

Plan-MER Structuurvisie

Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

CONCEPT

ten informatie bij het Afsprakenkader Gebiedsopgave Grenscorridor N69
12 januari 2010

Toelichting versie

Dit is de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de plan-m.e.r.-procedure voor de Gebiedsopgave Grenscorridor N69. Deze notitie beschrijft de uitgangspunten voor het onderzoek in het kader van de plan-m.e.r.-procedure: wat wordt onderzocht en op welke manier. De notitie is tevens een inhoudelijk achtergrond-document bij het Afsprakenkader. Op basis van deze notitie en het Afsprakenkader wordt een start gemaakt met de inhoudelijke onderzoeken. Deze onderzoeken zijn in eerste instantie met name gericht op het concretiseren van de probleem- en doelstelling(en) en het concretiseren van het beoordelingskader en de beoordelingscriteria. Op basis van de resultaten van deze eerste inhoudelijke onderzoeken wordt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau aangevuld en aangescherpt en, na de gemeenteraadsverkiezingen, ter raadpleging voorgelegd aan de (nieuwe) gemeenteraden en de achterbannen van de overige betrokken organisaties.

Opdrachtgever

Provincie Noord-Brabant
Directe Economie en Mobiliteit
T.a.v. mevr. M.M.J. Peelen
Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Auteurs

Advies- en Ingenieursbureau
Oranjewoud
dhr. T. Artz en dhr. B. van Dijk
Beneluxlaan 7
Postbus 40
4900 AA Oosterhout

datum vrijgave

12 januari 2010

beschrijving versie

concept

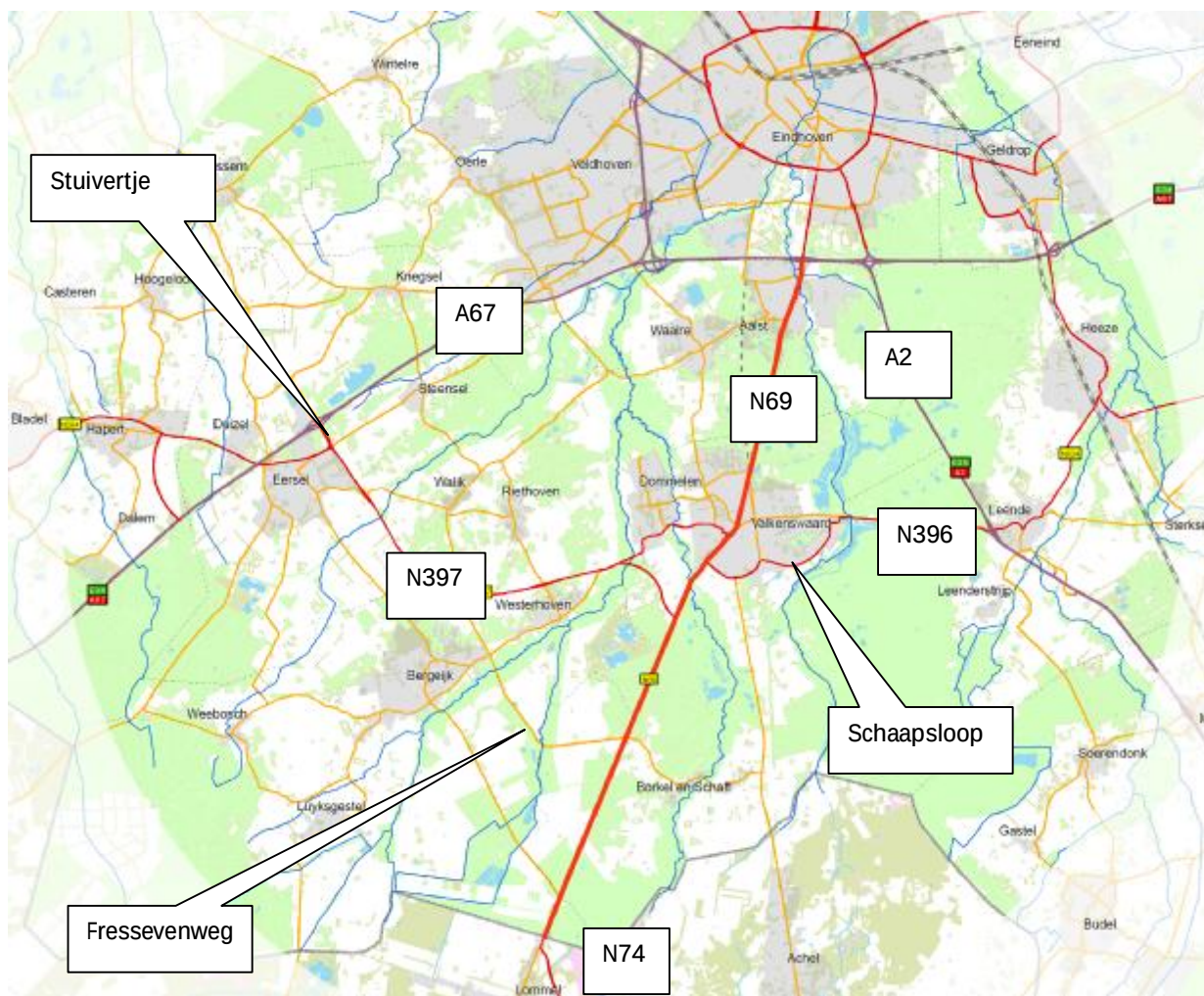
goedkeuring

drs. B. van Dijk

vrijgave

ir. H.A.M. van de Wetering

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en achtergrond	3
1.2	R.o.-procedure: structuurvisie	5
1.3	Plan-m.e.r.-procedure	5
1.4	Doel van de notitie reikwijdte en detailniveau	6
1.5	Leeswijzer en terminologie	6
2	Formele stappen en inhoud plan-m.e.r.	7
2.1	Formele procedurele stappen plan-m.e.r.	7
2.2	Formele inhoudelijke eisen plan-MER	9
3	Reikwijdte en Detailniveau	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Doelstelling van de gebiedsopgave	11
3.3	Plangebied Gebiedsopgave Grenscorridor N69	13
3.4	Referentiesituatie	14
3.5	Relatie tot beleid	20
3.6	Werkwijze samenstelling integrale maatregelenpakketten	24
3.7	Korte termijn maatregelen	34
3.8	Aanpak effectenbeschrijving en methodiek	34
4	Vervolgprocedure	43
4.1	Kennisgeving en raadpleging	43
4.2	Opstellen plan-MER en ontwerp-Structuurvisie	44
4.3	Inspraak plan-MER en ontwerp Structuurvisie	44
4.4	Vervolg r.o.-procedure	44
4.5	Vervolg: Besluit-m.e.r.-procedure	45
4.6	Vervolg richting realisatie	45
	Referenties	
	Afkortingen en begrippen	
	Algemene informatie m.e.r.	
	Kaart plangebied	



figuur 1.1 gebied Grenscorridor N69 (bron: SRE/Raadhuis, 2009)



N69 door Valkenswaard (Eindhovens Dagblad, 2007)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en achtergrond

Aanleiding

De N69 is een drukke weg die tussen de Belgische grens en Eindhoven ligt en door de kernen van Valkenswaard en Aalst loopt. De N69 ligt centraal in een gebied, dat ook wel de Grenscorridor wordt genoemd en dat het gebied ten zuiden van Eindhoven beslaat, zie figuur 1.1 en de kaart in de bijlage. De N69 vormt de centrale ontsluitingsroute voor de kernen Valkenswaard, Aalst en Waalre. Daarnaast is het ook een belangrijke schakel voor het (vracht)verkeer tussen België en Nederland.

Door de forse toename van verkeer in de afgelopen decennia is de N69 overbelast, hetgeen zich vertaalt in een verslechterde bereikbaarheid en doorstroming (met als neveneffecten o.a. reistijdverlies, filevorming, sluipverkeer) en leefbaarheidsproblemen (luchtverontreiniging en geluidoverlast). Deze problemen spelen met name in de kernen van Aalst, Waalre en Valkenswaard, maar hebben ook een negatieve uitstraling op de andere kernen in de Grenscorridor.

Voorgeschiedenis

De problematiek van de N69 speelt al decennia lang. Al geruime tijd wordt gezocht naar een oplossing. In 1998 is door het Rijk (de N69 was tot eind november 2008 een Rijksweg) een tracéstudie uitgevoerd met als doel de leefbaarheid- en bereikbaarheidsproblematiek op te lossen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1998). Als één van de oplossingen kwam een nieuwe weg ten westen van Valkenswaard en Waalre uit de studie. Echter deze weg gaat ten koste van natuur- en landschappelijke waarden. Het Rijk vond uiteindelijk een nieuwe weg niet opwegen tegen het verlies van deze waarden en koos voor een nulalternatief, verbeteren van de bestaande N69. In 2004 besloten de bestuurders van de betrokken gemeenten (Eindhoven, Waalre, Valkenswaard, Veldhoven, Eersel, Bergeijk en Heeze-Leende), de provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) dat de situatie aangepakt diende te worden. Dit heeft geleid tot het sluiten van een intentieovereenkomst op 17 mei 2004. In de intentieovereenkomst is besloten dat een integrale (verkeers)oplossing moet worden ontwikkeld, waarin in ieder geval een alternatief voor de N69 opgenomen is. Eind 2008 is de N69 door het Rijk overgedragen aan de provincie Noord-Brabant. De provincie heeft vanuit haar verantwoordelijk het proces nieuw leven in geblazen om tot een oplossing voor de problematiek op en rond de N69 te komen. In het rapport Gebiedsopgave Grenscorridor N69 (Raadhuis, 2009) heeft de provincie samen met diverse betrokken partijen haar visie op het proces gegeven. De conclusie van het rapport volgend, kiest de provincie voor een brede benadering, bestaande uit een brede doelstelling, een breed plangebied, een breed inhoudelijk onderzoek en een brede participatie van alle betrokken partijen.

Doelstelling

De brede doelstelling van de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 houdt in dat gezocht wordt naar een gebiedsimpuls, waarmee de ruimtelijke en functionele kwaliteiten van de Grenscorridor integraal worden versterkt. Dit houdt in het oplossen van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek op en rond de N69 en het verbeteren van de kwaliteit van landschap, natuur, water, wonen, werken en recreëren. Belangrijk hierbij is dat problemen niet worden verplaatst naar elders (zie paragraaf 3.2: Doelstelling van de Gebiedsopgave).

Aanpak

Begin 2009 is aan de hand van deze gebiedsopgave het proces opgestart vanuit een Brede Belangen Benadering. Naast de provincie, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, alle betrokken gemeenten en Vlaamse overheden hebben ook andere relevante publieke en private organisaties een plaats en rol gekregen, zoals Natuurmonumenten, Brabantse Milieufederatie, Brabants Landschap, Staatsbosbeheer, Waterschap de Dommel, Rijkswaterstaat, Actiegroep N69, EVO, Transport en Logistiek Nederland, Kamer van Koophandel, Brabants-Zeeuwse Werkgeversorganisatie, Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie en RECRON). In een aantal ambtelijke en bestuurlijke overleggen zijn belangen en allerlei mogelijke oplossingen en maatregelen geïnventariseerd. Het vervolgproces en afspraken over stappen, rolverdeling en organisatie worden in een bestuurlijk Afsprakenkader Gebiedsopgave Grenscorridor N69 vastgesteld.

De Grenscorridor N69 in groter verband

In het Programma Zuidoostvleugel BrabantStad wordt door alle overheden (Rijk, provincie, SRE, gemeenten en waterschappen) en andere partners samengewerkt aan de realisatie van een integraal maatregelenpakket gericht op verbetering van woon- en werkklimaat, leefomgeving (natuur/landschap) en bereikbaarheid. Achterliggende gedachte is dat dit een belangrijke bijdrage levert aan het vestigingsklimaat en daarmee de concurrentiepositie van Brainport en Nederland. Brainport is een belangrijke motor van de Nederlandse economie. Het is de meest toonaangevende kennis- en innovatieregio van Nederland en een belangrijke kennisregio in Europa en daarbuiten. De kern van Brainport is een regio rondom Eindhoven van 21 gemeenten, met zo'n 725.000 inwoners en 385.000 arbeidsplaatsen. De complete keten is in Brainport vertegenwoordigd: van fundamentele research tot het ontwikkelen, produceren en vermarkten van innovatieve producten. Verder vormt Brainport, samen met Leuven en Aken, de kennisdriehoek ELAt (Eindhoven - Leuven - Aken triangle). ELAt is een Europees netwerk van organisaties, bedrijven en kennisinstellingen. De felle concurrentie met andere Europese regio's en het feit dat de positie van Brainport in internationaal vergelijkende rangorde onder druk staat, was voor de diverse overheden de reden om in 2007 de handen ineen te slaan en te komen tot het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad. In 2008 is het bereikbaarheidsprogramma, samen met de ministeries van Verkeer en Waterstaat, VROM, Economische Zaken en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, verder uitgewerkt en gedetailleerd in de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.



De sterke positie van Brainport is mede te danken aan de unieke combinatie van wonen, werken en landschap. Quality of life is een unique selling point van de regio. In het verleden vormde infrastructuur het motief voor het merendeel van de diverse opgaven, om daarmee problemen aan te pakken. Maar nu zit de sterkte juist in het integrale denken, het combineren van verschillende beleidsvelden en het daarmee creëren en benutten van kansen. Op dit moment loopt in de Zuidoostvleugel BrabantStad een aantal grote gemeentegrens-overschrijdende deelopgaven van dit integraal denken. Dit zijn de projecten Noordoostcorridor, het Middengebied, het Nieuwe Woud en Brainport Avenue (A2-zone). En uiteraard de gebiedsopgave voor de Grenscorridor N69.

1.2 R.o.-procedure: structuurvisie

Vanuit de brede integrale gebiedsdoelstelling is de eerste stap het definiëren, onderzoeken en selecteren van oplossingen. Door de in het project betrokken partijen is besloten deze analyse en de daaruit voortvloeiende keuzes ruimtelijk-planologisch vast te leggen in een (herziening van de) provinciale structuurvisie. In het vervolg van deze notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt met de term 'structuurvisie' de (herziening van de) provinciale structuurvisie bedoeld.

1.3 Plan-m.e.r.-procedure

In het kader van de op te stellen structuurvisie Grenscorridor N69 moet een zogenaamde plan-m.e.r.-procedure worden doorlopen (m.e.r. staat voor de procedure van de milieueffectrapportage). Dit omdat de structuurvisie kaderstellend is voor:

- Activiteiten die (mogelijk) m.e.r.-plichtig zijn conform de Wet Milieubeheer en het Besluit Milieueffectrapportage.: b.v. aanleg van nieuwe infrastructuur, grootschalige natuurontwikkeling e.d.
- Activiteiten die (mogelijk) een wezenlijk negatief effect hebben op een Natura2000-gebied en waarvoor (mogelijk) een passende beoordeling conform de Natuurbeschermingswet moet worden opgesteld: in de Grenscorridor is het Natura2000 gebied 'Leenderbos, Groote Heide en De Plateaux' gelegen. Daarnaast zijn enkele in het gebied gelegen beken aangewezen als Natura2000 gebied.

De m.e.r.-procedure is een procedure die bedoeld is om het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in de plan- en besluitvorming te betrekken.

m.e.r.-terminologie

In dit rapport worden de termen MER en m.e.r. gebruikt. MER staat voor de milieueffectrapportage, m.e.r. staat voor de procedure van de milieueffectrapportage als geheel.

Bijlage 1 geeft algemene achtergrondinformatie over m.e.r

Plan-m.e.r. is een milieu-beoordeling gekoppeld aan kaderstellende plannen en (globale besluiten), die beleidsmatige kaders geven aan mogelijk m.e.r.-plichtige activiteiten, maar deze nog niet concreet vastleggen.

Een plan-m.e.r. bestaat uit een aantal procedurele stappen en een aantal producten (zie verder hoofdstuk 2). Het centrale product van de plan-m.e.r. procedure is het milieueffectrapport, het plan-MER.

Deze voorliggende notitie is de notitie reikwijdte en detailniveau, het startdocument van de plan-m.e.r.-procedure voor de structuurvisie Grenscorridor N69.

1.4 Doel van de notitie reikwijdte en detailniveau

Het uitbrengen van de notitie reikwijdte en detailniveau heeft als doel informatie te verschaffen over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (plan-MER) behorende bij de structuurvisie. Dat wil zeggen dat in deze notitie is aangegeven wat in het milieueffectrapport wordt onderzocht en op welke manier. De notitie reikwijdte en detailniveau dient om belanghebbenden te informeren over de manier waarop de milieueffecten van de verschillende ontwikkelingen, die de structuurvisie mogelijk maakt, onderzocht (manier van aanpak) en beschreven (detailniveau) zullen worden.

In deze notitie reikwijdte en detailniveau worden nog geen gedetailleerde keuzes gemaakt. Wel wordt voorgesorteerd richting gebieden waarbinnen oplossingen mogelijk zijn. Daarnaast zijn ook diverse gebiedsopgaven benoemd, die binnen de structuurvisie vormgegeven worden.

De notitie wordt gebruikt om de in het gebied en project betrokken partijen te raadplegen over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport: Wat moet op welke manier in het milieueffectrapport onderzocht worden om de besluitvorming in het kader van de structuurvisie te ondersteunen en een keuze voor de oplossing van de problematiek te onderbouwen.

Deze notitie is vanuit de brede belangenbenadering opgesteld in samenwerking met in het gebied en project betrokken partijen. Er heeft daarmee al "informele raadpleging aan de voorkant" plaatsgevonden over de inhoud van deze notitie.

