

Reactienota zienswijzen

Plan-MER en ontwerp structuurvisie deel E Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Provincie Noord-Brabant



Inhoud

Deel 1 Bestuurlijk afweging voorkeursalternatief Westparallel	5
1. Bestuurlijke afweging	8
1.1 Stap 1: Afweging naar oplossend vermogen op 27 september 2010	10
1.2 Stap 2 Integrale beoordeling van maatregelenpakketten op 1 december 2010	12
1.3 Stap 3: keuze voorkeursalternatief (december 2010-juni 2011)	18
2. Inspraakreacties op keuze Westparallel als voorkeursalternatief	24
2.1 Hoofdreactie 1 van insprekers: Bezwaren tegen Westparallel als voorkeursalternatief	24
2.2 Hoofdreactie 2 van insprekers: West+Midden is het voorkeursalternatief	29
2.3 Hoofdreactie 3 van insprekers: Westparallel en West+Midden beide in vervolprocedure	32
2.4 Hoofdreactie 4 van insprekers: opmerkingen over het besluitvormingsproces	33
3. Laatste ontwikkelingen en aandachtspunten bestuurlijke overweging	35
4. Commissie m.e.r	36
5. Aandachtspunten voor vervolprocedure	37
6. Consequenties structuurvisie	39
Deel 2 Beantwoording zienswijzen	40
1. Inleiding	41
1.1 Leeswijzer	41
1.2 Plan en besluitvormingstraject	42
1.3 Noot voor de lezer	44
2. De Westparallel als voorkeursalternatief	45
2.1 Bezwaren tegen alternatief Westparallel	45
2.1.1 Oplossend vermogen bereikbaarheid/leefbaarheid	45
2.1.2 Ruimtelijke aspecten	51
2.1.3 Kosten en haalbaarheid	60
2.2 Instemming alternatief Westparallel	63
3. Voorkeur voor andere oplossing	65
3.1 Voorkeur voor West+Midden	65
3.1.1 Oplossend vermogen bereikbaarheid/leefbaarheid	66
3.1.2 Ruimtelijke aspecten	68
3.1.3 Kosten en haalbaarheid	69
3.2 Voorkeur voor andere/nieuwe varianten	70
3.3 Bezwaren tegen West+Midden	79



4.	Besluitvormingsproces/proces brede belangenbenadering	81
4.1	Besluitvormingsproces/totstandkoming keuze voorkeursalternatief	81
4.2	Vertegenwoordiging door samenwerkende partijen	103
4.3	Communicatie	112
5.	Vervolgtraject	118
5.1	Onderzoek	118
5.2	Ontwerp	121
5.3	Financiering	125
5.4	Overig	126
6.	Plan-MER	130
6.1	Algemeen	130
6.2	Bereikbaarheid	148
6.3	Luchtkwaliteit	159
6.4	Geluid en trillingen	162
6.5	Doorsnijding en barrièrewerking	166
6.6	Gezondheid	167
6.7	Landschap	168
6.8	Cultuurhistorie	169
6.9	Water	169
6.10	Natuur	171
6.11	Wonen en werken	175
6.12	Landbouw	175
6.13	Recreatie	179
6.14	Sociale aspecten	180
6.15	Duurzaamheid	181
6.16	Technische haalbaarheid	181
6.17	Kosten	182
6.18	Conclusie	186
7.	Structuurvisie	188
7.1	Verbeelding	188
7.2	Toelichting	190
8.	Adviezen Commissie m.e.r., Provinciale Omgevingscommissie (POC) en Telos	193
8.1	Advies Commissie m.e.r.	193
8.2	Advies POC	197
8.3	Advies Telos	198
9.	Nota van wijzigingen structuurvisie deel E	199
9.1	Verbeelding	199
9.2	Toelichting	200



Bijlage Overzicht Insprekers	204
Bijlage Toetsingsadvies Commissie m.e.r.	212
2.1 Natura2000-gebieden	214
2.1.1 Grensoverschrijdende effecten	214
2.1.2 Gekozen referentie	215
3.1 Leefbaarheid en Gezondheid	217
3.2 Doelstelling en ruimtelijke kwaliteiten	218
3.3 Verdiepte ligging van de Westparallel	219
3.4 Leesbaarheid en presentatie	219
Bijlage Advies Provinciale Omgevingscommissie (POC)	220
Bijlage Reactie BMF op advies POC	222
Bijlage Advies Telos	223
Bijlage Overzicht verkeersintensiteiten maatgevende wegvakken	225
Bijlage Overzicht geluidbelaste woningen	226
Bijlage Analyse BMF/Platform N69 variant "Verbeterde West+Midden 1"	228
Bijlage Analyse effecten op hoofdwegennet	232



Deel 1 Bestuurlijk afweging voorkeursalternatief Westparallel



De N69 is een provinciale weg, de grenscorridor N69 vraagt een regionale aanpak

De 'N69' is al decennia een dossier, dat een oplossing verdient. De problematiek van de N69 bestaat uit knelpunten op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit, die samenhangen met het intensieve gebruik van de N69 en, als afgeleide, het gebruik van de N397, N396 en sluisverkeer op het onderliggend wegennet.

Deze Gebiedsopgave hebben de vertegenwoordigde samenwerkende partijen in het Bestuurlijk Overleg Grenscorridor N69 zich ter harte genomen. Na twee jaar intensief overleg kiest de meerderheid van de bestuurders voor het alternatief Westparallel.

Het voorkeursalternatief Westparallel is een pakket bestaande uit nulplus maatregelen, de nieuwe verbinding Westparallel 1, mitigerende en compenserende maatregelen én een gebiedsimpuls.

