de leefbaarheid in Keldonk verstoort.

In de genoemde studies naar de verkeersproblematiek is behalve een oplossing voor de overlast in Erp ook een oplossing voor Keldonk onderzocht in de vorm van een zuidtracé: een verbindingsweg tussen de N616 en de N279. De Raad heeft op basis van de genoemde studies en de bijbehorende afwegingen gekozen voor het noordtracé en de uitwerking ervan in de m.e.r.-procedure. Paragraaf 5.2 gaat kort in op de belangrijkste effecten van beide tracés. Het zuidtracé wordt verder niet meer beschouwd.

1.2 M.e.r.-procedure

1.2.1 M.e.r.-plicht

De aanleg van het noordtracé is m.e.r.-plichtig conform het Besluit m.e.r. 1994, gewijzigd 2004 [VROM, 2004]. De m.e.r.-plicht geldt wanneer een weg alleen toegankelijk is via knooppunten of via door verkeerslichten geregelde kruispunten waarop het verboden is te stoppen of te parkeren. Rotondes en verkeerspleinen hebben dezelfde werking als door verkeerslichten geregelde kruispunten omdat het gaat om toeritdosering en doorstroming van het verkeer.

Voor het noordtracé geldt dat de weg alleen toegankelijk is via knooppunten, via door verkeerslichten geregelde kruispunten of via rotondes. Omdat het noordtracé buiten de bebouwde kom ligt en het een voorrangsweg betreft geldt een parkeerverbod [V&W, 1990]. Hiermee is de aanleg van het noordtracé m.e.r.-plichtig.

1.2.2 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen conform de Wet milieubeheer in samenhang met de bestemmingsplan procedure conform de Wet ruimtelijke ordening. In de procedure treedt als initiatiefnemer op:

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Veghel

Het bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure is:

Gemeenteraad gemeente Veghel

1.2.3 M.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen:

- Het opstellen en publiceren van de startnotitie;
Ter aankondiging van de voorgenomen activiteit en de werkwijze waarop de effecten van de voorgenomen activiteit worden onderzocht;

- Het ter inzage leggen van de startnotitie;
Om derden de mogelijkheid te geven vragen te stellen over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek en zo richting te geven aan het onderzoek;
- Het advies vragen aan de commissie m.e.r. en andere adviseurs over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek (de richtlijnen);
- Het opstellen van het milieueffectrapport (MER);
Het onderzoek naar de effecten van de voorgenomen activiteit (aan de hand van alternatieven, waaronder het meest-milieuvriendelijk alternatief) op het milieu en het onderzoek naar mogelijke maatregelen om de negatieve effecten te beperken;
- Het ter inzage leggen van het MER
Om derden de mogelijkheid te geven het MER inhoudelijk te toetsen;
- Het laten toetsen van het MER door de commissie m.e.r.;
De kwaliteitsborging door onafhankelijke specialisten.

In bijlage 1 is een uitgebreide beschrijving van de m.e.r.-procedure opgenomen.

1.2.4 Startnotitie

Deze startnotitie is de formele start van de m.e.r.-procedure voor de realisatie van het noordtracé. De startnotitie beschrijft, bij wet voorgeschreven:

- het probleem dat aan de voorgenomen activiteit ten grondslag ligt;
- het beoogde doel van de voorgenomen activiteit;
- de voorgenomen activiteit;
- de mogelijke alternatieven;
- de huidige milieusituatie op hoofdlijnen;
- de verwachte milieueffecten op hoofdlijnen;
- het vigerende beleidskader;
- de procedure.

In het voortraject zijn verkennende studies en planstudies uitgevoerd naar mogelijke oplossingen. In 2005 zijn in een tracéstudie [Oranjewoud, 2005], op basis van de eerdere studies, twee tracés om de verkeerssituatie in Erp en Keldonk te verbeteren uitgewerkt tot een integraal ontwerp. Bij het uitwerken van de ontwerpen van beide tracés is rekening gehouden met de verschillende functies van het gebied en de belangen van omwonenden.

Een noordtracé lost de verkeerssituatie het beste op. Een zuidtracé is vanuit een aantal milieuaspecten iets gunstiger maar dit weegt niet op tegen het betere probleemoplossend vermogen van een noordtracé. Daarom is de zoekruimte voor alternatieven in de startnotitie ingeperkt. Hoofdstuk 5 gaat hier nader op in.

1.2.5 Inspraak op deze startnotitie

Deze startnotitie wordt 4 weken ter inzage gelegd. In deze periode is het mogelijk een reactie op de startnotitie te geven. De inspraak is met name bedoeld voor een inhoudelijke toets van de werkwijze en de effectbeschrijvingen zoals die in de startnotitie zijn weergegeven. Tijdens de inspraakperiode wordt een informatieavond gehouden waarbij de startnotitie en de mogelijkheid tot inspreken worden toegelicht.

Schriftelijke opmerkingen op deze startnotitie kunnen gericht worden aan:

Gemeente Veghel
Postbus 10.001
5460 DA Veghel
o.v.v. inspraakreactie startnotitie noordtracé N616 Erp

De inspraakreacties worden verzameld en aangeboden aan de gemeenteraad van Veghel en aan de commissie m.e.r. ten behoeve van het opstellen en vaststellen van de richtlijnen voor het milieueffectrapport.

1.3 Leeswijzer

De startnotitie is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 beschrijft het probleem waarvoor de voorgenomen activiteit een oplossing moet bieden en de doelstelling van het project;
- Het besluitvormingskader, bestaande uit besluiten die reeds genomen zijn en het voornemen inkaderen, en de besluiten die in het kader van het project nog genomen moeten worden, is beschreven in hoofdstuk 3;
- Hoofdstuk 4 beschrijft per thema op hoofdlijnen de referentiesituatie;
- De voorgenomen activiteit en eventuele alternatieven komen op hoofdlijnen in hoofdstuk 5 aan de orde;
- De aanpak van de effectbeschrijving is onderwerp van hoofdstuk 6. Per thema is een globale beschrijving van de te onderzoeken effecten beschreven.

Terminologie

Met de **voorgenomen activiteit** wordt de realisatie van het noordtracé N616 Erp bedoeld.

Met **alternatieven** worden mogelijke tracés voor het noordtracé N616 Erp bedoeld.

Met **varianten** worden mogelijke inrichtingen van het noordtracé N616 Erp bedoeld.

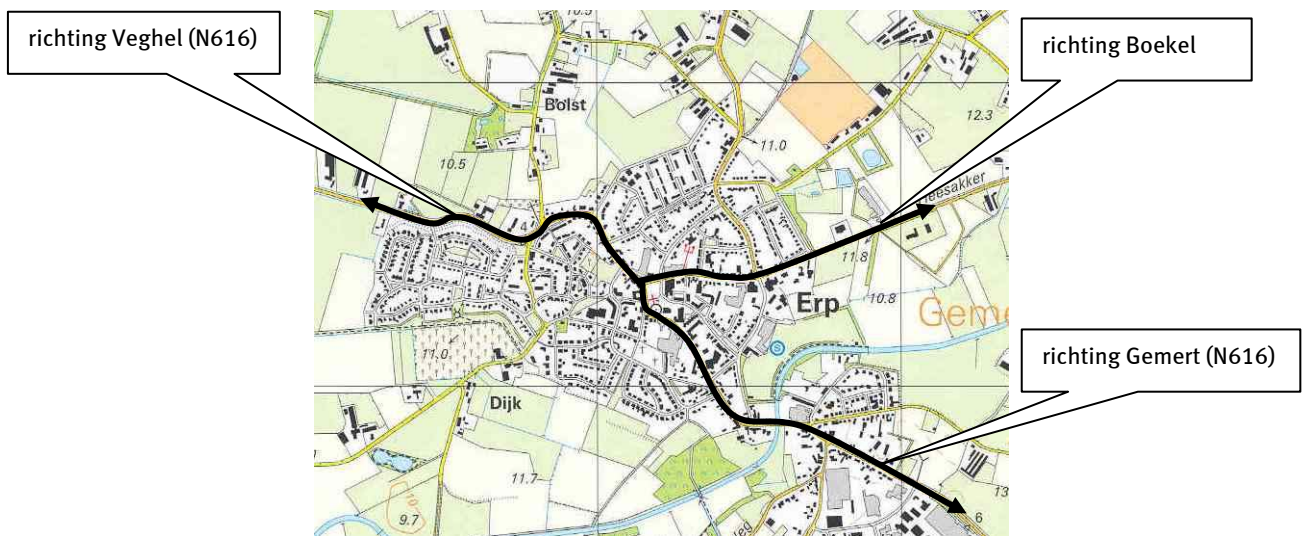
Met **plangebied** wordt het gebied bedoeld waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft; dit gebied wordt opgenomen in het bestemmingsplan.

Met **studiegebied** wordt het gebied bedoeld waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per aspect variëren.

2 Doelen

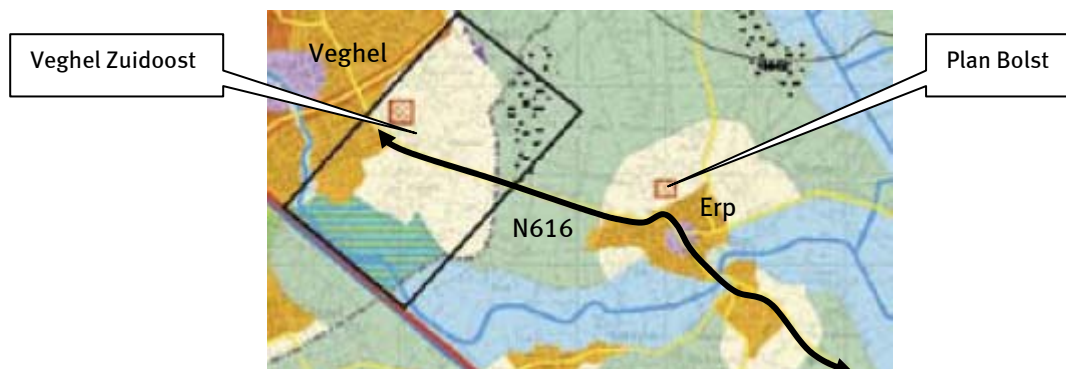
2.1 Doelen van de realisatie van het noordtracé N616 Erp

De huidige verkeersintensiteiten en de verwachte groei van het verkeer op de N616 veroorzaken een aantal problemen. De N616 loopt dwars door de kern van Erp. Per etmaal rijden ca. 9.000 voertuigen door de smalle straten, waaronder een aanzienlijk deel vrachtverkeer. De leefbaarheid in de bebouwde kom van Erp staat onder druk als gevolg van geluidsoverlast, een slechte luchtkwaliteit, trillingen, verkeersonveilige situaties en problemen met oversteken.