1.5 Leeswijzer en terminologie

In hoofdstuk 2 worden de formele stappen en inhoudelijke eisen aan de plan-m.e.r. procedure beschreven. Hoofdstuk 3 is de kern van de notitie. In dit hoofdstuk wordt de reikwijdte en detailniveau vastgelegd: "Wat gaan we onderzoeken en op welke manier". Diverse uitgangspunten worden gepresenteerd: de doelstelling, de definiëring van het onderzoeksgebied, de referentiesituatie, relatie tot beleid en parallel lopende ontwikkelingen, hoe tot alternatieven gekomen gaat worden en hoe deze worden onderzocht. In hoofdstuk 4 tenslotte wordt het vervolg van de plan-m.e.r. procedure beschreven en wordt een doorkijk gegeven naar de vervolgprocedures.

Voor een verklaring van de gebruikte afkortingen en begrippen wordt verwezen naar het overzicht achterin deze notitie.

2 Formele stappen en inhoud plan-m.e.r.

In dit hoofdstuk worden de formele stappen en inhoudelijke eisen aan de plan-m.e.r.-procedure beschreven. De plan-m.e.r.-procedure voor de Gebiedsopgave gaat echter op een aantal aspecten verder dan de formele vereisten. Een van de aspecten waarop de plan-m.e.r.-procedure verder gaat is de integraliteit van het proces. Er wordt gewerkt met een Brede Belangenbenadering en Joint Fact Finding, dit betekent dat alle relevante partijen samen tot gedragen oplossingen komen en dat alle informatie wordt gedeeld. Ten aanzien van de inhoudelijke aspecten wordt niet gefocust op infrastructurele oplossingen, maar naar integrale oplossingen met een brede kwaliteitsimpuls voor het hele gebied. Dit wordt nader beschreven in hoofdstuk 3 (Reikwijdte en Detailniveau) en hoofdstuk 4 (vervolgprocedure).

2.1 Formele procedurele stappen plan-m.e.r.

De Wet Milieubeheer (Wm) geeft een aantal procedurele eisen voor plan-m.e.r.:

1. Openbare kennisgeving (art. 7.11c Wm);
2. Raadplegen betrokken overheidsorganen over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport (art. 7.11b Wm);
3. Opstellen plan-MER (art. 7.9, lid 2 Wm);
4. Ter inzage legging van het plan-MER en de ontwerp-structuurvisie en de daarbij behorende inspraakmomenten (art. 7.26a Wm) en raadpleging/toetsing Commissie m.e.r. (loopt gelijk met de ter inzage legging, art. 7.26b Wm);
5. Motiveren gevolgen van de plan-m.e.r.-procedure in definitieve structuurvisie (art. 7.26d Wm);
6. Bekendmaking en mededeling van het plan (art. 7.26e Wm).

Stap 1: Openbare kennisgeving

In een openbare kennisgeving wordt het voornemen om een milieueffectrapport (plan-MER) op te stellen gepubliceerd. In deze openbare kennisgeving wordt tevens aangegeven of er zienswijzen over het voornemen ingebracht kunnen worden, of er stukken ter inzage worden gelegd en of de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) wordt geraadpleegd. In de kennisgeving dient ook vermeld te worden of er activiteiten plaatsvinden in de Ecologische Hoofdstructuur en/of een passende beoordeling in het plan-MER wordt opgenomen.

Stap 2: Raadplegen betrokken bestuursorganen

Na de publicatie van de openbare kennisgeving moet de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport worden bepaald. Hiervoor wordt aan de betrokken bestuurlijke instanties om advies gevraagd. Hiervoor bestaan geen wettelijke eisen.

Voor deze plan-m.e.r.-procedure is gekozen voor het opstellen en het naar betrokken partijen voor een reactie toezenden van deze notitie reikwijdte en detailniveau. Er vindt geen publicatie en openbare terinzagelegging plaats. In hoofdstuk vier van deze notitie wordt nader ingegaan op de procedure en de diverse partijen in de procedure.

Tijdens de raadpleging wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage geraadpleegd. De Commissie m.e.r. is een onafhankelijk toetsende organisatie. In een plan-m.e.r.-procedure is het verplicht de Commissie m.e.r. te betrekken wanneer de m.e.r.-plichtige activiteit in de EHS gelegen is of wanneer er een passende beoordeling

doorlopen moet worden, vanwege (verwachte) wezenlijk negatieve effecten op Natura2000-gebieden. Maar, indien dit niet het geval is, mag de Commissie m.e.r. ook op vrijwillige basis geraadpleegd worden. In de Grenscorridor N69 is sprake van diverse (grootschalige) gebieden die behorend tot de Ecologische Hoofdstructuur en Natura2000-gebieden. De Commissie m.e.r. zal in dit kader geraadpleegd worden.

Stap 3: Opstellen milieueffectrapport (plan-MER)

Het milieueffectrapport (Plan-MER) wordt opgesteld op basis van de bepaalde reikwijdte en het detailniveau. Het milieueffectrapport is een centraal onderdeel van de procedure waarin het voornemen en alternatieven worden beoordeeld op milieueffecten. Het milieueffectrapport dient als milieu-informatiebron voor de ruimtelijke procedure.

Stap 4: Ter inzage legging en inspraak

Het milieueffectrapport en de ontwerp-structuurvisie worden tegelijkertijd openbaar ter inzage gelegd. Eenieder kan gedurende de inspraakperiode een reactie op beide documenten geven. In dezelfde periode vindt de raadpleging/toetsing van de Commissie m.e.r. plaats. De Commissie m.e.r. zal het milieueffectrapport toetsen op juistheid en volledigheid en toetsen of het milieueffectrapport invulling geeft aan het door de Commissie gegeven advies over de reikwijdte en het detailniveau. De Commissie zal daarbij de ingediende inspraakreacties op het milieueffectrapport betrekken.

Stap 5: Motiveren in het definitieve plan

In de definitieve vast te stellen structuurvisie wordt gemotiveerd hoe met de uitkomsten van het milieueffectrapport en de inspraakreacties en toetsing door de Commissie m.e.r. is omgegaan.

Stap 6: Bekendmaking en mededeling van het plan

Conform de eisen van de Wet ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht wordt de definitieve structuurvisie bekend gemaakt.

2.2 Formele inhoudelijke eisen plan-MER

De kern van de plan-m.e.r.-procedure wordt gevormd door het milieueffectrapport (plan-MER), waarin de milieueffecten van de structuurvisie Grenscorridor N69 worden beschreven. Daarnaast moeten alternatieven worden beschreven en op hun milieueffecten worden beoordeeld. Het milieueffectrapport moet de volgende onderdelen bevatten (vrij naar wettekst):

- een beschrijving waarom de voorgenomen activiteit, de gebiedsopgave Grenscorridor N69, wordt ondernomen en wat met de voorgenomen activiteit wordt beoogd;
- een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de bandbreedte die redelijkerwijs in beschouwing genomen dient te worden, en de motivering van de bandbreedte (scenario's en mogelijke alternatieven of varianten);
- een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit of de beschreven bandbreedte;
- een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voorzover de voorgenomen activiteit of de beschreven bandbreedte daarvoor gevolgen kunnen hebben. Daarnaast dient de te verwachten autonome ontwikkeling van het milieu beschreven te worden;
- een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit en de beschreven bandbreedte kunnen hebben, en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- een vergelijking van de beschreven verwachte (autonome) ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de beschouwing genomen voorgenomen activiteit (inclusief bandbreedte);
- een overzicht van de leemten in de beschrijvingen van de milieueffecten ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens en een opzet voor een evaluatieprogramma;
- een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport (plan-MER) en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit(en) en van de beschreven bandbreedte.

concept

12 januari 2010

Plan-MER Structuurvisie Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

3 Reikwijdte en Detailniveau

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk is de kern van de notitie reikwijdte en detailniveau. In dit hoofdstuk wordt beschreven wat de uitgangspunten zijn voor het milieueffectrapport, wat in het milieueffectrapport wordt onderzocht en op welke manier.

3.2 Doelstelling van de gebiedsopgave

Aanwezige problematiek

De N69 is een drukke weg die tussen Lommel, Neerpelt (in België) en Eindhoven ligt, door de kernen van Valkenswaard en Aalst. De N69 vormt de centrale ontsluitingsroute voor de kernen Valkenswaard, Aalst en Waalre, daarnaast is het ook een belangrijke schakel voor het (vracht)verkeer tussen België en Nederland. Door de forse toename van verkeer in de afgelopen decennia is de N69 overbelast geraakt, met name tussen Valkenswaard Zuid en de A67, hetgeen zich vertaalt in een verslechterde bereikbaarheid en doorstroming (met als neveneffecten o.a. reistijdverlies, filevorming, sluiptverkeer) en leefbaarheidsproblemen (luchtverontreiniging en geluidsoverlast). Deze problemen spelen met name in de kernen van Aalst, Waalre, Valkenswaard en Eindhoven, maar hebben ook een negatieve uitstraling (b.v. sluiptverkeer) op de Grenscorridor als geheel.

Doelstelling

De Grenscorridor N69 kampt met, door iedereen erkende, leefbaarheids- (luchtkwaliteit, geluid en veiligheid) en bereikbaarheidsknelpunten (lokaal, (boven)regionaal, (inter)nationaal). Deze en ruimtelijke knelpunten (b.v. inpassing natuur, landschapsbeleid en aantasting agrarische structuur) moeten integraal worden aangepakt en opgelost.

Doel van de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 is het integraal en robuust versterken van de kwaliteiten van het gebied Grenscorridor N69. Enerzijds is dit het verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming (lokaal, (boven)regionaal en (inter)nationaal) en het verbeteren van de leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit, veiligheid), anderzijds is dit het geven van een impuls aan ruimtelijke opgaven op het gebied van landschap, natuur, water, recreatie, landbouw, wonen en werken. Belangrijk hierbij is dat problemen niet worden verplaatst naar elders.

De integrale gebiedsopgave in de Grenscorridor N69 is ingevuld vanuit de resultaten van de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad. In deze MIRT-verkenning is de ontwikkeling van het gehele gebied het uitgangspunt. Er is daarbij sprake van een wederzijdse afhankelijkheid van de aanpak van de infrastructuur in het gebied van de Grenscorridor en de beoogde gebiedsontwikkeling van de Brainport: aanpassing van de infrastructuur maakt de bredere ontwikkeling van de Zuidoostvleugel mogelijk en tegelijkertijd vormt deze bredere ontwikkeling van de Zuidoostvleugel de onderbouwing voor nut en noodzaak van de aanpak van de infrastructuur in de Grenscorridor. Dit betekent dat de opgave in de Grenscorridor een onlosmakelijk en belangrijk onderdeel is van de integrale gebiedsontwikkeling, zoals deze in de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad is beschreven. Hierbij is de blik niet alleen op het vraagstuk bereikbaarheid gericht, maar op de integrale benadering en invulling van het gebied.

De hierboven algemeen geformuleerde probleem- en doelstelling wordt als eerste onderzoekstap in het kader van het milieueffectrapport nader geconcretiseerd.

Opbouw van de maatregelenpakketten

Om de ruimtelijke kwaliteiten, inclusief het oplossen van de leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunten, in de gebiedsopgave Grenscorridor N69 te versterken wordt een collectief gedragen pakket van maatregelen opgesteld, zie figuur 3.1.

Een maatregelenpakket bestaat uit:

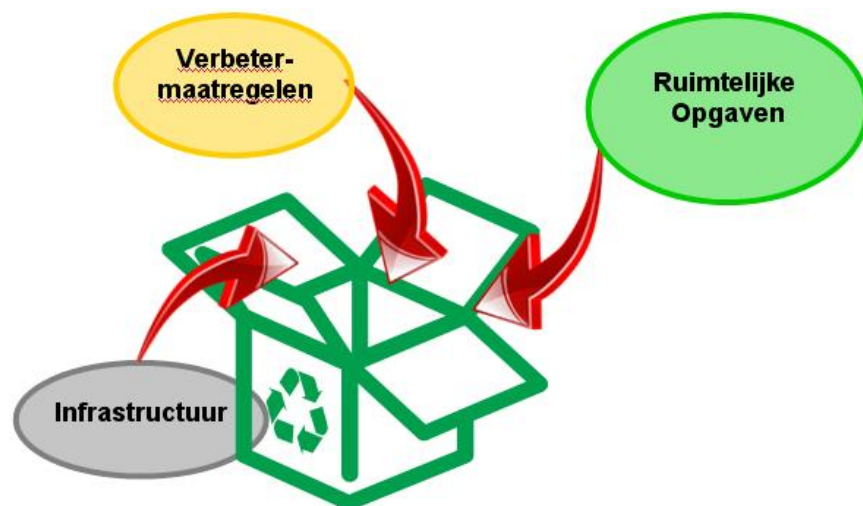
- Verbetermaatregelen;
- Infrastructurele maatregelen;
- Ruimtelijke maatregelen (niet infrastructureel), zoals landschap, natuur, water, recreatie, landbouw, wonen en werken.

Verbetermaatregelen betreffen verkeer- en vervoerskundige maatregelen, waarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid verbeterd wordt zonder grootschalige aanpassingen aan bestaande infrastructuur of nieuwe infrastructuur.

Infrastructurele maatregelen betreffen reconstructie van bestaande infrastructuur en/of de aanleg van nieuwe infrastructuur. Inclusief verleggingen of mogelijk verdiepte ligging van infrastructuur.

Ruimtelijke maatregelen (niet infrastructureel) betreffen geen infrastructurele of verkeer- en vervoerskundige maatregelen, maar maatregelen op het gebied van landschap, natuur, landbouw, water, recreatie, wonen en werken.

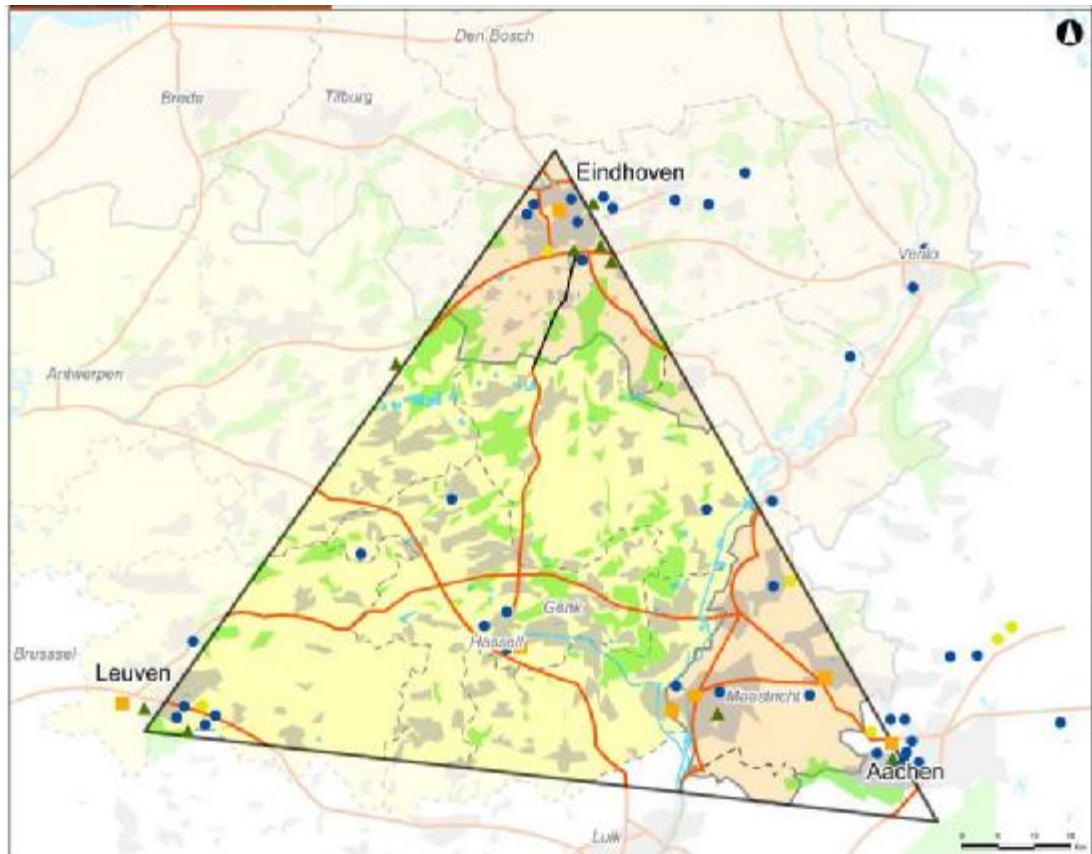
Voor een nadere toelichting op deze maatregeltypen en de wijze waarop integrale maatregelenpakketten worden samengesteld, wordt verwezen naar paragraaf 3.6.