Conclusie op hoofdlijnen

De samenwerkende partijen zijn op zoek naar een oplossing van de problemen en daarnaast is er de opgave om de ruimtelijke kwaliteit een impuls te geven. Het milieueffectrapport (plan-MER) laat met een duidelijke onderbouwing zien, dat alternatief Westparallel op de aspecten leefbaarheid en bereikbaarheid beter scoort dan de West+ Midden alternatieven. Voor de effecten op de ruimtelijke kwaliteit zijn de verschillen gedifferentieerder: Westparallel leidt tot negatieve effecten met name natuur en landschap, bij West+Midden zijn de effecten minder groot. Voor een versterking van de ruimtelijke kwaliteit besluiten de bestuurders een gebiedsimpuls in te zetten. De effectenbeoordeling en de conclusies van het plan-MER bieden een goed inhoudelijk kader om deze keuze te kunnen onderbouwen. Het plan-MER geeft de samenwerkende partijen voldoende informatie om een zorgvuldige afweging te maken. Voor bestuurders is de verbetering op de leefbaarheid en bereikbaarheid een zwaarwegend argument. Het Bestuurlijk Overleg kiest in meerderheid het pakket Westparallel Plus als voorkeur.

Mede op basis van de inspraakreacties wordt het zoekgebied in de structuurvisie aangepast. Het zoekgebied voor de aansluiting Dommelen wordt een onderbroken in plaats van een doorgetrokken lijn. Dit geeft de mogelijkheid om in de vervolgfase meerdere mogelijkheden voor de aansluiting van Dommelen op de Westparallel te onderzoeken. Daarnaast is er een aantal aandachtspunten genoemd die een nadere uitwerking krijgt in het vervolgtraject.

Een eerste conclusie op basis van de inspraakreacties

Conclusie van de analyse van de inspraakreacties is, dat er voor het Bestuurlijk Overleg géén nieuwe onderwerpen naar voren zijn gekomen. Het zijn de vragen, die het Bestuurlijk Overleg ook hebben bezig gehouden of die het Bestuurlijk Overleg nu nog als aandachtspunt heeft. Dat is een goede constatering. Het geeft aan dat de belangen goed zijn vertegenwoordigd in het Bestuurlijk Overleg en maakt de uiteindelijke keuze meer robuust dan wanneer er uit de inspraakreacties nog zaken naar voren zijn gekomen die niet meegewogen zijn in de plan-MER en de bestuurlijke afweging die tot de keuze voor Westparallel hebben geleid. Dit komt overeen met het eindadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) die oordeelt dat het plan-MER de essentiële informatie bevat om een keuze te kunnen maken en dat de alternatieven voldoende beschreven zijn.



Over de kwaliteit van het plan-MER zijn ook externe adviezen ontvangen. De adviezen van Commissie voor de milieueffectrapportage (over de milieueffecten zoals beschreven in het plan-MER, zie hoofdstuk 4 van deel 1 van de reactienota en deel 2 van de reactienota) en Telos (over duurzame ontwikkeling, zie bijlage C.11 van het plan-MER en deel 2 van de reactienota) geven aan dat de informatie voldoende is om een keuze te maken. Ook de POC, Provinciale Omgevingscommissie, (zie deel 2 van de reactienota) geeft in haar advies aan dat de keuze als zorgvuldig betiteld moet worden. Uit deze externe adviezen mag geconcludeerd worden dat de betrokken bestuurders een zorgvuldige afweging hebben gemaakt om tot deze keuze te komen.

De reactienota bestaat uit twee delen. In deel 1 van de Reactienota is, mede op advies van de Commissie m.e.r., nog eens uiteengezet waarom het Bestuurlijk Overleg voor de Westparallel als voorkeursalternatief heeft gekozen. In dit deel 1 wordt de informatie uit het plan-MER vanuit een andere, meer bestuurlijke, insteek gepresenteerd. Tevens wordt ingegaan op de hoofdlijnen van de zienswijzen zoals door insprekers ingebracht. In deel 2 van de reactienota wordt nader in gegaan op de individuele vragen en opmerkingen van insprekers.

De opbouw van dit deel 1 komt overeen met het doorlopen proces van besluitvorming; eerst de bestuurlijke afweging (1), dan de formele procedure met de bijbehorende inspraakreacties (2). In deze reactienotitie worden ook de laatste ontwikkelingen (3) opgenomen omdat het Bestuurlijk Overleg nog nadere informatie heeft gevraagd ter ondersteuning van de gemaakte keuze. Het advies van de Commissie m.e.r. wordt gepresenteerd (4), gevolgd door de aandachtspunten voor de vervolgproucedure (5). Tenslotte eindigt dit met de consequenties van de inspraak en adviezen voor de structuurvisie deel E (6).



1. Bestuurlijke afweging

Kader

Overdracht N69

Nadat de N69 door het Rijk is overgedragen aan de provincie heeft de provincie in 2008 het initiatief genomen en alle betrokken partijen uitgenodigd om gezamenlijk tot een oplossing te komen voor de problematiek in de Grenscorridor. Dit heeft in 2009 geleid tot de keuze voor een samenhangende integrale aanpak van de vraagstukken op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in de Grenscorridor N69. De problematiek is benaderd vanuit belangen om tot een breed gedragen en integrale oplossing te komen. De brede belangenbenadering gaat uit van een zorgvuldige verkenning van alle belangen en van gezamenlijk onderzoek naar de beste oplossing. De achterliggende gedachte is dat alleen dan een duurzame, samenhangende, integrale en uitvoerbare oplossing voor de vraagstukken op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling tot stand kan komen.

