

meewerkend



Nota van Antwoord
Zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau
PlanMER VLK Boxtel

Inhoud

Deel I: Inleiding en doel	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Procedure terinzagelegging	3
1.3 Anonimisering	3
1.4 Leeswijzer	4
Deel II: Beantwoording zienswijzen	5

Deel I: Inleiding en doel

1.1 Aanleiding

In het kader van de eerdere tracéstudies en als onderdeel van Maatregelenpakket PHS Boxtel heeft de gemeenteraad besloten tot de aanleg van een verbindingsweg tussen het bedrijventerrein Ladonk en de Kapelweg. Het eerdere bestemmingsplan hiervoor is in augustus 2019 door de Raad van State vernietigd. Reden van deze vernietiging was de vernietiging door de Raad van State van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) waarop dit bestemmingsplan was gebaseerd.

De samenwerkende partijen Rijk, provincie Noord-Brabant en gemeente Boxtel hebben eind 2019 uitgesproken dat deze uitspraak geen aanleiding is om de koers van het Maatregelenpakket PHS Boxtel te wijzigen.

De gemeente Boxtel is voornemens opnieuw een bestemmingsplan voor de VLK in procedure te brengen. Voor dit project kunnen gevolgen voor het Natura 2000 gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen niet worden uitgesloten. Om die reden wordt een Passende Beoordeling en daarmee ook een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is de eerste stap in de te doorlopen m.e.r. procedure.

De NRD beschrijft de inhoud en diepgang van het op te stellen milieueffectrapport (MER) voor het in voorbereiding zijnde Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg te Boxtel als onderdeel van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

1.2 Procedure terinzagelegging

Het bevoegd gezag (in deze de gemeente) heeft de adviseurs en andere betrokkenen (bedrijven, burgers, belangengroeperingen) de gelegenheid gegeven om op de voorgestelde aanpak en inhoud van het MER te reageren en advies uit te brengen. De gemeente heeft de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna NRD) daarvoor voor een periode van 6 weken ter visie gelegd, van 29 mei tot 9 juli 2020. De resultaten van de raadpleging vormen input voor het op te stellen MER. In totaal hebben negen personen en instanties een zienswijze ingediend. Een van deze zienswijze betreft geen inhoudelijke reactie maar een verzoek om in het vervolg op de hoogte te worden gehouden. Verder hebben Prorail en de Veiligheidsregio aangegeven dat de NRD geen aanleiding geeft voor een inhoudelijk advies. De provincie Noord-Brabant heeft meegedacht bij het opstellen van de NRD.

1.3 Anonimisering

Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens is het niet toegestaan de persoonsgegevens (NAW-gegevens) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. Daarom noemen wij de indieners van zienswijzen – voor zover het natuurlijke personen betreft – in deze Nota van Antwoord niet bij naam.

De zienswijzen onder de nummers 1, 3 en 5 in de tabel deel II zijn afkomstig van natuurlijke personen.

Van de volgende instanties of belangenbehartigers (met een verwijzing naar de nummering in de tabel) is een zienswijze ontvangen:

- Groene Hart en SKG, de betere weg (nr.4);
- Stichting Bewonersbelangen Boxtel Noord (nr.7);
- Werkgroep Natuur- en landschapsbeheer Boxtel (nr.9);
- Waterschap De Dommel (nr.8).
- Gemeente Oisterwijk (nr.2). Deze zienswijze betreft het verzoek om op de hoogte te worden gehouden en komt als zodanig niet terug in de tabel.

1.4 Leeswijzer

In deze Nota van Antwoord zijn zienswijzen op onderwerp beantwoord. Waar overlap in vraagstelling is zijn zienswijzen samengevoegd. Alle zienswijzen zijn beantwoord. In het navolgende hoofdstuk zijn de samenvattingen van de zienswijzen en de antwoorden terug te lezen. De reacties in de tabel zijn geanonimiseerd. Aan de hand van de nummers in de tabel kunnen de desbetreffende indieners hun advies hieronder terug lezen.

De zienswijzen hebben niet geleid tot een aanpassing van het NRD. Aandachtspunten uit de zienswijzen en advisering zijn betrokken bij het opstellen van het MER.