figuur 3.1 Integrale maatregelenpakketten

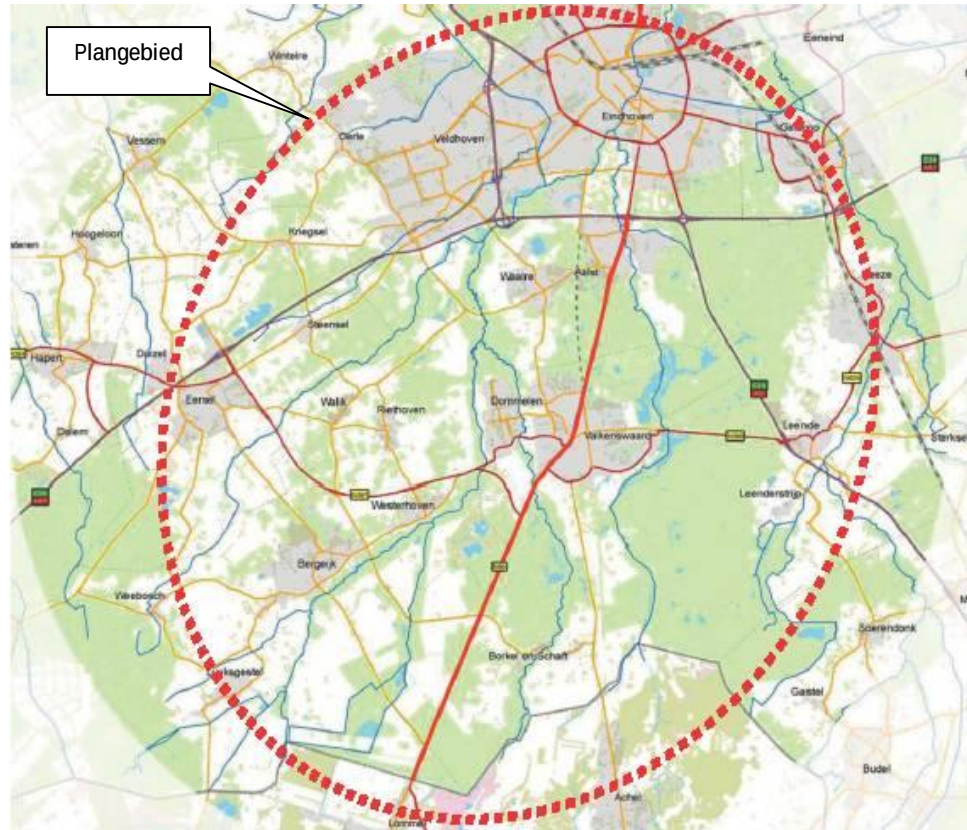
3.3 Plangebied Gebiedsopgave Grenscorridor N69

De Grenscorridor N69 betreft een deelgebied van de Zuidoostvleugel BrabantStad, ofwel de Brainport regio. De Grenscorridor vervult vanuit die optiek een belangrijke functie in de (internationale) bereikbaarheid binnen de ELAt-driehoek (kennisregio Eindhoven, Leuven, Aken), zie figuur 3.2. Daarnaast biedt de Grenscorridor een kwalitatief hoogstaand woon- en leefklimaat, met hoge recreatieve, toeristische en natuurwaarden voor de inwoners van de gehele Zuidoostvleugel/Brainportregio.



figuur 3.2 : Economische potentie van de Brainport Eindhoven als onderdeel van de ELAt-driehoek

Voor het samenstellen van integrale maatregelenpakketten wordt bij de Gebiedsopgave het plangebied gebruikt zoals weergegeven in figuur 3.3. Het betreft in noord-zuidelijke richting het gebied van Eindhoven tot en met Lommel (België) en in oost-westelijke richting het gebied van Leende tot en met Eersel. Mogelijke maatregelen zullen voornamelijk binnen dit gebied worden genomen. Indien maatregelenpakketten binnen dit plangebied significante (negatieve) effecten hebben op de omgeving kunnen daarvoor maatregelen, buiten dit plangebied, onderdeel gaan uitmaken van het integrale maatregelenpakket. Omgekeerd is ook mogelijk, namelijk dat niet specifiek regionale maatregelen, zoals bijvoorbeeld prijsbeleid, met een significant effect op knelpunten/kwaliteiten in het plangebied, onderdeel uit kunnen maken van het integrale maatregelenpakket.



figuur 3.3 Plangebied Grenscorridor N69 (bron ondergrond: SRE/Raadhuis, 2009)

In m.e.r.-terminologie wordt daarnaast de term studiegebied gebruikt: het gebied waarin effecten worden verwacht en in het plan-MER worden onderzocht. De grootte van het studiegebied varieert per aspect en moet in een MER nader worden gespecificeerd. Voor archeologie bijvoorbeeld is het studiegebied over het algemeen het gebied waar bodemingrepen worden voorzien. Voor geluid is het studiegebied over het algemeen veel groter dan het gebied waarin de ingreep plaatsvindt en wordt onder andere bepaald door de reikwijdte van het verkeers- en geluideffect.

3.4 Referentiesituatie

3.4.1 Referentiesituatie

De Gebiedsopgave Grenscorridor N69 is een project over meerdere jaren. Uitgangspunt voor het onderzoek is de referentiesituatie in 2020. De referentiesituatie is de huidige situatie plus de al parallel lopende ontwikkelingen¹ in het gebied. Deels hebben deze ontwikkelingen een relatie met de Gebiedsopgave (ruimtelijk en/of functioneel), deels niet. De huidige situatie is de ruimtelijke, functionele, verkeers- en milieusituatie zoals die op het moment van het publiceren van de ontwerp-structuurvisie/plan-MER is: 2010.

¹ In m.e.r.-terminologie worden lopende ontwikkelingen "autonome ontwikkelingen" genoemd. Vanuit communicatief oogpunt bezien is gekozen voor de term lopende ontwikkelingen. Autonomoos laat zich lezen als zijnde de ontwikkelingen die geen relatie hebben met de Gebiedsopgave. Dit wordt hier echter niet bedoeld.

In het plan-MER worden de effecten van de maatregelen in de Gebiedsopgave beschreven en beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (en niet ten opzichte van de huidige situatie). Wel wordt ter referentie ook het verschil tussen referentie en huidig beschreven.

3.4.2 Gebiedsschets Grenscorridor N69

In het milieueffectrapport wordt een uitgebreide beschrijving gegeven van de huidige situatie in het plangebied. Hieronder is reeds een beknopte globale schets gegeven van het plangebied.

Algemene informatie

Het plangebied bestaat uit de gemeenten Valkenswaard, Waalre, Bergeijk, Eersel, Heeze-Leende (bij elkaar bijna 100.000 inwoners) en de deels in het plangebied gelegen gemeenten Veldhoven en Eindhoven. De begrenzing van het gebied is weergegeven in figuur 1.1. De belangrijkste ontsluitingswegen in het gebied zijn natuurlijk de N69, maar ook de N396 en N397. Deze provinciale wegen komen uit op de A2 in het oosten en de A67 in het westen en noorden.

Wonen, werken en recreëren

Het plangebied kenmerkt zich door enkele kernen temidden van een groene, waterrijke omgeving. De belangrijkste kernen in het plangebied zijn: Valkenswaard (inclusief Dommelen), Waalre-dorp, Aalst, Eersel, Bergeijk, Leende en delen van Veldhoven en Eindhoven. De diverse gemeenten hebben alle diverse uitbreidingsplannen in voorbereiding.

Het plangebied bevindt zich in de Brainport Eindhoven, die in de Nota Ruimte wordt aangeduid als één van de drie pijlers van de Nederlandse economie (VROM, 2004). Brainport wil en heeft een internationale uitstraling, hetgeen zich vertaalt in de kennisdriehoek Eindhoven - Leuven - Aken (ELAT), zie figuur 3.2. De regio kan deze rol alleen spelen als er sprake is van een compleet pakket van optimale vestigingsvoorwaarden, zoals de beschikbaarheid van (hoogopgeleid) personeel, goede verbindingen én hoge eisen aan het woon- en leefklimaat. Het moge duidelijk zijn dat het plangebied daar een belangrijk onderdeel van is. Op regionaal niveau ligt het economisch zwaartepunt in Eindhoven, hetgeen zichtbaar is door de dagelijkse pendelstromen op de N69 van en naar Eindhoven.

De bedrijvigheid op lokaal niveau is vergelijkbaar met de rest van Zuidoost-Brabant met de focus voornamelijk op industrie en agrarische activiteiten. Ten aanzien van de landbouw geldt dat momenteel in het kader van de reconstructie kavelruilprojecten zijn of worden opgezet, teneinde de landbouwkundige structuur te versterken. In het plangebied zijn landbouwonwikkelingsgebieden (LOG's) aanwezig.

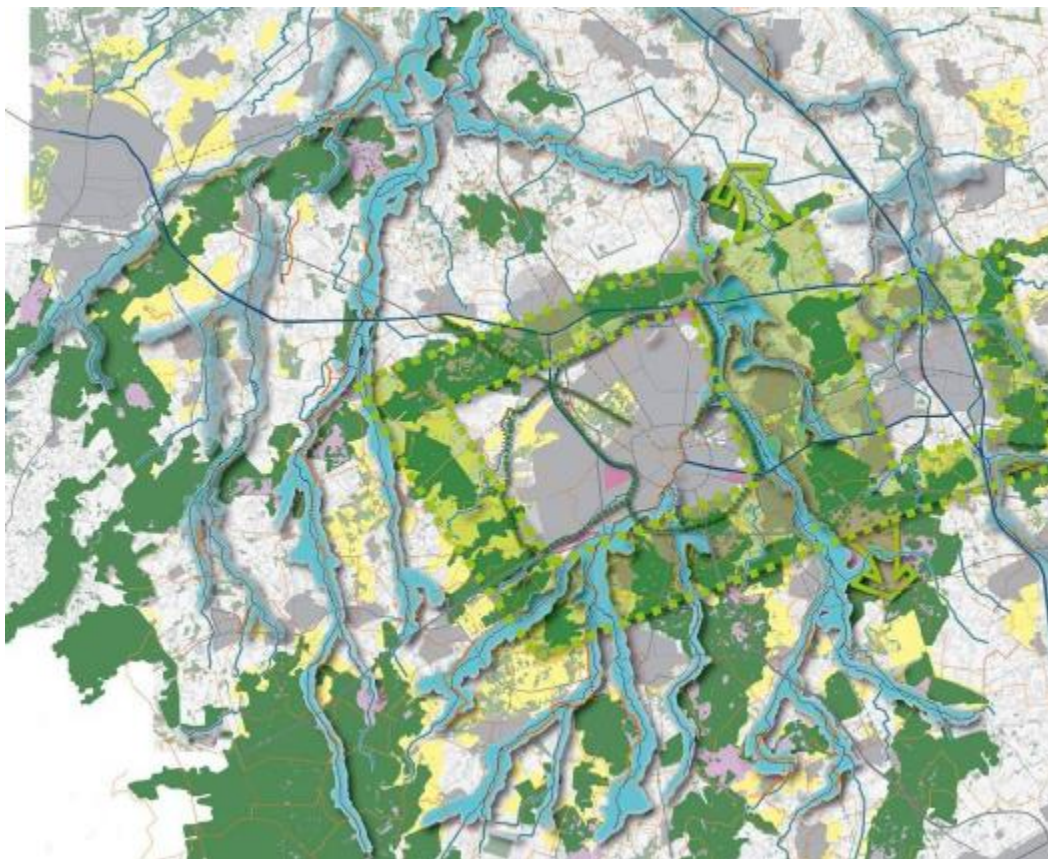
Binnen het plangebied zijn veel mogelijkheden voor recreatie en ontspanning. Niet alleen door de vele natuurgebieden, zoals de beekdalen en bossen, maar ook door bijvoorbeeld de aanwezigheid van andere recreatieve functies.

Landschap, water, natuur

De Grenscorridor N69 is een laagdynamisch gebied. Dit betekent dat hier ingezet wordt op het behoud van het landelijke karakter van het buitengebied en de bijbehorende beleving daarvan. De beekdalen in het gebied zorgen voor een afwisselend en visueel aantrekkelijk landschap, bestaande uit een mengeling van kleinschalige agrarische kavels, zandpaden, houtsingels en kleinere boscomplexen. De waarde als landelijk woonmilieu en recreatief uitloopgebied is een factor van betekenis, die als kernkwaliteit, naast het handhaven en versterken van de landschappelijke kwaliteiten, meegenomen zal worden.

De Grenscorridor kent vele waarden op landschapsecologisch, cultuurhistorisch en archeologisch vlak. Het herbergt veel archeologische resten - daterend van de Steentijd tot de Late Middeleeuwen - en bevat enkele archeologische monumenten. De oude essen en akkers vormen conserverende factoren en hebben derhalve een hoge archeologische verwachtingswaarde. De historische stedenbouwkundige en groenstructuren in het gebied zijn goed bewaard gebleven. Het gebied bestaat uit het dal van de Dommel met zijbeken en omliggende gebieden die er historisch mee samenhangen. De beekdalen vertonen plaatselijk natuurlijke hoogteverschillen. Dit zijn aardkundige waarden die in sommige gevallen beschermingswaardig zijn. Een groot deel van de omgeving maakt deel uit van het Belvédèregebied 'Dommeldal'. In Belvédèregebieden is sprake van een accumulatie van cultuurhistorisch en archeologisch belangrijke waarden en mogelijkheden.

Het gebied bestaat voor een belangrijk deel uit gebieden die behoren tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) of Natura2000-gebieden (Habitat- Vogelrichtlijnen). In de beekdalen is de beoogde Ecologische Hoofdstructuur gedeeltelijk gerealiseerd. In 2015 moet de EHS volledig gerealiseerd zijn. Het gaat daarbij om nieuwe natuur. De beekdalen van de Run, de Keersop en de Dommel zijn plangebieden voor regionale waterberging en potentieel natte gebieden met kansen voor ontwikkeling van natte natuur en waterberging. Zo wordt in de natte natuurparels Grootgoor, Dommeldal en Beekloop/Keersop de gewenste verhoging gerealiseerd tot aan de randen van het gebied. De vernatting die dan optreedt bevordert de totstandkoming van beoogde natuurdoeltypen. In een visiedocument van de gezamenlijk natuur- en milieuorganisaties (Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Brabantse Milieufederatie en het Brabants Landschap) wordt het gebied geschetst als een groen/blauw raamwerk, zie figuur 3.4. In figuur 3.5, zijn is de Ecologische Hoofdstructuur en de natte natuurparels in het plangebied aangegeven.



figuur 3.4 Groen/blauw raamwerk met de beekdalen als ruggengraat van het gebied (H+N+S, 2009)



figuur 3.5 Ecologische hoofdstructuur (links) en Natte Natuurparels (rechts) (Provincie Noord-Brabant, 2009)

3.4.3 Parallel lopende ontwikkelingen

De Grenscorridor N69 is een gebied in ontwikkeling. Er lopen al diverse ruimtelijke ontwikkelingen op diverse gebieden (in m.e.r.-terminologie: autonome ontwikkelingen). Deels hebben deze ontwikkelingen een relatie met de Gebiedsopgave (ruimtelijk en/of functioneel), deels niet. In het kader van de Gebiedsopgave zal een overzicht worden gemaakt van de parallel lopende ontwikkelingen in het gebied, de relatie van deze ontwikkelingen met de Gebiedsopgave en de fase van plan- en besluitvorming of realisatie, waarin deze projecten zich bevinden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in drie categorieën:

- Doen: ontwikkelingen in uitvoering;
- Beslissen: ontwikkelingen in besluitvorming;
- Denken: ontwikkelingen in planvorming.

Per ontwikkeling wordt bekeken of:

- de ontwikkeling autonoom is en voor de Gebiedsopgave als gegeven geldt;
- de ontwikkeling een relatie heeft met de Gebiedsopgave en er afstemming noodzakelijk is in de plan- en besluitvorming;
- de ontwikkeling beïnvloedt wordt door de Gebiedsopgave en er een heroverweging plaats moet vinden;
- de ontwikkeling kansen biedt voor de Gebiedsopgave en er onderdeel uit van kan maken.

In het milieueffectrapport worden de parallel lopende ontwikkelingen specifiek benoemd en beschreven.

Ecologische Hoofdstructuur

Realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur is ruimtelijk planologisch vastgesteld beleid (structuurvisie, reconstructieplan). Concrete projecten zijn de natte natuurparels Grootgoor, Dommeldal, Keersopdal, Malpie-Beemden, Plateaux, Beekloop en Tongelreep, ecoducten over de A2 en A67, ecologische verbindingzones. Realisatie van de EHS maakt hiermee in principe geen onderdeel uit van de Gebiedsopgave, tenzij de gebiedsopgave tot een heroverweging noodzaakt of de gebiedsopgave realisatie kan versnellen. Daarnaast worden beheerplannen opgesteld voor de aanwezige Natura2000-gebieden. Daar waar afstemming nodig is en/of kansen bestaan, zal dit worden beschreven in het milieueffectrapport.

Reconstructieplan

Het Reconstructieplan is vastgesteld beleid. Daarmee zijn de in het Reconstructieplan vastgelegde ontwikkelingen op het gebied van natuur (EHS, ecologische verbindingzones), water (waterberging, beekherstel), landschap, recreatie en landbouw in principe autonome ontwikkelingen. Momenteel worden diverse onderdelen uit het Reconstructieplan verder uitgewerkt. Voorbeelden hiervan zijn de kavelruil Bergeijk en de kavelruil Valkenswaard - Waalre. Voor de laatste wordt in het kader van de Wet Inrichting Landelijk Gebied (WILG) een inrichtingsplan voorbereid. Gekoppeld hieraan wordt een m.e.r.-procedure doorlopen. In het milieueffectrapport zal nader worden ingegaan op de relaties tussen beide m.e.r.-procedures.