Samenwerkende partijen

Provincie Noord-Brabant	Bergeijk	Waalre	Eindhoven	Veldhoven
Eersel	Heeze-Leende	Valkenswaard	Waterschap de Dommel	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven
ZLTO	Natuurmonumenten	Kamer van Koophandel	RECRON	EVO
Actiegroep N69	Staatsbosbeheer	Brabantse Milieufederatie	Brabants Zeeuwse Werkgeversorganisatie	Transport en Logistiek Nederland
Provincie Limburg (Belgie)	Lommel	Vlaamse Overheid	Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant	Brabants Landschap

Complexe opgave

De probleem- en doelstelling van deze Gebiedsopgave met betrekking tot leefbaarheid en bereikbaarheid is veel breder dan alleen de problematiek in Aalst-Waalre en Valkenswaard en is gericht op het verbeteren van de leefbaarheid- en bereikbaarheid in de gehele Grenscorridor. Het wel of niet oplossen van de problematiek mag daarmee niet op basis van een enkel aspect of enkele locatie beschouwd worden. De aanleiding van de problematiek ligt bij de N69 en kent een lange geschiedenis, maar inmiddels zijn de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen meerledig en verspreid over de gehele regio. Dit betekent dat met dit proces gezocht is naar een verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gehele regio:

- Op en rondom de N69 in de kernen Aalst-Waalre en Valkenswaard;
- Op de N397, tussen Bergeijk, Eersel en de aansluiting op de A67;
- Het sluipverkeer op het onderliggende wegennet, waar het terugdringen van het grote aandeel sluip(vracht)verkeer op het onderliggende wegennet van en naar België via Bergeijk, Eersel naar de N397 expliciet onderdeel van uit maakt.



**Ambities van het Bestuurlijke Overleg Gebiedsopgave Grenscorridor N69
(blz. 12 Afsprakenkader 2010)**

Het pakket moet integraal en robuust zijn en draagvlak hebben bij alle betrokken partijen. Dat maakt het extra complex, maar als er een oplossing komt dan is het ook gelijk een oplossing waar iedereen zich aan wil houden. En dat is de drijvende kracht; samen tot betere besluitvorming komen. Om dit proces tot een bevredigend resultaat te brengen, zijn vier ambities bepaald.

- Behartigen van alle belangen gedurende het gehele proces;
- Een zorgvuldige afweging en een voortvarende aanpak;
- Komen tot gezamenlijke voorkeur voor één integraal maatregelenpakket;
- Afspraken vastleggen in een “Gebiedsakkoord Grenscorridor N69” en structuurvisie.

Van belangen naar verbeterdoelen: dezelfde inhoud en onderzoek, verschillende weging

Alle partijen hebben hun belangen in dit dossier uitgesproken. Deze zijn uitgeschreven in een belangenmatrix zodat voor alle partijen duidelijk is waarom een partij aan de bestuurlijke overleg tafel zit. Dat is de basis van bestuurlijke keuzes maken. De geïnventariseerde belangen zijn vertaald naar verbeterdoelen en vormen daarmee het onderzoekskader en de opbouw van de integrale afweging (onderstaande tabel).

Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Ruimtelijke kwaliteit	Haalbaarheid
<ul style="list-style-type: none"> • Luchtkwaliteit • Geluid en Trillingen • Externe veiligheid • Doorsnijding en Barrièrewerking 	<ul style="list-style-type: none"> • Bovenregionale verbinding • Lokale bereikbaarheid • Overige bereikbaarheid • • • NB: bovenstaande categorieën zijn verder uitgesplitst in het plan-MER 	<ul style="list-style-type: none"> • Landschap • Cultuurhistorie • Archeologie • Bodem • Water • Natuur • Wonen, werken • Landbouw • Recreatie • Sociale aspecten • Duurzaamheid 	<ul style="list-style-type: none"> • Technische haalbaarheid • Kosten

Wat voor de ene partij belangrijk is hoeft niet het belang van een andere partij te dienen. Elke partij moet aan deze set van belangrijke onderwerpen haar eigen weging geven. Reacties van Commissie m.e.r. en andere insprekers, waarin gevraagd wordt naar concrete en absolute getallen en waarden doen te kort aan de omvang, diversiteit en complexiteit van de opgave. Bestuurders moeten een keuze maken en met een gezamenlijke en gedragen oplossing komen. Het proces, de plan-MER en de onderliggende onderzoeken zijn er om hen daartoe in staat te stellen.

Inhoud: de analyse en selectie van maatregelenpakketten

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is een aantal zoekgebieden voor de nieuwe verbinding opgenomen: Midden, West, Oost en Oost+West. Vanuit deze zoekgebieden zijn maatregelenpakketten opgesteld. Hierbij is de Zevensprong van Verdaas gehanteerd. Maatregelenpakketten bestaan uit drie typen maatregelen: nulplusmaatregelen (verbetermaatregelen), infrastructurele maatregelen en ruimtelijke maatregelen. Deze zijn stapsgewijs uitgewerkt en beoordeeld. Als een maatregelenpakket niet aan de desbetreffende criteria (conform volgende stappen) voldoet is deze beargumenteerd afgewezen als mogelijke



oplossing. Alle alternatieven staan in het plan-MER beschreven. Ook de pakketten die afgevallen zijn gedurende het proces zijn beschreven.

Stapsgewijs en integraal afwegingsproces

Om te komen tot een gezamenlijk gedragen voorkeursoplossing is tijdens het afwegingsproces een aantal stappen doorlopen, te weten:

Stap 1: Afweging naar oplossend vermogen

Stap 2: Integrale beoordeling maatregelenpakketten

Stap 3: Keuze voorkeursoplossing

1.1 Stap 1: Afweging naar oplossend vermogen op 27 september 2010

In de eerste stap van de afweging is gekeken naar de effectiviteit oftewel het oplossend vermogen van de verschillende maatregelenpakketten op de bereikbaarheidsproblemen in de regio. Voor de oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek is gekeken naar de afname van het verkeer op de N69, N396 en N397. Hiermee wordt indirect ook een oordeel over de effecten op de leefbaarheid gegeven. De hoeveelheid verkeer bepaalt namelijk voor een belangrijk deel de geluidshinder en de luchtkwaliteit (uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, zoals bv. fijne stofdeeltjes). De effecten zijn beoordeeld op een selectie van 28 maatgevend geachte wegvakken.

Conclusies:

- Enkelvoudige alternatieven zijn onvoldoende probleemoplossend, het moeten altijd combinaties met Nulplus zijn.