Figuur 2-1 Huidige situatie: de N616 loopt dwars door de kern van Erp

De verwachting is dat door autonome mobiliteitsgroei en voorgenomen ontwikkelingen ten aanzien van wonen en werken, zoals het realiseren van woningen aan de noordrand van Erp (Plan Bolst, 2005-2015) en in Veghel Zuidoost (na 2010), de verkeersintensiteit in 2015 met ongeveer 20% toeneemt ten opzichte van 2001. Dit heeft in de toekomst een verdere verslechtering van de leefbaarheid in Erp tot gevolg. Behalve de genoemde voorgenomen ontwikkelingen zijn ook in de omliggende plaatsen Uden, Boekel en Gemert ontwikkelingen ten aanzien van wonen en werken voorzien.



Figuur 2-2 Locaties woningbouw: Plan Bolst en Veghel Zuidoost [Provincie Noord-Brabant, 2004]

De doelstelling van de gemeente met het realiseren van het noordtracé N616 Erp is het verbeteren van de verkeerstructuur en hiermee het verbeteren van de leefbaarheid van Erp.

2.2 M.e.r.-procedure

Het doel van de m.e.r.-procedure voor de realisatie van het noordtracé is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen.

Doel van de startnotitie is alle informatie benodigd om het milieubelang volwaardig in de plan- en besluitvormingsprocedure te betrekken, te verzamelen en inzichtelijk en toetsbaar te maken. Daarnaast wordt in de startnotitie geconstateerd waar nog nader onderzoek nodig is om lacunes in kennis in te vullen.

Het doel van de inspraak is het verzamelen van reacties ten behoeve van de richtlijnen voor de inhoud van het MER. In de richtlijnen zal worden aangegeven wat in het MER moet worden onderzocht (welke alternatieven en welke effecten) en op welke manier dat moet gebeuren.

3 Beleid en besluiten

3.1 Genomen besluiten: beleidskader

Onderstaand is een overzicht gegeven van de wet- en regelgeving die voor de realisatie het noordtracé van belang is. In paragraaf 3.2 is het ruimtelijk beleid samenvattend beschreven. In het MER worden ook de hoofdpunten uit het beleid voor de andere beleidssectoren beschreven.

Nationaal niveau

- Wetten: o.a. Wet op de ruimtelijke ordening, Wet milieubeheer, Wegenverkeerswet, Wegenwet, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet bodembescherming, Wet geluidhinder, Wet op de waterhuishouding, Wet op de monumentenzorg, Natuurbeschermingswet, Flora- en faunawet, Algemene wet bestuursrecht;
- Besluiten: o.a. Besluit m.e.r. (2004) Besluit Externe Veiligheid (2003), Besluit Luchtkwaliteit + Meetregeling (augustus 2005);
- Nota's: o.a. Nota Ruimte (kabinetsstandpunt, 2004), Nota Mobiliteit (2004), Nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw (2000), Nationaal Milieubeleidsplan 4 (2001), Nota Waterbeleid 21^e eeuw (2001), 4^e Nota Waterhuishouding (1998).

Provinciaal niveau

- Streekplan Noord-Brabant 2002; Brabant in Balans Vastgesteld 22 februari 2002, Gedeeltelijk herzien 3 december 2004;
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan+ (concept, wordt in 2006 vastgesteld);
- Provinciaal Waterhuishoudingsplan 2003-2006, partiële herziening 2002;
- Verordening waterhuishouding Noord-Brabant 2005;

Regionaal niveau

- Reconstructieplan Peel en Maas (2005);
- Uitwerkingsplan Uden-Veghel, Maashorst, Schijndel-Sint Oedenrode-Boekel (2004);
- Landschapsbeleidsplan Boekel-Uden-Veghel (1999).

Gemeentelijk niveau

- Vigerend(e) bestemmingsplan(nen);
- Provinciale weg 441 Veghel-Erp-Gemert, een verkennende studie(1998);
- StructuurvisiePlus Uden/Veghel (2001);
- Concept Structuurvisie Erp (2003);
- Concept Structuurvisie Keldonk (2003);
- Masterplan Aa Veghel (2004);
- Inrichting Masterplan Ecologische Verbindingszones (2005);
- Planstudie N616 Veghel-Erp-Gemert (2002);
- Ontsluitingsstructuur Erp en Keldonk (2004);
- Notitie N616, Tracéstudies & financiële onderbouwing (2005).

3.2 Ruimtelijk beleid

Streekplan Brabant in balans (2002)

Hoofddoel van het provinciaal ruimtelijk beleid is zuinig(er) ruimtegebruik toegespitst op de "onderste lagen" (water, bodem, landschap, cultuurhistorie en natuur).

Het gebied ten noorden van Erp maakt onderdeel uit van de AHS-landbouw als zoekgebied voor veeverdichtingsgebieden. In de AHS-landbouw staat de instandhouding en de versterking van de landbouw voorop. Landbouwbedrijven hebben er in beginsel de ruimte om zich te ontwikkelen in de door hen gewenste richting. De provincie streeft naar de totstandkoming van veeverdichtingsgebieden, waarin intensieve veebedrijven die moeten worden verplaatst kunnen worden opgevangen.

De Aa is aangewezen als ecologische verbindingszone. Wat betreft de bescherming van de ecologische verbindingszone binnen de AHS-landbouw volgt de provincie in beginsel de gemeentelijke besluitvorming.

Ten westen van Erp ligt een boringsvrije zone voor grondwaterwinning.

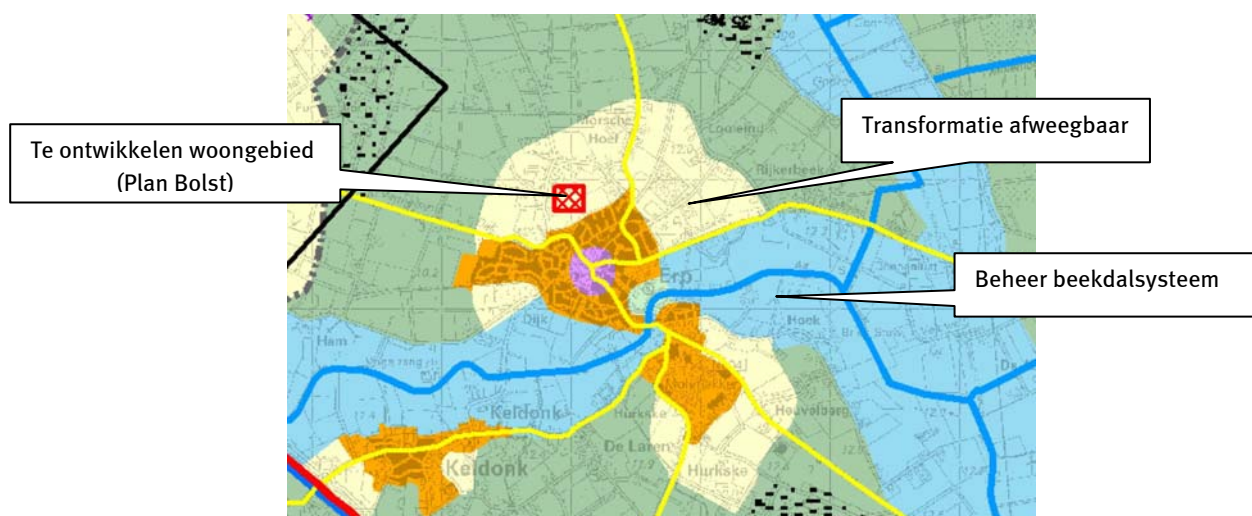
Reconstructieplan Peel en Maas (2005)

Het plangebied voor het noordtracé is aangewezen als verwevingsgebied. Het deel van het plangebied ten noorden van de Veghelsedijk en ten westen van de Voorbolst maakt onderdeel uit van het stedelijk uitloopgebied voor Veghel.

Het dal van de Aa is aangewezen als gebied waar projecten voor versterking van de landschappelijke kwaliteit in gang worden gezet. Buiten de bebouwde kom van Erp zijn stroken langs de Aa aangewezen als voorlopig reserveringsgebied voor waterberging in 2050.

Uitwerkingsplan Uden, Veghel en omstreken (2004)

De Aa en het dal van de Aa zijn aangeduid met "Beheer beekdalsysteem". De ontwikkeling voor gebieden "Beheer beekdalsysteem" krijgt verder inhoud in het kader van de revitalisering van het landelijk gebied, door waterschappen of wordt verder uitgewerkt in het kader van de groene hoofdstructuur (GHS).



Figuur 3-1 Plankaart uitwerkingsplan [Provincie Noord-Brabant, 2004]

Het plangebied voor het noordtracé is in het uitwerkingsplan aangeduid met "Transformatie afweegbaar". Hier is transformeren van landelijk gebied naar stedelijk grondgebruik in de vorm van wonen, werken, voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur afweegbaar. Aanvullende voorwaarden waaraan ruimtelijke plannen binnen deze gebieden moeten voldoen zijn:

- De voorgestelde plannen moeten aansluiten bij de ruimtelijke en stedenbouwkundige structuur van de kern;
- Bij de inrichting van ruimtelijke plannen is rekening gehouden met de kwaliteiten en structuren van het gebied en de omgeving;
- Bij het ontwikkelen van ruimtelijke plannen is het uitgangspunt zorgvuldig met de ruimte om te gaan.

StructuurvisiePlus Uden/Veghel (2001)

In de StructuurvisiePlus is in de omgeving van Erp een aantal lokale essentiële open ruimten en een regionale essentiële open ruimte aangegeven. De essentiële open ruimten aan de oost- en westkant van het dorp zijn plekken waar de druk op functieverandering het grootst zal zijn. Volgens de StructuurvisiePlus moeten deze ruimten open gehouden worden. Het doel hiervan is om Erp als een losse kern te blijven ervaren in plaats van als onderdeel van een aaneengesloten stedelijke agglomeratie.