Gemeentelijke of particuliere ruimtelijke ontwikkelingen

Gemeentelijke of particuliere ruimtelijke ontwikkelingen die zijn vergund of zijn vastgelegd in vastgestelde bestemmingsplannen en/of zijn opgenomen in de provinciale verordening Ruimtelijke Ordening worden in principe beschouwd als autonome ontwikkelingen, tenzij de Gebiedsopgave vraagt om een heroverweging. Voorbeelden hiervan zijn woningenbouwprojecten in Valkenswaard (Valkenswaard Zuid), Waalre (Waalre-Noord, bedrijventerrein Waalre-Noord). In het milieueffectrapport wordt een inventarisatie gemaakt van ontwikkelingen waarvoor dit geldt, alsmede ontwikkelingen waarvoor de ruimtelijke-planologische en/of vergunningprocedure is gestart, maar nog niet is afgerond.

Lage Heideweg

De gemeente Valkenswaard is voornemens ten zuidwesten van Valkenswaard de N69 te verbinden met de N397 richting Eersel. Het bestemmingsplan Lage Heideweg is vastgesteld door de gemeenteraad van Valkenswaard, maar dient nog wel vastgesteld te worden door de gemeente Bergeijk.

Aansluiting Veldhoven op de A67

De gemeente Veldhoven is met Rijkswaterstaat een studie gestart naar een aansluiting van Veldhoven-west op de A67. Omdat Rijkswaterstaat het aantal aansluitingen op de A67 beperkt wil houden, heeft dit een directe relatie met de Gebiedsopgave, met name met de aansluiting van een eventuele nieuwe infrastructuuroplossing ten westen van Valkenswaard of verkeersoplossingen over de N397. Gezien de oost-west richting van de bestaande hoofdwegenstructuur in de gemeente en het tracé van de Westelijke ontsluitingsroute (Zilverbaan), zet Veldhoven hierbij in op een nieuwe aansluiting ter hoogte van de verzorgingsplaats Oeienbosch. In deze studie zal bekeken worden hoe een eventuele nieuwe infrastructuur voor de N69 hierop zou kunnen aantakken.

Aansluiting Heeze-Leende op A2

De gemeente Heeze-Leende is met Rijkswaterstaat een aansluitingstudie opgestart naar een nieuwe verbinding van de Valkenwaardseweg met de Somerenseweg, inclusief een nieuwe aansluiting op de A2.

Planstudie zuidelijke randweg Eersel/noordelijke randweg Bergeijk

De gemeenten Eersel en Bergeijk zijn voornemens een randweg te realiseren. De verkenning is reeds afgerond, de planstudie loopt.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer Eindhoven-Valkenswaard (HOV)

Het voornemen om een HOV en parallel daaraan flankerende maatregelen te realiseren tussen Eindhoven en Valkenswaard is vastgesteld regionaal beleid. Echter de ligging en uitvoering heeft een nauwe relatie met de N69. Voor een vrije ligging van de HOV is ruimte nodig op de N69, wat betekent dat voor (een deel van) het autoverkeer een nieuwe weg gerealiseerd moet worden. Daarnaast hangen de flankerende maatregelen van de HOV (bijvoorbeeld P&R voorzieningen) sterk samen met de maatregelen in het kader van de Gebiedsopgave. De plan- en besluitvorming rond de HOV hangt daarmee sterk samen met die van de Gebiedsopgave.

Netwerkprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad

In het kader van het Netwerkprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad worden diverse projecten op het gebied van bereikbaarheid voorbereid en gerealiseerd. Voorbeelden hiervan zijn de realisatie van het fietsroutenetwerk en de aanleg van station Maarheeze.

Fietspad oude spoorbaantracé

De gemeenten Valkenswaard en Waalre gaan een fietsroute realiseren over het oude spoorbaantracé ten oosten van Waalre.

Herinrichting Markt Valkenswaard, herinrichting Europalaan

De gemeente Valkenswaard gaat het parkeren rond de Markt reguleren ten behoeve van een betere functionaliteit van het centrum. Daarnaast wordt de Europalaan tussen de N69 en N396 opnieuw ingericht.

3.5 Relatie tot beleid

3.5.1 Beleidskader

In het plan-MER wordt ingegaan op uitgangspunten en randvoorwaarden vanuit de verschillende vigerende beleidskaders. Onderstaand is een opsomming gegeven van de wet- en regelgeving, die relevant is voor de op te stellen plan-MER en structuurvisie. Na deze opsomming worden de belangrijkste beleidstukken kort toegelicht.

Internationaal beleid (voor zover niet geïmplementeerd in nationale wetgeving)

- Kaderrichtlijn Water, kaderrichtlijn Luchtkwaliteit, Seveso II.

Nationaal beleid

- Wetten: o.a. Wet ruimtelijke ordening (Wro), Wet milieubeheer, Wegenverkeerswet, Wegenwet, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet bodembescherming, Wet geluidhinder, Wet op de waterhuishouding, Wet op de monumentenzorg, Natuurbeschermingswet, Flora- en Faunawet; Reconstructiewet, WILG;
- Nota's: o.a. Nota Ruimte (2004), Nota Mobiliteit (2004), Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw (2001), Vierde Nationale milieubeleidsplan (2001), Nota Waterbeleid 21e eeuw (2001), Vierde Nota Waterhuishouding (1998).

Provinciaal beleid

- Interim structuurvisie "Brabant in ontwikkeling" (2008) en concept structuurvisie provincie Noord-Brabant (in ontwikkeling);
- Verordening ruimte Noord-Brabant (in ontwikkeling);
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2006);
- Brabant Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (2010-2014);
- Netwerkanalyse BrabantStad (2006);
- MIRT Verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad (2008);
- Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad (2007);
- Provinciaal uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant (2005);
- Reconstructieplan Boven-Dommel (2005);
- Reconstructieplan Beerze Reusel (2005);
- Brabant Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit 2009-2014;
- Aardkundige Waardenkaart (2009).

Regionaal beleid

- Regionaal Verkeers- en vervoersplan;
- Waterbeheerplan;
- Stroomgebiedsvisie;
- Regionaal HOV-beleid;
- Regionaal fietsbeleidsplan.

Lokaal beleid

- Gemeentelijke structuurvisies en bestemmingsplannen;
- Gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen;
- Gemeentelijke landschapsplannen.

3.5.2 Nationaal beleid

Nota ruimte (2004)

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. Het plangebied ligt in het zuidoosten van het nationaal stedelijk netwerk BrabantStad. BrabantStad is een stedelijk netwerk van de vijf grote Brabantse steden (Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg). Het bundelen van verstedelijking en infrastructuur in stedelijke netwerken is onderdeel van de Nota Ruimte.

Nota Mobiliteit (2004)

De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoersplan. In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven voor de komende decennia. De overheid wil de groei opvangen en zowel de bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. De belangrijkste instrumenten hiertoe zijn: betere benutting van bestaande infrastructuur, prijsbeleid en uitbreiding van infrastructuur waar knelpunten blijven bestaan. Voor veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving zijn daarnaast normstelling en handhaving de belangrijkste instrumenten.

Crisis- en Herstelwet

Op 18 november is door de Tweede Kamer het wetsvoorstel Crisis- en herstelwet aangenomen. Met deze wet beoogt het Rijk een impuls te geven aan de economie door een aantal grootschalige projecten op het gebied van o.a. infrastructuur, wonen, werken, natuur, recreatie en klimaat/duurzaamheid versneld mogelijk te maken. De versnelling bestaat uit een vereenvoudiging van de te doorlopen procedures (b.v. het wegvallen van de verplichting om in het kader van de m.e.r.-procedure alternatieven te onderzoeken) en een versnelling van de procedurele doorlooptermijnen (b.v. een korte doorlooptijd van beroepsprocedures). Belangrijke voorwaarden zijn dat het project is opgenomen in de bijlage van de Crisis- en Herstelwet, een bijdrage levert aan het bestrijden van de crisis en dat voldaan blijft worden aan sectorale wetgeving (b.v. de Natuurbeschermingswet).

De Gebiedsopgave Grenscorridor N69 is niet opgenomen op de lijst van in de Crisis- en herstelwet genoemde projecten. Het project is nog in een te prematuur stadium van plan- en besluitvorming.

In de directe omgeving van de Gebiedsopgave ligt een aantal projecten die wel opgenomen zijn in de Crisis- en Herstelwet: Brainport Eindhoven en Eindhoven Airport. Dit heeft naar verwachting geen directe consequenties voor het plan-MER voor de Gebiedsopgave. In het kader van het plan-MER wordt wel nagegaan of op de genoemde twee projecten goed is geanticipeerd in bijvoorbeeld het verkeersmodel.

De Crisis- en Herstelwet ligt momenteel ter behandeling voor in de Eerste Kamer. De wet treedt naar verwachting begin 2010 in werking.

3.5.3 Provinciaal beleid

Interim structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant (2008)

Provincie Noord-Brabant heeft vanwege de inwerkingtreding van de Wro per 1 juli 2008 een Interimstructuurvisie ruimtelijke ordening uitgebracht. Hiermee is het Streekplan Brabant in Balans (2002) komen te vervallen. Provinciale Staten hebben de interimstructuurvisie op 27 juni 2008 vastgesteld. De Interimstructuurvisie beschrijft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid en bevat in hoofdzaak bestaand ruimtelijk beleid, zoals opgenomen in het Streekplan Noord-Brabant 2002.

Het hoofdbelang in het provinciaal ruimtelijk beleid is zorgvuldig ruimtegebruik, maar met ruimte voor ontwikkelingen die bijdragen aan het op provinciale schaal behouden en verkrijgen van samenhang en balans tussen economische, ecologische en sociaal-culturele kwaliteiten.

Het plangebied bestaat naast gebieden binnen de bebouwde kom en infrastructuur voornamelijk uit GHS (Groene Hoofdstructuur)-natuur (in het oosten en zuiden) en AHS (Agrarische Hoofdstructuur)-landbouw (in het westen). In de GHS-natuur zijn alle bestaande bos- en natuurgebieden ondergebracht met de tussenliggende ecologische verbindingzones, alsmede de reservaat- en natuurontwikkelingsgebieden die zijn begrensd in de door Gedeputeerde Staten vastgestelde natuurgebiedsplannen en het beheersgebiedsplan. in het kader van de (ontwikkeling van de) ecologische hoofdstructuur (EHS).

De AHS-landbouw bevat de landbouwproductiegebieden. Naast deze twee typen gebieden is versnipperd ook GHS-landbouw en AHS-landschap aanwezig. Dit zijn landbouwgebieden die (potentiële) natuur- en landschapswaarden bevatten. In het gebied bevinden zich tevens enkele landbouwontwikkelingsgebieden (LOG's).

De N69 wordt als gebiedsproject kort beschreven in de Interimstructuurvisie, waarbij aangegeven wordt de problematiek rondom de weg aan te pakken. Dit wordt eveneens in de nieuwe structuurvisie onderstreept door de Grenscorridor, Noordoostcorridor en de N261 een hoge prioriteit te geven.

Nieuwe structuurvisie en Verordening ruimte Noord-Brabant

De huidige Interimstructuurvisie zal spoedig vervangen worden door een nieuwe structuurvisie. Deze structuurvisie beschrijft de gewenste ontwikkelingen tot 2025 met een doorkijk richting 2040. Tezamen met de nieuwe structuurvisie zal ook de Verordening ruimte Noord-Brabant vastgesteld worden. Hierin staan regels beschreven (inclusief kaartmateriaal) waarmee gemeenten rekening dienen te houden bij het opstellen van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen.

Provinciaal en Regionaal Verkeers- en Vervoerplan

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) en het Regionaal Verkeers- en Voersplan (RVVP) geven richting aan het verkeers- en vervoerbeleid voor de komende jaren en zijn bedoeld als basis voor de dialoog met partners voor verkeer en vervoer. Het PVVP en RVVP gaan uit van een 'Van deur tot deur benadering'. Hierin staat de mobiliteitsbehoefte van de reiziger centraal en niet de infrastructuur zelf. De missie is: Het zodanig inrichten en beheren van het verkeers- en vervoerssysteem, dat het een optimale bijdrage levert aan het economisch, sociaal-cultureel en ecologisch kapitaal in Noord-Brabant. Er moet ruimte gehouden worden voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. Aanvullende doelen zijn verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, verbetering van de sociale veiligheid en de bereikbaarheid in het landelijk gebied. Bescherming en ontwikkeling van natuur en landschap zijn een ambitie bij inpassing van (nieuwe) infrastructuur.

Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad (2007)

Voor het waarborgen van een goede bereikbaarheid van de 'Zuidoostvleugel BrabantStad' is in het voorjaar van 2007 een akkoord bereikt over het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad. Dit akkoord betreft een samenhangend maatregelenpakket ter oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek in de Zuidoostvleugel van BrabantStad. Bij het tot stand brengen van dit akkoord zijn de bestuurders van de provincie Noord-Brabant, SRE en Rijkswaterstaat en alle gemeenten in de Zuidoostvleugel-regio betrokken. Ook de NS, de Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging (BZW) en de Brabantse Milieufederatie (BMF) hebben aan dit proces deelgenomen. Het samenhangende regionale maatregelenpakket is volgens de stappen van Verdaas tot stand gekomen en bestaat uit maatregelen en afspraken over: Ruimtelijke Ordening, Anders betalen voor mobiliteit, Mobiliteitsmanagement, Fiets, Openbaar vervoer, Benutting via dynamisch verkeersmanagement, Multimodaal Goederenvervoer, Reconstructie en Aanleg van infrastructuur.

Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2009 - 2014

Valkenswaard, Waalre en Eindhoven zijn gemeenten waar nu, maar naar verwachting ook nog in de nabije toekomst, normen ten aanzien van luchtkwaliteit worden overschreden. Voor deze gemeenten zijn luchtkwaliteitsplannen opgesteld, waarin de problematiek is geschetst. Conclusie van deze studie is dat alle mogelijke maatregelen moeten worden benut om de luchtverontreiniging terug te dringen en om aan de normen te kunnen voldoen. Valkenswaard, Waalre en Eindhoven zijn ook opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), en provinciaal in het Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL). Dit plan is de basis waarop Nederland vanuit Europa uitstel heeft gekregen om aan de Europese luchtkwaliteitsnormen te voldoen (tot 2011 voor fijn stof/PM10, tot 2015 voor stikstofoxide (NOx)). Uitgangspunt voor het NSL/BSL en daarmee voor het uitstel vanuit Europa is een set maatregelen (ook voor Valkenswaard, Waalre en Eindhoven) om de luchtkwaliteit te verbeteren.

3.6 Werkwijze samenstelling integrale maatregelenpakketten

3.6.1 Werkwijze samenstelling pakketten

Binnen het gebied Grenscorridor N69 wordt breed (brede belangenbenadering) en gezamenlijk (joint fact finding) gezocht naar integrale, concrete, realistische oplossingen. Zoals al in paragraaf 3.2 en figuur 3.1 is gesteld, zijn vanuit de integrale benadering van de Gebiedsopgave oplossingen ook integraal: Oplossingen bestaan uit een combinatie van maatregelen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid (verbetermaatregelen, aanpassing bestaande infrastructuur, nieuwe infrastructuur) en op het gebied van de (overige) ruimtelijke opgaven (landschap, natuur, water, recreatie, landbouw, wonen, werken en voorzieningen).

De verschillende maatregeltypen kennen een onderlinge afhankelijkheid waar rekening gehouden mee moet worden gehouden bij het samenstellen van de integrale maatregelenpakketten. Een bepaalde infrastructurele maatregel kan bijvoorbeeld de mogelijkheden voor bepaalde ruimtelijke maatregelen beperken of juist versterken. Welke verbetermaatregelen ingezet worden hangt samen met welke keuze voor infrastructurele maatregelen wordt gemaakt en omgekeerd. Om hier rekening mee te kunnen houden is afgesproken dat:

- Bij het in beeld brengen van mogelijke verbeter- en infrastructurele maatregelen de zeven stappen van de 'Ladder van Verdaas' in samenhang doorlopen worden, waarbij het effect van deze maatregelen op de totale ruimtelijke kwaliteiten van de Grensregio centraal staat. Het integraal en zorgvuldig doorlopen van de stappen van Verdaas kan middels een vraaggerichte aanpak vanuit een netwerkbenadering. Een dergelijke werkwijze sluit aan op de werkwijze zoals die bij het Provinciale Verkeers- en Vervoers Plan en de Netwerkanalyse BrabantStad is gehanteerd.
- Bij het in beeld brengen van mogelijke Overige Ruimtelijke Maatregelen rekening wordt gehouden met mogelijke ruimtelijk structurerende effecten van mogelijke verbeter- en infrastructurele maatregelen, zoals bijvoorbeeld Hoogwaardig Openbaar Vervoer of nieuwe verbindingen.

Ladder van Verdaas

De Ladder van Verdaas houdt in dat bij het samenstellen van maatregelenpakketten in volgorde van mogelijkheden van (1) de ruimtelijke ordening, (2) prijsbeleid, (3) openbaar vervoer, (4) mobiliteitsmanagement, (5) benutting en (6) aanpassing aan de bestaande infrastructuur, naar maatregelen wordt gezocht voordat wordt ingezet op (7) nieuwe infrastructuur om de bereikbaarheid te verbeteren.

Vraaggerichte aanpak van het onderzoek

Een vraaggerichte aanpak houdt in dat bij de analyse van de verkeers- en vervoersstromen in de regio onderscheid wordt gemaakt naar typen vervoer (personen en goederen), naar herkomsten en bestemmingen (belangrijke relaties), naar motieven (woon-werk, zakelijk, onderwijs, recreatief, overig) en naar afstand (lokaal, regionaal, bovenregionaal/(inter)nationaal). Aan de hand hiervan kan naar gerichte maatregelen voor diverse verkeers- en vervoerssoorten worden gezocht, die tegemoet komen aan de bereikbaarheidseisen en -wensen die door deze groepen daaraan worden gesteld.

