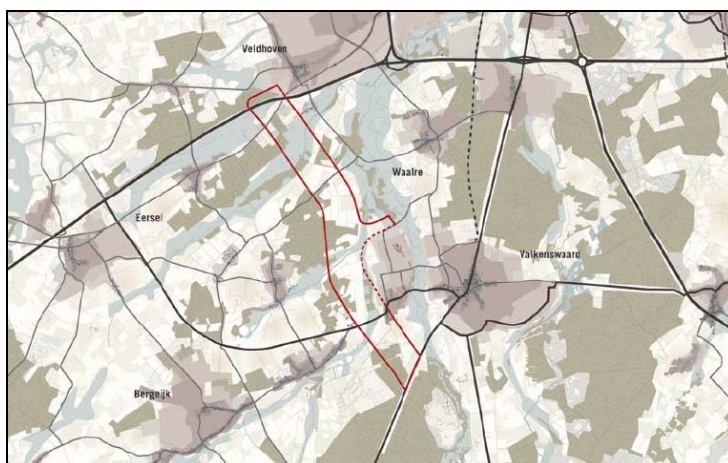


Notitie reikwijdte en detailniveau

ProjectMER Grenscorridor N69



15 januari 2013

Notitie reikwijdte en detailniveau ProjectMER Grenscorridor N69

Ten behoeve van advies en inspraak

Verantwoording

Titel	Notitie reikwijdte en detailniveau ProjectMER Grenscorridor N69
Opdrachtgever	Provincie Noord-Brabant
Projectleider	ir. M.L. (Marlies) Verspui
Auteur(s)	H.J. (Hugo) Weimer MSc
Gecontroleerd	ir. M.P. (Marcel) Boerefijn
Projectnummer	1211681
Aantal pagina's	52 (exclusief bijlagen)
Datum	15 januari 2013
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

Tauw bv
BU Ruimtelijke Kwaliteit
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
Telefoon +31 30 28 24 82 4
Fax +31 30 28 89 48 4

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001

Kenmerk R001-1211681HJW-evp-V05-NL

Inhoud

Verantwoording en colofon	5
1 Inleiding.....	9
1.1 Het gebiedsakkoord als vertrekpunt	9
1.2 M.e.r.-procedure en besluitvorming.....	11
1.3 Doel van de notitie reikwijdte en detailniveau	13
1.4 Leeswijzer	13
2 Kader, probleem- en doelstelling.....	15
2.1 Probleem- en doelstelling Grenscorridor N69	15
2.1.1 Leefbaarheid	16
2.1.2 Bereikbaarheid	18
2.1.3 Ruimtelijke kwaliteit	20
2.2 PlanMER en Structuurvisie	22
2.3 Beleidskader.....	23
3 Alternatieven en varianten	27
3.1 Inleiding	27
3.1.1 Referentiesituatie	27
3.1.2 Nulplusmaatregelen	29
3.1.3 Gebiedsimpuls.....	30
3.1.4 Alternatieven en varianten.....	32
4 Beoordelingskader en onderzoeksmethodiek.....	39
4.1 Aanpak van het onderzoek.....	39
4.2 Verkeer en vervoer	39
4.3 Woon- en leefmilieu.....	40
4.4 Bodem / ondergrond en water	42
4.5 Ecologie.....	43
4.6 Landschap, cultuurhistorie en recreatie	44
4.7 Archeologie	45
4.8 Landbouw	46
4.9 Kosten	47
4.10 Werkwijze	47
5 Procedure en besluitvorming	49

Bijlage(n)

- 1 Literatuurlijst
- 2 Procedureschema
- 3 Deelnemende partijen gebiedsakkoord Grenscorridor N69

1 Inleiding

Voor u ligt de notitie reikwijdte en detailniveau voor het projectMER¹ Grenscorridor N69. De provincie Noord-Brabant heeft het voornemen om een nieuwe verbindingsweg tussen de bestaande N69 (Luikerweg) en de A67 aan te leggen. Ten behoeve van de besluitvorming voor het provinciale inpassingsplan wordt een m.e.r.-procedure doorlopen om de milieueffecten in beeld te brengen. Met het projectMER (en het provinciale inpassingsplan) wordt invulling gegeven aan het gebiedsakkoord dat is ondertekend door de partijen in het gebied.

1.1 Het gebiedsakkoord als vertrekpunt

Met 'Westparallel Plus' is er een integrale oplossing voor de gehele regio

Al decennia lang speelt in deze regio, de grenscorridor N69, de leefbaarheid- en bereikbaarheidsproblematiek vanwege de grote toename van het aantal (vracht)auto's dat dagelijks door het gebied rijdt. De 25 samenwerkende partijen van het bestuurlijk overleg Grenscorridor N69 hebben twee jaar intensief overlegd om te komen tot een totaal oplossing. Dit heeft geresulteerd in een voorkeursalternatief Westparallel Plus dat is opgetekend in een gebiedsakkoord en door 21 partijen is ondertekend.

Met het voorkeuralternatief Westparallel Plus gaan verkeersstromen gebruik maken van de routes die daarvoor bedoeld zijn. Het doorgaand verkeer gaat niet meer dwars door de kernen van Valkenswaard en Waalre, maar via de nieuwe verbinding (zie ook figuur 1.2). De sluipverkeer werende maatregelen in het gebied van Eersel en Bergeijk zorgen ervoor dat verkeersstromen sneller op de hoofdwegen terecht komen. En lokaal worden er maatregelen getroffen ter bevordering van de doorstroming van lokaal verkeer en het stimuleren van het fiets en (H)OV gebruik. Dit totaal pakket verbetert de leefbaarheid en bereikbaarheid in de gehele regio. Daarnaast komt er een extra investering in het gebied om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Dit is de gebiedsimpuls waarvoor vijf deelgebieden zijn benoemd die hiervoor in aanmerking kunnen komen. Het zijn gebieden, vaak gekoppeld aan een beekloop, waar grote kansen liggen om de ruimtelijke kwaliteit te versterken.

Met de Westparallel Plus wordt ook een internationaal belangrijke verbinding tussen Lommel, Hasselt en Leuven en de Brainportregio verbeterd. Er komt een snelle en robuuste route vanaf de Belgische grens nabij Lommel tot aan de snelweg A67.

¹ Met MER wordt het milieueffectrapport bedoeld, m.e.r. is de procedure van milieueffectrapportage

Het gebiedsakkoord beschrijft het voorkeursalternatief Westparallel Plus en geeft aan hoe de partijen dit gaan realiseren. Er is sprake van drie onderdelen:

1. De nieuwe verbinding

Er komt een nieuwe 2 x 1-baans 80 km/uur verbinding, de 'Westparallel'. Hiervoor is in de provinciale structuurvisie het zoekgebied vastgesteld. Met de realisatie van deze nieuwe verbinding ontstaat een nieuwe internationale route die loopt van de grensovergang met België tot aan de aansluiting A67 Veldhoven-West voor een verbeterde bereikbaarheid van de Brainport en de economische centra van Noord-België.

2. Nulplus

Dit is een pakket aan maatregelen dat ervoor gaat zorgen dat de doorstroming op de lokale wegen verbetert en met sluipverkeer werende maatregelen zorgt dat de juiste verkeersstroom sneller op de juiste route komt. In dit pakket zitten ook maatregelen ter bevordering van het gebruik van fiets en (H)OV.

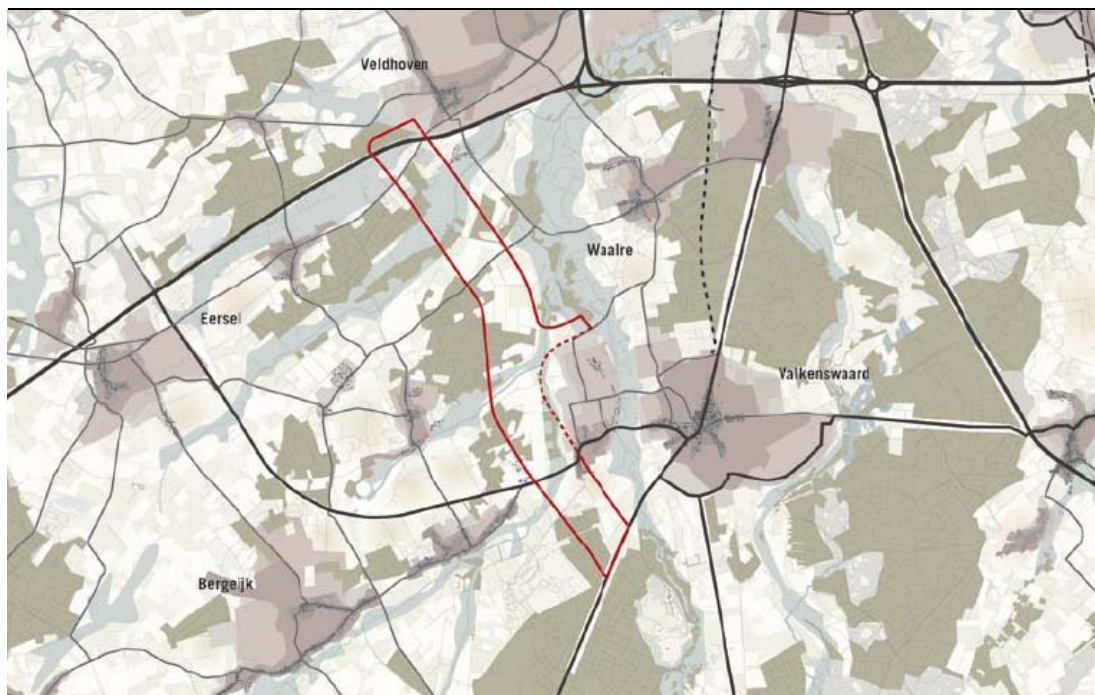
3. Gebiedsimpuls

Met de gebiedsimpuls wordt een ruimtelijke kwaliteitsverbetering gerealiseerd. De gebiedsimpuls richt zich op landbouw, natuur, landschap, water en recreatie. Dit komt naast de compensatie en mitigatie die verplicht is bij de aanleg van een infrastructurele verbinding.

Dit gebiedsakkoord is op 27 juni 2012 ondertekend door 21 partijen (zie ook bijlage 3).



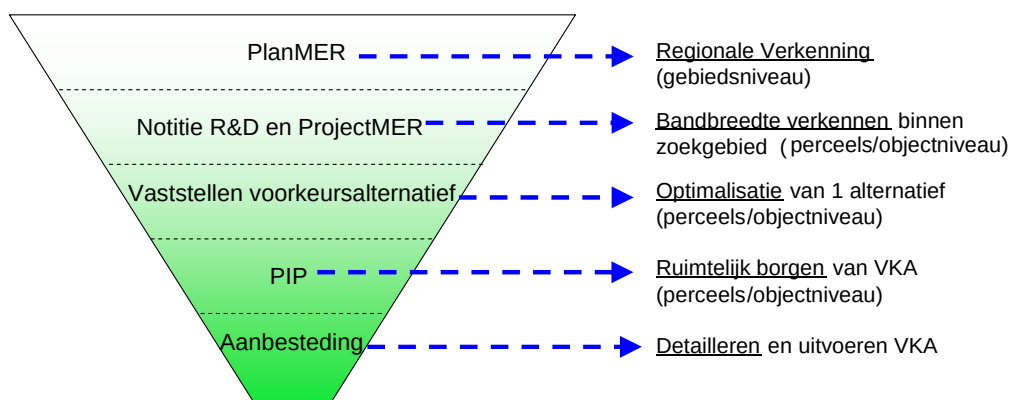
Figuur 1.1 Ondertekening gebiedsakkoord d.d. 27 juni 2012



Figuur 1.2 De rode contour is het zoekgebied voor de Westparallel, zoals opgenomen in de “Structuurvisie deel E Genscorridor”

1.2 M.e.r.-procedure en besluitvorming

Figuur 1.3 bevat een grafische weergave van het trechteringsproces dat bestaat uit vijf stappen.



Figuur 1.3 Trechteringsproces gebiedsopgave Genscorridor N69 (VKA=VoorKeurs Alternatief)

1) Planm.e.r.

In 2012 is het planMER voor de Structuurvisie Grenscorridor N69 opgesteld. Om tot een gewogen keuze te komen voor de verbetering van de leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in de Grenscorridor, is in het planMER onderzoek uitgevoerd naar de milieueffecten van diverse alternatieven op het abstractieniveau van de Structuurvisie (gebiedsniveau).

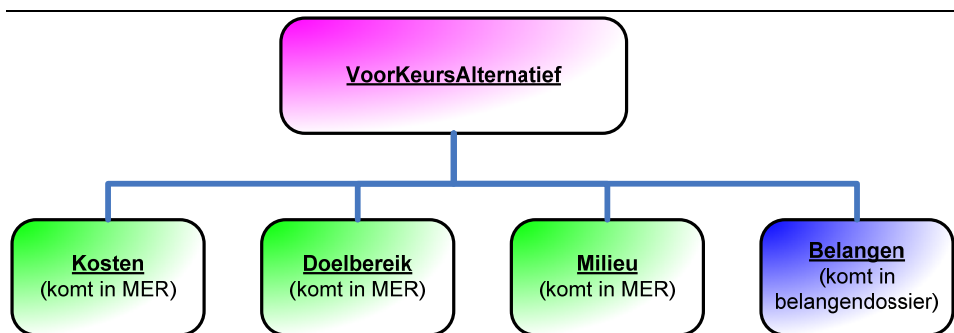
2) Projectm.e.r.

Na het vaststellen van de Structuurvisie is de volgende stap de projectm.e.r.-procedure waarvan deze notitie Reikwijdte en Detailniveau het formele vertrekpunt is. Ook voor deze m.e.r.-procedure geldt als centrale doelstelling om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke nadelige gevolgen voor het milieu. Ten opzichte van het planMER is sprake van een meer gedetailleerd schaalniveau (perceels / objectniveau).

Initiatiefnemer in deze m.e.r.-procedure is Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant. Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant is bevoegd gezag in deze m.e.r.-procedure.