Structuurvisie Erp, concept (2003)

De ambitie voor het kerkdorp Erp in 2019 is een vitaal en landelijk dorp, met een gevarieerd woningaanbod, een goede infrastructuur en goede voorzieningen.

In het dorp is sprake van overlast veroorzaakt door verkeer. De uitwerking van het noordtracé is één van de belangrijkste thema's voor de komende 15 jaar. In de structuurvisie staat de ambitie dat in 2019 de verkeerssituatie door de komst van het noordtracé sterk is verbeterd. Daarnaast sluit de infrastructuur voor het langzaam verkeer naadloos aan op het buitengebied. Wandel- en fietspaden ontsluiten het gebied en sluiten bovendien goed aan op de netwerken van de andere kernen. Het gebied heeft prachtige natuur- en cultuurlandschappen en is daarmee recreatief aantrekkelijk geworden.

Afgelopen decennia heeft met name het verbeteren van de productieomstandigheden voor de landbouw rondom Erp centraal gestaan. Daardoor zijn andere kwaliteiten zoals landschap, recreatie en ecologie in de verdrinking gekomen. De opgave voor de komende decennia is om het landschap aan te passen aan de gewijzigde omstandigheden en wensen. Dit betekent in ieder geval een meer multifunctionele benadering waarbij, naast de productieomstandigheden voor de landbouw, ook de landschappelijke, recreatieve en ecologische kwaliteiten en ook duurzaam waterbeheer van belang zijn. Uitgangspunt daarbij is het versterken van de identiteit van de verschillende landschappelijke eenheden.

3.3 Te nemen besluiten

3.3.1 Bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan voor het plangebied is het bestemmingsplan "Landelijk Gebied", vastgesteld door de gemeenteraad op 12 maart 2002 en het bestemmingsplan

"Landelijk Gebied, aanvulling", vastgesteld door de gemeenteraad op 28 april 2004. Het plangebied heeft hierin de bestemmingen:

- Agrarisch gebied;
- Agrarisch gebied met landschappelijke, cultuurhistorische en/of aardkundige waarden.

Realisatie van het noordtracé past niet binnen de vigerende bestemmingen. Het bestemmingplan moet worden aangepast/gewijzigd zodat het plangebied de functie verkeersdoeleinden krijgt.

3.3.2 Vergunningen

Voor de uiteindelijke realisatie van het noordtracé moet tegelijk of direct na het bestemmingsplan een aantal vergunningen en ontheffingen worden aangevraagd. De belangrijkste vergunningen en ontheffingen die mogelijk van toepassing zijn, zijn:

- ontheffing van de bepalingen in de Flora- en faunawet (bevoegd gezag: LNV);
- aanlegvergunning (bevoegd gezag: gemeente);
- milieuvergunning(en) volgens de Wet milieubeheer (bevoegd gezag: gemeente);
- kapvergunning (bevoegd gezag: gemeente);
- verkeersbesluit (bevoegd gezag: gemeente);
- ontheffing waterschapskeur (bevoegd gezag: waterschap).

4 Referentiesituatie

4.1 Doel referentiesituatie

Om de effecten van de realisatie van het noordtracé op de omgeving te kunnen bepalen en beoordelen, wordt het plan- en studiegebied vergeleken met de situatie voorafgaand aan de aanleg. Als referentiejaar is 2020 gekozen. Dit is 10 jaar na de volledige realisatie en openstelling van het noordtracé.

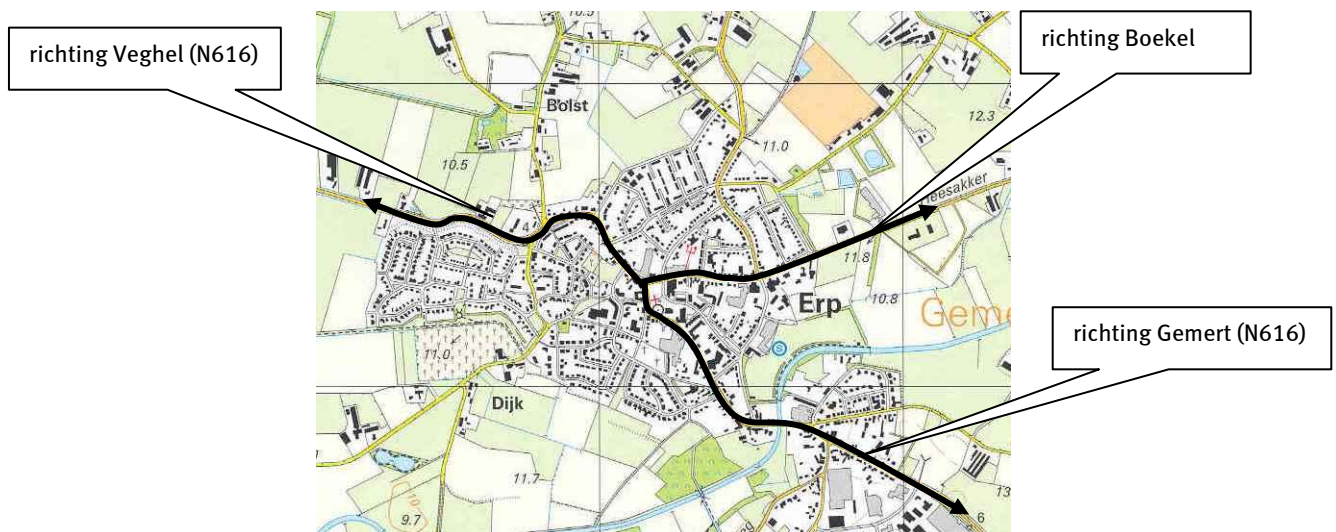
De basis voor de referentiesituatie is de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkelingen tot 2020 (zonder de realisatie van het noordtracé). Basis voor de beschrijving van de autonome ontwikkelingen is vastgesteld beleid en bekende ontwikkelingen waarvoor het besluit genomen is. Het is van belang inzicht te krijgen in de autonome ruimtelijke ontwikkelingen elders in de omgeving omdat die mogelijk effect kunnen hebben op bijvoorbeeld de verkeersintensiteit op de N616. Hieronder is een globale beschrijving opgenomen van de referentiesituatie van het plan- en studiegebied. In het MER zal dit waar nodig worden aangevuld.

4.2 Verkeer

Verkeersafwikkeling

Erp is gegroeid langs een driesprong van wegen, die samen komen in de kern van Erp. Langs de wegen ontwikkelde zich lintbebouwing.

De N616 verbindt Veghel met Gemert en loopt dwars door de kern van Erp. In de kern ter hoogte van de driesprong Kerkstraat-Schansoord-Cruijenstraat splitst de weg naar Boekel af. Ten zuiden van Erp loopt, langs de Zuid-Willemsvaart, de N279. De N279 verbindt 's-Hertogenbosch met Helmond.



Figuur 4-1 Verkeersstructuur Erp

De leefbaarheid in de kern van Erp staat als gevolg van de huidige verkeersintensiteiten en de verwachte groei onder druk. Door autonome groei neemt het verkeer tot 2015 met ca. 20% toe ten opzichte van de huidige situatie (Tabel 4-1).

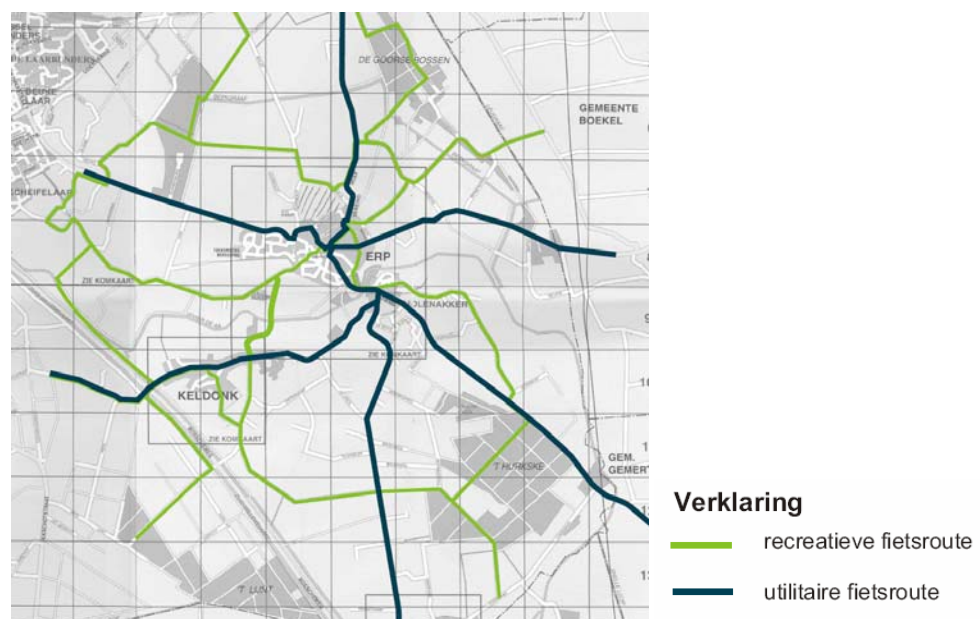
| | Huidige situatie (x 1.000) | Autonome ontwikkeling 2015 (x 1.000) |
|---------------|-------------------------------|---|
| Veghelsedijk | 10,9 | 13,6 |
| Schansoord | 9,7 | 12,1 |
| Kerkstraat | 6,7 | 8,3 |
| Cruygenstraat | 8,8 | 11,0 |
| Brugstraat | 7,9 | 9,8 |
| Hezelstraat | 7,5 | 9,3 |
| Molentiend | 3,7 | 4,5 |
| Hoogstraat | 3,6 | 4,4 |
| Rijbeemd | 4,5 | 5,6 |
| Den Uil | 1,0 | 1,25 |
| De Wassaa | 1,0 | 1,25 |
| Heesakker | 9,0 | 11,3 |
| Schildstraat | 0,7 | 0,9 |
| Hesselereind | 1,7 | 2,1 |
| Voorbolst | 0,9 | 1,1 |
| Morschehoef | 1,7 | 2,1 |

Tabel 4-1 Huidige situatie en autonome ontwikkeling verkeersintensiteiten

In de huidige situatie bestaan voor Erp, na realisatie van plan Bolst aan de noordrand van Erp, geen mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling. De bestaande wegstructuur kan een grotere verkeersbelasting niet meer verwerken.