Deel II: Beantwoording zienswijzen

Onderwerp	Nr.	Zienswijze	Antwoord
Nut en noodzaak	3	<p>In paragraaf 3.1 staat dat de VLK het knelpunt van de dubbele overweg mede opheft. Kan dat nog enigszins toegelicht worden?</p> <p>In par. 5.3.1 wordt verwacht dat de VLK het centrum ontlast van (vracht)verkeer. Graag een toelichting hierbij.</p>	<p>De VLK als zelfstandige maatregel levert een belangrijke bijdrage aan twee belangrijke doelstellingen van het GVVP 2008, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk.</p> <p>Met de komst van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt de noodzaak van de VLK groter; het aantal treinen neemt hierdoor fors toe waardoor de reeds hoge dichtligtijd van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat verder toeneemt.</p> <p>Een sluiting van de dubbele spoorwegovergang is echter enkel haalbaar in combinatie met een alternatieve ontsluiting voor het buurtschap en bedrijventerrein Ladonk in de vorm van een nieuwe verbinding tussen de Kapelweg en het bedrijventerrein.</p> <p>Verkeer in het centrum van Boxtel en in buurtschap Kalksheuvel bestaat deels uit verkeer met bestemming bedrijventerrein Ladonk. Door een nieuwe directe verbinding tussen de Kapelweg en het bedrijventerrein Ladonk (VLK) te realiseren kan een groot deel van het (vracht)verkeer, dat in de huidige situatie door het buurtschap Kalksheuvel en het centrum rijdt, via de VLK afgewikkeld worden waardoor het buurtschap Kalksheuvel en het centrum van Boxtel worden ontlast.</p>
	9	<p>Aangetoond zal moeten worden dat optimaliseren van bestaande infrastructuur (het meest milieuvriendelijke alternatief) niet mogelijk is.</p>	<p>Het Maatregelenpakket PHS Boxtel bestaat uit vijf projecten die gezamenlijk leiden tot een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Twee van deze deelprojecten betreffen het realiseren van nieuwe infrastructuur, namelijk de VLK en de Verbindingsweg Tongeren. Een ander deelproject (Keulsebaan) betreft de optimalisatie van bestaande infrastructuur.</p> <p>Met dit afgewogen integrale Maatregelenpakket wordt een aantal problemen op het gebied van leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid opgelost.</p>
Scope	1,5,7,9	<p>De voorgenomen aanleg van de VLK en de daaraan verbonden in het Maatregelenpakket PHS Boxtel opgenomen</p>	<p>Het studiegebied is het totale gebied waarin de effecten als gevolg van de realisering van de VLK plaatsvinden. Indien er effecten waarneembaar zijn</p>

	<p>sluiting van de dubbele overweg Tongersestraat betekenen een ingrijpende wijziging van de hoofdwegenstructuur van Boxtel. Deze wijziging dient integraal opgenomen te worden in de MER. In de thans voorliggende NRD wordt in het geheel geen aandacht besteed aan Boxtel-Noord.</p> <p>Het studiegebied voor de probleemanalyse dient nadrukkelijk uitgebreid te worden met het gebied Boxtel-Noord waarin de toeleidende routes naar de overwegen Leenhoflaan en Essche Heike een rol van betekenis hebben.</p> <p>In de NRD wordt gefocust op eerder onderzochte varianten VLK en van het weghalen/verminderen de stikstofbelasting van de Kampina door de VLK. Het is zeer de vraag of dit gelet op de impact van de ingrijpende wijziging van de hoofdwegenstructuur van Boxtel voldoende onderbouwing oplevert.</p>	<p>in Boxtel-Noord ten gevolge van aanleg van de VLK dan wordt dit opgenomen in het studiegebied en daarmee meegenomen in het MER. Als uitgangspunt voor het MER geldt de verkeerssituatie na realisatie van het gehele Maatregelpakket PHS Boxtel, dus inclusief de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat.</p> <p>Ter uitwerking van het GVVP 2008 is in 2010 gestart met een uitgebreide studie naar de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in het studiegebied van het Tracé A2-Ladonk-Kapelweg (afgekort TALK). Hierbij is gezocht naar maatregelen om de doelstellingen van het GVVP 2008 te realiseren. Op basis van de resultaten van deze studie heeft vervolgens een nader onderzoek plaatsgevonden naar de drie meest kansrijke alternatieven voor de oplossing. In het kader van het MER worden de drie meest kansrijke alternatieven uit 2011 (met enkele aanpassingen) opnieuw onderzocht en afgewogen op basis van de kennis en inzichten van nu.</p> <p>Het weghalen of verminderen van de stikstofbelasting van de Kampina door de VLK zal in zijn volledigheid worden beschouwd en onderzocht in het kader van het MER en de Passende Beoordeling. Op voorhand kan er geen uitspraak gedaan worden over de impact met betrekking tot stikstofbelasting van de VLK.</p>
3	<p>In het Maatregelpakket PHS Boxtel zit de sluiting van de dubbele overweg Tongersestraat. Moet deze knip in de hoofdwegenstructuur niet meegenomen worden in het MER? Ook gezien risico op het verplaatsen van autoverkeer naar straten waar je het ook niet wil hebben.</p> <p>De keuze lijkt te zijn om met behulp van het MER alleen eerder onderzochte varianten VLK nader te bezien en de effecten van het</p>	<p>In het Verkeersmodel Boxtel 2019 dat gebruikt wordt voor de verkeers-, geluid- en luchtonderzoeken als onderdeel van het MER is het gehele Maatregelpakket PHS Boxtel, dus inclusief de gevolgen van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang, opgenomen. De effecten van dit gehele pakket zullen daardoor doorwerken in de onderzoeken en daarmee in het MER.</p> <p>Op basis van TALK 2010 (Tracéstudie A2 – Ladonk – Kapelweg) zijn er alternatieven opgesteld om de doelstellingen van het GVVP te realiseren. Hierbij zijn verscheidene aspecten onderzocht waaronder de intensiteiten,</p>