3) Vaststellen voorkeursalternatief

Naast milieu(effecten) spelen bij het vaststellen van het voorkeursalternatief door de betrokken bestuurders ook kosten, doelbereik, milieu(effecten) en belangen een rol (zie figuur 1.4). Het belangendossier wordt door de provincie opgesteld en bevat bijvoorbeeld informatie over bedrijfseconomische belangen.



Figuur 1.4 Het proces “vaststellen Voorkeursalternatief” in relatie tot MER en Belangendossier

4) PIP

In het provinciaal inpassingsplan (PIP) wordt het voorkeursalternatief planologisch vastgelegd inclusief eventuele mitigatie en compensatie.

5) Aanbesteding

Het voorkeursalternatief wordt nader gedetailleerd tijdens de aanbestedingsfase.

1.3 Doel van de notitie reikwijdte en detailniveau

De voorliggende notitie vormt de eerste stap in de (project) m.e.r.-procedure en geeft inzicht in de reikwijdte en het detailniveau van het milieuonderzoek en in de vragen waarop in het MER antwoord wordt gegeven. Daarnaast worden met deze notitie alle betrokkenen en geïnteresseerde partijen geïnformeerd over het voornemen. Daarbij wordt dit document ter inzage gelegd en wordt iedereen in de gelegenheid gesteld om zienswijzen kenbaar te maken. De notitie wordt ook voorgelegd aan de adviseurs en bestuursorganen die op grond van de wet geraadpleegd moeten worden over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Het raadplegen van de Commissie voor de milieueffectrapportage is in deze fase niet verplicht. Vanwege het doorlopen van een zorgvuldig proces vraagt de provincie Noord-Brabant de Commissie echter wel om een advies over de reikwijdte en detailniveau voor het MER. Bij het opstellen van het MER zal zoveel mogelijk rekening gehouden worden met de ingediende zienswijzen, de reacties van betrokken bestuursorganen en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage.

Reacties op de Notitie reikwijdte en detailniveau kunnen binnen een termijn van 6 weken na bekendmaking van de ter inzage legging worden ingediend bij de Provincie Noord-Brabant. De provincie ontvangt de reacties bij voorkeur digitaal. Dit kan via www.brabant/N69.

Schriftelijke reacties kunt u insturen naar:

Provincie Noord-Brabant, directie Ecologie
de heer W.A.J.M. Michels, m.e.r.-coördinator
Postbus 90151
5200 MC 's Hertogenbosch

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat nader in op het kader en de probleem- en doelstelling. Hoofdstuk 3 beschrijft de verschillende alternatieven en varianten die in het MER onderzocht worden. Hoofdstuk 4 geeft aan op welke wijze het onderzoek naar de (milieu)effecten vorm wordt gegeven. Ter afsluiting vindt u in hoofdstuk 5 hoe de verdere m.e.r.-procedure eruit ziet.

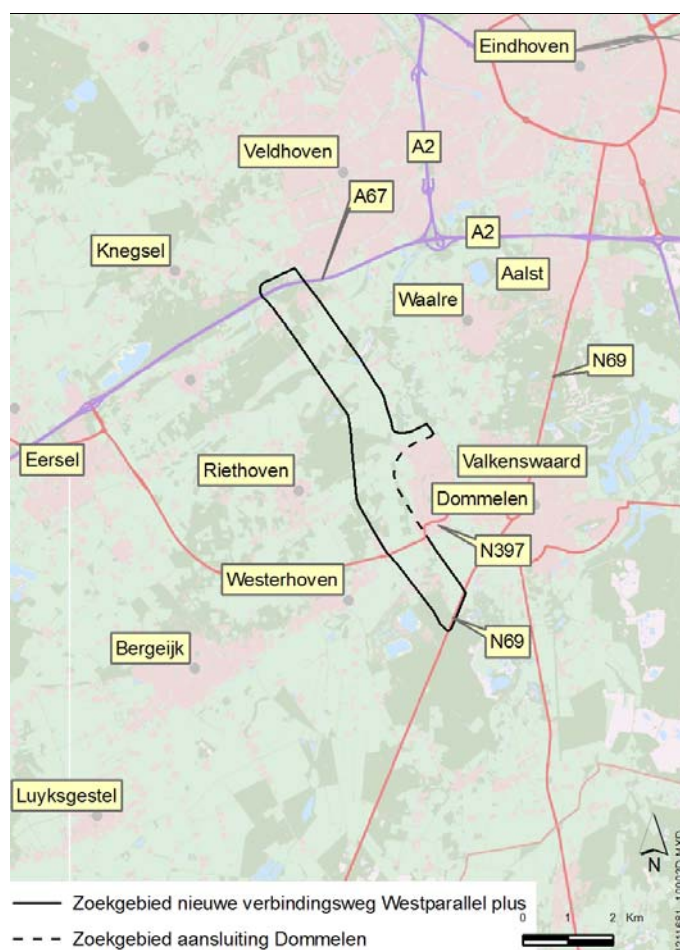
2 Kader, probleem- en doelstelling

2.1 Probleem- en doelstelling Grenscorridor N69

De hoofddoelstelling voor de grenscorridor is, conform het planMER, tweeledig:

- De leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek in de Grenscorridor N69 (gerelateerd aan de problematiek van de huidige N69) oplossen
- De kwaliteit van landschap, natuur, water, landbouw en recreëren versterken

Binnen deze brede doelstelling is, conform het planMER, onderscheid gemaakt in drie hoofdthema's, te weten leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. In de eerste hoofdstukken van het projectMER worden de doelstellingen verder uitgewerkt en gespecificeerd, zodat aan de hand van het projectMER getoetst kan worden of de doelstellingen worden bereikt.



Figuur 2.1 Omgeving Grenscorridor N69

2.1.1 Leefbaarheid

Probleemstelling

Mede door de hoge verkeersintensiteiten op de N69 en een aantal omliggende wegen en een hoog percentage vrachtverkeer op de wegen in de Grenscorridor staat de leefbaarheid onder druk in de kernen Aalst, Waalre, Valkenswaard, Dommelen, Eindhoven Zuid, Eersel, Bergeijk, Westerhoven, Riethoven, Steensel en Veldhoven. In deze kernen bestaat de leefbaarheidproblematiek uit:

- Verslechterde luchtkwaliteit (op enkele locaties overschrijding van normen)
- Geluidhinder (met op diverse locaties overschrijding van normen)
- Trillingshinder
- Verslechterde oversteekbaarheid / barrièrewerking
- Verkeersonveiligheid (gevoelsmatig en op enkele locaties ook objectief)

Luchtkwaliteit vormt een knelpunt in de Grenscorridor N69. Dit betreft met name stikstofdioxide (NO₂). Deze stof wordt uitgestoten door industrie en autoverkeer.

Met name dit autoverkeer, in combinatie met stedelijke gebieden, waar deze concentraties zich ophopen zorgt voor diverse overschrijdingen van de grenswaarden.

In de Grenscorridor N69 zijn in de huidige situatie geen overschrijdingen van de norm voor fijn stof (PM₁₀).

Woningen en andere geluidgevoelige objecten (scholen, ziekenhuizen, kinderdagverblijven en dergelijke)

ondervinden geluidhinder van verkeer langs de wegen, met name daar waar:

- Veel verkeer rijdt
- Veel vrachtverkeer voorkomt
- Verkeer een hoge snelheid mag hebben
- Geluidproducerende wegdektypes zijn gebruikt
- Woningen en andere gevoelige objecten dicht langs de weg staan
- Verkeer optrekt en afremt, bijvoorbeeld bij verkeerslichten, verkeersdrempels en dergelijke

In de huidige situatie is reeds sprake van een hoge geluidbelasting op diverse plaatsen in de Grenscorridor. Een ander belangrijk aandachtspunt vormen de sluiptwegen voor vrachtwagenverkeer, waardoor ook kleine kernen die niet direct langs de grotere verkeersaders zijn gelegen geluidhinder ondervinden. In een aanzienlijk deel van de Grenscorridor N69 is dus sprake van geluidhinder om en langs wegen.

De hoge verkeersintensiteit, het hoge aandeel vrachtverkeer leidt in de Grenscorridor ook tot trillingshinder en mogelijk trillingsschade. Met name het zware vrachtverkeer veroorzaakt trillingen nabij de weg, die als hinderlijk kunnen worden ervaren en tot schade kunnen leiden.

De hoge verkeersdruk op de N69 leidt tot barrièrewerking in Valkenswaard en Aalst. Het centrum wordt "doorsneden" door een drukke verkeersweg, waardoor het relatief veel tijd kost om veilig over te steken. Door de stagnatie op de N69 en het verspreiden van verkeer op andere wegen komt ook in andere kernen de oversteekbaarheid in gedrang. De oversteekbaarheid en barrièrewerking vormt met name een probleem bij wegen die niet uitgerust zijn voor grote hoeveelheden verkeer en waar diverse functies (zoals wonen, winkels, horeca, et cetera) zich direct aan bevinden.

De verkeersveiligheid in de Grenscorridor staat onder druk. Dit door hoge en nog steeds toenemende verkeersintensiteiten, het relatief hoge aandeel vrachtverkeer en de menging van de diverse verkeersgroepen (auto's, vrachtwagens, landbouwverkeer, fietsers en voetgangers). De veiligheidsproblematiek speelt op diverse locaties in de Grenscorridor: langs de drukke verkeersroutes in het gebied, maar ook in het buitengebied, waar de intensiteiten minder groot zijn, maar ook de ruimte voor verkeer kleiner is en daarmee de verkeersonveiligheid groter.

Doelstelling

Op basis van bovenstaand beschreven problematiek en de belangen van de betrokken partijen zijn de volgende verbeterdoelen voor leefbaarheid geformuleerd:

- Betere luchtkwaliteit
 - Geen overschrijdingsknelpunten
 - Betere luchtkwaliteit algemeen
- Betere geluidkwaliteit
 - Minder overschrijdingsknelpunten
 - Minder geluidhinder algemeen
- Betere oversteekbaarheid / minder barrièrewerking in kernen
- Betere verkeersveiligheid
 - Minder verkeersongevallen
 - Veiliger gevoel in verkeer
 - Duurzaam veiligere inrichting van het wegennet

Zoals geformuleerd in het planMER ligt de prioriteit in bovenstaande doelstellingen vanuit de probleemanalyse gezien met name bij het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van geluidhinder in de Grenscorridor. Maatregelen zijn nodig om het leefklimaat te verbeteren.



Figuur 2.2 Valkenswaard (N69)

2.1.2 Bereikbaarheid

Probleemstelling

Door een forse toename van verkeer in de afgelopen decennia is de N69 overbelast geraakt, met name tussen Valkenswaard Zuid en de A2/N2 ten noorden van Aalst. De verwachting is dat deze problematiek in de nabije toekomst verder toeneemt door autonome groei van de automobiliteit en extra verkeer door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in en rond de Grenscorridor. Dit leidt tot filevorming, met name in de ochtend en avondspits, maar regelmatig ook overdag. Naast de negatieve effecten op leefbaarheid (zie voorgaande) paragraaf heeft dit een aantal nadelige neveneffecten voor de verkeerssituatie in de Grenscorridor:

- De bereikbaarheid in Valkenswaard en Aalst is verslechterd, zowel in de kern, als in de omliggende woongebieden en bedrijvenlocaties
- Verkeer (vrachtverkeer en autoverkeer) is andere wegen gaan zoeken in de regio wat heeft geleid tot een toename van verkeer op de omliggende provinciale wegen N397 en N396, maar ook op het omliggende onderliggende wegennet (sluipverkeer)

Naast deze lokale / regionale problematiek is ook de (boven)regionale en (inter)nationale bereikbaarheid in het gedrang. De Grenscorridor heeft een belangrijke centrale functie in het netwerk dat Zuidoost Brabant, de Brainport Eindhoven en Veldhoven verbindt met het zuiden, de bedrijvigheid rond Lommel/Neerpelt en de regio Hasselt (en via Hasselt met Leuven en Aken, de zogenaamde ELAt driehoek).

De huidige N69 is een centrale verbindingssas in het netwerk, maar is gezien zijn ligging door de kernen en capaciteit niet (meer) geschikt hiervoor. De congestie op de N69 leidt tot reistijdverlies, omrijbewegingen en daarmee tot economisch verlies. Vanuit economisch belang is een verbetering van de (boven)regionale verbinding door de Grenscorridor essentieel.



Figuur 2.3 Aalst (N69)

Doelstelling

Op basis van bovenstaand beschreven problematiek en de belangen van de betrokken partijen zijn de volgende verbeterdoelen voor bereikbaarheid geformuleerd:

- Betere verkeersdoorstroming regionaal / bovenregionaal
- Betere lokale ontsluiting
- Betere koppeling netwerken (ketenmobiliteit)
 - Meer en betere overstapmogelijkheden
- Minder sluipverkeer
- Minder vrachtauto's door de kernen
- Meer gebruik openbaar vervoer
 - Kortere reistijd openbaar vervoer
 - Aantrekkelijker openbaar vervoer
- Meer gebruik fiets
 - Meer routes fiets
 - Aantrekkelijker routenetwerk fiets

Zoals geformuleerd in het planMER ligt de prioriteit in bovenstaande doelstellingen vanuit de probleemanalyse voor bereikbaarheid gezien met name bij het verbeteren van de regionale en bovenregionale doorstroming. Vanuit leefbaarheid ligt de prioriteit bij verbetering van de doorstroming, maar vooral ook bij het verminderen van (vracht)verkeer door de kernen en het verminderen van sluipverkeer. Nieuwe maatregelen zijn noodzakelijk om de doelen ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid te halen.

2.1.3 Ruimtelijke kwaliteit

Probleemstelling

De Grenscoorridor is een bijzonder gebied met diverse waarden op het gebied van landschap, cultuurhistorie, archeologie, ecologie, water, wonen, werken, landbouw en recreatie. Naast de waarde van het gebied op zichzelf en voor de inwoners en gebruikers in het gebied, heeft de Grenscoorridor ook bijzondere waarde en potentie als woon-, verblijf- en recreatiegebied voor de Brainport Eindhoven. Een aantal waarden in de Grenscoorridor staat echter onder druk. Daarnaast worden niet alle potenties in de Grenscoorridor optimaal benut.