Langzaam verkeer en openbaar vervoer

In Erp is recent het fietsknooppuntensysteem ingevoerd en gerealiseerd (zie Figuur 4-2). Daarnaast lopen door het gebied utilitaire fietsroutes.



Figuur 4-2 Fietsroutes door en rondom Erp [Oranjewoud, 2005]

Verkeersveiligheid

De hoge verkeersintensiteiten op de N616 leiden in de kern van Erp in de huidige situatie tot verkeersonveilige situaties en problemen met oversteken. In de periode 2001-2004 zijn 9 slachtofferongevallen in en rond de kern van Erp geteld, waarvan één slachtofferongeval op de N616 in de kern van Erp.

4.3 Geluid

In de huidige situatie ondervindt de kern van Erp geluidsoverlast van het verkeer door de kern. Autonoom zal de geluidhinder toenemen als gevolg van de autonome toename van de verkeersintensiteiten. In het MER wordt voor de huidige en de autonome situatie de geluidhinder en het aantal geluidgehinderden bepaald.

4.4 Luchtverontreiniging

De luchtkwaliteit in het studiegebied wordt (naast de achtergrondconcentraties) met name bepaald door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, NO_x en PM₁₀, door het verkeer. In het MER wordt de luchtkwaliteit voor de huidige en de autonome situatie berekend en getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

4.5 Overige hinderaspecten

De belangrijkste overige hinderaspecten worden veroorzaakt door autoverkeer. Het gaat om:

- Trillingen
- Licht

Het MER gaat hier nader op in.

4.6 Externe veiligheid

Over de N616 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. In het kader van het MER komt er een onderzoek naar de externe veiligheid. Het doel van het onderzoek is de invloed van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de hoogte van het plaatsgebonden risico en groepsrisico te bepalen.

4.7 Bodem

Bodemopbouw

De bodem bestaat uit zandgronden, ontwikkeld tot hoge zwarte enkeerdgronden (gronden met een humushoudend dek) met de kenmerken: leemarm en zwak lemig fijn zand. Het beekdal van de Aa bestaat voornamelijk uit lage enkeerdgronden. Het beekdal van de Aa doorsnijdt het dekzand. Langs de Aa liggen de beekdalbodems.

Het maaiveld ligt op ca. N.A.P. +10,0 tot ca. N.A.P. +11,0m.

Bodemkwaliteit

De bodemkwaliteit wordt in het kader van het MER onderzocht en in kaart gebracht.

4.8 Water

Watersysteem

De belangrijkste waterloop in Erp is de Aa. Buiten de bebouwing van Erp zijn de gebieden ten noorden en zuiden van de Aa aangewezen als voorlopig reserveringsgebied voor regionale waterberging (2050) [Provincie Noord-Brabant, 2005].

Grondwater

Erp ligt in de Centrale Slenk. Ten oosten van Erp loopt de Peelrandbreuk. De gemeente Uden, ten noorden van Erp, ligt op de hooggelegen schol de Peelhorst. De Peelhorst vormt de waterscheiding voor het grondwatersysteem. Op de Peelhorst liggen direct onder het oppervlak slecht doorlatende lagen. Dit heeft tot gevolg dat het hemelwater van de Peelhorst afvloeit richting Erp en via het stroomgebied van de Aa naar de Maas.

De grondwatertrappen in het gebied rondom Erp zijn III, VI, VII en VII* (zeer droog deel van trap VII). In Tabel 4-2 is de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) en de gemiddelde laagste grondwaterstand (GLG) in het gebied aangegeven.

| | III | VI | VII en VII* |
|---------------------------|--------|-------|-------------|
| GHG (cm beneden maaiveld) | <40 | 40-80 | >80 |
| GLG (cm beneden maaiveld) | 80-120 | >120 | (>160) |

Tabel 4-2 GHG en GLG rondom Erp

Het eerste watervoerend pakket, bestaande uit uiterst grof tot middel grof zand met af en toe grind, bevindt zich op ca. N.A.P. -49m en is ca. 50m dik.

In het gebied rondom bedrijventerrein Molenakker tot het oostelijk van het bedrijventerrein gelegen Hoek vindt infiltratie plaats. In het beekdal bevindt zich een kwelgebied. Het betreft diepe kwel.

Waterkwaliteit

De waterkwaliteit wordt in het kader van het MER in kaart gebracht. De waterkwaliteit hangt samen met de bodemkwaliteit en het landbouwgebruik.

In het kader van het MER wordt de watertoets doorlopen waar nader op de watersysteem, grondwater en waterkwaliteit wordt ingegaan.

4.9 Natuur

Beschermde gebieden

Erp en de omgeving maken geen deel uit van Vogel- en Habitatrichtlijngebieden of van natuurbeschermingswetgebieden. De Aa is aangewezen als ecologische verbindingzone met ruimte voor beek- en kreekherstel [Provincie Noord-Brabant, 2005]. De doelsoorten zijn struweelvogels, kamsalamander, heikikker, grote en kleine modderkruiper, drijvende waterweegbree en lokaal de knoflookpad [Oranjewoud, 2005].

Beschermde soorten (Flora&Fauna)

In het kader van het MER volgt een ecologisch onderzoek naar de aanwezige beschermde natuurwaarden in het studiegebied.

Ecologische relaties

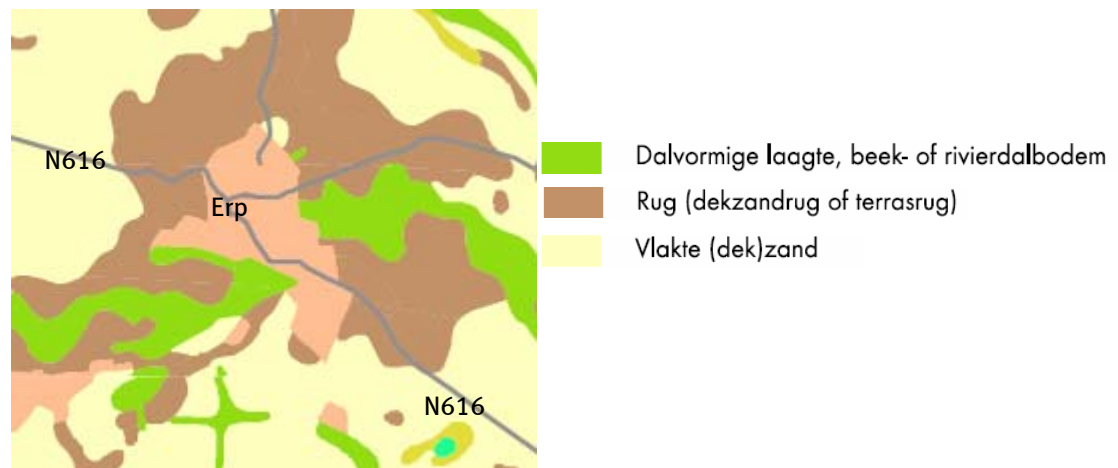
Voor de ecologische structuur van het gebied is Aa van groot belang. Hier is een natte structuur aanwezig in de vorm van de bedding van de Aa en de aangrenzende natte gebieden in de uiterwaarden.

4.10 Landschap

Erp ligt in een open en intensief gebruikt agrarisch landschap. Verspreid in het relatief open gebied liggen verschillende dorpskernen. De kernen zijn van elkaar gescheiden door groene ruimten.

Erp ligt in de Centrale Slenk. Ten oosten van Erp en Keldonk loopt de Peelrandbreuk. Het landschap wordt grotendeels getekend door zandruggen en dekzandvlaktes. De zandruggen strekken zich voornamelijk uit langs het beekdal van de Aa maar bevinden zich ook temidden van de omliggende dekzandvlaktes.

Van oudsher hebben mensen zich gevestigd op de hoger gelegen delen in het landschap. Verschillende stukken van de zandruggen zijn opgehoogd met plaggen. Op deze wijze ontstonden zogenaamde 'esdekken' die nu nog in het landschap herkenbaar zijn. Langs rivieren en beken, zoals de Aa, zijn zo dorpen op de dekzandruggen ontstaan.



Figuur 4-3 Geomorfologie Erp [Provincie Noord-Brabant, 2005]

Voor het dal van de Aa is het doel versterking van de landschappelijke kwaliteit [Reconstructieplan, 2005]. In de huidige situatie is het dal erg open. De bebouwing in Erp doorsnijdt het open dal. Delen van het dal zullen in de toekomst sterk veranderen als gevolg van het weer laten meanderen van de Aa en het herstellen van overstromingsvlaktes.

De geplande woningbouw ten noorden van Erp (Plan Bolst) zal het landschapsbeeld voor de noordkant van Erp veranderen.

In het MER volgt een nadere beschrijving van de landschappelijke structuur en de landschapsbeleving.