		weghalen/verminderen de stikstofbelasting van de Kampina door de VLK. Door de keuze voor een smalle MER kan het meest milieuvriendelijke alternatief worden gemist; b.v. een verbod van doorgaand op vrachtverkeer op de Kapelweg.	het doorgaand verkeer, wegverkeerslawaaï, de verkeersstructuur, aanwezige waarden in de omgeving, toekomstbestendigheid en ruimtelijke inpasbaarheid. Op basis van de uitkomsten van de alternatieven blijkt dat het alternatieven die (licht) positief scoren op milieucriteria niet bijdragen aan verbeteringen ten aanzien van bereikbaarheid en daarnaast niet geheel toekomstbestendig zijn. Deze alternatieven dragen daarmee niet bij aan de doelstellingen van het GVVP en zullen daarom niet meegenomen worden in het MER. De drie alternatieven die benoemd zijn in de NRD zijn de alternatieven die voorzien in de doelstellingen van het GVVP.
Varianten en referentiesituatie	1,5,7,9	<p>Het in par. 4.3 aangehaalde alternatief 1 lijkt niet realistisch nu het bestemmingsplan "Verbindingsweg Tongeren" onherroepelijk is. Feitelijk is er slechts sprake van 2 alternatieven.</p> <p>Gelet op de eerdere onderzoeken is het wenselijk om bij het MER ook nader in te gaan op de alternatieven die uitgaan van bundeling met reeds bestaande infrastructuur (de in diverse studies aangehaalde nul- en nulplusvarianten) en zaken als vrachtwagenverbod Kapelweg (beleidsprogramma van de raad 2014-2016). Aangetoond zal moeten worden dat optimaliseren van bestaande infrastructuur / het meest milieuvriendelijke alternatief niet mogelijk is. Hierbij zal de zogenaamde mobiliteitsladder als toetsingsinstrument gebruikt dienen te worden.</p>	<p>Het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren is weliswaar onherroepelijk maar de uitvoering hiervan is gekoppeld aan de VLK. Met andere woorden: het mogelijkwerijs niet of anders realiseren van de VLK heeft ook gevolgen voor de Verbindingsweg Tongeren.</p> <p>Op basis van TALK 2010 (Tracéstudie A2 – Ladonk – Kapelweg) zijn er alternatieven opgesteld om de doelstellingen van het GVVP te realiseren. Hierbij zijn verscheidene aspecten onderzocht waaronder de intensiteiten, het doorgaand verkeer, wegverkeerslawaaï, de verkeersstructuur, aanwezige waarden in de omgeving, toekomstbestendigheid en ruimtelijke inpasbaarheid. Op basis van de uitkomsten van de alternatieven blijkt dat het alternatieven die (licht) positief scoren op milieucriteria niet bijdragen aan verbeteringen ten aanzien van bereikbaarheid en daarnaast niet geheel toekomstbestendig zijn. Deze alternatieven dragen daarmee niet bij aan de doelstellingen van het GVVP en zullen deswege niet meegenomen worden in het MER. De drie alternatieven die benoemd zijn in de NRD zijn de alternatieven die voorzien in de doelstellingen van het GVVP.</p>
	3	In par. 5.1 wordt gesproken over het vergelijken met de referentiesituatie 2030. Gevraagd wordt om in die referentiesituatie	Het verbod op doorgaand vrachtverkeer op de Kapelweg is door de rechter verworpen en wordt deswege niet meegenomen in de referentiesituatie van het MER.

		een variant op te nemen incl. een verbod op doorgaand vrachtverkeer op de Kapelweg.	
	3	Graag aandacht besteden aan toepassing van de Ladder van Verdaas.	Dit is niet relevant in het kader van het MER. De toepassing van de Ladder van Verdaas vindt te zijner tijd plaats in het kader van het bestemmingsplan voor het voorkeursalternatief.
	4	Het alleen beoordelen van de 3 meest kansrijk geachte alternatieven schiet te kort voor een goede MER, omdat hier slechts het criterium van de kansrijkheid de doorslag heeft gegeven. Gelet op de milieueffecten van de drie varianten staat volgens indiener al bij voorbaat vast dat onder deze drie varianten geen MMA valt. De doelmatigheid t.a.v. de GVVP doelstellingen dient ook specifiek betrekking te hebben op het MMA omdat anders nooit aan de vereiste evenwichtige belangenafweging kan worden toegekomen.	Op basis van TALK 2010 (Tracéstudie A2 – Ladonk – Kapelweg) zijn er alternatieven opgesteld om de doelstellingen van het GVVP te realiseren. Hierbij zijn verscheidene aspecten onderzocht waaronder de intensiteiten, het doorgaand verkeer, wegverkeerslawaaai, de verkeersstructuur, aanwezige waarden in de omgeving, toekomstbestendigheid en ruimtelijke inpasbaarheid. Op basis van de uitkomsten van de alternatieven blijkt dat het alternatieven die (licht) positief scoren op milieucriteria niet bijdragen aan verbeteringen ten aanzien van bereikbaarheid en daarnaast niet geheel toekomstbestendig zijn. Deze alternatieven dragen daarmee niet bij aan de doelstellingen van het GVVP en zullen deswege niet meegenomen worden in het MER. De drie alternatieven die benoemd zijn in de NRD zijn de alternatieven die voorzien in de doelstellingen van het GVVP.
COVID-19	3	Graag aandacht voor de mogelijke invloed van de corona-crisis op de voertuigkeuze.	De coronacrisis is een tijdelijke situatie die niet representatief is. Het Verkeersmodel Boxtel 2019 die ten grondslag ligt aan het MER is gebaseerd op het regionale Verkeersmodel Noordoost Brabant 2018 en BBMA 2018. Hierin zijn ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer zover als mogelijk meegenomen.
Stand van zaken VLK	1,5,7	In de paragraaf stand van zaken van de VLK wordt gerefereerd aan de directe relatie van het project Verbindingsweg Tongeren met de VLK vanwege het sluiten van de dubbele overweg. Opmerkelijk is evenwel dat niet wordt ingegaan op de	In het Verkeersmodel Boxtel 2019 dat gebruikt wordt voor de verkeers-, geluid- en luchtonderzoeken als onderdeel van het MER is het gehele Maatregelenpakket PHS Boxtel, inclusief de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat, opgenomen. De effecten van dit gehele pakket zullen daardoor doorwerken in de onderzoeken en daarmee in het MER. Het studiegebied is het totale gebied waarin de effecten als gevolg