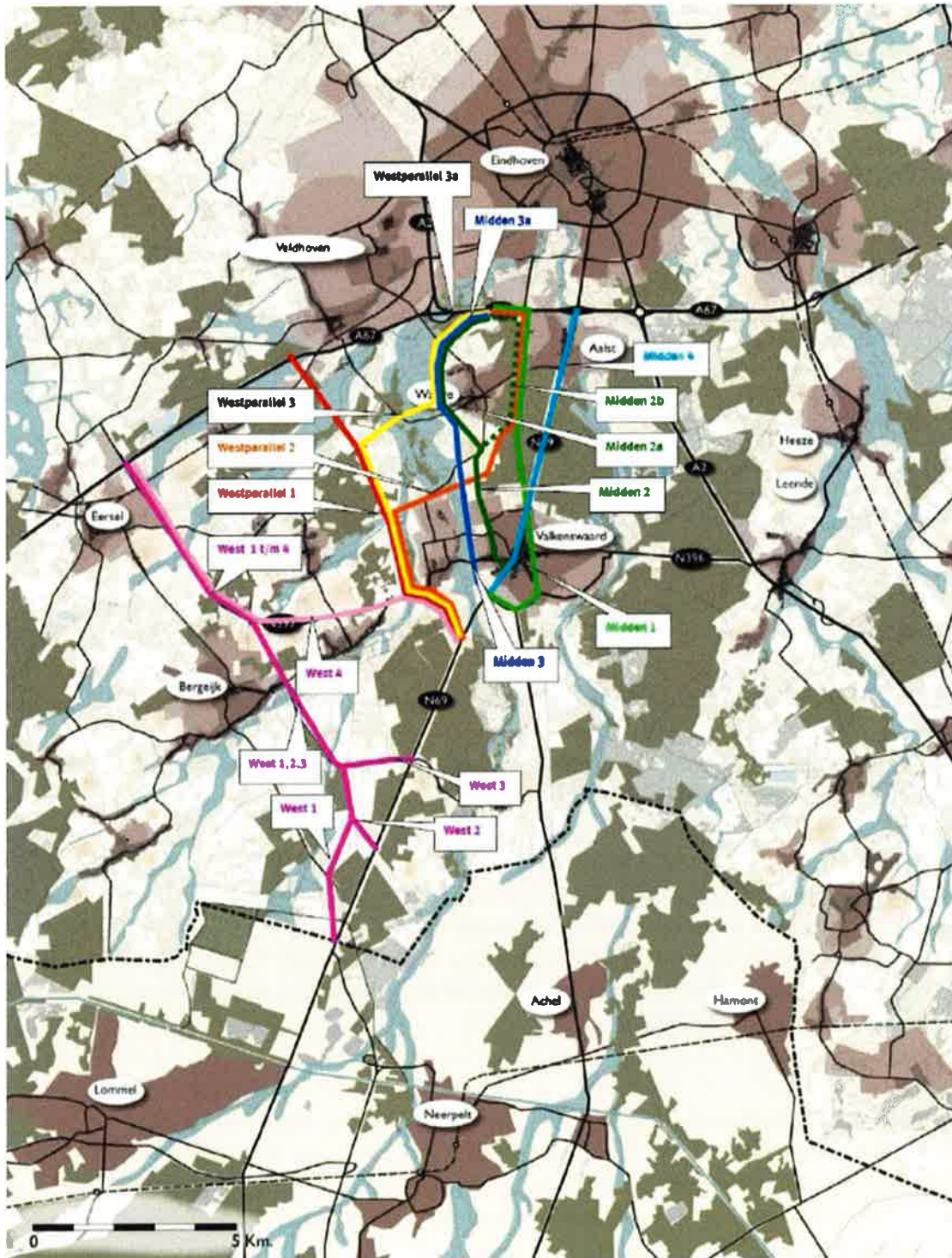
Nulplus bevat o.a. maatregelen te stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en de fiets, sluipverkeerwerende maatregelen. Bij Nulplus worden de 30 en 60 km-wegen (verder) ingericht en daardoor maakt het verkeer meer gebruik van de hoofdroutes N69 en N397. Deze routes krijgen daardoor meer verkeer te verwerken.

Deze routes krijgen daardoor meer verkeer te verwerken.

Nulplus levert een beperkte bijdrage aan de oplossing van de problematiek op de N69 en de N397. Nulplus heeft echter wel een groot effect op het sluipverkeer in het buitengebied, dit neemt sterk af.

Samenvatting onderzoeksresultaat uit plan-MER

- Maatregelenpakket Intentieverklaring 2004 is technisch niet meer realiseerbaar, omdat de voorgestelde aansluiting A67 te dicht bij knooppunt de Hogt ligt;
- Maatregelenpakketten Oost, Zuid, Oost+West dragen onvoldoende bij aan oplossing van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek en vallen af. Maatregelenpakket Oost en Zuid worden daarnaast vanuit verwachte effecten op Natura2000-gebied niet haalbaar geacht.
- Alternatieven West 5, Midden 2b en 3b, Westparallel 3b zijn technisch niet inpasbaar of geven geen wezenlijke meerwaarde voor de oplossing van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek ten opzichte van andere maatregelenpakketten en vallen af.



Alternatieven zoals onderzocht in stap 2



1.2 Stap 2 Integrale beoordeling van maatregelenpakketten op 1 december 2010

Na toetsing op 27 september 2010 zijn de volgende alternatieven meegenomen naar stap 2;

Bestuurlijke afweging stap 1:

27 september 2010

- Nulplus + West 4
- Nulplus + West 1,2,3
- Nulplus + Midden 4
- Nulplus + Midden 1
- Nulplus + Midden 2 (a, b)
- Nulplus + Midden 3
- Nulplus + Midden 1 + West 4
- Nulplus + Midden 2 (a,b) + West 4
- Nulplus + Midden 3 + West 4
- Nulplus + Midden 1 + West 1,2,3
- Nulplus + Midden 2 (a,b) + West 1,2,3
- Nulplus + Westparallel 1
- Nulplus + Westparallel 2
- Nulplus + Westparallel 3
- Nulplus + Midden 3 + West 1,2,3

Voor de beoordeling van deze alternatieven zijn de effecten in beeld gebracht voor:

- Bereikbaarheid (lokaal/regionaal, [inter]nationaal, sluisverkeer, vrachtverkeer en robuustheid);
- Leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluidhinder en doorsnijding/barrièrewerking stedelijk gebied);
- Ruimtelijke aspecten (landschap, natuur, recreatie, water, landbouw en wonen/werken);
- Haalbaarheid (technische uitvoerbaarheid, kosten).