Figuur 2.4 Riethoven (Keersopperdreef)

Doelstelling

Op basis van bovenstaand beschreven problematiek en de belangen van de betrokken partijen zijn de volgende verbeterdoelen voor ruimtelijke kwaliteiten geformuleerd²:

- Grotere landschappelijke kwaliteit
 - Grotere herkenbaarheid landschap / landschapstypen
 - Grotere beleefbaarheid landschap / landschapstypen
 - Grotere toegankelijkheid landschap
 - Grotere beleefbaarheid cultuurhistorie
- Betere watersysteem (voor zover nog niet voorzien in bestaand beleid als Kaderrichtlijn Water)
 - Meer ruimte beekherstel (hermeandering)
 - Meer ruimte waterberging
 - Betere waterkwaliteit
 - Bestrijding verdroging
 - Minder spanning landbouw-water
- Sterkere natuur
 - Grotere biodiversiteit
 - Sterkere biotopen / habitats
 - Sterkere ecologische verbindingen
 - Minder versnippering natuur
 - Minder spanning natuur-landbouw
 - Minder spanning natuur-recreatie
- Sterkere landbouw
 - Meer ruimte voor landbouw
 - Meer ruimte voor verbreding landbouw
 - Minder versnippering landbouw
 - Betere landbouwstructuur
 - Meer multifunctioneel ruimtegebruik landbouw
- Sterkere recreatie
 - Sterkere bestaande kwaliteiten
 - Meer routes
 - Aantrekkelijkere routes
 - Meer voorzieningen
 - Aantrekkelijkere voorzieningen
 - Grotere recreatieve toegankelijkheid
 - Grotere rustgebieden

² Gedurende de planm.e.r.-procedure is een bredere doelstelling gehanteerd voor ruimtelijke kwaliteit die ook was gericht op de volgende thema's: aantrekkelijker woon- en werkomgeving, minder gebruik primaire grondstoffen, minder energiegebruik en CO2 uitstoot en zorgvuldiger ruimtegebruik. In de daarop volgende periode heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden en is een verdere afbakening van de doelstelling bereikt. In het gebiedsakkoord dat hierop volgde is benoemd/vastgelegd dat de gebiedsimpuls zich voornamelijk richt op landbouw, natuur, landschap, water en recreatie. De focus van de doelstelling voor ruimtelijke kwaliteit voor het vervolg van het project Grenscorridor N69 ligt daarom op deze onderwerpen

De samenwerkende partijen beseffen dat bovenstaande doelstelling erg breed is en dat wellicht niet alle doelen gehaald kunnen worden. Daarnaast kunnen doelstellingen met elkaar conflicteren. Het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid door de aanleg van nieuwe infrastructuur conflicteert in een waardevol gebied als de Grenscorridor al snel met doelstellingen op het gebied van natuur (ruimtebeslag, hinder), landschap en cultuurhistorie (ruimtebeslag, verstoring beleving), water (ruimtebeslag), landbouw (ruimtebeslag, hinder in bedrijfsvoering) en recreatie (ruimtebeslag en hinder).

Conform het planMER ligt de prioriteit in bovenstaande doelstellingen voor ruimtelijke kwaliteit vanuit de probleemanalyse voor ruimtelijke kwaliteit met name bij:

- Het realiseren van voor de omgeving acceptabele maatregelen ter verbetering van bereikbaarheid en de leefbaarheid onder andere door het zoveel mogelijk beperken van nieuwe schade.
- Het waar mogelijk versterken van de ruimtelijke kwaliteit van de Grenscorridor als geheel, waarbij het zoeken naar synergie tussen de verschillende ruimtelijke aspecten voorop staat. Versterking van vijf aspecten staat hierbij centraal: landschap, landbouw, recreatie, water en natuur

2.2 PlanMER en Structuurvisie

PlanMER

In het planMER dat ten behoeve van de Structuurvisie is opgesteld zijn de (milieu)effecten van verschillende alternatieven op gebiedsniveau onderzocht (Oranjewoud, 2012). De Commissie voor de m.e.r. heeft het planMER getoetst en geeft de volgende aandachtspunten en adviezen voor de vervolgbesluiten over de N69:

- De Commissie geeft aan dat door een toename van stikstofdepositie en door verstoring van broedvogels door geluid op Nederlandse en/of Belgische Natura2000-gebieden significante gevolgen op de instandhoudingdoelstellingen van deze gebieden niet zonder meer zijn uit te sluiten. Een aandachtspunt bij de beoordeling van het voorkeursalternatief in het kader van de Natuurbeschermingswet is de vraag of het vereffenen van depositietoename binnen een overbelast habitatype met depositieafname bij dit type elders binnen hetzelfde Natura2000-gebied zolang het type overbelast blijft, mogelijk is
- De Commissie adviseert om voor de vervolgbesluitvorming over het uiteindelijke tracé en de wijzigingen te beschrijven welke maatregelen getroffen zullen worden om geluidhinder in de kernen van Aalst, Waalre en Valkenswaard te verminderen en aan de Wet geluidhinder te voldoen
- De Commissie adviseert om voor de vervolgbesluitvorming over het uiteindelijke tracé te beschrijven welke maatregelen worden getroffen om de bijdrage van NO₂ in de kernen van Valkenswaard, Aalst en Waalre verder te verminderen indien normwaarden in 2015 overschreden dreigen te worden
- De Commissie adviseert bij de vervolgbesluiten over het uiteindelijke tracé en de wijzigingen in de bestemmingsplannen de effecten van de gebiedsimpuls te onderzoeken en bij de uiteindelijke keuze van het tracé mee te wegen

- De Commissie adviseert bij de uiteindelijke uitwerking van het voorkeustracé de hydrologische gevolgen van een verdiepte aanleg in beeld te brengen en deze af te wegen tegen de verwachte positieve gevolgen van een verdiepte ligging op de landschappelijke inpassing van het wegtracé

In het MER wordt zoveel mogelijk invulling gegeven aan de adviezen van de Commissie voor de m.e.r. welke betrekking hebben op de Nieuwe verbinding en de gebiedsimpuls.

Structuurvisie

Door de samenwerkende partijen is gekozen voor het alternatief Westparallel Plus als voorkeursalternatief. Het alternatief Westparallel is op hoofdlijnen vastgelegd in de structuurvisie Noord-Brabant Deel E: Grenscorridor N69 (provincie Noord-Brabant, 2011). In de Structuurvisie is het zoekgebied voor de nieuwe verbinding vastgesteld (zie figuur 1.2). De nieuwe verbinding betreft een provinciale weg tussen de A67 ten zuidwesten van Veldhoven en de huidige N69 ten zuiden van Valkenswaard. Het zoekgebied maakt deel uit van het grondgebied van de gemeenten Valkenswaard, Bergeijk en Veldhoven.

2.3 Beleidskader

In de Grenscorridor N69 is een groot aantal samenwerkende overheden actief. In onderstaand overzicht is per overheidsniveau het relevante beleid voor de corridor samengevat.

Beleid en regelgeving	Omschrijving
Rijksniveau	
<i>Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte</i>	De structuurvisie infrastructuur en ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In deze structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028 en geeft zij aan in welke infrastructurele projecten geïnvesteerd gaat worden. Voor de Brainport Zuid-Oost Nederland is de opgave gesteld om de bereikbaarheid optimaal te benutten of te verbeteren om het vestigingsklimaat voor bedrijven te verbeteren.
Provinciaal niveau	
<i>Structuurvisie Noord-Brabant en verordening ruimte</i>	De Structuurvisie benoemt en beschrijft ambities voor vier ruimtelijke structuren: infrastructuur, landelijk gebied, groenblauwe mantel en stedelijke structuur. Op het gebied van infrastructuur is een belangrijke ambitie het bevorderen van de bereikbaarheid (ook internationaal) en het beter verknopen van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen en het inpassen van nieuwe infrastructuur in het landschap. Investeren in bereikbaarheid wordt gekoppeld aan verbeteringen in het omliggende (landelijke) gebied. Beter benutten van bestaande infrastructuur staat voorop, daarna wordt gekeken waar uitbouw van infrastructuur noodzakelijk is. Voor de uitvoering van haar ambities benoemt de provincie in de Structuurvisie ruimtelijke ordening negen gebiedsontwikkelingen (waaronder de Grenscorridor N69). In aanvulling op de Structuurvisie is in Deel E het zoekgebied voor de Grenscorridor N69 vastgelegd. De gebiedsontwikkeling grenscorridor N69 is eveneens benoemd als kerngebied uitvoering groen/blauw. In de verordening ruimte staan regels waarmee een gemeente rekening moet houden bij het maken van bestemmingsplannen. De onderwerpen die in de verordening staan zijn gebaseerd op de structuurvisie. De verordening is een manier om die provinciale belangen veilig te stellen.

Beleid en regelgeving	Omschrijving
<i>Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan en Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport.</i>	De provincie kiest voor een deur tot deur benadering, waarbij alle vervoer over weg, water en spoor in samenhang worden bekeken (ook OV en fiets). Per gebied wordt een passende invulling gegeven aan mobiliteit. Elk gebied is anders en per gebied legt de provincie andere accenten. Het PVVP schets onder andere de ambities om voldoende ruimte te houden voor aanleg van nieuwe infrastructuur, gegarandeerde en betere sociale bereikbaarheid met keuzemogelijkheden voor de reiziger, verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en bescherming/ ontwikkeling van natuur en landschap bij inpassing van nieuwe infrastructuur. In het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, dit is het uitvoeringsprogramma van het PVVP, is de N69 als project opgenomen.
<i>Brabant: uitnodigend groen</i> <i>Integrale provinciale natuur- en landschapvisie</i>	Door middel van deze visie wordt een nieuwe koers uitgezet voor versterking van de Brabantse natuur en het Brabantse landschap. De provincie wil de ecologische hoofdstructuur afmaken en natuur en landschap vanuit hun intrinsieke waarde beschermen en een plek geven in de samenleving zodat ze ten goede komen aan alle Brabanders. Natuur en landschap zijn immers essentieel voor een goed en gezond leef- en vestigingsklimaat. De basis moet hiervoor op orde zijn, namelijk een samenhangend netwerk van natuurgebieden en een grote variëteit aan dier- en plantensoorten. Goed milieu- en waterbeheer is hiervoor een randvoorwaarde, daarom wordt ingezet op: 1. Een samenhangend en robuust netwerk van natuurgebieden inclusief verbindingen 2. Behoud en herstel van biodiversiteit Brabantbreed van stad tot land 3. Een Brabants mozaïek van landschappen met regionale identiteiten gericht op een goed leef- en vestigingsklimaat 4. Verankering van natuur en landschap in de samenleving, in samenhang met economische en sociale culturele ontwikkelingen in een ruimtelijke context
<i>Agenda van Brabant</i>	De Agenda van Brabant zet in op het vestigings- en leefklimaat in Brabant, zodat Brabant tot de top van de (industriële) kennis- en innovatieregio's in Europa blijft behoren. Een leefklimaat waarin ondernemers, overheden, kennis- en onderwijsinstellingen en maatschappelijke organisaties optimaal functioneren en een bijdrage leveren aan welzijn van de Brabantse burgers en bedrijven. Doel van de Agenda is om het vestigings- en leefklimaat zodanig te beïnvloeden, dat Brabant vanuit een Europees en mondiaal concurrentieperspectief aantrekkelijk, duurzaam en welvarend wordt en blijft. De Agenda streeft naar evenwicht tussen economie/innovatie en de kwaliteit van het woon/leefmilieu. Een goede bereikbaarheid in de regio is in de agenda benoemd als kerntaak van de provincie. De Grenscorridor N69 is benoemd als een speerpunt van de Agenda van Brabant.
<i>Brainport 2020 Top Economy Smart Society</i>	In opdracht van het kabinet is specifiek voor deze regio een samenhangende en integrale visie ontwikkeld. De ambitie is dat de Brainport regio wereldwijd kan concurreren met andere kennisomgevingen. In 2020 staat Zuidoost-Nederland in de Top 3 van toptechnologieregio's in Europa. Meer concreet is een van de doelstellingen een internationaal concurrerend attractief vestigingsklimaat voor bedrijven en (toekomstige) arbeidskrachten in de topclusters en clusters in ontwikkeling. Voorwaarde daarbij is een urgente verbetering van bereikbaarheid voor het autoverkeer. De regionale sociaal-economische functie en potentie van Brainport is groot. Brainport is een economische motor voor regio, provincie en Nederland. Ook over de grens ligt een betekenisvolle relatie met de gemeente Lommel en de Belgische provincie Limburg.