Netwerkbenadering

Netwerkbenadering houdt in dat daarbij naar maatregelen wordt gezocht waarbij het totale verkeers- en vervoersnetwerk in beschouwing wordt genomen. Zowel het weggennetwerk, fietsnetwerk, het openbaar vervoer netwerk als ook de samenhang daartussen. De mogelijkheden van multimodaliteit en ketenmobiliteit zullen daarbij worden meegenomen.

3.6.2 Afweging van pakketten

Na het samenstellen van mogelijke integrale maatregelpakketten zal een beoordeling van deze maatregelenpakketten plaatsvinden gevolgd door een afweging die leidt tot een collectief gedragen voorkeurspakket van integrale maatregelen. Hierover is afgesproken dat dit gebeurt vanuit de volgende invalshoeken:

- In hoeverre lossen ze de problemen op en geven ze invulling aan de doelstellingen van de Gebiedsopgave?
- Welke (milieu)effecten hebben de oplossingen?
- Zijn de oplossingen duurzaam, robuust en toekomstvast?
- Behartigen de oplossingen de belangen van de diverse betrokken partijen?
- Zijn ze vanuit technisch en financieel opzicht uitvoerbaar?

Dit met het doel om bij voorkeur tot één of enkele integrale voorkeurspakketten te komen voor verdere uitwerking, detailonderzoek en (uiteindelijk) ruimtelijk-planologische vastlegging.

3.6.3 Ruimtelijke maatregelen (niet infrastructureel)

Met ruimtelijke maatregelen (niet infrastructureel) worden maatregelen bedoeld om de ruimtelijke kwaliteiten van het gebied te versterken. Het kunnen maatregelen betreffen op een diversiteit van aspecten: landschap, natuur, landbouw, water, recreatie, wonen, werken en voorzieningen. Uitgangspunt hierbij is de bestaande waarden zoveel mogelijk te behouden, te herstellen (waar nodig) en te versterken (waar mogelijk). Parallel lopende ontwikkelingen, b.v. in het kader van de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur, vastgelegd in het Reconstructieplan of in vastgestelde bestemmingsplannen, vallen in eerste instantie niet onder ruimtelijke opgaven, tenzij de Gebiedsopgave een impuls kan betekenen in de realisatie ervan of de Gebiedsopgave vraagt om een heroverweging.

Geconstateerd is, dat voor het in beeld brengen van mogelijke overige ruimtelijke maatregelen een inhaalslag moeten worden gemaakt. Hiervoor wordt een creatief werkproces gestart en is inmiddels een werkgroep geïnstalleerd die al een aantal keer bij elkaar is geweest.

De opdracht is het organiseren van een creatief proces dat leidt tot additionele maatregelen voor de Gebiedsopgave. Het proces moet leiden tot een meerwaarde voor:

1. groene en blauwe functies en stedelijke-, economische, leefbaarheids- en bereikbaarheidsfuncties (zie bijvoorbeeld figuur 3.6) en
2. inpassing (vanuit diverse invalshoeken) van bereikbaarheidsmaatregelen.

Uitgangspunten voor de creatieve sessies zijn:

- Zoeken naar een extra kwaliteitsimpuls bovenop de al bestaande/lopende ontwikkelingen.
- Verbeteren van de kwaliteit van de omgeving;
- Er moet samenhang zijn met de bereikbaarheid en leefbaarheid van de oplossingsrichtingen;
- Het betrekken van experts uit de verschillende disciplines (landschap, verkeer, stedenbouw, landbouw, natuur/blauw);
- Oplossingen moeten over een periode van 50-80 jaar houdbaar zijn;
- Maatregelen worden uitgewerkt via duurzaamheidsprincipes als Cradle to Cradle, innovatief/duurzaam/ CO2 neutraal bouwen e.d..



figuur 3.6 Visiekaart van het gebied vanuit landschappelijk/ecologisch oogpunt (H+N+S, 2009)

3.6.4 Verbetermaatregelen

Verbetermaatregelen zijn maatregelen bedoeld om de mobiliteitsvraag zodanig te beïnvloeden dat deze (beter) aansluit op beleidsmatige doelstellingen. Negatieve effecten ervan op het gebied van bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid moeten worden beperkt. Verbetermaatregelen zijn de stappen 1 t/m 5 maatregelen in de Ladder van Verdaas.

In het kader van de Gebiedsopgave heeft reeds een eerste inventarisatie van mogelijke verbetermaatregelen plaatsgevonden. Deze zijn ingedeeld op basis van de verwachte inspanning en het verwachte effect. Maatregelen die een (relatief) kleine inspanning vereisen en effect hebben worden nader onderzocht (Standaard Pakket). Maatregelen die een grote inspanning vereisen (geld, draagvlakverwerving, procedures) en weinig effect opleveren, worden (vooralsnog) niet kansrijk geacht. Maatregelen die een groot effect hebben, maar ook een grote inspanning vereisen, zijn afweegbaar (Maximaal Pakket). Allereerst wordt onderzocht welke vervoersstromen bij voorkeur beïnvloed moeten / kunnen worden door verbetermaatregelen (b.v. het woon-werk verkeer tussen Valkenswaard en Eindhoven), met welke combinatie van verbetermaatregelen effect kan worden bereikt en hoe groot dit effect is in termen van afname van verkeersvraag.

Nulplusmaatregelen / nulplusalternatief

Naast onderzoek aan oplossingen met nieuwe ruimtelijke ingrepen en (negatieve) milieueffecten moet worden onderzocht of het mogelijk is invulling te geven aan de gebiedsopgave met een oplossing bestaande uit maatregelen zonder groot ruimtelijk beslag en met minder negatieve milieueffecten, het zogenaamde nulplusalternatief. Het nulplusalternatief voor de Gebiedsopgave bestaat uit de verbetermaatregelen en overige nulplusmaatregelen, zoals kleinschalige aanpassing aan bestaande infrastructuur (bijvoorbeeld verbetering kruispuntvorm, kruispuntinrichting, extra opstelstrook e.d., parallelbanen landbouw/recreatief verkeer).

Dit moet nog nader worden geconcretiseerd en vervolgens op effect en realiteitsgehalte worden onderzocht. Op voorhand wordt echter verwacht dat een nulplusalternatief onvoldoende invulling geeft aan de Gebiedsopgave. Dit met name vanwege de aard, omvang en complexiteit van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen (bevestigd door onderzoek in het kader van het luchtkwaliteitsplan Valkenswaard-Waalre), alsmede vanwege de brede integrale gebiedsdoelstelling.

Indien onderzoek in het milieueffectrapport uitwijst dat het Nulplusalternatief geen reëel alternatief is, wordt deze niet als volwaardig alternatief verder onderzocht op gelijkwaardig niveau met de andere alternatieven.

Verbetermaatregelen als onderdeel van de oplossingen

Wel worden verbetermaatregelen als flankerende maatregelen aan de oplossingen toegevoegd. Dit betreft maatwerk: afhankelijk van de in een oplossing gekozen infrastructuurle maatregelen, wordt onderzocht welk pakket aan verbeteringsmaatregelen daar bij past. Onderstaand overzicht geeft een eerste inventarisatie van mogelijke verbetermaatregelen. In het plan-MER wordt dit nader uitgewerkt en op effect onderzocht. Hierbij worden niet maatregelen individueel onderzocht, maar combinaties van maatregelen gericht op beïnvloeding van specifieke verkeersstromen / doelgroepen (bijvoorbeeld het forensenverkeer tussen Valkenswaard en Eindhoven). Daar waar maatregelen niet nader worden beschouwd, wordt dit in het milieueffectrapport gemotiveerd.

Standaard pakket

'kleine inspanning, groot effect en kleine inspanning, klein effect'

Beschrijving maatregel

Goede afstemming nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en N69
Aanscherpen parkeerbeleid in relatie tot ketenmobiliteit
Aanpassen verkeerscirculatie diverse gemeenten
Dynamisch verkeers-, snelheids- reisadvies / route-informatie
Meer carpoolplekken N69 met fiets en OV als vervoersmiddel
Stimuleren nieuwe vervoersconcepten (elektrische auto's, Segway, elektrische fiets)
Stimuleren thuiswerken / spitsmijden
Venstertijden/ verbod doorgaand vrachtverkeer (afhankelijk van plangebied)
Milieuzone ten behoeve van luchtkwaliteit in diverse kernen
Multipdaal reisadvies
Leenfietsen beschikbaar stellen / Witte fietsen
Goede fietsverbindingen in de regio aanleggen + faciliteren snelle fietsers
Bewaakte fietsenstallingen (lock and go)
Meer fietsrotondes aanleggen
Verkeersregelinstallaties (VRI's) afstemmen op fietsgebruik
Inzet elektrische fietsen en oplaadpunten
Verhogen kwaliteit Openbaar Vervoer
OV potentie doelgroepenverkeer benutten / stimuleren collectief vervoer
Tovergroen/ groene golf / Koppelen van alle VRI's
Reis/rit-afspraken maken met navigatiesystemen
Aanleg geluidschermen / luchtschermen
Toepassen stiller asfalt bij herasfaltering van bestaande wegen

Maximaal pakket

maatregelen met een 'grote inspanning, groot effect'

Beschrijving maatregel

Tolheffing / abonnee op wegen (alleen op / in combinatie met nieuwe infra)
Gratis of goedkoper openbaar vervoer
Transferium

Maatregelen nog nader te beschouwen

maatregelen met een 'grote inspanning, klein effect'

Beschrijving maatregel

Regionale kilometerheffing invoeren
Rantsoeneren van wegen en ritten (max 300x per jaar)
Selectief toelaten van even of oneven kentekenplaten in spits
P+R met vergaderlocaties / werkpleklocaties
Distributiecentra aan de randen van de steden
Dynamisch Verkeersmanagement op basis van luchtkwaliteitsmetingen
In-Car vervuilingssignalering op basis van luchtkwaliteitsmetingen
High-tech (b.v. overdekt, verwarmd asfalt, windbeheersing) fietspaden
Taxi's goedkoper en beter inzetten
In-Car Systeem voor afstand voor auto's en vrachtauto's
High-tech (b.v. dynamische rijstrookindeling) beter benutten wegennet

3.6.5 Infrastructuurle maatregelen binnen oplossingsgebieden

Infrastructuurle maatregelen hebben betrekking op aanpassing van bestaande infrastructuur in de vorm van bijvoorbeeld reconstructie, verdieping, verlegging en op de aanleg van eventuele nieuwe infrastructuur. Deze maatregelen maken onderdeel uit van de stappen 6 en 7 van de Ladder van Verdaas.

Combinatie van maatregelen

Er is in het voortraject van de Gebiedsopgave onderzocht of met maatregelen in een beperkt gebied (b.v. alleen maatregelen in de kernen van Valkenswaard en Aalst, of alleen een Westparallel, of alleen opwaarderen N396 of 397) voldaan kan worden aan de (bereikbaarheids- en leefbaarheids) doelstellingen van de Gebiedsopgave. Resultaten van eerdere onderzoeken laten zien dat dit niet mogelijk is (zie kader). Daarnaast is het ook vanuit de Gebiedsopgave aangegeven dat het noodzakelijk is om in brede plangebieden te zoeken naar integrale oplossingen.

Resultaten eerdere verkeersonderzoeken

In de Grenscorridor N69 zijn twee dominante verkeersstromen aanwezig, die zorgen voor overlast qua bereikbaarheid (filevorming, sluiptverkeer) en leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluid, veiligheid, oversteekbaarheid):

- Het forensenverkeer vanuit Valkenswaard, Aalst en Waalre richting Eindhoven;
- Het (internationale) verkeer vanuit België richting Eindhoven.

Oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in de Grenscorridor N69 dienen daarom te voldoen aan drie belangrijke aspecten:

1. Het internationale doorgaande verkeer vanuit België moet zo snel mogelijk, zonder sluiptverkeer, op het hoofdwegenet komen. Hierbij moet dit verkeer niet meer (of minder) door het centrum van Valkenswaard, Aalst, Waalre of andere kernen rijden.
2. Het bestemmingsverkeer op het noordelijk deel van de N69 moet zonder filevorming op het hoofdwegenet én het wegenet van Eindhoven komen.
3. De problematiek mag niet verplaatst worden.

in het verkeersonderzoek 'Gebiedsgerichte verkenning N69' (Arane, 2006) zijn enkele oplossingen beschouwd (afzonderlijk, nog niet in combinaties met andere maatregelen):

- Opwaarderen bestaande N69;
- Opwaarderen N397 richting Eersel;
- Opwaarderen N396 richting Heeze-Leende;
- Aanleggen Westparallel.

Het opwaarderen van de N69 alleen is niet probleemoplossend, omdat hierdoor weliswaar de capaciteit vergroot wordt en daarmee de doorstroming verbetert, maar de leefbaarheid in Valkenswaard en Aalst blijft hiermee onder druk staan. Een tunneloptie is een mogelijke uitzondering, mits zowel tunnels in Aalst als Valkenswaard gerealiseerd worden en er een goede oplossing voor het lokale bestemmingsverkeer gevonden wordt. Vraag is echter of dit reëel is en wat dit betekent voor de Aalsterweg in Eindhoven. Alle overige onderzochte zoekrichtingen hebben te weinig oplossend vermogen om te kunnen voldoen aan de wettelijke normen voor lucht en geluid binnen de kernen van Valkenswaard en Waalre. De verwachte afname van de wegbelasting bedraagt in de zoekrichtingen maximaal tussen de -10 en -20%. De oplossingen voor de afwikkeling van het verkeer ten zuiden van Valkenswaard richting of Eersel of Heeze-Leende hebben wel een positieve invloed op de leefbaarheid van Valkenswaard, maar geen invloed op de filevorming en leefbaarheidproblematiek ten noorden van Valkenswaard. De Westparallel heeft een positieve invloed op het verkeer vanuit België en scoort het meest positief van de vier onderzochte oplossingen voor het gebied ten noorden van Valkenswaard. Deze afname van het verkeer is echter zonder aanvullende maatregelen in de kernen niet probleemoplossend genoeg ten aanzien van de leefbaarheid. Ander belangrijk aspect van deze oplossing is dat mogelijke tracés door waardevol natuurgebied liggen.

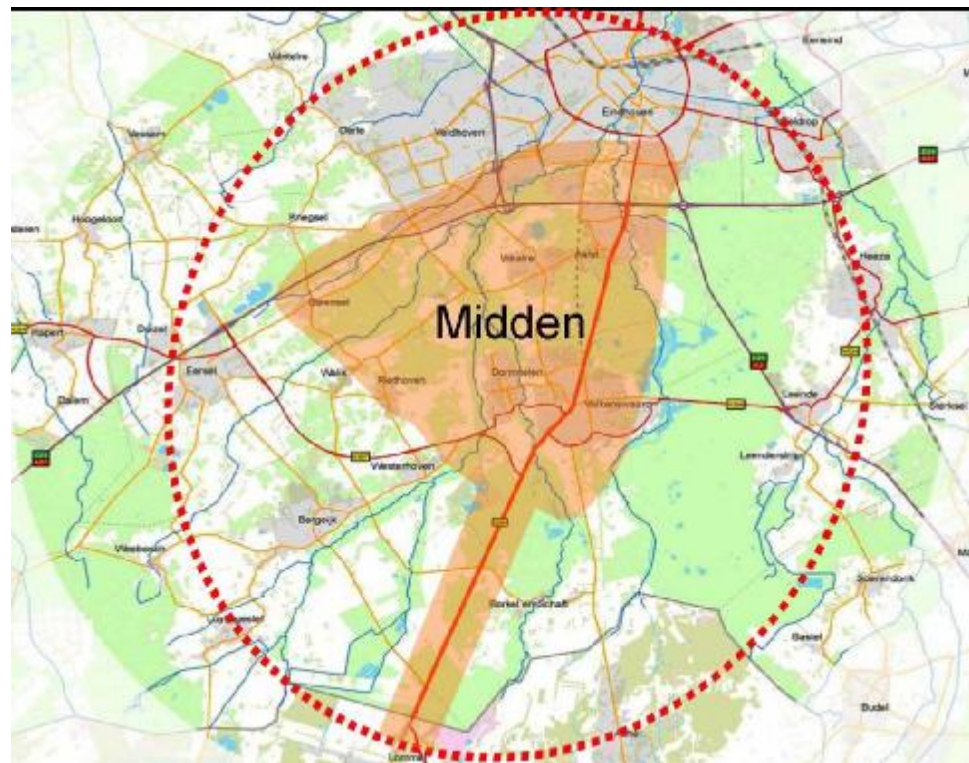
Oplossingsgebieden (voor aanpassing bestaande en eventueel nieuwe infrastructuur) Binnen het plangebied (zie paragraaf 3.3 en figuur 3.1) zijn brede oplossingsgebieden gedefinieerd waarbinnen infrastructurele maatregelen gedefinieerd en onderzocht worden: aanpassing van bestaande infrastructuur (stap 6 van de ladder van Verdaas) en (eventuele) realisatie nieuwe infrastructuur (stap 7 van de ladder van Verdaas).

Oplossingsgebied Midden

Binnen oplossingsgebied Midden wordt het (inter)nationale, (boven)regionale verkeer en een deel van het lokale verkeer van de N69 afgeleid over een nieuwe weg ten westen van Valkenswaard en Waalre tussen de N69 en de A67 (bijvoorbeeld via de "Westparallel").