Het is een beoordeling ten opzichte van de referentiesituatie in 2020. Dat levert tabel 8.60 in het plan-MER op. Waarbij opgemerkt moet worden dat dit een gecumuleerd effect is over het gehele gebied van een alternatief. Lokaal kunnen er verschillen zijn. Tabel 8.60 heeft een cruciale rol gespeeld in de bestuurlijke beoordeling van de alternatieven. Vandaar dat we hier per onderwerp gaan aangeven hoe de alternatieven beoordeeld zijn en op basis waarvan sommige alternatieven zijn afgevallen.

Leefbaarheid:

Luchtkwaliteit: blijft overal binnen de norm. Alle alternatieven leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit in de Grenscorridor als geheel. Lokaal zijn er wel negatieve effecten maar die zijn onder de norm. Bij het alternatief Westparallel geldt dit voor zuidelijke deel van de N69, bij de West+Midden alternatieven geldt dit voor Bergeijk en Eersel. De knelpunten in Valkenswaard, Aalst en Eindhoven worden opgelost.

Geluid: alle alternatieven hebben een positieve bijdrage op het verbeterdoel geluid. Voor de Grenscorridor als geheel neemt het aantal zwaar geluidgehinderden af. Lokaal zijn er verschillen tussen de alternatieven. Alternatief Westparallel leidt in het buitengebied tot een toename van geluid, de West+Midden alternatieven verplaatsen de geluidhinder binnen de kernen van Aalst-Waalre en Valkenswaard en leiden daarnaast tot een toename van geluidhinder op Bergeijk en Eersel.



Doorsnijding: Door het realiseren van een nieuwe verbinding worden de huidige N69 en N397 minder belast en de N69 op delen heringericht waardoor in de alternatieven Westparallel 1 en Westparallel 3 en Midden 4 de barrièrewerking en effect van doorsnijding afnemen.

Deelconclusie leefbaarheid: Er zijn geen alternatieven die voor leefbaarheid negatief scoren.

Tabel 8.60 Effectbeoordeling Totaal

Totaalbeoordeling	Nulplus- West 4	Nulplus-West 1, 2 of 3	Nulplus-Midden 4	Nulplus-Midden 1	Nulplus-Midden 2a	Nulplus-Midden 2b	Nulplus-Midden 3	Nulplus-Midden 1 + West 4	Nulplus-Midden 2a + West 4	Nulplus-Midden 2b + West 4	Nulplus-Midden 3 + West 4	Nulplus-Midden 1 + West 1, 2 of 3	Nulplus-Midden 2a + West 1, 2 of 3	Nulplus-Midden 2b + West 1, 2 of 3	Nulplus-Westparallel 1	Nulplus-Westparallel 2	Nulplus-Westparallel 3	Nulplus-Midden 3 + West 1, 2 of 3	
Leefbaarheid	beoordeeld op bijdrage verbeterdoelen																		
Luchtkwaliteit																			
Geluid																			
Doorsnijding																			
Bereikbaarheid bovenregionaal	beoordeeld op bijdrage verbeterdoelen																		
Doorstroming																			
Robuustheid																			
Bereikbaarheid lokaal																			
Afname kernen																			
Afname sluip																			
Geen verplaatsing																			
Bereikbaarheid Overige																			
Verkeersveiligheid																			
Fietsverkeer																			
Openbaar vervoer																			
Ruimtelijk	beoordeeld op effecten																		
Landschap																			
Cultuurhistorie																			
Archeologie																			
Bodem																			
Water																			
Natuur																			
Wonen, werken																			
Landbouw																			
Recreatie																			
Sociale aspecten																			
Duurzaamheid																			
Haalbaarheid																			
Technisch																			
Kosten																			

Let op: Bij de interpretatie van bovenstaande beoordelingstabel dient in ogenschouw genomen te worden dat het een samenvattende en geaggregeerde beoordeling is voor de Grenscorridor als geheel. Voor meer nuance dienen de effectbeschrijvingen en beoordelingen per deelaspect en deelgebied/gemeente te worden beschouwd (zie hoofdstuk 8 plan-MER).



Legenda beoordeling aan verbeterdoelen (leefbaarheid, bereikbaarheid)



Legenda beoordeling aan effecten (ruimtelijke aspecten)



Legenda beoordeling haalbaarheid



Bereikbaarheid:

Bovenregionaal: Nulplus met alléén West of alléén Midden lost het bereikbaarheidsprobleem niet op. Bij de alternatieven met West is er geen goede oplossing rond de huidige N69. Bij de alternatieven met Midden is er geen goede oplossing rond de N397 richting Bergeijk en Eersel. Waarmee deze pakketten rood scoren in tabel 8.60.

Voor de *doorstroming* geldt dat Midden 1 en West, Midden 3 en West en Westparallel 1 beter scoren dan de andere gecombineerde varianten. Voor de *robuustheid* wordt geconcludeerd dat alleen de Westparallel 1 een wezenlijke bijdrage levert aan de verbeterdoelen.

Lokaal; Afname sluipverkeer en verkeer in kernen is niet onderscheidend, in alle alternatieven betreft het een wezenlijk positieve bijdrage. *Geen verplaatsing*, scoort in een aantal alternatieven negatief, bij West+Midden is sprake van geen of een negatieve bijdrage aan het verbeterdoel. Bij de Westparallel-alternatieven is deze positief.

Overig: Deze criteria scoren allen positief en dragen in meer of mindere mate bij aan de verbeterdoelen. Het Nulpluspakket is hier grotendeels voor verantwoordelijk. Dat is in alle alternatieven vergelijkbaar.

Deelconclusie bereikbaarheid: Er zijn 5 alternatieven die positief scoren op bereikbaarheid, alle andere alternatieven scoren negatief.