Beleid en regelgeving	Omschrijving
Regionaal niveau	
<i>Waterbeheerplan De Dommel</i>	In het waterbeheerplan beschrijft het waterschap de doelen en inspanningen voor 2010-2015. Twee onderwerpen hebben hoge prioriteit: 1. Het voorkomen van wateroverlast 2. Het herstellen van het watersysteem van Natura2000-gebieden Er is momenteel regelmatig sprake van regionale wateroverlast, zowel op de landbouwgronden als in het bebouwd gebied. Bij de beekdalen die in zeer natte perioden van oudsher overstromen worden echter geen overstromingsnormen toegepast, omdat overstromingen in de beekdalen behoren tot het functioneren van een natuurlijk watersysteem. Om wateroverlast toch tot een aanvaardbaar niveau te brengen zijn waterbergingsgebieden nodig. Vanuit de gedachte van "droge voeten" worden gestuurde waterbergingsgebieden (in de Grenscorridor gaat het om waterbergingsgebieden Keersop en de Run) aangelegd, zodat de kans op regionale wateroverlast en overlast op kwetsbare natuurgebieden acceptabel is. Vanuit het thema natuurlijk water kiest het waterschap daarnaast voor de inrichting en het beheer van watergangen voor het behalen van de ecologische doelen uit de Europese Kaderrichtlijn Water en de functies 'waternatuur' en 'verweven' uit het Provinciaal Waterplan. Dit betekent bijvoorbeeld het continueren van beekherstelprojecten en de aanleg van ecologische verbindingzones
<i>Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) 2006-2015</i>	Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) heeft een regionaal verkeers- en vervoersplan opgesteld. Het RVVP vormt de basis voor het verkeers- en vervoerbeleid van de 21 SRE-gemeenten. De gemeenten hebben veelal ook nog een Gemeentelijk Verkeer- en vervoersplan dat de verdere uitwerking van beleid op gemeenteniveau. Het RVVP heeft als doel het mogelijk maken van de gewenste economische ontwikkeling door een optimaal verkeers- en vervoerssysteem onder voorwaarde van een acceptabele leefbaarheid en verkeersveiligheid. De N69 wordt benoemd als sleutelproject in de Brainport om de bereikbaarheid vanuit het zuiden en de leefbaarheid in de regio te verbeteren.
<i>Structuurvisies gemeenten grenscorridor</i>	In de (concept)structuurvisies van de gemeente Eindhoven, Waalre en Veldhoven wordt kort ingegaan op de problemen rondom de N69 en de mogelijke oplossingen die gezocht worden. In de structuurvisies van de gemeenten Bergeijk en Valkenswaard wordt de N69 specifiek besproken. "De belangrijkste maatregel voor een structurele oplossing van het sluipverkeer ligt volgens de gemeente Bergeijk in de aanpak van de congestie op de snelwegen rondom Eindhoven en het aanpakken van de ontbrekende schakel in het snelwegennetwerk tussen Nederland en België (N69). Een verbetering van de verbinding van de N69 (vanaf België) met de A67 zou voor een betere verkeersafwikkeling zorgen en de oplossing van regionale verkeersoverlast onder meer in Bergeijk, Valkenswaard en Aalst". Voor Valkenswaard is het van belang dat er een oplossing komt voor de N69, zodat niet meer al het externe verkeer door de kern rijdt.

Kenmerk R001-1211681HJW-evp-V05-NL

3 Alternatieven en varianten

3.1 Inleiding

In het kader van een m.e.r.-procedure dienen minimaal de volgende alternatieven te worden onderzocht:

- De referentiesituatie (nulalternatief). Dit betreft de huidige situatie en autonome ontwikkeling
- De voorgenomen ontwikkeling. In dit MER worden vooralsnog vier alternatieven voor de nieuwe verbinding onderzocht, met een aantal verkeerskundige varianten en uitvoeringsvarianten

Het uiteindelijk gekozen tracé, het voorkeursalternatief, wordt vastgelegd in het inpassingplan. Bij de keuze van het voorkeursalternatief zullen ook andere overwegingen dan milieu een rol spelen, bijvoorbeeld de kosten van de nieuwe verbinding en belangen van participerende (bestuurlijke) partijen.

In de 'oude' m.e.r.-procedure is het opstellen van een meest milieuvriendelijke alternatief (realistisch alternatief met de best bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu) verplicht. In de nieuwe wetgeving is dit alternatief niet meer verplicht. In het MER voor de nieuwe verbinding zal in ieder geval aandacht worden besteed aan de noodzaak van mitigerende maatregelen van het voornemen om negatieve milieueffecten zoveel mogelijk te beperken.

Het zoekgebied (zie figuur 1.2) voor de Westparallel is vastgelegd in de Structuurvisie. De nieuwe verbinding Westparallel zal na realisatie deel uit gaan maken van de N69 en de functie van de huidige N69 overnemen.

3.1.1 Referentiesituatie

In de referentiesituatie wordt de huidige situatie van het zoekgebied en omgeving beschreven en wordt aangegeven welke ontwikkelingen hier plaats zullen vinden tot en met 2025 als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd: de autonome ontwikkelingen. De milieueffecten van de voorgenomen ontwikkelingen worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (2025). In ieder geval wordt rekening gehouden met onderstaande ontwikkelingen.

Bedrijventerreinen Veldhoven

In Veldhoven zijn verschillende uitbreidingen gepland op de volgende bedrijventerreinen:

- Runport A2 (Run 1000 en 2000)
- Run 7000 (Heiberg)
- Maxima Medisch Centrum, op het terrein van dit centrum wordt een Health Technology Park gebouwd. Dit is een open innovatiecentrum voor zorginnovatie en medische technologie
- Terrein van hightech bedrijf ASML

Aansluiting Veldhoven-West

De gemeente Veldhoven is verantwoordelijk voor de realisatie van de aansluiting Veldhoven-West op de A67 inclusief een nieuwe weg vanaf deze aansluiting naar de Locht en de aansluiting op de Locht. Hiervoor wordt een afzonderlijke m.e.r.-procedure doorlopen. De milieueffecten van dit deel van het tracé worden daarin beoordeeld. De gemeente Veldhoven houdt in de planvorming en de realisatie van de aansluiting Veldhoven-West op de A67 rekening met de voorwaarde van Rijkswaterstaat dat de aansluiting A67 zo moet worden ontworpen dat de Westparallel erop kan aantakken. De milieueffecten van dit deel van het tracé worden dus niet onderzocht in het projectMER voor de Grenscorridor N69 maar in het MER voor de aansluiting van Veldhoven-West.

Lage Heideweg

Voor het zuidelijk deel van de nieuwe verbinding heeft de gemeente Valkenswaard het bestemmingsplan Lage Heideweg vastgesteld. De betrokken partijen gaan na of ten behoeve van de realisatie van de Westparallel het huidige plan Lage Heideweg moet worden aangepast en onderdeel wordt van het provinciaal inpassingsplan. De Lage Heideweg had als functie de ontsluiting voor het gelijknamige woningbouwprogramma te realiseren (zie onderstaande tekst woningbouwprogramma).

Woningbouwprogramma Lage Heide

Op de locatie ten zuiden van Dommelen wordt een nieuw woongebied ontwikkeld. Ook ligt er een reservering voor een bedrijventerrein.

Maatregelen op A67

De A67 is een belangrijke route voor de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de Brainport. Uit verkeersberekeningen blijkt dat de A67, ook zonder Westparallel, de komende jaren in toenemende mate te maken krijgt met congestie als gevolg van hogere verkeersintensiteiten. Het is de verantwoordelijkheid van het Rijk om te prioriteren en maatregelen te nemen voor het goed functioneren van het rijkswegennet. Met Rijkswaterstaat wordt daarom besproken welke maatregelen er in de toekomstige situatie moeten worden genomen om deze congestie te beperken.

EHS

Ontwikkeling van de EHS maakt onderdeel uit van de referentiesituatie, zie paragraaf 2.3.

Waterberging

Waterschap De Dommel is bezig met de uitwerking van gestuurde waterbergingsgebieden in het zoekgebied. Het betreft de gebieden Keersop en de Run. In deze projecten wordt ook beekherstel, herstel natte natuurplein en vispasseerbaarheid meegenomen. Deze plannen worden afgestemd op de aanleg van de Westparallel.

Koningshoeve

Ten zuiden van conferentiecentrum Koningshof heeft gemeente Veldhoven een bestemmingsplan Koninghoeve vastgesteld, dat voorziet in de bouw van circa 40 woningen.

3.1.2 Nulplusmaatregelen

De nulplusmaatregelen zorgen ervoor dat de verkeerssituatie op de lokale wegen verder verbetert en het sluipverkeer wordt tegengegaan. Een aantal nulplusmaatregelen wordt binnenkort al uitgevoerd en staat daarmee los van / loopt vooruit op de aanleg van de Westparallel. Deze maatregelen zijn autonome ontwikkelingen. Andere maatregelen, zoals een vrachtwagenverbod voor onder andere de bestaande N69, kunnen pas worden uitgevoerd als de Nieuwe Verbinding wordt aangelegd en behoren daarmee tot de voorgenomen activiteit.

De nulplusmaatregelen bestaan uit:

- Fietsbevorderende maatregelen
- Dynamische verkeersmanagementmaatregelen
- Het optimaliseren van verkeerscirculatie, kruisingen en wegvakken
- Het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt
- Het nemen van sluipverkeerwerende maatregelen in woon- en buitengebieden
- Het invoeren van een vrachtwagenverbod
- Toepassen van aanvullend parkeerbeleid
- Herinrichting huidig tracé N69 tussen Westparallel en grens

Ook is voor de periode na 2020 een aantal strategische maatregelen benoemd, namelijk:

- De aanleg van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding tussen Eindhoven en Valkenswaard (met een deel hiervan wordt al gestart in 2015/2016)
- De aanleg van meerdere P+R/transferia

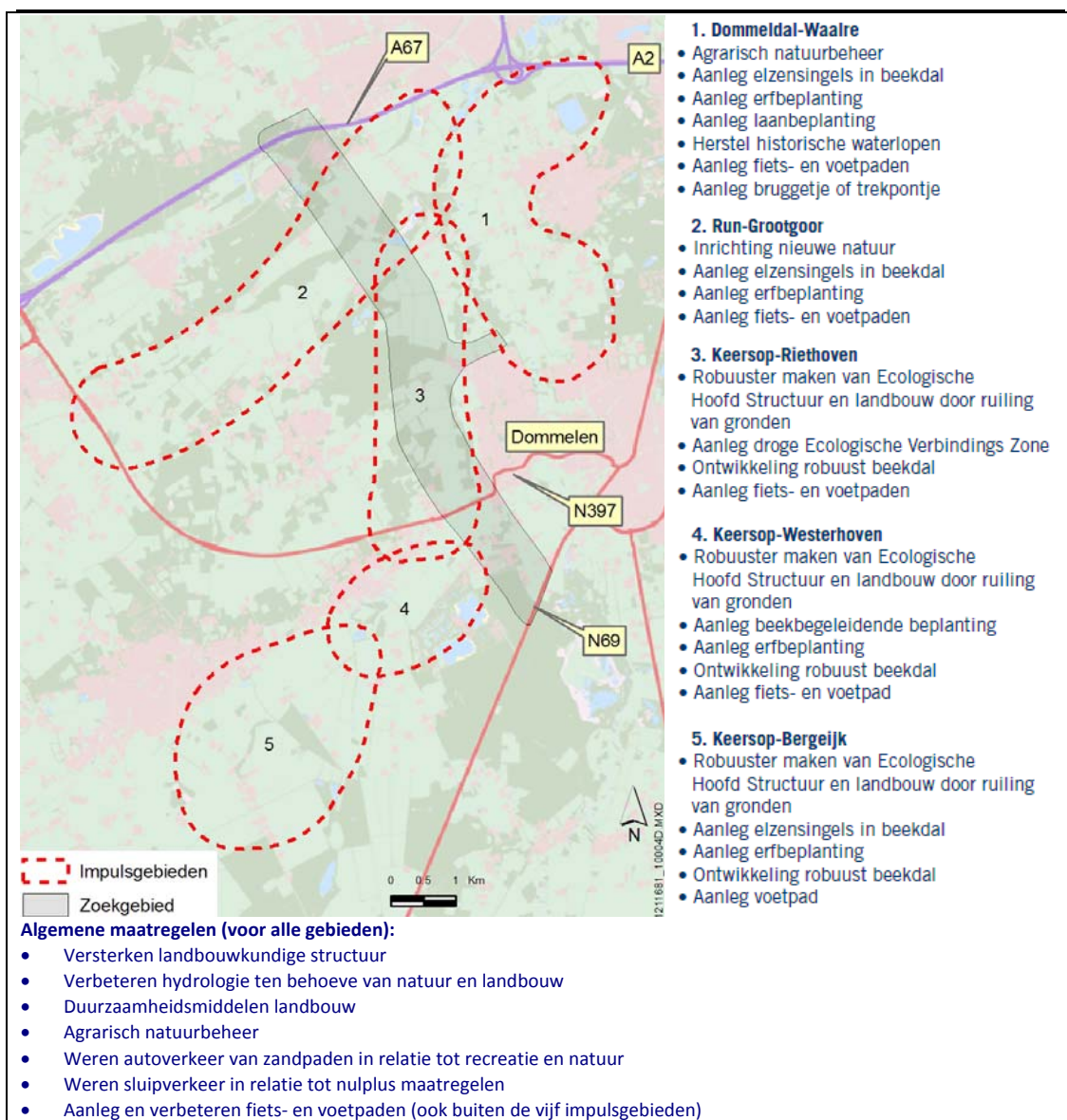
De nulplusmaatregelen die afhankelijk zijn van de komst van de Westparallel maken onderdeel uit van de voorgenomen activiteit. In het MER wordt bij het samenstellen van de alternatieven en varianten niet gevarieerd met de aard en omvang van de nulplusmaatregelen omdat hierover al besluitvorming heeft plaatsgevonden door de samenwerkende partijen (het gebiedsakkoord).

3.1.3 Gebiedsimpuls

Met de gebiedsimpuls wordt een ruimtelijke kwaliteitsverbetering gerealiseerd. De gebiedsimpuls richt zich op landbouw, natuur, landschap, water en recreatie. Deze ruimtelijke kwaliteitsverbetering staat los van de compenserende en mitigerende maatregelen die verplicht zijn bij de aanleg van de nieuwe verbinding.

De samenwerkende partijen hebben vijf gebieden aangewezen waar zij de meeste kansen zien voor het realiseren van de gebiedsimpuls (zie figuur 3.1). Voor elk van deze gebieden hebben de partners een lijst van mogelijke verbeteringen geïnterpreteerd en benoemd. In figuur 3.1 staan per impulsgebied de specifieke maatregelen benoemd.

De uitwerking en de realisatie van de gebiedsimpuls gebeurt in een apart parallel lopend traject maar wel in nauwe samenhang met de verdere uitwerking van de infrastructurele, mitigerende en compenserende maatregelen alsook in samenhang met lopende externe plannen. De maatregelen die onderdeel uitmaken van de gebiedsimpuls behoren tot de totaaloplossing voor de Grenscoördinator en worden daarom ook in het MER beoordeeld. Bij deze beoordeling wordt aangesloten op het huidige schaalniveau van de gebiedsimpuls. Dit betekent dat de effecten meer op regionaal schaalniveau dan op perceels- / objectniveau worden beoordeeld.