Dit kan gepaard gaan met:

- verkeersmaatregelen in de kernen van Valkenswaard, Aalst en Waalre en/of;
- aansluitingen vanuit Valkenswaard en Waalre op een nieuwe weg of;
- andere verkeerskundige maatregelen tussen de kernen Valkenswaard / Dommelen, Aalst/Waalre en Eindhoven, die lokale problemen oplossen;
- Aansluiting op de A67 (in samenhang met de ontsluiting van Veldhoven).

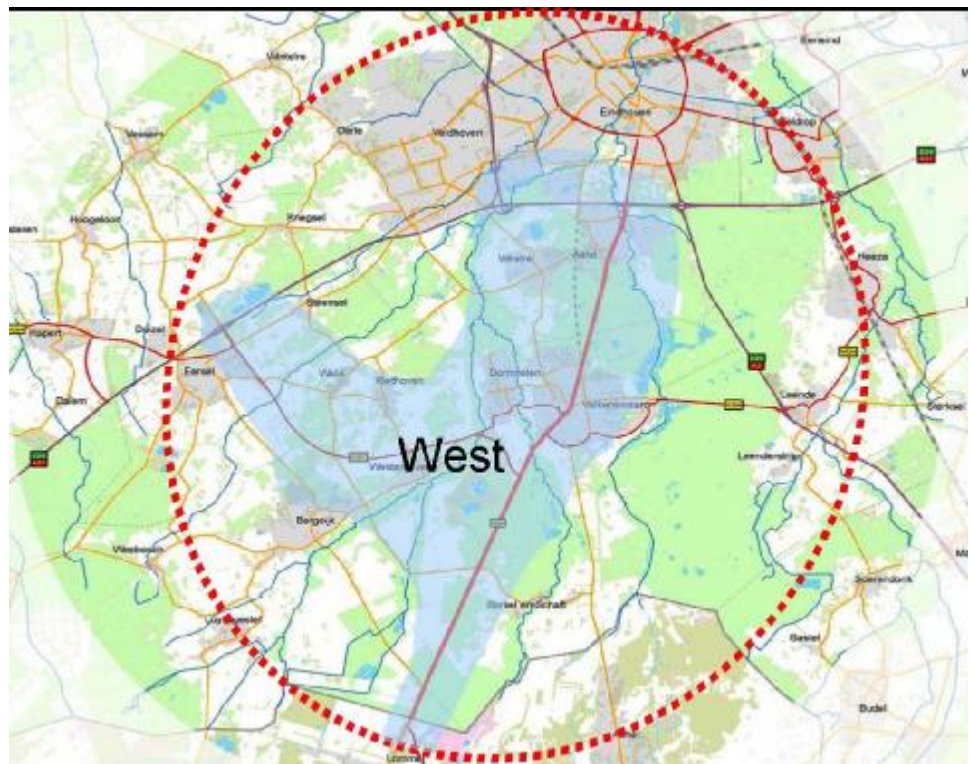


figuur 3.7 Oplossingsgebied Midden

Oplossingsgebied West

In oplossingsgebied West wordt het (inter)nationale, (boven)regionale verkeer en een deel van het lokale verkeer van de N69 afgeleid richting het westen. Onderzocht moet worden of de N397 een oplossing kan bieden voor de doorstromingsproblemen op de N69 tussen Valkenswaard en Aalst. Dit kan ook bekeken worden in combinatie met een nieuwe weg op het tracé van de Fressevenweg of omlegging. Deze mogelijke oplossing moet gepaard gaan met:

- verkeersmaatregelen tussen de kernen Valkenswaard, Aalst en Waalre en/of;
- andere verkeerskundige maatregelen tussen Valkenswaard/Dommelen, Aalst/Waalre en Eindhoven, die lokale problemen oplossen;
- verkeerskundige aandachtspunten bij dit plangebied zijn de aansluitingen bij het Stuivertje en op de A67 en de bereikbaarheid en leefbaarheid langs de N397.

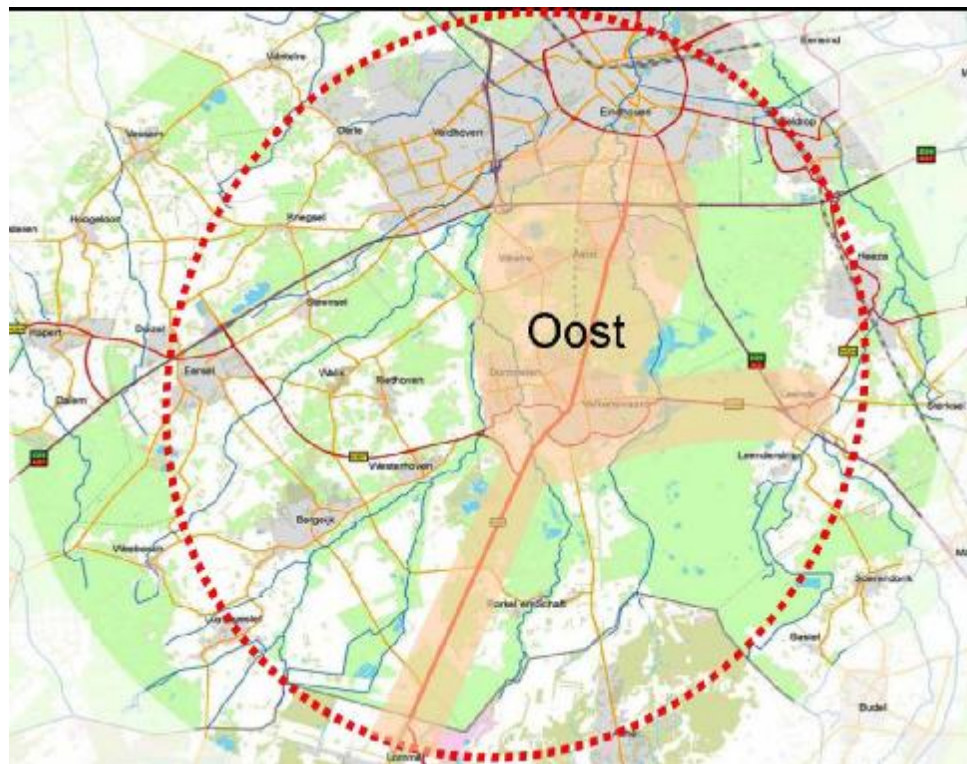


figuur 3.8 Oplossingsgebied West

Oplossingsgebied Oost

In oplossingsgebied Oost wordt het (inter)nationale, (boven)regionale verkeer en een deel van het lokale verkeer van de N69 afgeleid richting het oosten. Onderzocht moet worden welke oplossingen hierbinnen passen. Te denken valt aan een opgewaardeerde N396 richting Heeze-Leende. Hiervoor kan het noodzakelijk blijken de Schaapsloop bij Valkenswaard op te waarderen of te vernieuwen. Dit moet gepaard gaan met:

- verkeersmaatregelen in de kernen van Valkenswaard, Aalst en Waalre en/of;
- andere verkeerskundige maatregelen tussen Valkenswaard/Dommelen, Aalst/Waalre en Eindhoven, die lokale problemen oplossen;
- Verkeerskundig aandachtspunten zijn de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de kern Leende en de afstemming op de aansluitingenstudie van Heeze-Leende naar een nieuwe verbinding van de Valkenswaardseweg met de Somerenseweg, inclusief een nieuwe aansluiting op de A2.

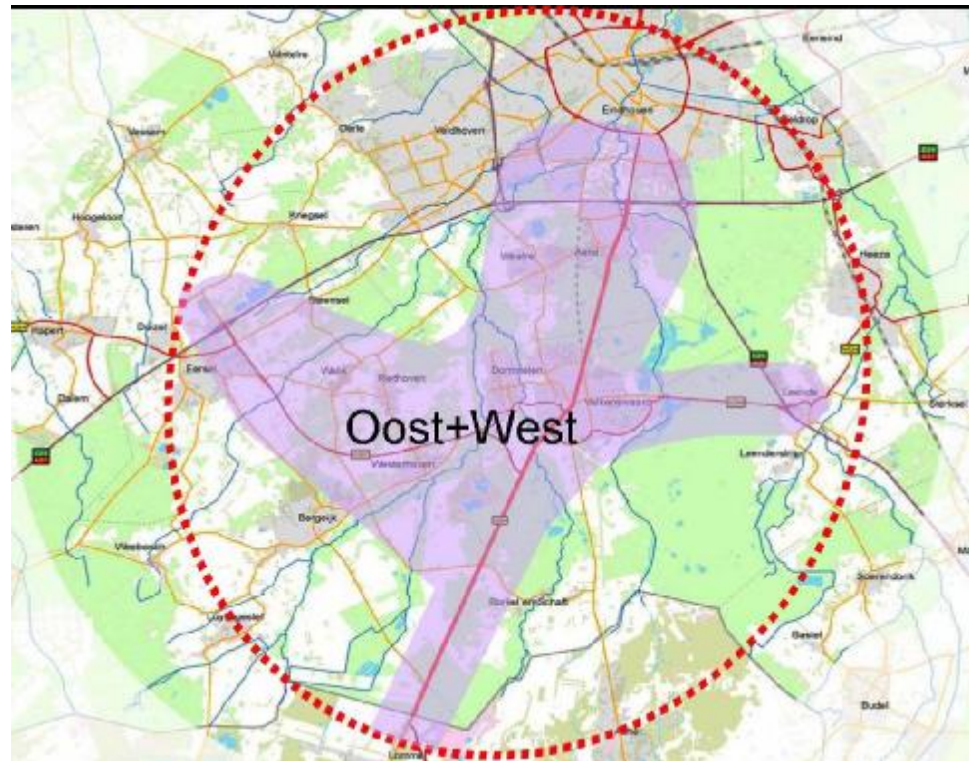


figuur 3.9 Oplossingsgebied Oost

Oplossingsgebied Oost+West

In oplossingsgebied Oost+West wordt het (inter)nationale, (boven)regionale verkeer en een deel van het lokale verkeer afgeleid richting het westen en het oosten. Onderzocht moet worden welke oplossingen hierbinnen passen. Te denken valt aan een opgewaardeerde N397 richting Eersel en een opgewaardeerde N396 richting Heeze-Leende. Onderzocht moet worden of dan nog aanvullende maatregelen in de kernen van Valkenswaard / Dommelen, Aalst/Waalre en Eindhoven nodig zijn. Bij een eventuele oplossing zijn aandachtspunten:

- de capaciteit van het Stuivertje en aansluiting op de A67 bij Eersel;
- de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de kernen Leende, Eersel en Bergeijk;
- de afstemming op de aansluitingstudie van Heeze-Leende naar een nieuwe verbinding van de Valkenswaardseweg met de Somerenseweg, inclusief een nieuwe aansluiting op de A2;
- de bereikbaarheid en leefbaarheid langs de N397.



figuur 3.10 Oplossingsgebied Oost+West

3.7 Korte termijn maatregelen

Maatregelen die bijdragen aan de Gebiedsopgave en nu al in gang gezet of zelfs uitgevoerd kunnen worden, moeten niet blijven liggen. Gedurende het proces wordt actief gezocht naar maatregelen die los van het plan- en besluitvormingstraject voor het grote geheel al uitgevoerd kunnen worden: de korte termijn maatregelen. Het betreft over het algemeen kleinschalige maatregelen, die los van het ruimtelijk besluit en/of realisatie van nieuwe infrastructuur en/of ruimtelijke opgaven, uitgevoerd kunnen worden. Korte termijn maatregelen kunnen gezien worden als "quick-win" maatregelen en zijn communicatief positief ("er gebeurt iets"). Voorkomen moet worden dat korte termijn maatregelen inhoudelijk en procedureel interfereren met de plan- en besluitvorming voor de lange termijn maatregelen. Zo moeten geen korte termijn maatregelen genomen worden die later teruggedraaid moeten worden en/of die keuzes ten aanzien van lange termijn maatregelen onmogelijk maken.

3.8 Aanpak effectenbeschrijving en methodiek

Inleiding

De keuzes in de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 moeten worden onderbouwd door middel van onderzoek. Naast aspecten als kosten, juridische aspecten en maatschappelijk draagvlak dient een scala aan milieuonderzoeken plaats te vinden. Milieu is hierbij breed gedefinieerd:

- Stedenbouw
- Landschap
- Bodem
- Water
- Natuur
- Archeologie
- Cultuurhistorie
- Verkeer en vervoer
- Geluid
- Luchtkwaliteit
- Trillingen
- Geur
- Licht
- Kabels en leidingen
- Externe veiligheid
- Wonen
- Werken / Economie
- Recreatie
- Landbouw
- Sociale aspecten
- Duurzaamheid
- Gezondheid

De reikwijdte en het detailniveau van de milieuonderzoeken hangt af van reikwijdte en detailniveau van de keuzes die gemaakt worden. In de praktijk hangt het daarmee vaak af van de fase van planvorming:

- Globaal, inventariserend, kaderstellend in vroege fases van planvorming (b.v. op structuurvisie/plan-m.e.r. niveau).
- Gedetailleerd, toetsend in de laatste fases van besluitvorming (b.v. op bestemmingsplan/besluit-m.e.r. niveau).

De reikwijdte en het detailniveau van de milieuonderzoeken in de plan-m.e.r.-fase hangt sterk af van reikwijdte en detailniveau van de keuzes in de structuurvisie:

- wel of geen nieuwe infrastructuur, en als wel waar en op welke manier;
- wel of niet aanpassen van bestaande infrastructuur, en als wel waar en op welke manier;
- wel of geen verbeterings-/ flankerende maatregelen (stap 1 t/m 5 Verdaas);
- waar en welke ruimtelijke opgaven.

Het resultaat moet één of enkele voorkeursoplossingen zijn. Ten aanzien van de milieuonderzoeken kan in zijn algemeenheid gesteld worden dat dit voor een aantal aspecten op globaal, inventariserend, kaderstellend niveau kan gebeuren, maar dat voor een aantal aspecten al meer gedetailleerd en toetsend onderzoek nodig is. In het kader op de volgende pagina is per aspect een voorstel gedaan voor het detailniveau en de onderzoeksmethodiek ten behoeve van het plan-MER.

Gezamenlijk onderzoeken en resultaten delen

In het onderzoek zal joint fact finding (het gezamenlijk onderzoeken en samen ook eigenaar zijn van de resultaten) als hulpmiddel ingezet worden om te komen tot een gezamenlijke strategie voor bepaalde specifieke vraagstukken.

Van belang is dat de resultaten van deze onderzoeken ook door iedereen gedragen worden om op basis daarvan beslissingen en vervolgstappen te kunnen nemen.

Onderdeel hiervan is inzicht in de huidige situatie vooraf en monitoring van effecten van maatregelen achteraf. Hiervoor zal in de vervolgfase een strategie met bijbehorende afspraken worden ontwikkeld.

Beoordelingskader

In tabel 1 is het beoordelingskader opgenomen, zoals dat in het plan-MER als basis zal worden gebruikt. De effecten voor de verschillende oplossingsgebieden worden op basis van expert judgement vertaald in een score (plussen en minnen), zodat ze beter vergeleken kunnen worden. Verkeer, leefbaarheid, natuur en water zijn naar alle waarschijnlijkheid de belangrijkste thema's in het plan-MER.

Daarnaast zal in het plan-MER vanuit de Brede Belangen Benadering een toets plaatsvinden in hoeverre oplossingen de belangen van de diverse partijen in het gebied voldoende behartigen.