Ruimtelijke kwaliteit:

Alle alternatieven scoren negatief. De effecten op *landbouw* zijn in alle alternatieven zeer negatief. Westparallel scoort zeer negatief op de onderdelen *landschap, natuur*. Op archeologie scoort West+Midden1 minder negatief, voor water geldt dat de alternatieven Westparallel minder negatief scoren. Westparallel 1 scoort minder negatief op wonen en werken.



Deelconclusie ruimtelijke kwaliteit: Op basis van ruimtelijke kwaliteit vallen er geen alternatieven af, omdat alle alternatieven een negatief effect hebben op één of meerdere ruimtelijke kwaliteiten.

Haalbaarheid:

Midden 3 wordt minder haalbaar geacht op zowel technische haalbaarheid als kosten. Midden 3 voorziet in een nieuwe weg door het Dommeldal. Dit is een aangewezen waterbergingsgebied. Dit leidt naar verwachting tot de noodzaak om de weg verhoogd aan te leggen, en gezien de nabijheid van woongebieden zijn mogelijk geluidschermen noodzakelijk. Vanwege de juridische eigendomspositie aansluiting van de HTC (in privaat bezit) worden de alternatieven West+Midden 1 & 2 en Westparallel 2 en 3 deels minder haalbaar beoordeeld.

Deelconclusie haalbaarheid: Alleen alternatief Westparallel scoort positief.

Afweging

Gepresenteerd per alternatief concludeert het Bestuurlijk Overleg het volgende; Tabel 8.60 geeft een samenvattend overzicht van de beoordelingen van de alternatieven op de thema's leefbaarheid, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteiten en haalbaarheid.

Alle alternatieven leiden, gebiedsbreed bekeken, tot een verbetering van de luchtkwaliteit en geluidhinder en daarmee tot een bijdrage aan de verbeterdoelen voor luchtkwaliteit en geluid. Het positieve effect van de alternatieven Westparallel en West 1,2 of 3 + Midden 1, 2, 3 is echter groter dan dat van West alleen, Midden alleen en West 4 + Midden 1,2,3.

West 1,2 of 3 leidt tot verplaatsing van een deel van de problematiek naar andere wegen elders in het stedelijk gebied (met name de kern van Valkenswaard).

Dit heeft voor leefbaarheid geleid dat Westparallel positief is beoordeeld en de overige alternatieven minder positief.

Bestuurlijke afweging stap 2:

16 december 2010

- X Nulplus + West 4
- X Nulplus + West 1,2,3
- X Nulplus + Midden 4
- X Nulplus + Midden 1
- X Nulplus + Midden 2 (a, b)
- X Nulplus + Midden 3
- X Nulplus + Midden 1 + West 4
- X Nulplus + Midden 2 (a,b) + West 4
- X Nulplus + Midden 3 + West 4
- X Nulplus + Midden 1 + West 1,2,3
- ✓ **Nulplus + Midden 2 (a,b) + West 1,2,3**
- ✓ **Nulplus + Westparallel 1**
- X Nulplus + Westparallel 2
- X Nulplus + Westparallel 3
- X Nulplus + Midden 3 + West 1,2,3

Nulplus+West 4 en Nulplus+ West 1,2 of 3 alleen (niet in combinatie met Midden) leiden onvoldoende tot een verbetering van de oversteekbaarheid en dragen onvoldoende bij



aan de doelstellingen voor bereikbaarheid. Deze alternatieven worden daarom niet kansrijk geacht om een oplossing te bieden voor de Gebiedsopgave.

Nulplus + Midden 4 leidt tot een verbetering van de oversteekbaarheid en draagt voldoende bij aan de doelstellingen voor lokale bereikbaarheid, maar onvoldoende bij aan de doelstellingen voor bovenregionale bereikbaarheid. Technisch en wat betreft kosten wordt Midden 4 niet haalbaar geacht. Dit alternatief wordt daarom niet kansrijk geacht om een oplossing te bieden voor de Gebiedsopgave.

Nulplus + Midden 1, 2a of 2b alleen en in combinatie met West 4 leiden tot een verbetering van de oversteekbaarheid, maar dragen onvoldoende bij aan de doelstellingen voor bereikbaarheid. Deze alternatieven worden daarom niet kansrijk geacht om een oplossing te bieden voor de Gebiedsopgave.

Nulplus + Midden 3 alleen en in combinatie met West 4 leidt tot een verbetering van de oversteekbaarheid, draagt voldoende bij aan de doelstellingen voor de lokale bereikbaarheid, maar onvoldoende aan de doelstellingen voor bovenregionale bereikbaarheid. Op het gebied van ruimtelijke kwaliteiten wordt dit alternatief zeer negatief beoordeeld. Daarnaast wordt de inpassing in het waterbergingsgebied in het Dommeldal gecombineerd met de benodigde maatregelen voor de leefbaarheid van de omliggende woonwijken niet haalbaar geacht. Dit alternatief wordt daarom niet kansrijk geacht om een oplossing te bieden voor de Gebiedsopgave.

Nulplus + West 1,2 of 3 + Midden 1 leidt tot een verbetering van de oversteekbaarheid en draagt bij aan de doelstellingen voor bereikbaarheid. Dit alternatief wordt haalbaar geacht en daarmee kansrijk om een oplossing te bieden voor de Gebiedsopgave en om verder onderzocht te worden. Nulplus + West 1, 2 of 3 + Midden 2a en 2b leiden tot een verbetering van de oversteekbaarheid, maar dragen onvoldoende bij aan de doelstellingen voor bereikbaarheid. Midden 2a wordt daarnaast zeer negatief beoordeeld op de ruimtelijke kwaliteiten. Midden 2 wordt daarom niet kansrijk geacht om een oplossing te bieden voor de Gebiedsopgave.