Figuur 3.1 Gebiedsimpuls (impulsgebieden)

3.1.4 Alternatieven en varianten

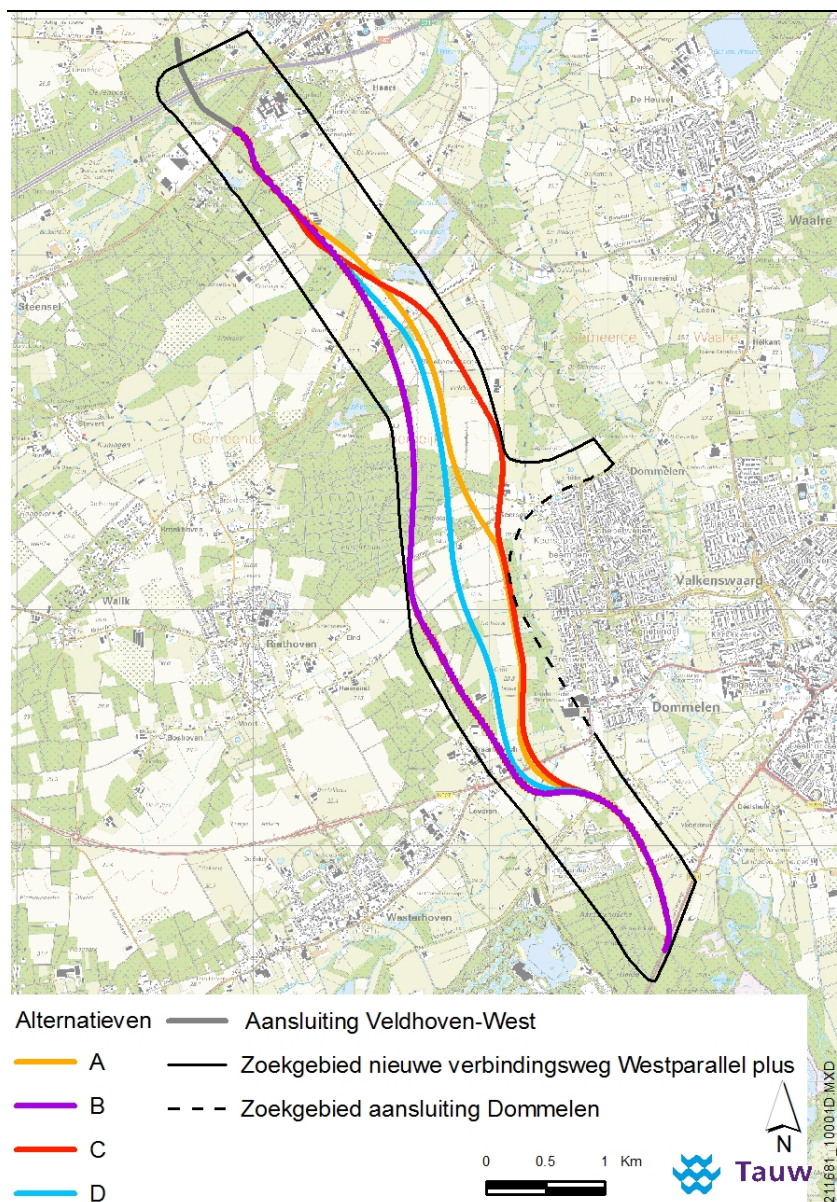
De nieuwe verbinding 'Westparallel' wordt een 80 km/uur gebiedsontsluitingsweg met 2 x 1 rijstroken³. Het onderzoek in het MER richt zich op alternatieven en varianten binnen het vastgestelde zoekgebied voor de Westparallel die de bandbreedte dekken van te verwachten effecten. Met de term "alternatieven" worden de vier verschillende tracés bedoeld die ruimtelijke verspreid liggen binnen het zoekgebied en in het MER op effecten worden onderzocht en vergeleken. Op verschillende manieren kan binnen een alternatief nog worden gevarieerd, bijvoorbeeld met de wijze van aansluiten op het onderliggende wegennet en de hoogteligging van de weg. Deze variaties binnen een alternatief worden aangeduid met de term "varianten".

Na de keuze voor de Westparallel in de Structuurvisie is door de betrokken instanties en vertegenwoordigers van de samenwerkende partijen gewerkt aan mogelijke ontwerpen voor de Westparallel (Bron: Ruimtelijk ontwerp gebiedsopgave grenscorridor N69, Oranjewoud en H+N+S, 2011). Hierbij is met name gezocht naar een verkeerskundig en landschappelijk ontwerp in samenhang met mitigerende maatregelen, compenserende maatregelen én delen van de gebiedsimpuls. De ontwerp sessies hebben geleid tot drie tracémogelijkheden (alternatief A, B en C). Het Bestuurlijk Overleg heeft aangegeven dat deze tracémogelijkheden een goed vertrekpunt zijn voor de uitwerking van alternatieven en varianten in het MER.

In november 2012 hebben er met de samenwerkende partijen twee werkateliers plaatsgevonden over aandachtspunten voor dit MER. Uit deze overleggen zijn met name wensen en ideeën voor de inpassing naar voren gekomen. De werkateliers hebben geen aanleiding gegeven tot nieuwe tracéalternatieven.

Daarna is er, vanuit het perspectief van het alternatievenonderzoek in het MER, een vierde alternatief toegevoegd (alternatief D). Dit alternatief vergroot, ten opzichte van de alternatieven A, B en C, de bandbreedte van de mogelijke effecten door ter hoogte van Dommelen een tracé te volgen tussen alternatief B (westelijk gelegen) en de alternatieven A en C (oostelijk gelegen). De indicatieve ligging van de tracés is weergegeven in figuur 3.2.

³ Het meest noordelijke deel (vanaf de A67 tot de aansluiting de Locht wordt uitgevoerd met 2*2 rijstroken)

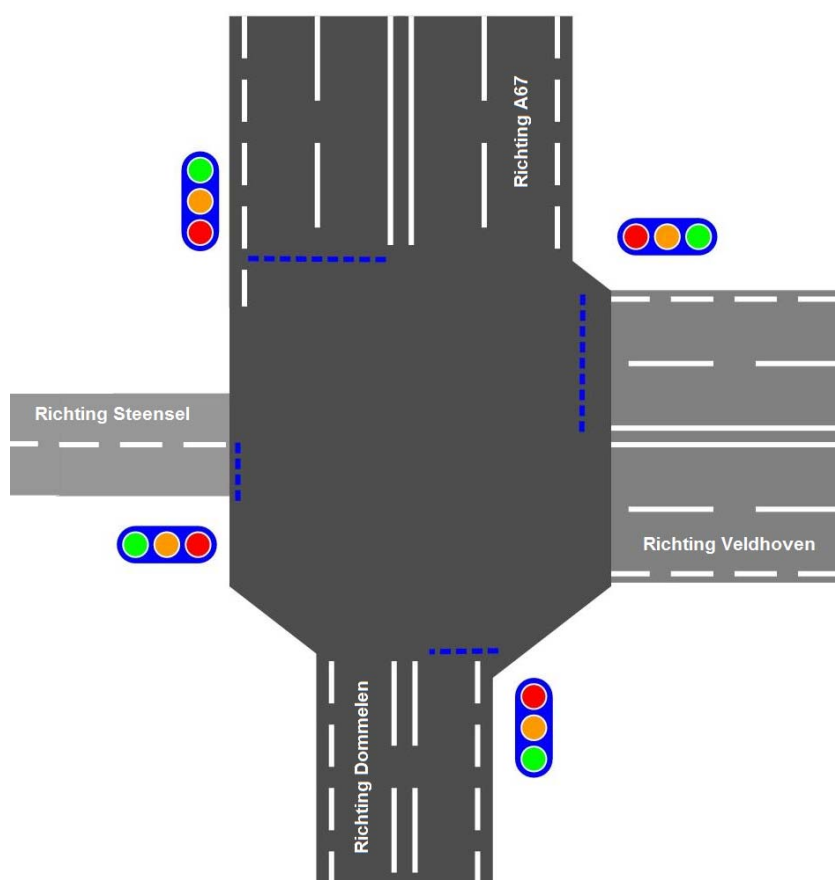


Figuur 3.2 Indicatieve ligging tracéalternatieven (eventuele optimalisaties van deze alternatieven vinden plaats tijdens de stap 'Vaststellen voorkeursalternatief' (zie figuur 1.3)

Uitgangspunten tracéalternatieven

De nieuwe verbinding 'Westparallel' wordt een 80 km/uur gebiedsontsluitingsweg met 2 x 1 rijstroken. De vier alternatieven takken in het noorden van het zoekgebied allemaal aan op aansluiting de Locht welke onderdeel uitmaakt van de aansluiting Veldhoven-West (deze locatie ligt vast). Het principe van deze aansluiting is weergegeven in figuur 3.3.

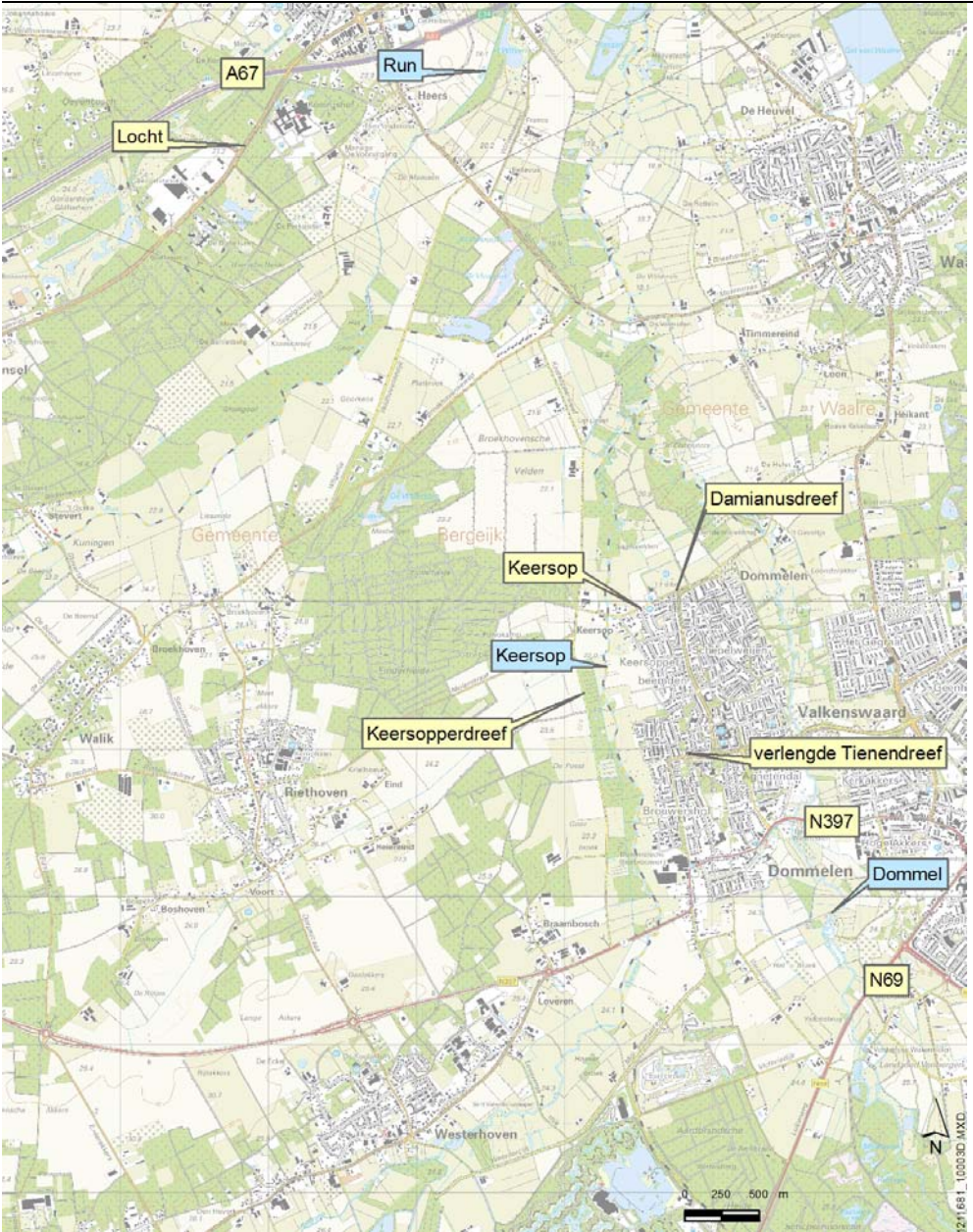
De milieueffecten van de *realisatie* van de nieuwe aansluiting Veldhoven-West worden niet in het projectMER voor de Grenscooridor behandeld. Wel wordt inzichtelijk gemaakt wat het effect is van de Westparallel op het *gebruik* van de nieuwe aansluiting (verkeersintensiteit, lucht, geluid et cetera).



Figuur 3.3 Indicatie situatie aantakking van:

- Nieuwe aansluiting Veldhoven-West (boven 2 x 2)
- Met de nieuwe verbinding Westparallel (onder 2 x 1)
- Ter hoogte van de Locht (lichtgrijs weergegeven/oost-west georiënteerd)

Tot de noordkant van Dommelen zijn er beperkte verschillen in de ligging van de alternatieven. Deze hebben te maken met het al dan niet rekening houden met perceelsgrenzen en objecten en de noordelijke aansluitingsmogelijkheden van Dommelen. Bij de uitwerking van de alternatieven wordt verder rekening gehouden met de hoogspanningsverbinding en planologisch relevante leidingen in het zoekgebied.



Figuur 3.4 Omgeving Dommelen

Ter hoogte van Dommelen lopen de alternatieven uiteen. Twee van de alternatieven liggen ten westen van Dommelen ter hoogte van de Keersopperdreef. Alternatief C ligt voor een deel exact op de Keersopperdreef en alternatief A ligt direct langs de Keersopperdreef. De andere twee alternatieven (B en D) liggen verder westelijk van de Keersopperdreef. Alternatief B ligt in het EHS-bos (meest westelijke alternatief vanuit Dommelen) en alternatief D loopt door het middengebiet.