4.11 Cultuurhistorie en archeologie

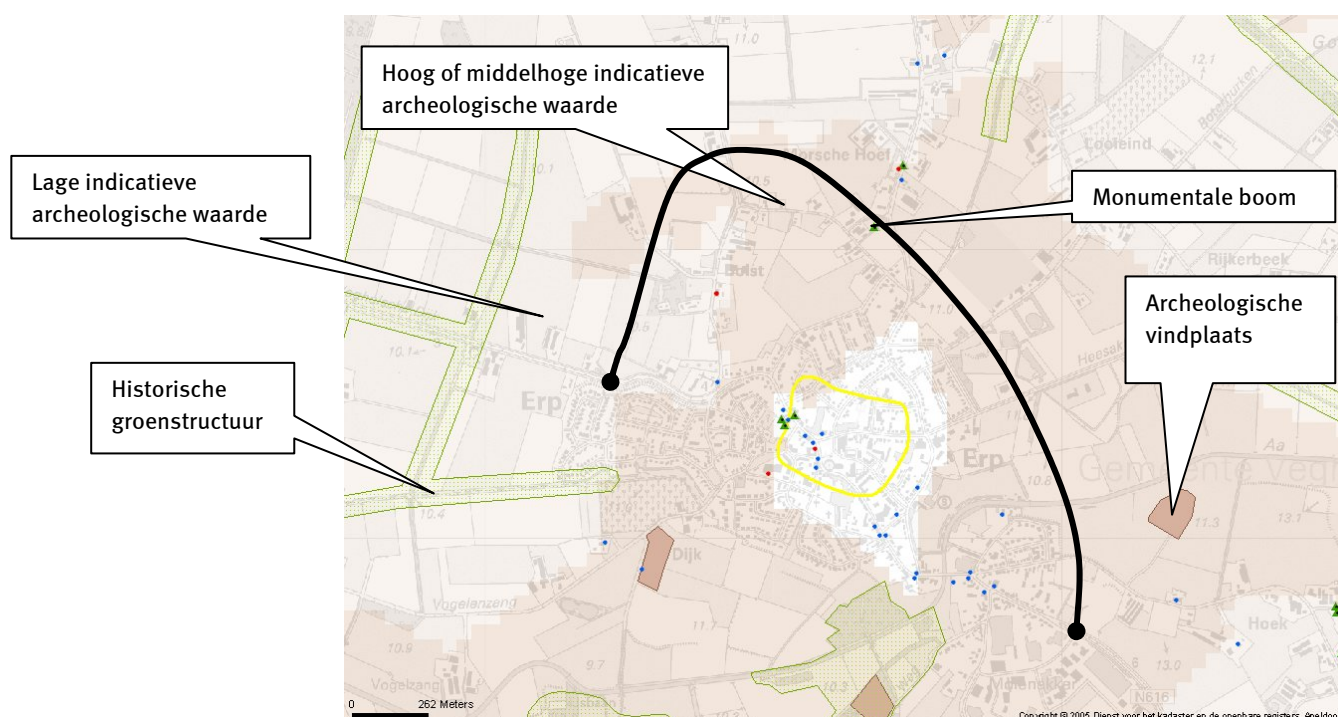
Cultuurhistorie

In en rondom Erp is een aantal cultuurhistorische elementen en waarden aanwezig, zoals groenstructuren, Rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten en monumenten uit het Monumenten Inventarisatie Project (MIP).

Rondom Erp liggen diverse historische groenstructuren in de vorm van beplanting langs wegen en paden. Ter hoogte van Oudveld staat een monumentale boom (zie Figuur 4-4).

De waarde van de historische stedenbouw in de kern van Erp is redelijk hoog.

In het MER wordt de cultuurhistorische waarde nader beschreven.



Figuur 4-4 Cultuurhistorische waardenkaart [Provincie Noord-Brabant, 2005],

Archeologie

De aanwezigheid van de waterloop de Aa en de relatief goede bruikbaarheid van de beekdalbodems ten behoeve van akkerbouw zijn traditionele trekpleisters voor menselijke activiteit. De meeste bewoning heeft in het verleden plaatsgevonden op de dekzandruggen langs de Aa. De oudste bewoning is geconcentreerd geweest op en rond de plekken waar later esdekken zijn gevormd. De dikke laag opgebrachte grond (mest en plaggen) zorgt voor een goede conservering van de oude gebruiksoverblijfselen.

Het plangebied voor het noordtracé maakt deel uit van een gebied met een hoofdzakelijk middelhoge tot hoge indicatieve archeologische waarde (zie Figuur 4-4) [Provincie Noord-Brabant, 2005]. Alleen een klein gedeelte van het tracé vanaf de aansluiting op de Veghelsedijk heeft een lage archeologische verwachtingswaarde.

Op de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Veghel [BAAC, 2004] heeft het gehele plangebied een hoge trefkans op archeologische vondsten. In het gebied ligt een

middeleeuwse bewoningsindicatie, Hoeve de Bolst, waarvan de precieze locatie onbekend is.

De archeologische waarden worden in het MER nader onderzocht en beschreven.

4.12 Ruimtegebruik

Onder ruimtegebruik wordt aandacht besteed aan:

- Wonen
- Werken
- Recreatie
- Landbouw
- Kabels en leidingen

Wonen

Het centrum is het oudste deel van Erp met de meest karakteristieke bebouwing. Daarnaast komt (karakteristieke) lintbebouwing voor. Rondom de kern van Erp zijn in de loop van de tijd diverse uitbreidingswijken gerealiseerd.

De Vaansingel en omgeving, aan de oostelijke rand van Erp, is een rustige wijk met een goede zichtrelatie met het buitengebied. De Oranjewijk, in het noordwestelijke deel van Erp, is een uitbreidingswijk uit de jaren 60 met eenvoudige rijtjeswoningen in een simpel rechthoekig stratenpatroon.

Autonoom komt het plan Bolst (woningbouw aan de noordrand van Erp, tegen de noordrand van de Oranjewijk aan) tot uitvoering.

Werken

De werkgelegenheid in Erp zit voornamelijk in land- en tuinbouw. In de zuidoost hoek van Erp ligt het bedrijventerrein Molenakker. Het terrein wordt gedomineerd door enkele zeer grote bedrijven.

Recreatie

In en rond Erp liggen diverse paden en routes voor wandelaars, fietsers en ruiters. In Erp is recent het fietsknooppuntensysteem ingevoerd en gerealiseerd (zie Figuur 4-2). In het Aa-dal is de aanleg van een wandelpadennetwerk voorzien [H+N+S, 2004]. Stroomafwaarts, in de richting van Veghel, maken kanovaarders gebruik van de Aa.

Aan weerszijden van de Aa, ten zuidoosten van Erp, liggen sportvelden.

Landbouw

Het buitengebied rondom Erp heeft een overwegend agrarische functie. De veehouderij is de grootste sector met een groot aandeel varkenshouderijen.

Kabels en leidingen

Door het plangebied loopt van noordelijke richting naar oostelijke richting een rioolpersleiding. In het MER wordt nader geïnventariseerd en beschreven of er belangrijke kabels en leidingen in het plangebied voorkomen.

5 Voorgenomen activiteit

5.1 Realisatie noordtracé N616 Erp

De voorgenomen activiteit bestaat concreet uit de realisatie van het noordtracé. Het noordtracé sluit in het westen aan op de N616 ter hoogte van Jonkerveld en in het oosten op de Molentiend ter hoogte van Hoogven. Het doel van het noordtracé is het verbeteren van de verkeersstructuur en hiermee het verbeteren van de leefbaarheid van Erp.

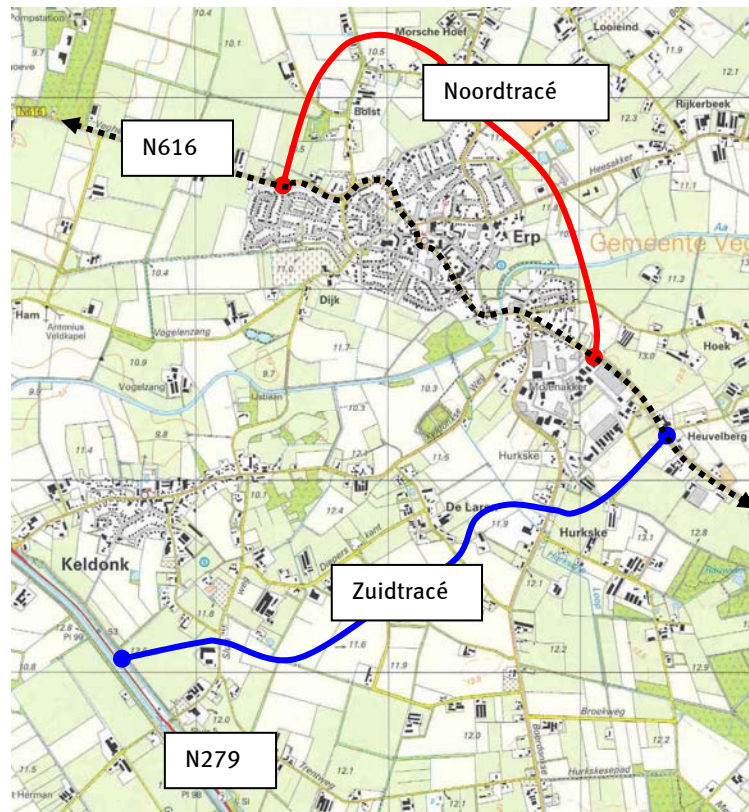
5.2 Onderzochte mogelijkheden tracés en effecten

Het bestuur van de gemeente Veghel is al geruime tijd van oordeel dat de bestaande verkeerssituatie niet optimaal is. In 1998 heeft de eerste verkenning naar de huidige en toekomstige verkeersproblematiek van de provinciale weg Veghel-Erp-Gemert plaatsgevonden.

De hoge verkeersintensiteiten op de N616 leiden in de huidige situatie in Erp tot problemen ten aanzien van de leefbaarheid. Ook in het ten zuiden van Erp gelegen Keldonk is sprake van verkeersoverlast. Het gaat hier niet zozeer om de verkeersintensiteit maar vooral om het hoge aandeel vrachtverkeer dat de leefbaarheid in Keldonk verstoort.

In de planstudie N616 [Royal Haskoning, 2002] en het onderzoek naar de ontsluitingsstructuur Erp en Keldonk [Royal Haskoning en Strootman Landschapsarchitecten, 2004] zijn de mogelijkheden om de verkeersproblematiek in Erp en Keldonk op te lossen onderzocht. Hierbij stonden twee mogelijke alternatieven centraal:

- Een noordtracé: een tracé ten noorden van Erp;
- Een zuidtracé: een verbindingsweg tussen de N616 ter hoogte van het bedrijventerrein Molenakker en de N279 bij Keldonk.



Figuur 5-1 Noordtracé en zuidtracé [Oranjewoud, 2005]

In 2005 heeft Oranjewoud de twee alternatieven voor tracés ter ontlasting van de dorpen Erp en Keldonk in een tracéstudie nader uitgewerkt [Oranjewoud, 2005]. In de studie is vervolgens een ontwerp gemaakt voor de beide alternatieven. De ontwerpen zijn tot stand gekomen door rekening te houden met diverse uitgangspunten en door het optimaliseren van verschillende milieuaspecten waaronder landschap, natuur, cultuurhistorie en archeologie, geluidhinder en luchtkwaliteit.

Hier volgt een overzicht van de belangrijkste effecten van de aanleg van het noordtracé en het zuidtracé, zowel voor de nieuwe tracés als voor de kernen van Erp en Keldonk.

Probleemoplossend vermogen

Het noordtracé lost de problemen met de verkeerssituatie en de leefbaarheid van de kern van Erp op. Bij realisatie van het noordtracé kunnen de problemen met de verkeerssituatie en de leefbaarheid in Keldonk met aanvullende maatregelen afdoende worden opgelost. Het zuidelijke tracé trekt nauwelijks verkeer uit Erp weg en lost alleen de problemen in Keldonk op.