Nulplus + Westparallel 1 leidt voldoende tot een verbetering van de oversteekbaarheid, draagt voldoende bij aan de doelstellingen voor bereikbaarheid en wordt haalbaar geacht. Dit alternatief wordt daarom kansrijk geacht om een oplossing te bieden voor de Gebiedsopgave en om verder onderzocht te worden. Aandachtspunt is wel de zeer negatieve beoordeling op ruimtelijke kwaliteiten.

Nulplus + Westparallel 2 en 3 leiden minder dan Westparallel 1 tot een verbetering van de oversteekbaarheid, dragen minder dan Westparallel 1 bij aan de doelstellingen voor bereikbaarheid en hebben vergelijkbare negatieve effecten op ruimtelijke kwaliteiten. Deze alternatieven worden daarom niet zinvol geacht om verder onderzocht te worden.

Nulplus + West 1,2 of 3 + Midden 3 leidt tot een verbetering van de oversteekbaarheid en draagt bij aan de doelstellingen voor bereikbaarheid. Op het gebied van ruimtelijke kwaliteiten wordt dit alternatief zeer negatief beoordeeld. Daarnaast wordt de inpassing in het waterbergingsgebied in het Dommeldal gecombineerd met de benodigde maatregelen voor



de leefbaarheid van de omliggende woonwijken niet haalbaar geacht. Dit alternatief wordt daarom niet kansrijk geacht om een oplossing te bieden voor de Gebiedsopgave.

Resumerend blijven twee kansrijke alternatieven over voor nadere afweging:

Nulplus+ Westparallel 1

Nulplus+Westparallel 1 geeft een direct en robuuste bovenregionale verbinding tussen de Belgische grens en het hoofdwegennet. Het leidt tot een afname van verkeer op de N69 en N397 en draagt hiermee bij aan verbetering van de leefbaarheid in Aalst-Waalre, Valkenswaard, Eindhoven Zuid en langs de N397 bij Eersel en Bergeijk. Aandachtspunten bij Westparallel 1 zijn:

- de ruimtelijke effecten van de doorsnijding van het beekdalengebied;
- aansluiting Dommelen Noord.

Nulplus+West 1,2 of 3 + Midden 1,2

Nulplus+West 1,2 of 3 + Midden 1,2 geeft via West 1,2 of 3 een directe bovenregionale verbinding tussen de Belgische grens en het hoofdwegennet. Midden 1,2 leidt tot een afname van verkeer op de N69 en draagt hiermee bij aan verbetering van de leefbaarheid in Aalst-Waalre, Valkenswaard en Eindhoven Zuid. Aandachtspunten voor het alternatief Nulplus+West 1,2 of 3 + Midden 1,2 zijn:

- de robuustheid van de bovenregionale verbinding: Met het afwaarderen van de N69 vermindert het aantal aansluitingen op het hoofdwegennet. Bij een calamiteit op de N397 is het doorgaand vrachtverkeer aangewezen op de N396;
- de capaciteit van de N397 bij het Stuivertje;
- de aansluiting van Midden 1 op de randweg (de HTC aansluiting);
- de inpassing van West 1, 2 en 3 langs Eersel en Bergeijk, op een dusdanige manier dat de leefbaarheid ter plaatse niet verslechtert;
- de inpassing van Midden 1 door de kern van Valkenswaard en op het oude spoorbaan-tracé tussen Aalst en Waalre.

Uit de concluderende tabel van hoofdstuk 8 in het plan-MER blijkt dat deze twee kansrijke alternatieven op een aantal onderwerpen significant anders scoren ten opzichte van elkaar. De onderwerpen waarop de twee overgebleven alternatieven Westparallel 1 en Midden 1 + West 1,2 of 3, onderscheidend zijn en beoordeeld worden (verwijzing naar de beschrijving zoals in het plan-MER) zijn:

1. *Doorsnijding* (8.2.4): een analyse van de effecten voornamelijk op N69, sluiproutes en lokale wegen in het buitengebied. De overige drukke wegen (N396, N397, zuidelijk deel N69) vormen ook een duidelijke barrière echter deze wegen zijn bedoeld als stroomwegen en liggen niet in de directe nabijheid van stadscentra. De landschappelijke doorsnijding van buitengebied is een aspect dat onder het thema ruimtelijke kwaliteiten is beschreven.
2. *Robuustheid* (8.3.2): is beoordeeld aan de hand van: restcapaciteit; is er nog capaciteit voor eventuele toekomstige groei van de (vracht)verkeerintensiteit, en zijn er alternatieve routes beschikbaar voor het bovenregionale (vracht)verkeer bij calamiteiten.
3. *Geen verplaatsing van problematiek* (8.3.4); een belangrijk uitgangspunt is dat een verplaatsing van de verkeersstromen niet mag leiden tot een verplaatsing van de leefbaarheid- en bereikbaarheidsproblematiek naar elders.



4. *Ruimtelijke effecten* (8.4): in tegenstelling tot leefbaarheid en bereikbaarheid is hier geen vergelijking aan bijdrage verbeterdoelen gemaakt, maar is de impact en effecten op de ruimtelijke kwaliteit beoordeeld.
5. *Technische haalbaarheid* (8.5): er is nader ingegaan op de aansluiting High Tech Campus en een nieuwe weg door het Dommeldal.

Conclusies en afspraken bestuurlijke overleg 11 november 2010

Er resteren twee alternatieven:

- Nulplus + West 1,2 of 3 + Midden 1 of 2
- Nulplus + Westparallel 1

Aan beide alternatieven wordt een gebiedsimpuls toegevoegd.

Gebiedsimpuls; om de ruimtelijke kwaliteit in het gebied te verbeteren

De gebiedsimpuls speelt een belangrijke rol in de weging en beoordeling door bestuurders van het totaal pakket. De gebiedsimpuls heeft als doel het versterken van de ruimtelijke kwaliteiten in het gebied. De impuls is erop gericht om door middel van 'evenwichtig investeren' de beleefbaarheid van het landschap te versterken en de ruimtelijke kwaliteit te versterken door een samenhangend alternatief van maatregelen voor natuur, landbouw, water, landschap en recreatie waarbij ieder thema voldoende herkenbaar is.