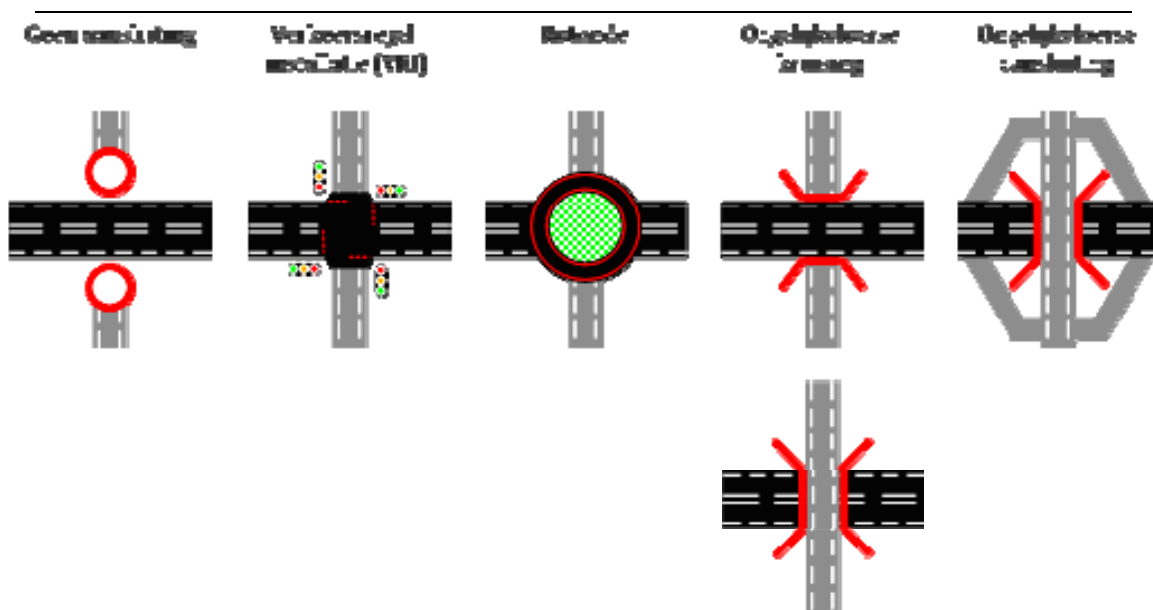
Ten zuiden van de N397 lopen alle alternatieven min of meer op het tracé van de Lage Heideweg waarvoor een bestemmingsplan is opgesteld door de gemeente Valkenswaard. Een andere ligging is hier niet realistisch gelet op de aanwezigheid van het Eurocircuit en de ontwikkeling van de locatie Lage Heide.

Uitgangspunten varianten

In het MER worden circa 14 varianten onderzocht waarbij wordt gevarieerd met:

- Een nieuwe aansluiting van Dommelen op de nieuwe verbinding
- Aansluitingen op bestaande wegen
- De uitvoering van de nieuwe verbinding (hoogteligging en wegprofiel)

De verkeerskundige varianten betreffen de aansluitingen van de Westparallel op kruisingen met het bestaande wegennet. De mogelijkheden hiervoor zijn weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 3.5 Schematische weergave van de varianten voor kruisingen met (bestaande) wegen

De nieuwe verbinding wordt in ieder geval aangesloten op de volgende bestaande wegen (van noord naar zuid):

- A67 en De Locht (beiden onderdeel van de nieuwe aansluiting Veldhoven-West)
- Dommelen-Zuid (N397 en/of de M. Smetsstraat)
- Bestaande N69 (Luikerweg)

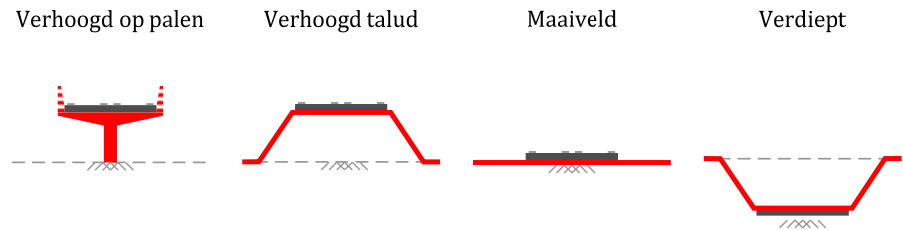
In het MER wordt onderzocht of er naast de aansluiting Dommelen zuid nog een extra aansluiting nodig is op of nabij Dommelen voor een goede en veilige afwikkeling van het verkeer van en naar de Westparallel. Hiervoor worden de volgende varianten onderzocht:

- Geen extra aansluiting voor Dommelen
- Dommelen noord-1 (aansluiting via Damianusdreef, daarna noord van de sportvelden)
- Dommelen noord-2 (aansluiting via Damianusdreef daarna over de sportvelden)
- Dommelen noord-3 (aansluiting via Damianusdreef, daarna bestaande weg bij Keersop)
- Dommelen midden (aansluiting op verlengde Tienendreef)
- Dommelen-Dommelsch (aansluiting op / nabij de brouwerij)

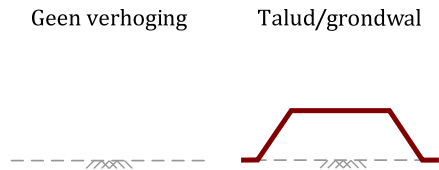
Daarnaast worden er in het MER uitvoeringsvarianten beschouwd voor de nieuwe verbinding. De mogelijkheden hiervoor zijn opgenomen in de volgende figuur. Het betreft:

- *De hoogteligging van de weg*: maaiveldligging, verdiepte ligging, verhoogd al dan niet op palen
- *De hoogteligging naast de weg (een talud/grondwal)*. Een dergelijke verhoging wordt gecombineerd met een verdiepte ligging en een maaiveldligging
- *Wegprofiel*: ligging rijstroken ten opzichte van elkaar. Eén van deze mogelijkheden betreft het realiseren van de nieuwe verbinding met twee gescheiden rijbanen met elk één rijstrook, of een ligging van de rijstroken verder uit elkaar waarbij eerder sprake is van twee rijbanen die het landschap autonoom doorsnijden. Deze optie biedt de mogelijkheid om subtielere kruisingen met de kleinschalige landschappelijke structuur te realiseren en de weg meer in samenhang met de omgeving te ontwerpen

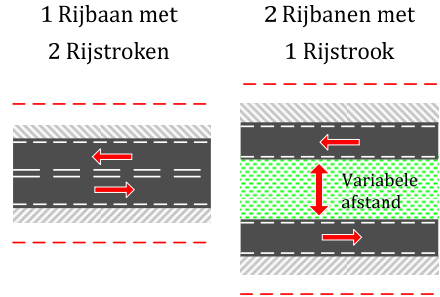
Hoogteligging weg



Hoogteligging naast de weg



Wegprofiel



Figuur 3.6 Schematische weergave van de varianten voor de inrichting van de weg

4 Beoordelingskader en onderzoeksmethodiek

4.1 Aanpak van het onderzoek

Doel van het MER is om de relevante milieueffecten van de alternatieven en varianten voor de Westparallel en de verschillen in effecten tussen de alternatieven en varianten inzichtelijk te maken (voor het toetsingsjaar 2025). In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de te onderzoeken (milieu)aspecten voor de volgende (milieu)thema's:

- Verkeer en vervoer
- Woon- en leefmilieu
- Bodem / ondergrond en water
- Ecologie
- Landschap, cultuurhistorie en recreatie
- Archeologie
- Landbouw

In het MER worden tenslotte afzonderlijk de kosten inzichtelijk gemaakt.

4.2 Verkeer en vervoer

De voorgenenom activiteit beïnvloedt de verkeersrelaties op zowel de hoofdwegen als het onderliggende wegennet. In het MER wordt voor de alternatieven en varianten inzichtelijk gemaakt welke routes het verkeer zal nemen zowel op het hoofdwegennet als ook op het onderliggende wegennet. Daarnaast wordt voor de relevante wegen de restcapaciteit / verkeersafwikkeling beschreven, de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid. Veel van de beschouwde criteria worden kwantitatief bepaald met behulp van een verkeersmodel (zie tabel 4.1).

Verkeersmodel SRE 3.0

Het SRE 3.0 is een zogenaamd multimodaal verkeersmodel. Dit betekent dat in het model rekening wordt gehouden met de eventuele verkeersaantrekkende werking van nieuwe infrastructuur (overstappers van bijvoorbeeld OV naar auto). Bij de berekeningen wordt rekening gehouden met autonome ontwikkelingen.

Tabel 4.1 Beoordelingscriteria verkeer en vervoer

Aspecten	Beoordelingscriteria	Effectbepaling
Herverdeling verkeer	Routes vrachtverkeer	Kwantitatief (intensiteiten)
	% doorgaand verkeer (door kernen)	Kwantitatief (%)
	Sluipverkeer (ongewenst gebruik van wegen)	Kwantitatief (intensiteiten)
	Gebruik wegen (ontlasting wegen van lagere rangorde, functie in relatie tot gebruik: hoeveelheid en soort verkeer (auto/vracht)	Kwantitatief (intensiteiten, voertuigkilometers)
(Rest)capaciteit en verkeersafwikkeling	Reistijden op trajectniveau	Kwantitatief (minuten)
	I/C-verhouding op wegvakken	Kwantitatief (I/C ⁴) en kwalitatief
	Kwaliteit lokale ontsluiting	Kwantitatief (intensiteiten) en kwalitatief (bereikbaarheid) (...)
	Robuustheid wegvakken (restcapaciteit)	Kwantitatief (I/C)
	Robuustheid kruispunten / aansluitingen (restcapaciteit)	Kwantitatief (verzadigingsgraad)
	Functioneren kruispunten	Kwantitatief (kruispuntvertraging/wachtrijvorming en/of cyclustijd)
Oversteekbaarheid	Oversteekbaarheid lokaal landbouwvoertuigen	Kwantitatief (wachttijd)
	Oversteekbaarheid fiets	Kwantitatief (wachttijd)
Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	Kwalitatief (kruispunttypering)

4.3 Woon- en leefmilieu

Woon- en leefmilieu is een verzamelterm voor aspecten die samenhangen met de milieuhinder als gevolg van verkeer. Relevante onderzoeksaspecten zijn luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, gezondheid en hinder (zie tabel 4.2). Voor al deze thema's geldt dat allereerst de wettelijke haalbaarheid wordt beoordeeld (toetsing aan de normen).

Luchtkwaliteit

Twee belangrijke stoffen die de luchtkwaliteit van een locatie bepalen zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). In het MER worden de effecten op luchtkwaliteit op basis van de Wet luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt. Het gaat zowel om het effect op de luchtkwaliteit direct langs de nieuwe verbinding én om de effecten langs de bestaande wegen waar de verkeersintensiteit significant wijzigt. Er wordt bijvoorbeeld berekend hoeveel gevoelige bestemmingen er te maken krijgen met een toename of afname van de concentratie NO₂ van meer dan 1,2 µg/m³.

⁴ I/C staat voor de verhouding tussen de verkeersintensiteit en de Capaciteit van de weg

Geluid

Bij het aspect geluidhinder wordt onderzocht waar en voor hoeveel geluidsgevoelige bestemmingen sprake is van een waarneembare toename of afname van de geluidsbelasting van 2 dB of meer. Daarnaast wordt voor de wegen met significante toe- of afnames onderzocht voor hoeveel geluidsgevoelige bestemmingen er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde ten gevolge van de voorgenomen maatregelen, waaronder het nieuwe wegtracé

Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen. In het MER worden de gevolgen voor het persoonsgebonden risico en het groepsrisico berekend.

Gezondheid

Voor het bepalen van de effecten op de gezondheid wordt een Gezondheids Effect Screening (GES) uitgevoerd. Dit is een methodiek van de GGD waarbij de effecten op luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid in samenhang worden beschouwd.

Hinder

Bij hinder gaat het om trillingen, geur, licht en bouwoverlast. Deze effecten worden kwalitatief bepaald.⁵

Tabel 4.2 Beoordelingscriteria woon- en leefmilieu

Aspecten	Beoordelingscriteria	Effectbepaling
Luchtkwaliteit (2025)	Aantal locaties, waar sprake is van significante blootstelling, met (dreigende) overschrijdingen grenswaarden etmaalwaarde PM ₁₀ en jaargemiddelde concentratie NO ₂ en PM ₁₀	Kwantitatief (aantal locaties)
	Verandering in aantal woningen en gevoelige objecten, waar sprake is van significante blootstelling, dat wordt blootgesteld aan een toe- of afname in het aantal overschrijdingsdagen van de etmaalwaarde PM ₁₀ of de jaargemiddelde concentratie voor PM ₁₀ of NO ₂ .	Kwantitatief (aantal woningen / objecten)
	Verandering in aantal woningen en gevoelige objecten dat wordt blootgesteld aan jaargemiddelde concentratie voor NO ₂ en PM ₁₀ gepresenteerd volgens de klassenindeling zoals die is opgenomen in de atlas voor de leefomgeving.	Kwantitatief (aantal woningen / objecten)

⁵ de hinder ten gevolge van de zichtbaarheid van de weg maakt onderdeel uit van het thema landschap

Aspecten	Beoordelingscriteria	Effectbepaling
Geluid (2025)	Ultrafijnstof (PM _{2,5} en PM _{0,1})	Kwalitatief
	Het aantal geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor sprake is van een toename van 2 dB of meer	Kwantitatief (aantal geluidsgevoelige bestemmingen)
	Het aantal geluidsgevoelige bestemmingen waar de voorkeursgrenswaarde en/of de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden. Hierbij worden de geluidseffecten van het nieuwe tracé afzonderlijk inzichtelijk gemaakt	Kwantitatief (aantal geluidsgevoelige bestemmingen)
	Aantal geluidsgevoelige bestemmingen binnen een bepaalde geluidsklasse	Kwantitatief (aantal geluidsgevoelige bestemmingen)
	Aantal (ernstig)gehinderden en slaapgestoorden	Kwantitatief
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	Kwantitatief (10 ⁻⁶ contour)
	Groepsrisico	Kwantitatief (waarde)
Gezondheid	Gezondheids Effect Screening	Kwantitatief (GES-score)
Hinder	Trillingen (gebruiksfase)	Kwalitatief
	Geur (gebruiksfase)	Kwalitatief
	Licht (gebruiksfase)	Kwalitatief
	Bouwoverlast	Kwalitatief

4.4 Bodem / ondergrond en water

Bodem en ondergrond

De Westparallel loopt door een gebied met beekdal en één of meerdere ondergrondse breuken en verstoringen en (lokale) kwel. Deltares voert momenteel een onderzoek uit naar het voorkomen van deze breuken en verstoringen inclusief de effecten daarvan op het (grond)watersysteem en de effecten van een nieuwe wegverbinding hierop. In het MER wordt het onderzoek van Deltares gebruikt als basis voor het beschrijven van de effecten van de alternatieven en varianten op (grond)water en de ondergrond.