Onderstaand wordt per thema of groep van thema's beschreven welke effecten verwacht kunnen worden en hoe dit in het plan-MER wordt onderzocht.

tabel 1 Beoordelingskader plan-MER Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Thema	Aspecten	Benodigd detailniveau plan-m.e.r.	Onderzoeksmethode
Stedenbouw	Stedenbouwkundige structuur	Globaal, op zoek naar maatgevende kenmerken en kansen voor versterking	Beschrijvend, bureaustudie op basis van vrij beschikbare info en een locatiebezoek (quickscan)
Landschap	Landschappelijke Structuur		
	Ruimtelijk-visuele Kwaliteit		
	Landschappelijke waarden		
	Aardkundige waarden		
Bodem	Bodemopbouw, Bodemkwaliteit, Bodemverzet	Globaal	Beschrijvend, bureaustudie
Water	Oppervlaktewater	Globaal op zoek naar maatgevende kenmerken, belemmeringen (kwel) en kansen (waterberging, beekherstel)	Beschrijvend, bureaustudie + eerste afstemming met waterschap (watertoets)
	Grondwater		
	Waterkwaliteit		
Natuur	Beschermde gebieden	Globaal op zoek naar maatgevende kenmerken, belemmeringen (Natura2000, EHS, populaties strict beschermde soorten) en kansen (EHS, EVZ, biotoopontwikkeling)	Beschrijvend, bureaustudie (beschikbare gegevens provincie, natuurbeherende organisaties, (lokale) milieuorganisaties + veldbezoek (quickscan))
	Beschermde soorten		
	Ecologische relaties		
Archeologie	Archeologische monumenten	Globaal op zoek naar maatgevende kenmerken, belemmeringen (monumenten)	Beschrijvend, bureaustudie + afstemming regionaal archeoloog
	Arch. verwachtingswaarde		
Cultuurhistorie	Beschermde waarden	Globaal op zoek naar maatgevende kenmerken, belemmeringen (monumenten)	Beschrijvend, bureaustudie + veldbezoek (quickscan)
	overige waarden		
	ensemblewaarde		
Verkeer en vervoer	Wegenstructuur	"Detail"	Beschrijvend
	Bereikbaarheid	"Detail"	Beschrijvend
	Verkeersafwikkeling (autoverkeer, vrachtverkeer)	"Detail"	Actueel verkeersonderzoek (o.a. modelberekening)
	Verkeersveiligheid	Globaal, op zoek naar blackspots	Beschrijvend obv ongevalcijfers
	Langzaam verkeer/ landbouwerkeer	Globaal, op zoek naar belemmeringen en kansen	Beschrijvend, bureaustudie
	Openbaar vervoer		
Geluid	Geluidbelaste woningen/ gehinderden natuur	Globaal/detail, op zoek naar knelpunten	"eenvoudige" contour-berekeningen en hinder-bepaling op basis van kengetallen
Luchtkwaliteit	NOx, PM10, PM2,5		
Trillingen	Trillingsgehinderden	Globaal, op zoek naar knelpunten	Beschrijvend
Geur	Geurgehinderden	Globaal, op zoek naar knelpunten	Beschrijvend
Licht	Lichtgehinderden/natuur	Globaal, op zoek naar knelpunten	Beschrijvend
Kabels en leidingen	Hogedruk / rioolpersleidingen e.d.	Globaal, op zoek naar knelpunten	Beschrijvend
Externe Veiligheid	PR en GR	Globaal, op zoek naar knelpunten	"eenvoudige" berekeningen
Wonen	Effect op bestaande en voorziene woningbouw locaties	Globaal, op zoek naar maatgevende kenmerken, belemmeringen en kansen voor versterking	Beschrijvend, bureaustudie op basis van vrij beschikbare info en een locatiebezoek (quickscan)
Werken / Economie	Effect op bestaande en voorziene werklocaties, reistijd, potenties voor economische ontwikkelingen		
Recreatie	Effect op bestaande en voorziene recreatieve voorzieningen, potenties voor recreatieve ontwikkeling		
Landbouw	Ruimtebeslag, ruimtelijke structuur, verkaveling, resterende geschiktheid, potenties voor verbrede landbouw		
Sociale aspecten	Hinderbeleving (o.a. barrièrewerking, oversteekbaarheid), Sociale relaties	Globaal	Beschrijvend
Duurzaamheid	Duurzaam ruimte-energie- en grondstoffengebruik	Globaal, op zoek naar kansen	Beschrijvend
Gezondheid		Globaal, op zoek naar belemmeringen/ kansen	Beschrijvend

Stedenbouw / Landschap

De Gebiedsopgave heeft een tweeledig effect op de aspecten Stedenbouw en Landschap. Enerzijds geeft het kansen vanuit een integrale benadering landschappelijke en stedenbouwkundige aspecten te versterken, anderzijds kan het maatregelen bevatten (bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur) die een negatief effect hebben op bestaande waarden. In het plan-MER worden allereerst de bestaande landschappelijke en stedenbouwkundige structuur en waarden beschreven, op zoek naar de maatgevende kenmerken en de kansen voor versterking. Hierbij wordt vooral gebruik gemaakt van al bestaande informatie zoals opgenomen in de provinciale structuurvisie, aardkundige waardenkaart e.d. Vervolgens worden de effecten (positief en negatief) van de maatregelen binnen de verschillende alternatieven onderzocht. Dit gebeurt globaal en beschrijvend.

Wonen

Het is nog onduidelijk of de Gebiedsopgave zelf maatregelen zal bevatten op het gebied van Wonen. De Gebiedsopgave heeft wel een relatie met en effect op bestaand en autonoom voorziene woningbouwgebieden in het gebied. Het effect kan tweeledig zijn: de Gebiedsopgave kan de kwaliteit van het gebied als woongebied versterken, anderzijds kunnen maatregelen ook een negatief effect hebben. In het plan-MER worden allereerst de bestaande en autonoom voorziene woongebieden beschreven. Hierbij wordt vooral gebruik gemaakt van al bestaande informatie zoals opgenomen in de provinciale structuurvisie en gemeentelijke bestemmingsplannen. Vervolgens worden de effecten (positief en negatief) van de maatregelen binnen de verschillende alternatieven onderzocht. Dit gebeurt globaal en beschrijvend.

Economie

Het is nog onduidelijk of de Gebiedsopgave zelf maatregelen zal bevatten op het gebied van Werken. De Gebiedsopgave heeft wel een relatie met en effect op bestaande en autonoom voorziene werkgebieden. Het effect is naar verwachting positief: verbetering van de bereikbaarheid en doorstroming en versterking van het vestigingsklimaat hebben een positieve impuls op de economie in en buiten het gebied. In het plan-MER worden allereerst de bestaande en autonoom voorziene werkgebieden beschreven. Hierbij wordt vooral gebruik gemaakt van al bestaande informatie zoals opgenomen in de provinciale structuurvisie en gemeentelijke structuurvisies en bestemmingsplannen. Vervolgens worden de effecten van de maatregelen binnen de verschillende alternatieven onderzocht. Dit gebeurt globaal en beschrijvend, behalve voor de verkeersaspecten (zie verder).

Landbouw

De Gebiedsopgave heeft een tweeledig effect op de landbouw in het gebied. Maatregelen in de Gebiedsopgave zullen ruimte vragen, ruimte waarvoor in de meeste gevallen landbouwgrond nodig is. Ook kunnen maatregelen ten koste gaan van de bereikbaarheid van landbouwbedrijven en leiden tot versnippering van landbouwgebieden. Aan de andere kant biedt de Gebiedsopgave vanuit een integrale benadering de kans om landbouwaspecten volwaardig mee te nemen in de plan- en besluitvorming en kansen voor versterking van de sector te benutten. Onderzoek naar de effecten op landbouwverkeer wordt in het aspect "verkeer" onderzocht.

In het plan-MER wordt allereerst de bestaande landbouw beschreven, op zoek naar de maatgevende kenmerken en de kansen voor versterking. Hierbij wordt vooral gebruik gemaakt van al bestaande informatie.

Vervolgens worden de effecten (positief en negatief) van de maatregelen binnen de verschillende alternatieven onderzocht. Dit gebeurt globaal en beschrijvend.

Recreatie

De Gebiedsopgave heeft een tweeledig effect op het aspect Recreatie. Enerzijds geeft het kansen vanuit een integrale benadering recreatieve kwaliteiten te versterken, anderzijds kan het maatregelen bevatten (bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur) die een negatief effect hebben op bestaande waarden. Onderzoek naar de effecten op recreatieverkeer wordt in het aspect "verkeer" onderzocht.

In het plan-MER worden allereerst de bestaande recreatieve structuur en voorzieningen beschreven, op zoek naar de maatgevende kenmerken en de kansen voor versterking. Hierbij wordt vooral gebruik gemaakt van al bestaande informatie. Vervolgens worden de effecten (positief en negatief) van de maatregelen binnen de verschillende alternatieven onderzocht. Dit gebeurt globaal en beschrijvend.

Bodem

Bodem is naar verwachting in dit kader van plan- en besluitvorming geen onderscheidend criterium. In het plan-MER zal globaal de bodemopbouw en bodemkwaliteit worden beschreven, op zoek naar aandachtspunten voor de vervolgpcedures. Vervolgens zal globaal het mogelijke effect van maatregelen binnen de verschillende alternatieven worden beschreven. Dit zal met name gericht zijn op de aspecten bodemkwaliteit en grondverzet. Dit gebeurt globaal en beschrijvend.

Water

Water is een belangrijk aspect in de Gebiedsopgave, gezien de vele beken in het gebied en het specifieke grondwatersysteem. Het effect van de gebiedsopgave is tweeledig. Enerzijds geeft het kansen vanuit een integrale benadering waterkwaliteiten te versterken en invulling te geven aan waterdoelstellingen (waterberging, retentie, waterkwaliteit, beekherstel, grondwaterbeheer), anderzijds kan het maatregelen bevatten (bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur) die een negatief effect hebben op wateraspecten (bijvoorbeeld beeklopen, kwelstromen).

In het plan-MER worden allereerst de bestaande waterstructuur en -kwaliteit beschreven, op zoek naar de maatgevende kenmerken en de kansen voor versterking. Hierbij wordt vooral gebruik gemaakt van al bestaande informatie zoals beschikbaar bij de waterbeheerders. Vervolgens worden de effecten (positief en negatief) van de maatregelen binnen de verschillende alternatieven onderzocht. Dit gebeurt in eerste instantie globaal en beschrijvend. Hierbij zal in het kader van een eerste watertoets worden afgestemd met de waterbeheerders. Indien nodig kan eventueel met peilbuismetingen en modelberekeningen meer inzicht worden gegeven in het watersysteem (bijvoorbeeld ten aanzien van grondwaterstromen, kweldruk e.d.).

Natuur

Natuur is een belangrijk aspect in de Gebiedsopgave, gezien de ligging te midden van Ecologische Hoofdstructuur (EHS), Groene Hoofdstructuur (GHS) en Natura2000 gebieden en het voorkomen van specifieke natuurwaarden.

Het effect van de Gebiedsopgave is tweeledig. Enerzijds geeft het kansen vanuit een integrale benadering natuurkwaliteiten te versterken en invulling te geven aan natuurdoelstellingen, anderzijds kan het maatregelen bevatten (bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur) die een negatief effect hebben op natuurwaarden.

In het plan-MER worden allereerst de bestaande natuurwaarden beschreven, op zoek naar de maatgevende kenmerken en de kansen voor versterking. Hierbij wordt in eerste instantie vooral gebruik gemaakt van al bestaande informatie zoals beschikbaar bij de provincie en de natuurbeheerders. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in beschermde

gebieden (EHS, GHS, Natura2000), beschermde soorten en ecologische relaties (ecologische verbindingzones).

Vervolgens worden de effecten (positief en negatief) van de maatregelen binnen de verschillende alternatieven onderzocht. Dit gebeurt in eerste instantie globaal en beschrijvend, gericht op de criteria Ruimtebeslag, Verstoring, Versnippering. Hierbij zal worden afgestemd met de natuurbeheerders.

Belangrijk onderwerp van onderzoek is het mogelijke effect van maatregelen in de Gebiedsopgave op de Natura2000 gebieden in en om het plangebied. In een vroeg stadium moet inzicht worden verkregen of maatregelen leiden tot (mogelijk) significant negatieve effecten op kwalificerende soorten en habitats. Indien significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, dient mogelijk een passende beoordeling te worden uitgevoerd.

Archeologie en cultuurhistorie

Maatregelen in de gebiedsopgave kunnen een negatief effect hebben op bestaande archeologische en cultuurhistorische waarden. In het plan-MER worden allereerst de bestaande waarden beschreven, op zoek naar de maatgevende kenmerken. Hierbij wordt vooral gebruik gemaakt van al bestaande informatie zoals beschikbaar bij de provincie, bijvoorbeeld de cultuurhistorische waardenkaart en het archeologisch informatiesysteem Archis. Vervolgens worden de effecten (positief en negatief) van de maatregelen binnen de verschillende alternatieven onderzocht. Dit gebeurt globaal en beschrijvend.

Verkeer

Verkeer is één van de centrale thema's in het plan-MER. Doelstelling is de bereikbaarheid en doorstroming te verbeteren. Daarnaast is verbetering van de leefbaarheid (geluid, lucht, trillingen, veiligheid) sterk gerelateerd aan verkeer. In het plan-MER wordt allereerst de huidige en autonome verkeerssituatie in de Grenscorridor beschreven. Dit aan de hand van de volgende aspecten:

- wegenstructuur
- bereikbaarheid
- verkeersintensiteiten
- verkeersafwikkeling / doorstroming
- herkomst-bestemming (wie komt waar vandaag en rijdt waar naar toe)
- verdeling auto vs. vrachtverkeer
- verdeling etmaal: spitsproblematiek
- aantal autokilometers
- sluipverkeer
- openbaar vervoer, langzaamverkeer, recreatief verkeer, landbouwverkeer: routes, intensiteiten, aandeel, barrières

De beschrijving vindt plaats op basis van al beschikbare informatie (tellingen, eerdere verkeersonderzoeken), op basis van een actueel verkeersonderzoek en op basis van nieuwe verkeersmodelberekeningen. De keuze met welk model zal worden gerekend moet nog worden gemaakt en zal worden gemotiveerd in het plan-MER.

Op basis van de beschrijving van de huidige en autonome situatie wordt de probleem- en doelstelling verder uitgewerkt en concreet gemaakt. Dit vanuit een analyse van de verkeersvraag en verkeersaanbod (netwerkanalyse). Waar lopen welke vervoerstromen (verkeersdoelgroepen) en hoe kan dit beïnvloed worden. Hierbij wordt in een ruim gebied gekeken (b.v. ook in Eindhoven en ook in België).

Vervolgens worden de alternatieven doorgerekend in het verkeersmodel en worden op basis daarvan de effecten beschreven. Hiervoor worden de hierboven beschreven criteria gebruikt. Enerzijds wordt getoetst in hoeverre de alternatieven voldoen aan de verkeersdoelstellingen, anderzijds wordt onderzocht of niet ongewenste negatieve effecten optreden.

Geluid

Geluid is een belangrijk thema in het plan-MER. Een van de doelstellingen is verbetering van de leefbaarheid. Vermindering van geluidhinder maakt hier onderdeel van uit. In het plan-MER worden allereerst de bestaande en autonome geluidssituatie in beeld gebracht. Dit gebeurt met een analyse van al beschikbare informatie en geluidmodellering van het verkeerslawaai (de maatgevende geluidsoort). Overwogen wordt de actuele geluidssituatie in beeld te brengen door middel van metingen.

Onderdelen van de geluidanalyse zijn:

- ligging belangrijkste geluidbronnen en geluidemissie van deze bronnen;
- ligging geluidgevoelige bestemmingen (incl. natuurgebieden): op gebiedsniveau;
- inventarisatie knelpunten huidige en autonome situatie (ligging, aard en omvang).

Vervolgens wordt de verandering in geluidklimaat (verkeerslawaai) onderzocht en geconfronteerd met de geluidgevoelige bestemmingen. Indien de Gebiedsopgave ook de realisatie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen voorziet (b.v. natuur) wordt dit in de analyse meegenomen.

Indien huidige knelpunten blijven bestaan of nieuwe knelpunten ontstaan, worden voorstellen gedaan voor mogelijke oplossingen in de vorm van aanpassing alternatieven, mitigerende maatregelen.

Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit is een belangrijk thema in het plan-MER. Een van de doelstellingen is verbetering van de leefbaarheid. Vermindering van de luchtverontreiniging en het voldoen aan luchtkwaliteitsnormen maken hier onderdeel van uit.

In het plan-MER wordt allereerst de bestaande en autonome geluidssituatie in beeld gebracht. Dit gebeurt met een analyse van al beschikbare informatie (bijvoorbeeld uit het luchtkwaliteitsplan Valkenswaard en Waalre en de resultaten van de luchtkwaliteitsmeting in Valkenswaard) en een nieuwe luchtkwaliteitsberekening (verkeersgerelateerd). Vervolgens wordt de verandering in luchtklimaat (verkeersgerelateerd) onderzocht en geconfronteerd met de normen. Indien huidige knelpunten blijven bestaan of nieuwe knelpunten ontstaan, worden voorstellen gedaan voor mogelijke oplossingen in de vorm van aanpassing alternatieven, mitigerende maatregelen.

Belangrijk aandachtspunt is de afstemming met het Nationaal en Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL en BSL) en het Luchtkwaliteitsplan Valkenswaard-Waalre. Op basis van het NSL/BSL is uitstel verleend voor het voldoen aan normen voor fijnstof / PM10 (2011) en stikstofdioxides/ NOx (2015). Onderdeel van het NSL/BSL en het luchtkwaliteitsplan is een set van maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Hierin is al uitgegaan van nieuwe infrastructuur (westparallel) en flankerende maatregelen. Maatregelen in het kader van de Gebiedsopgave dienen bij voorkeur aan te sluiten, maar tenminste eenzelfde effect te hebben, als de maatregelen voorgesteld in het NSL/BSL.

Overige Hinder: Trillingen, Geur, Licht

In het plan-MER zal globaal en beschrijvend worden ingegaan op overige hinderaspecten als trillingshinder, geurhinder en lichthinder. Dit op basis van al beschikbare informatie en expert judgement.

Kabels en leidingen

In het plan-MER zal geïventariseerd worden of en zo ja waar in de Grenscorridor belangrijke kabels en leidingen liggen die mogelijk van invloed kunnen zijn op locatie van maatregelen. Het gaat dan met name om hogedrukaardgasleidingen, olieleidingen, rioolpersleidingen, hoogspanningskabels en masten e.d.

Externe veiligheid

De Gebiedsopgave kan een effect hebben op de externe veiligheidssituatie in de Grenscorridor. Vervoersroutes van gevaarlijke stoffen kunnen veranderen alsmede concentraties personen in het gebied.

In het plan-MER wordt eerst globaal de huidige situatie beschreven. Op basis van al beschikbare informatie bij provincie (bijvoorbeeld risicokaart), Rijkswaterstaat (aantallen transporten gevaarlijke stoffen op A2 en A67) en gemeenten. Ook wordt gekeken naar de locatie van kwetsbare objecten (op gebiedsniveau) en of er knelpunten bestaan. Vervolgens wordt het effect van de alternatieven beschreven. In eerste instantie globaal, kwalitatief. Indien nodig (bij knelpunten) wordt mogelijk een risico-berekening uitgevoerd.

Sociale aspecten

Onder sociale aspecten worden de subjectieve effecten van de gebiedsopgave beschreven. De Gebiedsopgave leidt tot veranderingen in de Grenscorridor en daarmee tot verandering van woon-, werk- en leefklimaat voor de bewoners in het gebied. In het plan-MER wordt hier globaal en kwalitatief op ingegaan en beschreven in hoeverre de alternatieven tot veranderingen leiden.