		<p>problematiek die als gevolg van de sluiting dubbele overweg ontstaat in Boxtel-Noord. Ook deze problematiek is onlosmakelijk verbonden met de aanleg VLK en maatregelen PHS.</p>	<p>van de realisering van de VLK plaatsvinden. Indien er effecten waarneembaar zijn in Boxtel-Noord ten gevolge van aanleg van de VLK dan wordt dit opgenomen in het studiegebied en daarmee meegenomen in het MER.</p>
Toelichting aanpak	1,5,7	<p>In de NRD wordt gesteld dat toetsing aan de doelstellingen van het GVVP 2008 in het voortraject heeft plaatsgevonden. Meer specifiek wordt aangegeven dat het zou gaan om een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid van buurtschap Kalksheuvel en het centrum van Boxtel en de verbetering van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk. Er wordt geen aandacht besteed aan de doelstelling in het GVVP 2008 "weten gebiedsvreemd en doorgaand (vracht-) verkeer door verblijfsgebieden". Het onderzoek zal nadrukkelijk aandacht moeten geven aan de effecten van de gewijzigde situatie in de wegenstructuur voor heel Boxtel.</p>	<p>De indiener verzoekt nadrukkelijk aandacht te geven aan de effecten van de gewijzigde situatie in de wegenstructuur voor heel Boxtel. Het studiegebied is het totale gebied waarin de effecten als gevolg van de realisering van de VLK plaatsvinden. Indien er effecten waarneembaar zijn in overige delen van Boxtel ten gevolge van aanleg van de VLK dan wordt dit opgenomen in het studiegebied en daarmee meegenomen in het MER.</p>
Effectbeschrijving	4	<p>Ook kwalitatieve ingrepen met matig negatieve kwalitatieve milieugevolgen kunnen door de omvang ervan toch uiteindelijk een groot milieugevolg hebben. Daarom dient de schaal van een ingreep wel degelijk ook mee te tellen. Daarnaast dient de relictwaarde ook een rol te spelen. Het verlies van unieke waarden die niet vervangbaar zijn, dient als een zwaar negatief effect mee te wegen.</p>	<p>De milieugevolgen ten gevolge van de VLK worden meegenomen in de natuurtoets (ofwel het ecologisch onderzoek). Dit geldt ook voor unieke waarden in relatie tot natuur, cultuurhistorie en landschap. In de huidige systematiek van het MER worden er geen waarden aan thema's meegegeven maar telt elk thema even zwaar.</p>

		Er bestaat het voornemen om de eerder plaats gevonden hebbende onderzoeken nader te beschouwen op basis van inzichten en kennis van nu. Dat valt te prijzen maar levert feitelijk aan de gemaakte tracékeuze niets op omdat al bij voorbaat al aan de drie meest kansrijk geachte modellen wordt vast gehouden waarbij een MMA voor alle mogelijke opties niet meer te pas komt. Wat is dan de zin van de (bij te stellen) toetsingsmatrix tabel 3?	Het MER brengt de milieueffecten van de drie alternatieven in beeld en levert daarmee de informatie voor bestuurders en/of het bestuurlijk gezag om mede op basis van de milieueffecten een keuze te maken voor een alternatief. In 2011 heeft er een verkenning plaatsgevonden en op basis van deze verkenning zijn er drie alternatieven naar voren gekomen die voldoen aan het doelbereik van de gemeente, in relatie tot de doelstellingen van de GVVP 2008. Deze verkenning zal niet opnieuw uitgevoerd worden als onderdeel van dit MER. In het MER worden deze drie alternatieven opnieuw beoordeeld op basis van de kennis en inzichten van nu. De toetsingsmatrix uit tabel 3 dient daarbij als uitgangspunt voor de toetsing van de alternatieven. Hiervoor zal in eerste instantie gebruik gemaakt worden van reeds uitgevoerde onderzoeken uit het voortraject. Indien deze niet voldoen vanwege (grote) wijzigingen in de situatie wordt er opnieuw onderzoek uitgevoerd, zoals bij verkeer als gevolg van het geactualiseerde verkeersmodel.
Verkeer	1,5,7	In deze paragraaf wordt specifiek aangegeven dat de aanleg van VLK zal leiden tot een gewijzigde verkeerssituatie voor met name buurtschap Kalksheuvel en het centrum van Boxtel. Het lijkt erop dat slechts in de marge aandacht wordt besteed aan verkeerseffecten elders in Boxtel. In dit verband dient zeker ook expliciet aandacht gegeven te worden aan de effecten voor Boxtel-Noord.	Het studiegebied is het totale gebied waarin de effecten als gevolg van de realisering van de VLK plaatsvinden. Indien er effecten waarneembaar zijn in Boxtel-Noord ten gevolge van aanleg van de VLK dan wordt dit opgenomen in het studiegebied en daarmee meegenomen in het MER.
	4	De verkeersaantrekkende gevolgen voor ongewenst niet-bestemmingsverkeer dienen eveneens onderzocht te worden. Dit geldt ook voor de bevordering van autogebruik door stroomlijning van bestaande en nieuwe tracés.	Op basis van TALK 2010 (Tracéstudie A2 – Ladonk – Kapelweg) zijn er alternatieven opgesteld om de doelstellingen van het GVVP te realiseren. Hierbij zijn verscheidene aspecten onderzocht waaronder de intensiteiten, het doorgaand verkeer, wegverkeerslawaaai, de verkeersstructuur, aanwezige waarden in de omgeving, toekomstbestendigheid en ruimtelijke inpasbaarheid. Op basis van de uitkomsten van de alternatieven blijkt dat