Uitbreidingsmogelijkheden

Het noordtracé biedt mogelijkheden voor een verdere uitbreiding van Erp met diverse woongebieden en uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen. Tevens biedt dit tracé mogelijkheden voor een verdere uitbreiding van Keldonk. Het zuidtracé biedt na de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk "Bolsst" geen verdere uitbreidingsmogelijkheden, tenzij aanvullende infrastructuur wordt aangelegd.

Landschap en natuur

Het noordtracé doorsnijdt het als ecologische verbindingzone aangewezen Aa-dal. Het zuidtracé doorsnijdt de Hurkse Loop, een kleinere waterloop dan de Aa maar ook als

ecologische verbindingzone aangewezen. Het noordtracé is iets minder gunstig voor landschap en natuur.

Archeologie en cultuurhistorie

Het noordtracé doorsnijdt een gebied met een hoofdzakelijk middelhoge tot hoge indicatieve archeologische waarde [Provincie Noord-Brabant, 2005]. Het zuidtracé doorsnijdt een gebied met een hoofdzakelijk lage indicatieve archeologische waarde en is iets gunstiger voor archeologie en cultuurhistorie.

Geluidhinder

Het noordtracé heeft een gunstig effect op de geluidhinder in de kern van Erp. Het noordtracé heeft een groter probleemoplossend vermogen dan het zuidtracé en trekt het meeste verkeer uit de kern van Erp weg. Voor het zuidtracé is er nagenoeg geen afname van geluidhinder in de kern van Erp. Het noordtracé is gunstiger voor geluidhinder.

Luchtkwaliteit

Zowel het noordelijk als het zuidelijk tracé hebben een gunstig effect op de luchtkwaliteit, met name in de kernen van Erp en Keldonk. In het geval van het noordtracé is het gunstige effect op de luchtkwaliteit groter. Het noordtracé heeft een groter probleemoplossend vermogen en trekt het meeste verkeer uit de kern van Erp weg.

Kosten

Vanuit kosten oogpunt is het noordtracé iets minder gunstig dan het zuidtracé, met name als gevolg van de kosten van een brug over de Aa in het noordtracé.

De resultaten van de uitgevoerde studies vormden de basis voor de gemeente om een keuze te maken voor de verdere uitwerking van één van de tracés. Op 29 september 2005 heeft de gemeenteraad gekozen voor het noordtracé. Het probleemoplossend vermogen van het noordtracé is veel groter dan van het zuidtracé. Het noordtracé biedt daarnaast mogelijkheden voor uitbreiding van Erp. Het zuidtracé is vanuit een aantal hier genoemde (milieu)aspecten iets gunstiger maar dit weegt niet op tegen het betere probleemoplossend vermogen van een noordelijk alternatief.

Het ontwerp voor het noordelijk tracé uit de tracéstudies [Oranjewoud, 2005] is het uitgangspunt voor de verdere uitwerking. In het MER zal een verdere optimalisatie van het ontwerp plaatsvinden.

5.3 Varianten

Op basis van het ontwerp uit de tracéstudies [Oranjewoud, 2005], nieuwe inzichten en mogelijke verfijningen worden in het MER verschillende uitvoeringsvarianten voor het noordtracé opgesteld. Varianten voor het ontwerp kunnen betrekking hebben op bijvoorbeeld:

- de situering van aansluitingen voor de te ontwikkelen woningen in het kader van "Plan Bolst";
- de vormgeving van kruisingen;
- de maximum snelheid;
- de aanleg van een fietspad tussen Heesakker en Molentiend met als doel een snelle fietsverbinding te creëren tussen Molenakker/Gemert/Boerdonk/ en Erp-noord/Boekel/Uden.
- de hoogteligging van het tracé;
- de inpassing van de brug over de Aa in het landschap.

Het MER zal focussen op één alternatief, het noordtracé, met verschillende varianten.

5.4 Kruising van de Aa

Het noordtracé kruist de Aa. Hiertoe is een brug in het tracé voorzien. De optie van ondertunneling van de Aa is niet aan de orde. Een tunnel is enkele malen duurder dan een brug. Daarnaast heeft een tunnel een groter ruimtebeslag dan een brug.

In de Notitie N616, tracéstudies en financiële onderbouwing [Oranjewoud, 2005] is een eerste ontwerp voor de brug gemaakt. Met betrekking tot vormgeving en landschappelijke inpassing is ervan uitgegaan dat de brug niet beeldbepalend is voor het dal van de Aa. Tijdens het ontwerpproces komt het ontwerp van de brug nogmaals aan de orde.

5.5 Randvoorwaarden

Voor het ontwerp van het noordtracé stelt de gemeente de volgende randvoorwaarden:

- het noordtracé wordt uitgevoerd als een gebiedsontsluitingsweg;
- landbouwverkeer is toegestaan, er worden geen parallelle voorzieningen aangebracht;
- het noordtracé is gesloten voor fiets- en bromverkeer, dit verkeer wordt via alternatieve structuren afgewikkeld.

Het waterschap Aa en Maas stelt de volgende randvoorwaarden ten aanzien van het ontwerp van het noordtracé:

- Langs de Aa wordt een Ecologische Verbindingszone (EVZ) ingericht. Over het algemeen moet rekening worden gehouden met 25 m aan weerszijden van de beek. De kruising van het noordtracé met de beek mag de aan de Aa toegekende doelsoorten (struweelvogels, kamsalamander, heikikker, grote en kleine modderkruiper, drijvende waterweegbree en lokaal de knoflookpad) niet belemmeren.
- Nabij de voorziene kruising van het noordtracé met de Aa ligt een regionaal waterbergingsgebied met een overstromingsfrequentie van maximaal 1/20 jaar. De aanleg van de weg mag de waterberging niet verstoren.
- De grondwaterstand mag als gevolg van de aanleg van het noordtracé niet structureel lager worden. Indien de voor het noordtracé gewenste drooglegging niet zonder maatregelen kan worden gerealiseerd, mag geen drainage worden toegepast. Het noordtracé zal dan bijvoorbeeld verhoogd moeten worden aangelegd.
- Afstromend water van het noordtracé mag niet rechtstreeks op het bestaande oppervlaktewater worden geloosd. Lozing op berm sloten, die via bodemfiltratie op het oppervlaktewater lozen, is wel mogelijk.
- Om snellere afvoer van neerslag door aanleg van extra verharding te voorkomen, moet retentie in de vorm van bijvoorbeeld berm sloten worden aangelegd.

5.6 Meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Conform de Wet milieubeheer dient in het MER onderzoek gedaan te worden naar het alternatief waarin de negatieve effecten op het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel beperkt, het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).

Door milieuaspecten vroegtijdig in te brengen in het ontwerpproces wordt een "milieuvriendelijk" ontwerpproces bevorderd. Het uiteindelijke ontwerp kan verder milieutechnisch worden geoptimaliseerd door resterende milieueffecten met behulp van technische maatregelen zoveel mogelijk te beperken.

6 Te onderzoeken effecten

6.1 Inleiding

Effectbeschrijving

In de startnotitie wordt een globaal overzicht gegeven van de verwachte effecten. In het MER worden de effecten nader onderzocht en beschreven.

In het MER worden de effecten, waar relevant en mogelijk, kwantitatief (cijfermatig) beschreven. In de overige gevallen is de effectbepaling kwalitatief (beschrijvend). Bij de beschrijving van de effecten wordt, wanneer dit voor de beoordeling van belang is, onderscheid gemaakt tussen tijdelijke effecten en permanente effecten. Ook wordt onderscheid gemaakt tussen effecten tijdens de aanlegfase (vaak tijdelijke effecten) en effecten na ingebruikname (vaak permanente effecten).

Bij de effectbeschrijving wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied (zie de definities in hoofdstuk 1).

Beoordelingskader

De beschrijving en beoordeling van de effecten van de realisatie van het noordtracé vindt plaats aan de hand van een aantal criteria voor uiteenlopende (milieu)onderwerpen. Het totaal aan thema's en criteria heet het beoordelingskader (Tabel 6-1).

| Thema | Aspect |
|------------------------|---------------------------------------|
| Verkeer | Verkeersafwikkeling |
| | Langzaam verkeer |
| | Verkeersveiligheid |
| Geluid | Geluid |
| Luchtverontreiniging | Luchtverontreiniging |
| Externe veiligheid | Externe veiligheid |
| Overige hinderaspecten | Trillingen |
| | Licht |
| Bodem | Bodemopbouw |
| | Bodemkwaliteit |
| Water | Watersysteem |
| | Grondwater |
| | Waterkwaliteit |
| Natuur | Beschermde gebieden |
| | Beschermde soorten |
| | Ecologische relaties |
| Landschap | Landschappelijke structuur |
| | Landschapsbeleving |
| Cultuurhistorie | Beschermde cultuurhistorische waarden |
| | Overige cultuurhistorische waarden |
| Archeologie | Archeologische waarden |
| | Verwachtingswaarden |
| Ruimtegebruik | Wonen |
| | Werken |
| | Recreatie |
| | Landbouw |
| | Kabels en leidingen |

Tabel 6-1 Beoordelingskader: Thema's en aspecten

In de volgende paragrafen wordt per thema een globale beschrijving van de verwachte effecten gegeven.

6.2 Verkeer

In het MER worden de gevolgen van de aanleg van het noordtracé in beeld gebracht voor de onderstaande verkeersaspecten

Verkeersafwikkeling

Op basis van modelberekeningen worden de verkeersintensiteiten op de relevante wegen, de bestaande routes en het noordtracé, in beeld gebracht.

Langzaam verkeer en openbaar vervoer

De gevolgen van de aanleg van het noordtracé voor het langzaam verkeer en het openbaar vervoer worden in beeld gebracht.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid wordt in beeld gebracht. Daarnaast wordt aandacht besteed aan het effect van veranderingen in de verkeersveiligheid op de sociale relaties (in hoeverre ervaren mensen de nieuwe weg en de bestaande wegen in de nieuwe situatie als veiliger of onveiliger en verandert daardoor de sociale barrière).

De verwachting is dat met de aanleg van het noordtracé de verkeersintensiteit in de kern van Erp daalt en hiermee de verkeersonveilige situaties en problemen met oversteken afnemen.

6.3 Geluid

In het MER wordt voor de nieuwe situatie de geluidbelasting berekend van het verkeer op de relevante wegen in het studiegebied. De effecten van de aanleg van het noordtracé op de geluidhinder en het aantal geluidgehinderden worden in beeld gebracht. Dit geldt voor zowel de geluidbelasting langs het noordtracé als voor de afname van de geluidbelasting langs de bestaande routes.