Duurzaamheid

De alternatieven worden getoetst op duurzaamheid door middel van een duurzaamheidsscan.

Gezondheid

Gezondheid is een relatief nieuw thema in milieueffectrapportages, maar staat beleidsmatig steeds nadrukkelijker in de aandacht. In het plan-MER wordt bij diverse thema's al aandacht besteed aan gezondheidsaspecten als geluid, luchtkwaliteit, veiligheid. Onder het thema gezondheid wordt een integrale beschouwing gegeven, waarbij niet zozeer de toetsing aan normen leidend is, maar meer de veranderingen in gezondheidsparameters onder de normen. Naast milieuparameters worden ook het woon- en leefklimaat meegenomen in de beschouwing. De beschouwing is beschrijvend en richt zich met name op de knelpunten (kernen Aalst, Waalre, Valkenswaard, ongewenst verkeer buitengebied) en de veranderingen door de maatregelen binnen de alternatieven voor de Gebiedsopgave.

concept

12 januari 2010

Plan-MER Structuurvisie Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

4 Vervolgprocedure

4.1 Kennisgeving en raadpleging

Kennisgeving

Conform de eisen van de Wet Milieubeheer is door middel van een publicatie kennis gegeven van de start van de plan-m.e.r. procedure. Dit is samen met de aankondiging van de start van het structuurvisietraject gedaan.

In de publicatie is aangegeven:

- Welke partijen geraadpleegd worden;
- Dat raadpleging plaatsvindt op basis van deze notitie;
- Dat er geen openbare inspraak plaatsvindt op de notitie;
- Dat de commissie m.e.r. wordt geraadpleegd;
- Dat t.z.t. het plan-MER samen met de ontwerp Structuurvisie ter visie zal worden gelegd en dat dit in een publicatie wordt aangekondigd;
- Ligging in/bij EHS en passende beoordeling in MER.

Raadpleging

Het is conform de Wet Milieubeheer verplicht "betrokken bestuurlijke partijen te raadplegen over de reikwijdte en het detailniveau van het plan-MER". De wijze waarop is niet bij wet vastgelegd en staat vrij.

In het geval van de plan-m.e.r. Gebiedsopgave Grenscorridor N69 worden betrokken bestuurlijke organen geraadpleegd op basis van (een definitieve versie van) deze notitie reikwijdte en detailniveau.

De notitie wordt tevens voor een reactie toegestuurd naar de ministeries van VROM, LNV en V&W en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, wettelijke adviseurs in het kader van m.e.r.-procedures. Tevens wordt de commissie m.e.r. gevraagd een advies uit te brengen over de reikwijdte en detailniveau van het plan-MER.

De notitie reikwijdte wordt niet openbaar ter inzage gelegd en opengesteld voor openbare inspraak.

4.2 Opstellen plan-MER en ontwerp-Structuurvisie

Vervolgens wordt het plan-MER opgesteld conform de werkwijze voorgesteld in de notitie reikwijdte en detailniveau en eventueel aangevuld vanuit de raadpleging en het advies van de commissie m.e.r. Het plan-MER voor de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 heeft als belangrijkste doel het grote aantal mogelijke oplossingen onderzocht en gemotiveerd terug te brengen tot één of enkele voorkeurspakketten voor het vervolgtraject. Dit ten behoeve van het opstellen van een Gebiedsakkoord en de (herziening van de) provinciale Structuurvisie. Het plan-MER motiveert vanuit milieuoptiek de keuzes die in het Gebiedsakkoord en de Structuurvisie worden vastgelegd.

Bijzonder aspect is dat vanuit de Brede Belangenbenadering de partijen in het gebied en project intensief betrokken worden bij de totstandkoming van het plan-MER, Gebiedsakkoord en de ontwerp-Structuurvisie. Onderzoeken worden gezamenlijk voorbereid, uitgezet, begeleid en beoordeeld (Joint Fact Finding). Daarnaast worden achterbannen geraadpleegd op basis van een concept ontwerp Structuurvisie en concept plan-MER.

4.3 Inspraak plan-MER en ontwerp Structuurvisie

Het plan-MER wordt met de ontwerp Structuurvisie openbaar ter visie gelegd ten behoeven van inspraak en aan de "wettelijke adviseurs" en de commissie m.e.r. ter toetsing voorgelegd. De resultaten van de inspraak en toetsing worden verwerkt in de definitieve structuurvisie. De definitieve structuurvisie wordt vastgesteld en gepubliceerd.

4.4 Vervolg r.o.-procedure

De één of enkele voorkeurspakketten uit de Structuurvisie/plan-MER worden verder uitgewerkt en teruggebracht tot één voorkeursoplossing die concreet ruimtelijk-planologisch wordt vastgelegd. Hiervoor bestaan drie opties:

- Inpassingsplan (provinciaal);
- Intergemeentelijk bestemmingsplan (intergemeentelijk);
- Bestemmingsplan(nen) (gemeentelijk).

De keuze wordt later in het plan- en besluitvormingstraject gemaakt.

Waar de structuurvisie naar verwachting nog het gehele gebied van de grenscorridor beslaat en de gehele Gebiedsopgave (bereikbaarheid, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteiten) als onderwerp heeft, zal naar verwachting de uitwerking in een inpassingsplan of bestemmingsplan zich mogelijk alleen richten op onderdelen: een eventuele nieuwe weg, ruimtelijke opgaven als b.v. natuurontwikkeling.

4.5 Vervolg: Besluit-m.e.r.-procedure

Indien in een inpassingsplan of bestemmingsplan een m.e.r.-plichtige activiteit concreet mogelijk wordt gemaakt, moet in het kader van de r.o.-procedure een besluit-m.e.r.-procedure (ook wel project-MER procedure) worden doorlopen. De besluit-m.e.r.-procedure kent een aantal inhoudelijk en procedurele eisen (Wet Milieubeheer, hoofdstuk 7):

- § 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 vaststellen van de richtlijnen door bevoegd gezag;
- § 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 MER door de commissie m.e.r.: een kwaliteitsborging door onafhankelijke specialisten.

In het besluit MER worden de één of enkele voorkeurspakketten verder op inrichtingsniveau uitgewerkt, op milieueffecten onderzocht en beoordeeld. Resultaat is een gemotiveerde voorkeursoplossing (of pakket) die kan worden vastgelegd in het inpassingsplan / bestemmingsplan.

Belangrijk aandachtspunt is dat momenteel een wijziging van de regelgeving ten aanzien van m.e.r. in voorbereiding is (goedgekeurd door de Tweede Kamer, in behandeling in de Eerste Kamer). Belangrijk onderdeel is de aanpassing van de besluit-m.e.r.-procedure, zodanig dat deze meer richting plan-m.e.r. procedure neigt: minder inhoudelijke en procedurele eisen. Zo vervalt de verplichting van een startnotitie en richtlijnenfase en wordt deze vervangen door een raadpleging vergelijkbaar met plan-m.e.r. Ook vervalt de verplichting een meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA) te onderzoeken en wordt de inzet van de commissie m.e.r. vergelijkbaar met plan-m.e.r.

4.6 Vervolg richting realisatie

Na onherroepelijk worden van het inpassingsplan of bestemmingsplan wordt de realisatie voorbereid:

- uitwerken van het ontwerp / inrichtingsplan;
- aanvraag van benodigde vergunningen;
- aanbesteding;
- start realisatie.

concept

12 januari 2010

Plan-MER Structuurvisie Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Referenties

Eindhovens Dagblad (2007). Artikel: Eind 2010 kan de schop mogelijk de grond al in.

H+N+S (2009). Inzet Groen-Blauw raamwerk Zuid-oost Brabant.

Ministerie van V&W (2001). Anders omgaan met water, waterbeleid voor de 21 eeuw.

Ministerie van VROM (2004a). Nota Ruimte.

Ministerie van VROM (2004b). Nota Mobiliteit.

Ministerie van V&W, Provincie Noord-Brabant, SRE (2006). Netwerkanalyse BrabantStad.

Ministerie van V&W (1998). Vierde Nota Waterhuishouding.

Ministerie van V&W (1998). Trajectnota N69.

Ministeries van VROM, EZ, 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.

Provincie Noord-Brabant (2009). Concept structuurvisie provincie Noord-Brabant.

Provincie Noord-Brabant (2009). Brabant Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit.

Provincie Noord-Brabant (2008). Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 2009-2013.

Provincie Noord-Brabant, SRE, Ministeries van VROM, V&W, LNV, Economie (2008). MIRT verkenning Zuidoost Vleugel BrabantStad.

Provincie Noord-Brabant (2008). Interim Structuurvisie provincie Noord-Brabant.

Provincie Noord-Brabant (2006). Provinciaal Verkeers- en vervoersplan Noord-Brabant.

Provincie Noord-Brabant (2005). Provinciaal uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant.

Provincie Noord-Brabant (2005). Reconstructieplan Boven-Dommel.

Provincie Noord-Brabant (2005). Reconstructieplan Beerze Reusel.

SRE/Raadhuis in opdracht van provincie Noord-Brabant (2009). Gebiedsopgave Grenscorridor N69,

SRE (2004). Crossing Borders, moving frontiers.

SRE (2006). Gebiedsgerichte verkenning N69.

concept

12 januari 2010

Plan-MER Structuurvisie Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Afkortingen en begrippen

alternatief	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd, in het geval van de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 een integrale oplossing
autonome ontwikkeling	1. Ruimtelijk-planologische ontwikkeling van het plangebied op basis van bestaand en voorgenomen beleid, zonder de voorgenomen activiteit. 2. Ontwikkeling van het plangebied zonder de voorgenomen activiteit In het kader van de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 wordt niet gesproken van autonome ontwikkeling, maar van parallel lopende ontwikkeling
beoordelingskader	geheel van aspecten en criteria, op basis waarvan de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving worden bepaald
bevoegd gezag	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
Cie m.e.r.	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Commissie voor de m.e.r.	een landelijke commissie van ca. 180 onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het rapport. Per m.e.r. wordt een werkgroep samengesteld.
ecologische hoofdstructuur (EHS)	het netwerk van nationale en regionale natuurkerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de Nederlandse (rijks)overheid, zoals vastgelegd in de het Structuurschema Groene Ruimte en verder uitgewerkt in provinciale streekplannen
ecologische verbindingzone (EVZ)	gebied opgenomen in de EHS, dat verbreiding, migratie en uitwisseling van (dier)soorten tussen natuurgebieden mogelijk maakt
effect	verandering ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling door / na realisering van de voorgenomen activiteit
externe veiligheid	veiligheid voor de mens (individueel of in groepen) in de omgeving van gevaarlijke activiteiten, met name activiteiten waarbij gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen
huidige situatie	momentele toestand van een gebied of aspect
infrastructuur	systeem van voorzieningen en verbindingen als spoorwegen en vaarwegen, hoofdtransportleidingen, waterleidingen e.d.
initiatiefnemer	degene, die de voorgenomen activiteit wil ondernemen

inspraak	mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld ten aanzien van een activiteit waarover (door de overheid) een besluit zal worden genomen
leefbaarheid	maat voor de kwaliteit van de leefomgeving
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)
milieu-effecten	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)
notitie reikwijdte en detailniveau	startdocument voor de plan-m.e.r.-procedure
nulplusalternatief	alternatief waarbij met maatregelen met minimale ruimtelijke impact en minimale negatieve milieuaspecten invulling wordt gegeven aan de doelstelling.
raadpleging	het aan betrokken bestuurlijke organen vragen naar advies over de reikwijdte en het detailniveau van het plan-m.e.r.
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
studiegebied	gebied, waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden (omvang kan per aspect variëren)
verkeersintensiteit	het aantal voertuigen dat een punt gedurende een bepaalde tijdsduur passeert
versnippering	het uiteenvallen van het leefgebied in kleinere eenheden
voorgenomen activiteit	datgene, wat de initiatiefnemer wil realiseren
wettelijke adviseurs inzake m.e.r.-plichtige activiteiten	de in de Wet milieubeheer wettelijk aangewezen adviseurs

Bijlage Algemene inleiding m.e.r.

In het kader van de plan- en besluitvorming voor ruimtelijke ontwikkelingen moet in een aantal gevallen een m.e.r.-procedure worden doorlopen (m.e.r. staat voor milieueffectrapportage). Wet- en regelgeving ten aanzien van m.e.r. is vastgelegd in de Wet Milieubeheer 2008 en het Besluit m.e.r. 1994, laatst gewijzigd 2009 [VROM, 2009].

M.e.r. beoogt een vroegtijdige en volwaardige inbreng van het milieubelang in de plan- en besluitvorming. Deze inbreng wordt wettelijk geborgd door het stellen van eisen aan de inhoud (o.a. het opstellen van een milieueffectrapport (MER)) en aan de procedure (o.a. inspraak en toetsing).

De m.e.r.-regelgeving maakt onderscheid in twee m.e.r.- procedures:

- Plan-m.e.r.: milieubeoordeling gekoppeld aan een kaderstellend plan of besluit;
- Besluit - of Project-m.e.r.: milieubeoordeling gekoppeld aan een concreet besluit of vergunning.

Plan-m.e.r. en besluit/project-m.e.r. beogen hetzelfde: vroegtijdige en volwaardige inbreng van het milieubelang in de plan- en besluitvorming. Het verschil tussen plan-m.e.r. en besluit/project-m.e.r. zit in de plaats in de planvorming (plan-m.e.r. eerder dan besluit/project-m.e.r.) en de bij wet gestelde inhoudelijke en procedurele eisen (bij besluit/project-m.e.r. meer dan bij plan-m.e.r.).

In het Besluit m.e.r. is een overzicht gegeven van activiteiten waarvoor m.e.r. van toepassing is, drempelwaarden waarboven sprake is van m.e.r. en de plannen en besluiten waaraan de m.e.r. gekoppeld is.

Of en zo ja welke m.e.r.-procedure doorlopen moet worden hangt af van:

- Is de voorgenomen activiteit een activiteit zoals opgenomen in het Besluit m.e.r.?
- Worden de in het Besluit m.e.r. genoemde drempelwaarden overschreden?
- Wordt de voorgenomen activiteit gekoppeld aan een plan- en/of besluit zoals genoemd in het Besluit m.e.r.?
- Wordt de voorgenomen activiteit concreet vastgelegd in een (eind-) bestemmingsplan of vergunning of globaal in een kaderstellend plan of globaal bestemmingsplan.

Daarbij zijn een aantal opties mogelijk

- Geen m.e.r.-procedure
als de voorgenomen activiteit geen m.e.r.-plichtige activiteit is en/of drempelwaarden niet worden overschreden en/of de voorgenomen activiteit niet is gekoppeld aan m.e.r.-plichtig plan of besluit;
- Een besluit/project-m.e.r.-procedure
als de voorgenomen activiteit een m.e.r.-plichtige activiteit is, drempelwaarden worden overschreden en de voorgenomen activiteit gekoppeld is aan m.e.r.-plichtig besluit of vergunning, dat de voorgenomen activiteit concreet vastlegt;
- Een m.e.r.-beoordelingsprocedure
als de voorgenomen activiteit geen m.e.r.-plichtige activiteit is, de drempelwaarden voor de m.e.r.-plicht niet worden overschreden, maar wel die voor de m.e.r.-beoordelingsplicht en de voorgenomen activiteit gekoppeld is aan m.e.r.-plichtig besluit of vergunning, dat de voorgenomen activiteit concreet vastlegt;

- Een plan-m.e.r.-procedure
als de voorgenomen activiteit een m.e.r.-plichtige of m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit is, drempelwaarden worden overschreden en de voorgenomen activiteit gekoppeld is aan m.e.r.-plichtig plan of besluit, dat kaderstellend is voor de voorgenomen activiteit, maar deze niet concreet vastlegt.
Daarnaast is een plan-m.e.r. verplicht als het plan kaderstellend is voor een activiteit, waarvoor een passende beoordeling nodig is. Een passende beoordeling is nodig als een activiteit mogelijk significant negatieve effecten heeft op een Natura2000 gebied. Het maakt hierbij niet uit of de activiteit wel of niet in het Besluit m.e.r. genoemd is.

Definities m.e.r.

m.e.r.

Milieueffectrapportage: procedure om het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in te brengen in de plan- en besluitvorming voor activiteiten, waarvan op voorhand wordt verwacht dat zij (grote) milieueffecten met zich meebrengen.

MER

milieueffectrapport: belangrijkste document in de m.e.r.-procedure, waarin de effecten van een voorgenomen activiteit worden onderzocht en beoordeeld.

Plan-m.e.r. (= locatie m.e.r.)

milieubeoordeling gekoppeld aan een wettelijk en/of bestuursrechterlijk verplicht plan of besluit dat kaderstellend is voor een (mogelijk) m.e.r.-plichtige of m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit en/of kaderstellend is voor een activiteit waarvoor een passende beoordeling moet worden doorlopen, vanwege verwacht effect op Natura2000 gebieden.

Besluit-m.e.r. (= project-m.e.r., = inrichtingsm.e.r.)

milieubeoordeling gekoppeld aan een besluit of vergunning, waarin de voorgenomen activiteit concreet wordt vastgelegd.

M.e.r.-beoordeling

procedure waarin de beslissing of in het kader van een ruimtelijk-planlogische procedure een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, niet bij wet vastligt, maar een beslissing is van bevoegd gezag.

concept

12 januari 2010

Plan-MER Structuurvisie Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Bijlage Kaart plangebied.