		<p>Het nieuwe regionale verkeersmodel mag zich niet beperken tot de gevolgen van de drie voorkeursmodellen maar moet ook betrekking hebben op het MMA en directe varianten daarop. In ieder geval dient daar het verbod voor doorgaand vracht- en sluipverkeer op de Kapelweg en verder als model onderzocht te worden.</p>	<p>het alternatieven die (licht) positief scoren op milieucriteria niet bijdragen aan verbeteringen ten aanzien van bereikbaarheid en daarnaast niet geheel toekomstbestendig zijn. Deze alternatieven dragen daarmee niet bij aan de doelstellingen van het GVVP en zullen deswege niet meegenomen worden in het MER. De drie alternatieven die benoemd zijn in de NRD zijn de alternatieven die voorzien in de doelstellingen van het GVVP.</p> <p>Het Verkeersmodel Boxtel 2019 is gebaseerd op het regionale verkeersmodel waarbij alle ontwikkelingen in de regio zijn betrokken. Ontwikkelingen waarover nog niet is besloten, zoals het verbod voor doorgaand vracht- en sluipverkeer op de Kapelweg, vormen geen onderdeel van het verkeersmodel.</p>
Natuur	1,5,7,9	<p>In verband met de stikstofproblematiek, ligging nabij de Kampina, dient nadrukkelijk aangegeven te worden hoe een en ander zich verhoudt tot de adviezen van het Adviescollege Stikstofproblematiek (Commissie Remkes) van September 2019 "<i>Niet alles kan</i>" (korte termijn), en van juni 2020 "<i>Niet alles kan overal</i>" (structurele aanpak op lange termijn).</p>	<p>In het MER en specifiek bij het opstellen van de Passende Beoordeling wordt de meest recente wet en regelgeving omtrent stikstof betrokken.</p>
	3	<p>Graag aandacht besteden aan het recente rapport Remkes t.a.v. het stikstofbeleid</p>	<p>In het MER en specifiek bij het opstellen van de Passende Beoordeling wordt de meest recente wet en regelgeving omtrent stikstof betrokken.</p>
	4	<p>Alleen de formeel vastgelegde waardestatus van de natuurbetekenis op nationaal en provinciaal niveau is te beperkt. In ieder geval dienen ook de waarden van natuurbetekenis op gemeentelijk niveau onderzocht en meegewogen te worden. Indien deze nog onvoldoende zijn onderzocht en in kaart</p>	<p>De natuuronderzoeken die onderdeel vormen van het MER zijn gebaseerd op natuuronderzoek waarbij alle beschermde dier- en plantensoorten geïnventariseerd worden. In het MER zal ook aandacht worden besteed aan houtopstanden en andere waarden van natuurbetekenis.</p>

		gebracht zal dit hiaat eerst door een aanvullend onderzoek dienen te worden gevuld.	
	4	<p>De aan de bodem verbonden potentiële natuur ontwikkelingswaarden (en daaraan verbonden landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden) dienen te worden toegevoegd. Het uitsluiten dan wel verminderen of belemmering daarvan moet als een significant negatief milieueffect worden gewaardeerd.</p> <p>Cultuurhistorische waarden dienen naast hun materiele aspect ook op hun aantasting van de functionele gevolgen beoordeeld te worden.</p>	In het MER worden landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden beoordeeld op milieueffecten per alternatief. Ecologische waarden hebben betrekking op natuur en zullen deswege onder dit hoofdstuk benoemd worden. Ten aanzien van het verzoek om naast materiele aspecten ook de aantasting van de functionele gevolgen te beoordelen geldt dat dit meegenomen wordt in het MER indien dit van toepassing is.
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	4	De betekenis van het akkercomplex wordt ten onrechte gebagatelliseerd door het als 'restant' te kwalificeren. Het gaat echter om de hoofdmassa van het akkercomplex van een voor Boxtel ongekende schaal.	Het akkercomplex bij Tongeren zal onderdeel uitmaken van het MER. Diverse ontwikkelingen in het verleden hebben er toe geleid dat dit akkercomplex niet meer in tact is. Beoordeling op effecten van de alternatieven zal opgenomen worden in de beoordeling van de landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden.
	9	De NRD besteedt onvoldoende aandacht aan de (potentiële) betekenis van het akkercomplex Tongerense Akkers/De Donders voor de natuurontwikkeling t.b.v. van de verbinding van de noordelijke en zuidelijk natuurzones binnen de gemeente die nu nog door open landbouwgebieden worden gescheiden.	Een verbinding in de vorm van een EVZ ter hoogte van het plangebied is niet haalbaar en wenselijk omdat de spoorlijn een harde barrière hiervoor vormt. De bestaande EVZ verbinding is meer westelijk gelegen ter hoogte van de Kleine Aa waar sprake is van een onderdoorgang onder het spoor.