6.4 Luchtverontreiniging

In het MER wordt de luchtkwaliteit voor de nieuwe situatie berekend. Alle stoffen zoals genoemd in het Besluit luchtkwaliteit 2005 worden onderzocht waarbij in beeld wordt gebracht of er overschrijding van de normen plaatsvindt. Met name stikstofdioxide (NO_x), fijn stof (PM₁₀) zijn hierin van belang. Het onderzoek naar de luchtkwaliteit geldt voor zowel het aan te leggen noordtracé als voor het verwachte positieve effect op de luchtkwaliteit langs de bestaande routes.

6.5 Externe veiligheid

Over de N616 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Wanneer het noordtracé is gerealiseerd zal het vervoer van gevaarlijke stoffen over het noordtracé plaatsvinden.

In het kader van het MER wordt de invloed van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de hoogte van het plaatsgebonden risico en groepsrisico onderzocht.

6.6 Overige hinderaspecten

Licht

De verlichting langs het noordtracé geeft lichtuitstraling op de omgeving. Het effect zal in het MER beschreven worden.

Trillingen

Het MER gaat in op hinder als gevolg van trillingen.

6.7 Bodem

Bodemopbouw

De aanleg van het noordtracé heeft effect op de bodemopbouw van het plangebied. Voor de realisatie van het noordtracé moet grondverzet plaatsvinden: afvoer van leemarm en zwak lemig fijnzand en aanvoer van zand. De mate is afhankelijk van de aanlegwijze van het noordtracé.

Bodemkwaliteit

Eventueel aangetroffen bodemverontreinigingen in het plangebied zullen geïsoleerd of gesaneerd worden. In het MER wordt beschreven of er bodemverontreiniging vergraven wordt.

6.8 Water

In het kader van het MER en het bestemmingsplan wordt de watertoets doorlopen. In het MER worden de effecten van de aanleg van het noordtracé op het watersysteem, grondwater en waterkwaliteit beschreven.

6.9 Natuur

In het MER worden de effecten van de aanleg van het noordtracé op de aanwezige natuurwaarden in beeld gebracht. Het gaat hierbij zowel om de effecten op de natuurwaarden die direct op het noordtracé zitten als om de effecten van doorsnijding van belangrijke verbindingszone voor diersoorten in de omgeving.

De Ecologische Verbindingszone de Aa zal in het ontwerp worden ingepast. De passage over de Aa wordt zodanig ontworpen dat de kruising geen belemmeringen oplevert voor de doelsoorten van de Ecologische Verbindingszone: struweelvogels, kamsalamander, heikikker, grote en kleine modderkruiper, drijvende waterweegbree en lokaal de knoflookpad.

6.10 Landschap

De aanleg van het noordtracé leidt tot doorsnijding van het landschap. De geplande woningbouw ten noorden van Erp (Plan Bolst) zal het landschapsbeeld veranderen. De

aanleg van het noordtracé vormt een markering in het landschap waarachter de bebouwing begint.

In het MER wordt het effect op de landschappelijke structuur en de openheid van het landschap rondom Erp beschreven. De visuele hinder van de weg en de geplande woningbouw ten noorden van Erp zijn onderdeel van het aspect landschap.

6.11 Cultuurhistorie en archeologie

Wanneer sprake is van vergraving van de ondergrond bestaat de kans dat archeologische sporen verloren gaan. De mate waarin dit gebeurt hangt af van het tracé en de aanlegwijze. In het MER wordt aan de hand van archeologisch onderzoek de kans op verstoringen van archeologische sporen beschreven. Ook wordt beschreven hoe in geval van mogelijke verstoring het best met de archeologische sporen kan worden omgegaan.

In het MER zal het effect op de cultuurhistorische waarden worden gespecificeerd.

6.12 Ruimtegebruik

Wonen

De realisatie van het noordtracé zal, gezien de keuze voor de ligging van het tracé, de kosten en de maatschappelijke impact, naar verwachting niet tot gedwongen vertrek leiden.

Werken

De realisatie van het noordtracé zal, gezien de keuze voor de ligging van het tracé en de kosten en maatschappelijke impact, niet tot sloop van bedrijfspanden leiden. Wel heeft de realisatie van het noordtracé invloed op het grondgebruik dat nu veelal agrarisch is. De gevolgen worden in het MER beschreven.

Recreatie

Het noordtracé zal recreatieve fietsroutes doorsnijden. Daarnaast kan een recreatieve route door de kern van Erp aantrekkelijker worden. In het MER worden deze effecten kwalitatief beschreven. De sportterreinen langs de Aa blijven behouden.

Landbouw

Bij realisatie van het noordtracé gaat grond met agrarisch gebruik verloren en worden percelen doorsneden. In het MER wordt globaal beschreven wat de gevolgen hiervan zijn.

Kabels en leidingen

In het MER wordt beschreven of en zo ja in welke mate kabels en leidingen worden "geraakt" door de realisatie van het noordtracé. Ook wordt aangegeven wat de consequenties hiervan zijn en of en zo ja hoe de effecten op kabels en leidingen kunnen worden beperkt.

Referenties

- ANWB (2004). Topografische Atlas Noord-Brabant 1:25.000 kaartblad 75.
- BAAC bv (2004). Archeologische verwachtingskaart buitengebied gemeente Veghel.
- Provinciale weg 441 Veghel-Erp-Gemert (1998). Bureau voor verkeerskundige advisering BVA.
- Croonen adviseurs/BRO (1999). Landschapbeleidsplan Boekel-Uden-Veghel.
- Gemeente Veghel en gemeente Uden (2001). StructuurvisiePlus Uden//Veghel.
- Gemeente Veghel / Strootman Landschapsarchitecten (2003). Structuurvisie Erp, concept.
- Gemeente Veghel / Strootman Landschapsarchitecten (2003). Structuurvisie Keldonk, concept.
- Gemeente Veghel (2004). Bestemmingsplan Landelijk Gebied.
- Gemeente Veghel en Waterschap Aa en Maas (2004). Masterplan Aa Veghel.
- Gemeente Veghel (2005). Inrichting Masterplan Ecologische Verbindingszones.
- H+N+S (2004). Masterplan Aa Veghel.
- Ministerie van LNV (2002). Flora en Faunawet.
- Ministerie van VROM (2002b). Besluit Luchtkwaliteit.
- Ministerie van VROM (2003). Besluit externe veiligheid.
- Ministerie van VROM (2004a). Besluit milieueffectrapportage 1994, gewijzigd 2004.
- Ministerie van VROM (2004c). Nota Ruimte.
- Ministerie van VROM (2004d). Nota Mobiliteit.
- Ministerie van V&W (1998). Vierde Nota Waterhuishouding.
- Ministerie van V&W (2001b). Anders omgaan met water, waterbeleid voor de 21e eeuw.
- Ministeries van VROM, EX, LNV, V&W, F en BZ (2001). Nationaal Milieubeleidsplan 4.
- Ministeries van LNV, VROM en V&W (2000). Natuur voor mensen, mensen voor natuur, Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw.
- Oranjewoud (2005). Notitie N616, tracéstudies & financiële onderbouwing.
- Provincie Noord-Brabant (2002). Streekplan Noord-Brabant.
- Provincie Noord-Brabant (2002). Partiele herziening waterhuishoudingsplan 2 2003-2006.
- Provincie Noord-Brabant (2004). Uitwerkingsplan Uden-Veghel, Maashorst, Schijndel-Sint Odenrode-Boekel.
- Provincie Noord-Brabant (2005). Reconstructieplan Peel en Maas.
- Royal Haskoning (2002). Planstudie N616 Veghel-Erp-Gemert.

Royal Haskoning / Strootman Landschapsarchitecten (2004). Ontsluitingstructuur Erp en Keldonk.

TNO, Dienst grondwaterverkenning. Grondwaterkaart van Nederland, Centrale Slenk.

Afkortingen en begrippen

| | |
|-----------------------------|--|
| alternatief | manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd |
| autonome ontwikkeling | <ol style="list-style-type: none"> 1. Ruimtelijk-planologische ontwikkeling van het studiegebied op basis van bestaand en voorgenomen beleid, zonder de voorgenomen activiteit 2. Ontwikkeling van het studiegebied zonder de voorgenomen activiteit |
| beoordelingskader | geheel van aspecten en criteria, op basis waarvan de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving worden bepaald |
| bevoegd gezag | <ol style="list-style-type: none"> 1. de overheidsinstantie die bevoegd is tot het nemen van het besluit op grond waarvoor de m.e.r.-verplichting bestaat 2. de overheid die bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer |
| Commissie voor de m.e.r | een landelijke commissie van ca. 180 onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieu-effectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het rapport. Per m.e.r. wordt een werkgroep samengesteld. |
| duurzaam veilig (DuVe) | wegontwerpprincipe voor een veiligere inrichting van wegen, met als uitgangspunten: voorkomen van onbedoeld gebruik van de weg, voorkomen van ontmoetingen met een verschil in richting en/of snelheid, voorkomen van onzeker gedrag |
| effect | verandering ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling door / na realisering van de voorgenomen activiteit |
| huidige situatie | momentele toestand van een gebied of aspect |
| initiatiefnemer | degene, die de voorgenomen activiteit wil ondernemen |
| inspraak | mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of zienswijzen kenbaar te maken, bijvoorbeeld over een activiteit waarover (door de overheid) een besluit zal worden genomen |
| langzaam verkeer | fietzers en voetgangers |
| m.e.r. | milieueffectrapportage, procedure zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer |
| MER | milieueffectrapport, rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden |
| m.e.r.-plichtige activiteit | activiteit met, volgens bijlage C van het Besluit m.e.r. van de Wet Milieubeheer en / of de provinciale milieuverordening, naar verwachting dusdanige nadelige milieu-effecten dat een |

| | |
|------------------------|---|
| | m.e.r. procedure moet worden doorlopen voorafgaand aan realisering |
| m.e.r.-plicht | de verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit |
| milieu | het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten en goederen (Wet milieubeheer) |
| milieueffecten | gevolgen van een activiteit voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten, goederen, water, bodem, lucht en de relaties daartussen, alsmede de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden (Wet milieubeheer) |
| MMA | meest milieuvriendelijk alternatief, het alternatief met de minst nadelige milieu-effecten |
| plangebied | gebied, waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft, en dat wordt opgenomen in het bestemmingsplan |
| referentiesituatie | huidige situatie en autonome ontwikkeling: toekomstige situatie van een gebied of aspect op basis van ontwikkeling van de huidige situatie onder invloed van bestaand en voorgenomen beleid |
| startnotitie | aanmelding door de initiatiefnemer van de voorgenomen activiteit bij bevoegd gezag, officieel begin van de m.e.r.-procedure |
| studiegebied | gebied, waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden (omvang kan per aspect variëren) |
| variant | variatie op een alternatief |
| verkeersintensiteit | het aantal voertuigen dat een punt gedurende een bepaalde tijdsduur passeert |
| voorgenomen activiteit | datgene, wat de initiatiefnemer wil realiseren |