Water

De nieuwe verbinding kruist drie watergangen waaronder de Keersop en de Run. In het MER worden de effecten op grond- en oppervlaktewater inzichtelijk gemaakt met speciale aandacht voor aanwezige kwelgebieden, de relatie met de aanwezige breuk(en) en verstoring(en). Het eerder genoemde onderzoek van Deltares vormt hiervoor de basis.

Bij het beschrijven van de effecten op de oppervlaktewaterkwaliteit wordt expliciet aandacht besteed aan de eisen die de beoogde waterbergingsgebieden stellen aan het wegontwerp én aan de effecten van de alternatieven en varianten op het functioneren van de waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt ingegaan op de effecten van de aanleg van de Westparallel op het oppervlaktewatersysteem en de ontwateringsdiepte.

Tabel 4.3 Beoordelingscriteria bodem / ondergrond en water

Aspecten	Beoordelingscriteria	Effectbepaling ⁶
Bodem/ondergrond en water	Aardkundige waarden	Kwantitatief (m ² doorsnijding) en kwalitatief
	Grondbalans	Kwantitatief (indicatie m ³ af- en aan te voeren grond)
	Ondergrond (onder andere breuken)	Kwalitatief
	Grondwaterkwantiteit en grondwaterstroming (oa kwel)	Kwalitatief
	Bodem- en grondwaterkwaliteit	Kwalitatief
	Oppervlaktewaterkwantiteit	Kwalitatief
	Oppervlaktewaterkwaliteit	Kwalitatief

4.5 Ecologie

In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven op gebieden en soorten onderzocht.

Beschermde gebieden

In het zoekgebied en omgeving liggen diverse Natura2000-gebieden zoals het 'Leenderbos-Groote Heide, Plateaux Hageven en Malpie' en de beken Dommel, Keersop, Run en Tongelreep. Aan de Belgische grens lopen de gebieden over in Vlaamse Natura2000-gebieden. De effecten van de Westparallel op de instandhoudingsdoelstelling van deze gebieden worden in het MER onderzocht. Omdat sprake kan zijn van significante negatieve effecten op instandhoudingsdoelstellingen van Natura2000-gebieden, wordt een passende beoordeling opgesteld.

In het zoekgebied en de omgeving daarvan zijn ook gebieden aanwezig die behoren tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het betreft voornamelijk bos- en heide gebieden, zoals de bossen nabij Veldhoven, Riethoven en Steensel, de Malpie en de Plateaux. Ook de beekdalen van de Keersop, de Run en de Dommel behoren grotendeels tot de EHS. De effecten op en doorsnijding van de EHS worden in het MER onderzocht. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de effecten op specifieke waarden in de groenblauwe mantel en op de natte natuurparels (zoals het Dommeldal en het Keersopdal).

⁶ Voor het bepalen van de effecten op ondergrond, grondwaterkwantiteit/grondwaterstroming, bodem- en grondwaterkwaliteit, oppervlaktewaterkwantiteit en oppervlaktewaterkwaliteit wordt gebruik gemaakt van de expertkennis van Tauw, het waterschap en Deltares

Beschermde soorten

In de m.e.r.-procedure worden de versturende effecten op (door de Flora- en faunawet) beschermde soorten bepaald. Hierbij wordt kwalitatief ingegaan op de effecten op de flora en fauna als gevolg van het ruimtebeslag van de nieuwe verbinding. In 2012 heeft er al een inventarisatie plaats gevonden van de flora en fauna in het zoekgebied. Deze zal als basis worden gebruikt.

Tabel 4.4 Beoordelingscriteria ecologie

Aspecten	Beoordelingscriteria	Effectbepaling
Natuur	Natura2000 (inclusief passende beoordeling)	Kwantitatief (N depositie en geluidsbelasting) en kwalitatief
	EHS	Kwantitatief (m ² doorsnijding) en kwalitatief
	Beschermde soorten	Kwalitatief ⁷
	Overige natuur	Kwalitatief

4.6 Landschap, cultuurhistorie en recreatie*Landschap*

Het huidige landschap is het resultaat van natuurlijke processen en menselijk handelen. Het effect van de nieuwe verbindingsweg op de landschappelijke identiteit (huidig en toekomstige identiteit) van de omgeving (en de verschillende landschapselementen daarin) en de consequenties daarvan met het oog op bestaande landschappelijke structuren worden in het MER kwalitatief beschreven op drie verschillende landschappelijke schaalniveaus (bovenregionaal, regionaal en lokaal). Hierbij wordt gebruik gemaakt van visualisaties. Tevens wordt inzichtelijk gemaakt of en hoeveel woningen en bedrijven er verdwijnen om de nieuwe verbinding mogelijk te maken.

Cultuurhistorie

Het effect van de voorgenomen activiteit op de historische geografisch waardevolle objecten, patronen en structuren wordt kwalitatief beschreven in het MER. Dit geldt ook voor de effecten van de activiteit op eventuele bouwhistorisch waardevolle objecten. De effecten worden beoordeeld op de aspecten beleefde -, fysieke -, en inhoudelijke kwaliteit.

⁷ Er vindt een kwalitatieve beoordeling plaats welke deels is gebaseerd op kwantitatieve resultaten zoals geluidcontouren

Recreatie

Voor het onderdeel recreatie wordt getoetst op de invloed van de verschillende varianten op recreatieve routes en -gebieden. We besteden daarbij expliciete aandacht aan de recreatieve waarde van het gebied (landschapsbeleving).

Tabel 4.5 Beoordelingscriteria LCR

Aspecten	Beoordelingscriteria	Effectbepaling
Landschap	Bovenregionaal schaalniveau	Kwalitatief
	Regionaal schaalniveau	Kwalitatief
	Lokaal schaalniveau	Kwalitatief
	Te amoveren woningen en bedrijven (niet landbouw gerelateerd ⁸)	Kwantitatief
Cultuurhistorie	Beleefde kwaliteit	Kwalitatief
	Fysieke kwaliteit	Kwalitatief
	Inhoudelijke kwaliteit	Kwalitatief
Recreatie	Verlies aan recreatieareaal en doorsnijding van interne verbindingen (barrièrewerking)	Kwalitatief
	Mate van doorsnijding van overige belangrijke vaar-, wandel- en fietsverbindingen in het studiegebied	Kwalitatief
	Mate van aantasting recreatiekwaliteit (toe- / afname van geluidsbelasting in de recreatiegebieden)	Kwalitatief ⁹
	Bereikbaarheid van recreatiegebieden (mogelijke doorsnijding van routes naar recreatiegebieden)	Kwalitatief
	Sociale veiligheid in recreatiegebieden en verbindingen	Kwalitatief

4.7 Archeologie*Archeologie*

De verstorende effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de archeologische waarden worden op basis van de reeds uitgevoerde archeologische studies in beeld gebracht. In het MER worden de effecten op zowel bekende als te verwachten archeologische waarden kwantitatief in beeld gebracht. Mogelijk is vervolgonderzoek nodig.

⁸ De te amoveren landbouwbedrijven worden in beeld gebracht bij het thema Landbouw, zie paragraaf 4.8

⁹ Er vindt een kwalitatieve beoordeling plaats welke deels is gebaseerd op kwantitatieve resultaten zoals geluidcontouren

Tabel 4.6 Beoordelingscriteria archeologie

Aspecten	Beoordelingscriteria	Effectbepaling
Archeologie	AMK terreinen	Kwantitatief (hectare doorsnijding)
	Overige vindplaatsen	Kwantitatief (hectare doorsnijding)
	Verwachtingswaarde	Kwantitatief (hectare doorsnijding)

4.8 Landbouw

Oppervlakteverlies

In het MER wordt op kwantitatieve wijze het oppervlakteverlies voor de landbouw gepresenteerd en beoordeeld. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in huiskavels, bedrijfskavels en veldkavels. Tevens wordt het totale oppervlakteverlies voor de landbouw berekend en beoordeeld.

Aantal bedrijven

Bij het aspect 'aantal bedrijven' gaat het om het aantal agrarische bedrijven dat te maken krijgt met oppervlakteverlies als gevolg van de realisatie van de nieuwe verbinding. Er wordt onderscheid gemaakt in grondgebonden bedrijven en intensieve veehouderij. Tevens wordt het aantal te verplaatsen bedrijven bepaald. Dit zijn bedrijven waarbij bijvoorbeeld het oppervlakteverlies zodanig groot is dat een duurzame bedrijfsvoering na de realisatie van de nieuwe verbinding naar verwachting niet meer mogelijk is.

Kavelvorm en bereikbaarheid

Bij de aspecten 'oppervlakteverlies' en 'aantal bedrijven' gaat het op het ruimtebeslag van de nieuwe weg. Bij het aspect 'kavelvorm en bereikbaarheid' gaat het om de versnippering en bereikbaarheid van gronden. Bij versnippering beschrijven we de mate waarin de doorsneden percelen bruikbaar zijn voor de landbouw. Voor de bereikbaarheid van huiskavels en gronden (ontsluiting landbouwverkeer) beschrijven we op kwalitatieve wijze de bereikbaarheid van de percelen (barrièrewerking).

Bedrijfseconomische effecten

Het MER presenteert de milieu-informatie ten behoeve van de besluitvorming. Niet milieu-gerelateerde belangen worden opgenomen in het Belangdossier dat door de provincie wordt opgesteld en eveneens input is voor de besluitvorming (zie figuur 1,4)¹⁰.

¹⁰ Zowel het MER als het belangdossier worden gevoed door één integraal Achtergrondrapport Landbouw dat wordt vrijgegeven voor inspraak (net als de andere achtergrondrapporten die ten behoeve van het MER worden opgesteld)

Tabel 4.7 Beoordelingscriteria Landbouw voor het MER

Aspecten	Beoordelingscriteria	Effectbepaling
Oppervlakteverlies	Oppervlakteverlies totaal	Kwantitatief (hectare doorsnijding)
	Oppervlakteverlies huiskavel	Kwantitatief (hectare doorsnijding)
	Oppervlakteverlies bedrijfskavel	Kwantitatief (hectare doorsnijding)
	Oppervlakteverlies veldkavel	Kwantitatief (hectare doorsnijding)
Aantal bedrijven	Grondgebonden bedrijven	Kwantitatief (aantal bedrijven met grond op tracé)
	Intensieve veehouderij	Kwantitatief (aantal bedrijven grond op tracé)
	Aantal te verplaatsen bedrijven	Kwantitatief (aantal te verplaatsen bedrijven)
Kavelform en bereikbaarheid	Geschiktheid resterende kavels	Kwalitatief
	Effect op bereikbaarheid huiskavels en gronden	Kwalitatief

4.9 Kosten

Voor alle alternatieven en varianten worden in het projectMER de investeringskosten en levensduurkosten (LCC) berekend en inzichtelijk gemaakt middels de standaardsystematiek voor kostenramingen (SSK 2010).

Tabel 4.8 Kosten

Aspect	Inzichtelijk maken van:
Kosten	Investeringskosten (Euro)
	Levensduurkosten (Euro)

4.10 Werkwijze

Om de effecten van de alternatieven en varianten per criterium te kunnen vergelijken, worden deze op basis van een + / - score beoordeeld. Hiervoor wordt de volgende beoordelingsschaal gehanteerd:

Tabel 4.9 Beoordeling

Score	beoordeling
- -	Het voornemen leidt tot een sterk negatief effect
-	Het voornemen leidt tot een negatief effect
0	Het voornemen leidt tot een nihil of neutraal effect
+	Het voornemen leidt tot een positief effect
+ +	Het voornemen leidt tot een sterk positief effect

Bij het bepalen van de effecten van alternatieven en varianten wordt indien relevant onderscheid gemaakt in tijdelijke en blijvende effecten. Op basis van de bepaalde effecten wordt op kwalitatieve wijze nut, noodzaak en effectiviteit van eventuele mitigerende maatregelen beschreven. Een voorbeeld van een dergelijke maatregel is een geluidsscherm.

5 Procedure en besluitvorming

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de m.e.r.-procedure verder gaat en hoe de koppeling tussen m.e.r. en ruimtelijke planvorming wordt vormgegeven. In bijlage 2 is een procedureschema projectMER en inpassingsplan opgenomen.

Werkateliërs

Op 6 en 8 november 2012 heeft de provincie verschillende werkateliërs georganiseerd waarbij bewoners en overige partijen met een belang in het zoekgebied zijn uitgenodigd. Door middel van deze werkateliërs is waardevolle gebiedskennis van de bewoners en andere belanghebbenden verzameld die relevant kan zijn voor de nieuwe verbinding in het gebied.

De volgende locaties / onderwerpen zijn in de werkateliërs besproken:

- Keersopperdreef
- Lage Heideweg
- Landbouwgebied ten noorden van Riethoven
- N397
- Aantakking westparallel op A67
- Barrièrewerking
- Beekdalen
- Dommelen midden
- Dommelen noord
- Hydrologie, natte natuurparels
- Inpassing van de weg

De drie hoofdvragen die bij bovenstaande werkateliërs zijn behandeld:

- Welke onderwerpen spelen daar?
- Welke informatie/onderzoek is nodig bij dit onderwerp?
- Welke informatie is er al voorhanden?