Geluid	1,5,7	In deze paragraaf wordt beschreven dat geluidhinder een aspect is dat met name effect zal hebben op de directe omgeving van de nieuwe wegverbinding. Het is een omissie dat in het geheel niet wordt ingegaan op het gegeven dat geluidhinder bij het sluiten van de dubbele overweg ook van toepassing zal zijn voor de toeleidende routes naar de overwegen Leenhoflaan en Essche Heike.	In het Verkeersmodel Boxtel 2019 dat gebruikt wordt voor de verkeers-, geluid- en luchtonderzoeken als onderdeel van het MER is het gehele Maatregelenpakket PHS Boxtel, waaronder de sluiting van de dubbele spoorwegovergang, opgenomen. De effecten van dit gehele pakket zullen daardoor doorwerken in de onderzoeken en daarmee in het MER.
	4	Alleen naar de geluidseffecten kijken voor de woonfuncties is onvoldoende. Alle door geluid beïnvloede aspecten dienen te worden meegenomen, met name ook die voor de natuur en recreatie. Ook visuele verstoring door voortrazend verkeer dat vrijwel de gehele akker gaat domineren dient als milieueffect meegenomen te worden.	Geluidonderzoek wordt op basis van het Verkeersmodel Boxtel 2019 uitgevoerd en zal daarmee effecten op de leefomgeving in beeld brengen. Geluid wordt daarnaast meegenomen in de ecologische onderzoeken vanwege de verstoring die door geluid op kan treden in natuurgebieden. Over het algemeen is effect op recreatie geen onderdeel van het geluidonderzoek. Voor visuele verstoring geldt dat ook dit geen standaard onderdeel van een MER is.
Luchtkwaliteit	1,5,7	Ook voor luchtkwaliteit geldt dat dit een aspect is dat ook effect zal hebben op de toeleidende routes naar de overwegen Leenhoflaan en Essche Heike.	In het Verkeersmodel Boxtel 2019 dat gebruikt wordt voor de verkeers-, geluid- en luchtonderzoeken als onderdeel van het MER is het gehele Maatregelenpakket PHS Boxtel opgenomen. De effecten van dit gehele pakket zullen daardoor doorwerken in de onderzoeken en daarmee in het MER.
	4	Kijk niet alleen naar de gevolgen voor de mens maar ook naar de gevolgen voor de natuur.	De te onderzoeken effecten op verschillende thema's zoals onder andere natuur zijn onderdeel van het MER.
Bodem	4	Naast het effect van de neerslag van emissiestoffen door verbranding van motorbrandstoffen is er die ten gevolge van andere verontreinigende (fijn) stoffen door	De door de indiener genoemde gevolgen worden niet meegenomen in het MER. Verontreiniging van de bodem zal in alle alternatieven naar voren komen en opgelost moeten worden en heeft daarmee naar verwachting niet

		<p>slijtage wegdek, remvoeringen en rubberbanden en strooizout.</p> <p>In de bodem zelf is er de aantasting van de aan de bodem verbonden abiotische natuurwaarden. Zoals beïnvloeding van waterregiem, bodemprofiel en geomorfologie door graven wegfundering en verdichting.</p> <p>De conclusie dat de bodem geen onderscheidend karakter heeft voor de in de MER te onderzoeken alternatieven kan niet in stand blijven en gaat er ten onrechte van uit dat bij alle opties dezelfde bodem en bodemgevolgen in dezelfde omvang zullen optreden. Bij dubbelgebruik van wegen zal de bodemaantasting aanzienlijk minder zijn dan in geval van een geheel nieuw tracé.</p>	<p>genoeg onderscheidend karakter waardoor het niet meegenomen wordt in het MER.</p> <p>Ten aanzien van de door de indiener aangedragen oplossing van dubbel gebruik van bestaande infrastructuur geldt dat reeds in 2011 na een uitgebreide verkenning besloten is tot een nader onderzoek van de drie meest kansrijke alternatieven in het vervolgproces. Uit deze verkenning bleek dat het oplossend vermogen van bestaande infrastructuur niet voldeed aan het gestelde doelbereik van het GVVP 2008 en was daarmee ontoereikend. De drie alternatieven die worden afgewogen in het MER bestaan alle uit een (deels) nieuw tracé. In alternatief 1 is voor een deel sprake van gebruik van de bestaande Kapelweg. In alternatieven 2 en 3 is sprake van een tracé dat weliswaar nieuw is maar voor een deel wel direct aansluit bij bestaande infrastructuur (spoorlijn).</p>
Waterhuishouding	4	<p>Het gaat niet alleen om beïnvloeding EVZ Smalwater maar ook van de Beerze.</p> <p>Ook dienen de effecten te worden onderzocht door bodemverdichting op de grondwaterstromen en minder waterbuffering door versnelde afvoer via bermsloten.</p> <p>Daarnaast dient ook de grondwaterverontreiniging door stoffen afkomstig van slijtage wegdek, remvoeringen en rubberbanden en strooizout) te worden onderzocht.</p>	<p>Effecten op zowel het EVZ Smalwater als de Beerze zullen in het MER meegenomen worden voor zover deze effecten aanwezig zijn. Vanwege de kruising van het Smalwater in alle drie alternatieven is de impact op EVZ Smalwater naar verwachting groter dan de impact op de Beerze.</p> <p>Het MER dient ter nadere vergelijking op basis van de kennis en inzichten van nu van de drie alternatieven die uit de verkenning (2011) naar voren zijn gekomen. In het MER worden van de drie alternatieven met de referentiesituatie en met elkaar vergeleken. Op basis van deze vergelijking kan beschouwd worden welke alternatief het beste scoort op doelbereik en milieu. Bodem- en waterverontreiniging zal in alle alternatieven naar voren komen en opgelost moeten worden en heeft daarmee naar verwachting niet genoeg onderscheidend karakter waardoor het niet meegenomen wordt in het MER.</p>