Bijlage 1 M.e.r.-procedure

B1.1 Procedure in hoofdlijnen

In hoofdlijnen bestaat de m.e.r.-procedure uit de volgende stappen:

- opstellen startnotitie door initiatiefnemer;
- indienen startnotitie bij bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 1 Wet Milieubeheer);
- versturen startnotitie naar Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 3 Wet Milieubeheer);
- publicatie en tervisielegging startnotitie door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 4 Wet Milieubeheer);
- indien het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is, deelt het dit mee aan de Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs (artikel 7.13, lid 1 Wet Milieubeheer);
- inspraak ten behoeve van de richtlijnen voor het MER; in de inspraakperiode, die 4 weken duurt, kan een informatie- / inspraakavond worden gehouden (artikel 7.14, lid 4 Wet Milieubeheer);
- advisering (o.a. door landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage en wettelijke adviseurs) over de richtlijnen; dit resulteert in een advies van de Commissie voor de inhoud van de richtlijnen (artikel 7.14, lid 2 Wet Milieubeheer);
- vaststellen richtlijnen voor het opstellen van het MER; als het ware de inhoudsopgave voor het MER. Deze richtlijnen worden vastgesteld door bevoegd gezag (artikel 7.15, Wet Milieubeheer);
- opstellen MER en van de (voor)ontwerpen van de besluiten die mede op basis van het MER zullen worden genomen (artikel 7.9 en 7.10 Wet Milieubeheer);
- indienen MER en (voor)ontwerpbestemmingsplan bij bevoegd gezag;
- aanvaarden (artikel 7.18 lid 1 Wet Milieubeheer), bekendmaken en ter visie leggen van het MER (artikel 7.20 lid 2 Wet Milieubeheer) en (voor)ontwerpen van de besluiten door het bevoegd gezag).
- inspraak, advies en overleg (artikel 7.23, 7.24, 7.25 Wet Milieubeheer);
- toetsen van het MER door de Commissie m.e.r. (artikel 7.26 Wet Milieubeheer);
- betrekken van het MER en de resultaten van inspraak en advies bij het nemen van de besluiten (artikel 7.35 en 7.37 Wet Milieubeheer);
- evalueren van de effecten (artikel 7.39 Wet Milieubeheer); en zonodig nemen van aanvullende maatregelen of aangepaste besluiten (artikel 7.42 Wet Milieubeheer).

B1.2 Startnotitie

De startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Hiermee kondigt de initiatiefnemer de voorgenomen activiteit officieel aan. De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Conform artikel 2 van het Besluit startnotitie milieueffectrapportage [VROM, 1999] zijn de volgende onderwerpen beschreven:

- beschrijving probleem- en doelstelling van de voorgenomen activiteit;
- beschrijving van genomen en te nemen besluiten;
- globale beschrijving van het studiegebied;
- beschrijving van de voorgenomen activiteit en mogelijke alternatieven en varianten;
- globale beschrijving van de te verwachten gevolgen voor het milieu;
- globale beschrijving van de procedurele aspecten.

B1.3 Inspraak op de startnotitie

De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Inspraakreacties op de startnotitie en de adviezen van wettelijke adviseurs vormen de basis voor de richtlijnen voor het MER. In de richtlijnen wordt aangegeven 'wat en hoe' in het MER aan de orde moet komen.

Het openbaar maken van deze startnotitie door bevoegd gezag vormt het begin van de m.e.r. procedure. De startnotitie wordt gedurende vier weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kan eenieder reageren op de startnotitie. Wensen en/of suggesties over de richtlijnen kunnen bij het bevoegd gezag worden ingediend. Tijdens de inspraakperiode kan een informatie- en inspraakbijeenkomst worden gehouden. Tijdens deze bijeenkomst kunnen ook mondelinge reacties worden gegeven.

Door het bevoegd gezag wordt de startnotitie gezonden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage met het verzoek om een advies voor richtlijnen op te stellen ten behoeve van de inhoud van het MER. De Commissie voor de m.e.r. heeft daartoe tot uiterlijk 9 weken na de openbare kennisgeving van de startnotitie de gelegenheid. Bevoegd gezag stuurt de startnotitie tevens naar de wettelijke adviseurs met het verzoek om een advies. De Commissie voor de m.e.r. betreft in haar advies voor richtlijnen de reacties van de insprekers en adviseurs.

De richtlijnen voor de inhoud van het MER worden uiterlijk 13 weken na de openbare kennisgeving door het bevoegd gezag vastgesteld. Daarbij wordt rekening gehouden met het advies van de Commissie voor de m.e.r. en met de ingekomen reacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs.

B1.4 Het opstellen van het MER

Aan de hand van de richtlijnen wordt het MER opgesteld. Conform artikel 7.10 van het besluit m.e.r. [VROM, 2004a] bevat een MER tenminste een beschrijving van:

- probleem en doelstelling ;
- de voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten;
- genomen en te nemen besluiten;
- de huidige situatie en autonome ontwikkeling van het studiegebied;
- de effecten van de voorgenomen activiteit op het studiegebied;
- leemten in kennis en aanzet tot evaluatieprogramma;
- samenvatting.

In de periode dat het MER wordt gemaakt wordt ook gewerkt aan het opstellen van de (ontwerpen voor de) ruimtelijke besluiten over het plangebied. Het onderzoek van de milieueffecten wordt, samen met de resultaten van eventuele andere onderzoeken en de verdere uitwerking van de plannen gebruikt om keuzes te maken over de inhoud en de vorm van de ruimtelijke besluiten.

Na voltooiing wordt het MER aangeboden aan het bevoegd gezag, dat toetst of het MER aanvaardbaar is. Daarbij gaat het erom of het MER voldoet aan de richtlijnen en of het voldoende informatie bevat ten behoeve van de besluitvorming.

B1.5 Van MER naar besluiten

Na aanvaarding door het bevoegd gezag wordt het MER onderworpen aan inspraak. Deze inspraakronde is gekoppeld aan de eerste tervisielegging van de besluiten die (mede) op basis van het MER zullen worden genomen.

Het MER wordt ter toetsing aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r.. De Commissie m.e.r. brengt een toetsingsadvies uit over het MER, waarbij rekening wordt gehouden met adviezen van wettelijke adviseurs en met de inspraakreacties. In de inspraak- en adviesperiode vindt tevens (voor de delen van het plangebied die in een bestemmingsplan zijn opgenomen) het zogenaamde 'artikel 10' overleg plaats.

De Commissie m.e.r. geeft haar advies uiterlijk 5 weken na de dag waarop de openbare zitting wordt gehouden of na het einde van de ter inzage legging als er geen openbare zitting plaatsvindt.

Met een toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage kan het bevoegd gezag de besluiten verder in procedure brengen.

B1.6 Rolverdeling in de m.e.r procedure

Initiatiefnemer

Bevoegdheid het opstarten van de voorbereidingen om te komen tot voltooiing van het noordtracé, waaronder het opstellen van de startnotitie en het MER.

Wie is initiatiefnemer? *Burgermeester en wethouders van de gemeente Veghel*

Bevoegd gezag

Bevoegdheid

- vaststellen van de richtlijnen voor het opstellen van het MER;
- beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER;
- vaststellen van het bestemmingsplan;
- diverse taken in het kader van kennisgeving, ter inzage legging e.d.;
- inwinnen van adviezen bij diverse instanties.

Wie is bevoegd gezag? *De gemeenteraad van Veghel*

Commissie voor de milieueffectrapportage

Bevoegdheid

- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen (advies-richtlijnen);
- uitbrengen van advies over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).

N.B. Bij het opstellen van deze adviezen moet de commissie rekening houden met de adviezen van de wettelijke adviseurs en de overige ontvangen reacties.

Wat is de commissie voor de milieueffectrapportage? Een bij wettelijke regeling ingestelde landelijke commissie. Deze onafhankelijke commissie bestaat uit deskundigen op uiteenlopende terreinen binnen het vakgebied milieu. Voor elke afzonderlijke m.e.r.-procedure wordt een afzonderlijke werkgroep samengesteld. De werkzaamheden van de landelijke commissie en van de werkgroepen worden ondersteund door het secretariaat van de commissie. Dit secretariaat is gevestigd in Utrecht.

Wettelijke adviseurs

- Rol:*
- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen;
 - uitbrengen van advies over de kwaliteit en volledigheid van het MER.

Wie zijn de wettelijke adviseurs? Op grond van de wettelijke regeling voor de milieueffectrapportage (artikel 7.1 lid 2 Wet Milieubeheer) behoren hiertoe:

- de regionale inspecteur voor de hygiëne van het milieu van het ministerie van VROM;
- de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van LNV;
- de adviseurs die krachtens de wettelijke regeling voor het tot stand komen van het bestemmingsplan als zodanig optreden;

Overigens zal het bestemmingsplan aan een groot aantal andere instanties worden toegestuurd ten behoeve van het voeren van overleg (artikel 10 Besluit Ruimtelijke Ordening).

Insprekers

In de procedure van de milieueffectrapportage zijn twee momenten voorzien waarop een ieder gebruik kan maken van inspraak:

- naar aanleiding van de uitgebrachte startnotitie. Hierbij gaat het vooral om voorstellen voor de te formuleren alternatieven en voor de te onderzoeken milieuaspecten. Het bevoegd gezag zal uiteindelijk - na advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage - bepalen of de voorstellen in de definitieve richtlijnen worden opgenomen;
- naar aanleiding van het presenteren van het MER.

De inspraakmogelijkheden gaan gepaard met het ter visie leggen van de desbetreffende stukken. Het bevoegd gezag doet hiertoe openbare kennisgevingen.