De werkateliërs hebben waardevolle resultaten/informatie opgeleverd voor het vervolgproces en vervolgonderzoek. Door de behandeling van concrete onderwerpen en locaties is een beter overzicht verkregen van de waardering van het gebied en de kansen en knelpunten die men ziet in relatie tot een mogelijke nieuwe verbinding. Tevens is een beter overzicht verkregen van de informatie die voor handen is en de informatie die nog moet worden verzameld of onderzocht in bijvoorbeeld het projectMER.

Een deel van de aanbevelingen / aandachtspunten uit de werkateliërs sluit aan bij de afspraken zoals die in het gebiedsakkoord zijn beschreven, bijvoorbeeld de aandacht voor de effecten op landbouw en de geo-hydrologische samenstelling.

Een deel van de verkregen informatie uit de werkateliers is gebruikt bij het opstellen van deze notitie reikwijdte en detailniveau. Een groter deel van de verkregen informatie en de benoemde aanbevelingen / aandachtspunten komt terug bij de uitwerking van het projectMER, de alternatieven en het ontwerp-inpassingsplan.

Publicatie notitie reikwijdte en detailniveau

De provincie Noord-Brabant verzorgt de publicatie van de Notitie reikwijdte en detailniveau. De publicatie van dit document is onder andere bedoeld om derden (burgers en belangengroepen), wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. te informeren over de start van de m.e.r. Het raadplegen van de Commissie voor de m.e.r. is in deze m.e.r.-procedure niet verplicht, maar is op vrijwillige basis mogelijk. In deze m.e.r.-procedure wordt de Commissie door de provincie Noord-Brabant om advies gevraagd.

Inspraak en advies

Nu de notitie reikwijdte en detailniveau bekend is gemaakt, heeft iedereen in het kader van de inspraak de mogelijkheid om aan te geven welke onderwerpen naar zijn / haar mening in het projectMER aan de orde moeten komen en of er nog alternatieven en/of varianten zijn die niet gedekt worden door de bandbreedte van de alternatieven en varianten die in deze notitie beschreven zijn. De termijn die hiervoor staat is zes weken. Tijdens deze periode vraagt de provincie ook aan de Commissie voor de m.e.r. en andere adviseurs en overheidsorganen advies over de inhoud van het op te stellen projectMER. Ook worden gedurende deze periode één of meerdere informatieavonden gehouden. Op basis van het startdocument, het advies van de Commissie voor de m.e.r., de overige adviezen en de inspraakreacties besluit het provinciebestuur welke vragen in het projectMER moeten worden beantwoord en stelt het hiertoe een advies voor reikwijdte en detailniveau voor dit projectMER vast.

ProjectMER en ontwerp-inpassingsplan

In het projectMER zal worden ingegaan op de (beleids)achtergronden van het initiatief, alternatieven voor de uitwerking van het initiatief en de te verwachten milieueffecten in vergelijking met de autonome ontwikkeling van het gebied. Parallel aan de m.e.r.-procedure wordt het provinciale inpassingsplan opgesteld. In het ruimtelijke plan wordt gemotiveerd welke rol het projectMER heeft gespeeld bij de keuze van het voorkeursalternatief.

Inspraak en toetsingsadvies Commissie m.e.r.

Het ontwerp van het provinciale inpassingsplan met als bijlage het projectMER gaan tegelijk in procedure. Tijdens de ter visielegging (voor de duur van zes weken) is het mogelijk om digitaal of schriftelijk op beide documenten zienswijzen in te dienen. De Commissie voor de m.e.r. zal in deze periode haar toetsingsadvies uitbrengen voor het projectMER.

Definitief inpassingsplan

Het bevoegd gezag (Provinciale Staten) stelt het definitieve inpassingsplan vast. Het houdt daarbij rekening met de milieugevolgen, inspraakreacties en adviezen. Het motiveert in het inpassingsplan wat er met de resultaten van het projectMER is gedaan.

Beroepsmogelijkheid

Tegen het definitieve inpassingsplan kan men in beroep gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dat kan gedurende een periode van 6 weken.

Evaluatie projectMER

De Wet milieubeheer schrijft voor dat als de activiteit wordt ondernomen of is uitgevoerd, een evaluatie dient te worden uitgevoerd. Doel van de evaluatie is om na te gaan in hoeverre de daadwerkelijk optredende (milieu)effecten overeenstemmen met de voorspellingen uit het projectMER. Mocht in de praktijk blijken dat de daadwerkelijk optredende effecten sterk afwijken van de voorspelde effecten, dan kan de provincie Noord-Brabant zo nodig aanvullende maatregelen nemen om deze effecten te verminderen of ongedaan te maken.

Bijlage

1

Literatuurlijst

Brainport 2020, 2011. *Brainport 2020 top economy, smart society. Visie, strategie en urgentieprogramma.*

Commissie voor de milieueffectrapportage, 14 november 2011 / rapportnummer 2386–110. *Structuurvisie Gebiedsopgave Grenscorridor N69 Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport.*

Commissie voor de milieueffectrapportage, 8 maart 2012 / rapportnummer 2386–135. *Structuurvisie Gebiedsopgave Grenscorridor N69. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop.*

Gemeente Bergeijk, 22 juni 2010. *Structuurvisie Bergeijk. Bergeijk: Leven en Beleven. Tussen bossen, beken en boerenland.*

Gemeente Eersel, 3 april 2012. *Structuurvisie 2011 Gemeente Eersel.*

Gemeente Eindhoven, december 2009. *Interimstructuurvisie 2009.*

Gemeente Valkenswaard, 2 juli 2012. *Structuurvisie Valkenswaard deel A.*

Gemeente Veldhoven, 24 maart 2009. *Ruimtelijke StructuurVisie Veldhoven. Durven kiezen voor kwaliteit.*

Provincie Noord-Brabant, 21 september 2012. *Brabant: uitnodigend groen. Integrale provinciale natuur- en landschapsvisie 2012-2022.*

Provincie Noord-Brabant. *Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant. Deel E: Grenscorridor N69.*

Provincie Noord-Brabant, 1 januari 2011. *Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant.*

Provincie Noord-Brabant, 28 juni 2011. *Milieueffectrapportage (Plan-MER) Gebiedsopgave Grenscorridor N69. Deel A samenvatting.*

Provincie Noord-Brabant, 2 augustus 2010. *Notitie reikwijdte en detailniveau Brede Plan-MER Gebiedsopgave Grenscorridor N69.*

Provincie Noord-Brabant, 23 december 2011. *Aanvulling Milieueffectrapportage (Plan-MER) Gebiedsopgave Grenscorridor N69*

Provincie Noord-Brabant. *Reactienota zienswijzen. Plan-MER en ontwerp structuurvisie deel E Gebiedsopgave Grenscorridor N69.*

Provincie Noord-Brabant, juli 2010. *Agenda van Brabant, traditie en technologie.*

Provincie Noord-Brabant, november 2006. *Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant. Verplaatsen in Brabant. Samenvatting Kaders en Ambities 2006-2020.*

Provincie Noord-Brabant, 2010. *Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2011 - 2015. Uitvoeringsprogramma van het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP).*

Rijksoverheid, 13 maart 2012. *Structuurvisie infrastructuur en ruimte.*

Samenwerkingsverband regio Eindhoven, 15 februari 2007. *RVVP 2006 - 2015. Een regionaal verkeers- en vervoerplan voor een beter bereikbaar Zuidoost-Brabant.*

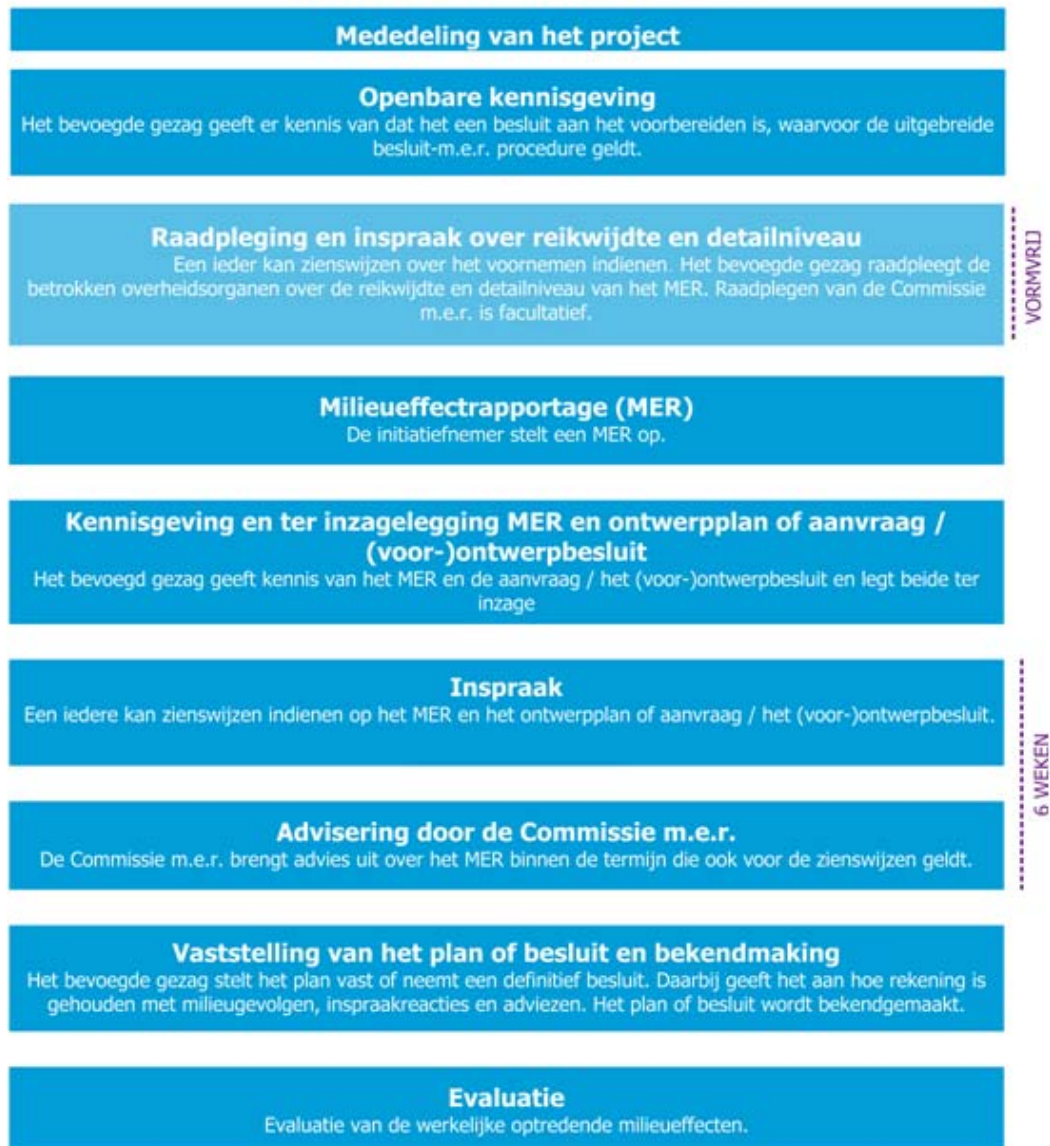
Zuidoostvleugel Brabantstad, 27 juni 2012. *Gebiedsakkoord Grenscorridor N69.*

Bijlage

2

Procedureschema

Uitgebreide m.e.r.-procedure



Bijlage

3

Deelnemende partijen gebiedsakkoord Grenscorridor N69

De leden van het bestuurlijk overleg Grenscorridor zijn gezamenlijk gekomen tot het gebiedsakkoord, met de genoemde overwegingen. Alle partijen in het bestuurlijk overleg Grenscorridor zijn belanghebbende. Elke partij ondertekent het gebiedsakkoord in overeenstemming met de rol die het heeft in de realisatie van het voorkeursalternatief. Er zijn partijen die uitvoeringsverantwoordelijkheden hebben, er zijn partijen die geen uitvoeringsverantwoordelijkheden hebben. Adviserende partijen ondertekenen het gebiedsakkoord niet.

Partijen met uitvoeringsverantwoordelijkheden

- De provincie Noord-Brabant
- De gemeente Bergeijk,
- De gemeente Eersel
- De gemeente Eindhoven
- De gemeente Valkenswaard
- De gemeente Waalre
- Het SRE
- Vereniging Natuurmonumenten
- Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie (ZLTO), afdeling Eersel-Veldhoven, Afdeling Bergeijk en afdeling Kempen-Zuidoost
- Waterschap de Dommel

Partijen zonder uitvoeringsverantwoordelijkheden

- De gemeente Heeze-Leende
- Staatsbosbeheer Regio Zuid*
- Stichting het Noordbrabants Landschap*
- Stichting Actie N69
- Kamer van Koophandel Brabant
- Brabants-Zeeuwse Werkgeversorganisatie
- EVO
- Transport en Logistiek Nederland
- Vereniging van recreatieondernemers Nederland (Recron)
- Provincie Limburg, België
- De gemeente Lommel

** Afhankelijk van de uitwerking van het voorkeursalternatief krijgen deze partijen een uitvoerende rol*

Adviserende partijen

- Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant is geen ondertekenaar van gebiedsakkoord, in het bestuurlijk overleg heeft RWS Noord-Brabant een adviserende rol richting Ministerie Infrastructuur en Milieu
- De Vlaamse Overheid is geen ondertekenaar van gebiedsakkoord, in het bestuurlijk overleg wordt zij vertegenwoordigd door provincie Limburg (België)

Twee partijen, gemeente Veldhoven en de BMF, hebben het gebiedsakkoord niet ondertekend. In augustus 2012 is zowel door deze twee partijen als door de brede begeleidingsgroep het belang uitgesproken van de betrokkenheid van deze partijen in het gebiedsproces. Gemeente Veldhoven en BMF nemen daarom ook deel aan het gebiedsproces in deze fase. Ook is toen besloten dat een vertegenwoordiging van de bewoners van Dommelen en Riethoven een rol krijgen in het gebiedsproces.