		<p>Het gaat niet alleen om waterberging e.d. maar ook de waterverontreiniging vanaf het wegdek en neerslag ervan door wegspoelen en neerspatten in de bermen en verder. En natuurlijk de verontreiniging door de emissies van het verkeer.</p>	
	8	<p>Hydrologisch neutraal ontwikkelen: dit houdt in dat de ontwikkeling geen hydrologische achteruitgang ten opzichte van de referentiesituatie tot gevolg heeft.</p> <p>Modellering: Bij het uitwerken van het ontwerp dient rekening gehouden te worden met de beschikbare peilgegevens in extreme situaties (T=10 en T=100).</p> <p>Huidig inundatiegebied: Indien in het inundatiegebied/reserveringsgebied waterberging het maaiveld wordt opgehoogd (bijv. grondlichamen), dienen deze m2 elders te worden gecompenseerd.</p> <p>Huidige en toekomstige afwatering: De afwatering zoals deze in de huidige situatie plaatsvindt, mag functioneel niet veranderen. Noodzakelijke aanpassingen aan leggerwaterlopen, schouwwaterlopen en greppels (a-, b- en c-watergangen) dienen in overleg met het waterschap plaats te vinden.</p>	<p>Indiener komt met aandachtspunten omtrent inpassing van de infrastructuur in relatie tot de waterhuishouding. Genoemde aandachtspunten zijn van toepassing bij uitwerking van het definitieve ontwerp en vallen buiten de scope van de NRD of het MER. In overleg met indiener worden deze aspecten op termijn uitgewerkt in een waterhuishoudkundig plan voor het voorkeursalternatief. De adviezen van indiener worden hierbij ter harte genomen.</p>

	<p>Aanduidingen: Het is belangrijk dat een goede invulling wordt gegeven aan de diverse functies als NNB, EVZ, Behoud en herstel watersystemen en Attentiezone waterhuishouding en dat de juiste natuurcompensatie plaatsvindt.</p> <p>Beheer en onderhoud: in de toekomstige situatie dienen de waterlopen te voldoen aan de richtlijnen van Waterschap De Dommel voor deugdelijk beheer en onderhoud.</p> <p>Watervergunning: voor de te verrichten werkzaamheden zal een watervergunning op grond van de Keur nodig zijn met een bijbehorend waterhuishoudkundig plan. De vergunningsaspecten dienen tijdig meegenomen te worden.</p> <p>Privaatrecht: Het tijdig regelen van privaatrecht is noodzakelijk en belangrijk om een soepel en goedlopend proces te behouden.</p> <p>Metingen: Metingen van de grondwaterstanden is belangrijke informatie voor het traject NRD, maar ook het bestemmingsplan en het traject daarna.</p> <p>Afvalwater: van de wegen kan verontreinigd hemelwater tot afstroming komen en het verdient aandacht om hierover na te denken en invulling te geven.</p>	
--	---	--

		<p>De brug bij Colenhoef, de daarbij horende EVZ-zone en afwatering van bestaande watersysteem hebben extra aandacht nodig in NRD traject en het bestemmingsplan</p> <p>Tijdige uitwerking; De bovenstaande punten behoeven aandacht in de NRD traject om in het bestemmingsplan tijdig de juiste keuzes te kunnen maken zodat je niet voor verassingen komt te staan.</p> <p>Kansen: Er liggen mooie kansen om een klimaatrobust en biodivers plan te maken waarin alle ontwikkelingen in dat gebied elkaar kunnen versterken en positief beïnvloeden tot een betere leefomgeving.</p> <p>Nadere details: Er worden nadere detailopmerkingen gemaakt op specifieke tekstonderdelen van de NRD.</p>	
Trillingen	4	Trillingen door verkeer hebben bodemverdichtende effecten. Het effect is aantasting natuurlijk bodemprofiel en minder waterbergend vermogen en stagnatie van grondwaterstromen.	Trillingen is één van de onderwerpen die in het MER meegenomen wordt en op effecten beoordeeld zal worden. Mogelijke gevolgen als gevolg van trillingen, indien aanwezig, worden dus in het MER opgenomen.
Ruimtegebruik	4	Er vindt een vermenging plaats van ruimtelijke en functionele effecten. Voor de zuiverheid dienen deze apart te worden beoordeeld. Indien er geeft weer welke effecten daarbij kunnen worden benoemd.	In 2011 zijn op basis van een verkenning meerdere alternatieven opgesteld. Op basis van het doelbereik van de alternatieven zijn drie alternatieven vastgesteld. Dit zijn alternatieven die deels een nieuw tracé bevatten. Het uitbreiden van bestaande infrastructuur voldeed niet of niet genoeg aan het doelbereik en hadden onvoldoende oplossend vermogen. De drie alternatieven die vastgesteld zijn worden in dit onderzoek op basis van de

		Het dient niet alleen te gaan om de mogelijkheden tot benutten van bestaande infrastructuur maar ook over de kansrijkheid deze bestaande wegen eventueel door beperkte maatregelen beter geschikt te maken voor gebruik.	huidige kennis en inzichten opnieuw beoordeeld. Een nieuw alternatief op basis van volledige benutting van bestaande infrastructuur vormt hiervan geen onderdeel.
Woon- en leefklimaat/gezondheid	1,5,7	Voor het aspect woon- en leefklimaat/gezondheid dient in het MER ook gekeken te worden naar de effecten van geluid en luchtkwaliteit op de gezondheid van mensen, zowel in negatieve als in positieve zin. Vanwege de voorgestane structurele wijziging van de (hoofd)wegenstructuur en de daarmee samenhangende verkeersstromen dient het studiegebied voor de probleemanalyse nadrukkelijk uitgebreid te worden met het gebied Boxtel-Noord waarin de toeleidende routes naar de overwegen Leenhoflaan en Essche Heike van betekenis zijn.	In het Verkeersmodel Boxtel 2019 dat gebruikt wordt voor de verkeers-, geluid- en luchtonderzoeken als onderdeel van het MER is het gehele Maatregelenpakket PHS Boxtel opgenomen. De effecten van dit gehele pakket zullen daardoor doorwerken in de onderzoeken en daarmee in het MER. Het studiegebied is het totale gebied waarin de effecten als gevolg van de realisering van de VLK plaatsvinden. Indien er effecten waarneembaar zijn in Boxtel-Noord ten gevolge van aanleg van de VLK dan wordt dit opgenomen in het studiegebied en daarmee meegenomen in het MER.
	4	Ook de gevolgen voor flora en fauna dienen betrokken te worden.	De gevolgen voor flora en fauna worden zowel in het hoofdstuk natuur/ecologie benoemd als meegenomen in de Passende Beoordeling indien van toepassing.
Passende Beoordeling	4	De stikstof gevolgen van een MMA moeten meegenomen worden in het MER. Daarbij komt dat de stikstof berekeningswijze op dit moment ter discussie staat (Hordijk) zodat een definitieve onderzoeksconclusie niet mogelijk is.	In het MER en specifiek bij het opstellen van de Passende Beoordeling wordt de meest recente wet en regelgeving omtrent stikstof meegenomen. Een conclusie zal getrokken worden op basis van de vigerende wet- en regelgeving.
Bijlage 2	3	Graag verduidelijken dat het gaat om een veilige oversteek voor langzaam verkeer.	De veilige oversteek van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat betreft inderdaad in het bijzonder het langzaam verkeer maar daarnaast ook het gemotoriseerd verkeer.

	4	<p>Kaartje Zoekgebied: het weergegeven zoekgebied is te beperkt omdat de ruimte tussen de beide spoorlijnen ontbreekt terwijl daar veel doorgaand verkeer plaatsvindt of zal vinden.</p> <p>Overzicht toetsingsmatrix: Er ontbreekt een schifting naar de ingrijpendheid/zwaarte van een milieugevolg op basis van een geobjectiveerde waarderingsmethodiek met constante toetsingscriteria. Bij die waarderingsmethodiek dient de waarderingscore ook bepaald te worden naar gelang een alternatief beter bijdraagt aan de toepassing van de ladder van Verdaas waarbij een nieuwe weg alleen dan in beeld komt als aangetoond is dat andere mogelijke maatregelen geen voldoende effect hebben.</p>	<p>Er is een verschil tussen het zoekgebied en het studiegebied in het MER. Het studiegebied is het totale gebied waarin de effecten als gevolg van de realisering van de VLK plaatsvinden. Indien er effecten waarneembaar zijn in het ruimere gebied tussen de beide spoorlijnen ten gevolge van aanleg van de VLK dan wordt dit opgenomen in het studiegebied en daarmee meegenomen in het MER.</p> <p>Het kaartje van het zoekgebied op blz. 24 van de NRD betrof overigens specifiek het zoekgebied voor de VLK volgens het GVVP 2008.</p> <p>In de huidige systematiek van een MER wordt geen weging gegeven. Een MER brengt feiten in beeld waarop keuzes gebaseerd worden. De verkenningsfase voor de alternatieven is in 2011 afgerond waarna er drie alternatieven vastgesteld zijn die meegenomen worden in dit MER. De alternatieven die vastgesteld zijn voldoen aan het doelbereik. De toepassing van de Ladder van Verdaas vindt te zijner tijd plaats in het kader van het bestemmingsplan voor het voorkeursalternatief.</p>
--	---	---	---