De gebiedsimpuls is geen (natuur)compensatie pakket voor de nieuwe verbinding, daar wordt een wettelijk verplicht (natuur)compensatieplan voor opgesteld. Voor de keuze van de nieuwe verbinding is de gebiedsimpuls echter geen onderscheidend criterium omdat deze in beide alternatieven gelijkwaardig is.

In het plan-MER is gekozen om alleen de impact op de ruimtelijke kwaliteit door de nieuwe verbinding te onderzoeken. De positieve effecten van de gebiedsimpuls zijn geen onderdeel in deze plan-MER maar worden in de vervolgfase in het project-MER opgenomen.

1.3 Stap 3: keuze voorkeursalternatief (december 2010-juni 2011)

In december 2010 is er bij een grote meerderheid van de bestuurders voldoende informatie beschikbaar om een voorkeur uit te spreken voor het alternatief Westparallel. Er wordt afgesproken dat het gaat om een voorlopige voorkeur en dat het plan-MER deze voorkeur uiteindelijk moet onderbouwen.

De bestuurders hechten er aan dat iedereen de uiteindelijke keuze moet kunnen maken, dus wordt besloten om in de laatste stap de twee meest kansrijke alternatieven met elkaar te vergelijken. Deze stap is beschreven in hoofdstuk 9 van het plan-MER en heeft geleid tot plan-MER tabel 9.7. Voor een goede onderlinge vergelijking hebben de bestuurders de twee pakketten verder aangescherpt (paragraaf 9.1 plan-MER) en aangegeven welke extra aandachtspunten onderzocht dienen te worden. Ook is in het plan-MER een extra variant op de West+Midden 1 onderzocht (WM1*), aangescherpt nulplus + West 1, 2 of 3 + Midden 1 éénrichtingsvariant. De uiteindelijke keuze tussen de alternatieven is een keuze voor een alternatief, Westparallel, dat beter scoort op leefbaarheid en bereikbaarheid en het alternatief West+ Midden dat minder impact heeft op landschap en natuur. Tabel 9.7 van het plan-MER is een samenvattende tabel van de onderlinge verschillen van de twee laatste kansrijke alternatieven.



Het plan-MER dat in december 2010 nog niet gereed is maar in juni 2011 wel heeft geen nieuwe inzichten opgeleverd, maar heeft wel tot een betere onderbouwing van het voorkeursalternatief geleid.

Bestuurlijke afweging stap 3:	
17 juni 2011	
X	Nulplus + West4
X	Nulplus + West1,2,3
X	Nulplus + Midden 4
X	Nulplus + Midden 1
X	Nulplus + Midden 2 (a, b)
X	Nulplus + Midden 3
X	Nulplus + Midden 1 + West4
X	Nulplus + Midden 2 (a,b) + West4
X	Nulplus + Midden 3 + West4
X	Nulplus + Midden 1 + West1,2,3
X	Nulplus + Midden 2 (a,b) + West1,2,3
✓	Nulplus + Westparallel 1
X	Nulplus + Westparallel 2
X	Nulplus + Westparallel 3
X	Nulplus + Midden 3 + West1,2,3

Op 17 juni 2011, na twee dagen van intensief overleg en op basis van de informatie in het plan-MER heeft een meerderheid van het Bestuurlijk Overleg zijn voorkeur uitgesproken voor alternatief Westparallel als voorkeursalternatief. Daarmee onderschrijven de partijen de verschillen van de twee alternatieven en kiezen de partijen voor het alternatief dat het beste scoort op het oplossen van de problemen. In beide alternatieven is er impact op de ruimtelijke kwaliteit. Vandaar dat een goede uitwerking van de gebiedsimpuls onlosmakelijk verbonden is aan de totaal oplossing. Via de gebiedsimpuls moet de ruimtelijke kwaliteit van de regio worden versterkt. De betrokken partijen geven richting de provincie het advies dit voorkeursalternatief met zoekgebied in de provinciale structuurvisie vast te stellen. De opmerkingen zoals deze in de verslaglegging bij de tot standkoming van dit besluit zijn opgenomen, zijn hieronder integraal overgenomen.

Veldhoven kan nog niet kiezen omdat voor hen specifieke informatie ontbreekt:

“Een aantal zaken (nog) niet bekend zijn, zoals de consequenties van de aansluiting op het HWN (hoofdwegennet) en OWN (onderliggend wegennet) van Veldhoven, de ontsluiting Veldhoven-West, bereikbaarheid van de Run, noch de financiën, voor bijv. aankoop gronden en bedrijventerreinen.

Veldhoven investeert komende jaren veel in bereikbaarheid en die investeringen moeten geen desinvesteringen zijn als de Westparallel er komt.” (uit BO verslag 16/17 juni 2011)

Natuurmonumenten (ook namens Brabants Landschap en Staatsbosbeheer) heeft nog niet gekozen omdat voor hen specifieke informatie ontbreekt:

“Twee financieel-inhoudelijke argumenten:

1. Aansluiting HWN: over wat voor bedragen hebben we het?. Dit moet worden meegenomen in de afweging.
 - a. Dit gaat om alle aansluitingen op het HWN in de twee overgebleven alternatieven. Natuurmonumenten mist dit bij de afweging. Later blijkt dat ook bij de overige leden



- van het BO meer duidelijkheid gewenst is over eventueel extra kosten van aansluiting Westparallel op het HWN t.b.v. een gebiedsakkoord.
- b. Voor Natuurmonumenten is inzicht in deze kosten tevens van belang omdat ze bang is dat door hoge kosten voor deze aansluitingen het rode potlood wordt gehanteerd bij compensatie, mitigatie en gebiedsimpulsmaatregelen.
2. Onduidelijkheid wat betreft N2000. Natuurmonumenten kan niet plaatsen dat de Westparallel geen effecten heeft op de Run wat betreft de verstoring. Oranjewoud geeft aan dat vanwege de hoogte van de beekpassage de verstoring van de N2000-soorten (in het water) niet aan de orde is.” (uit BO verslag 16/17 juni 2011)

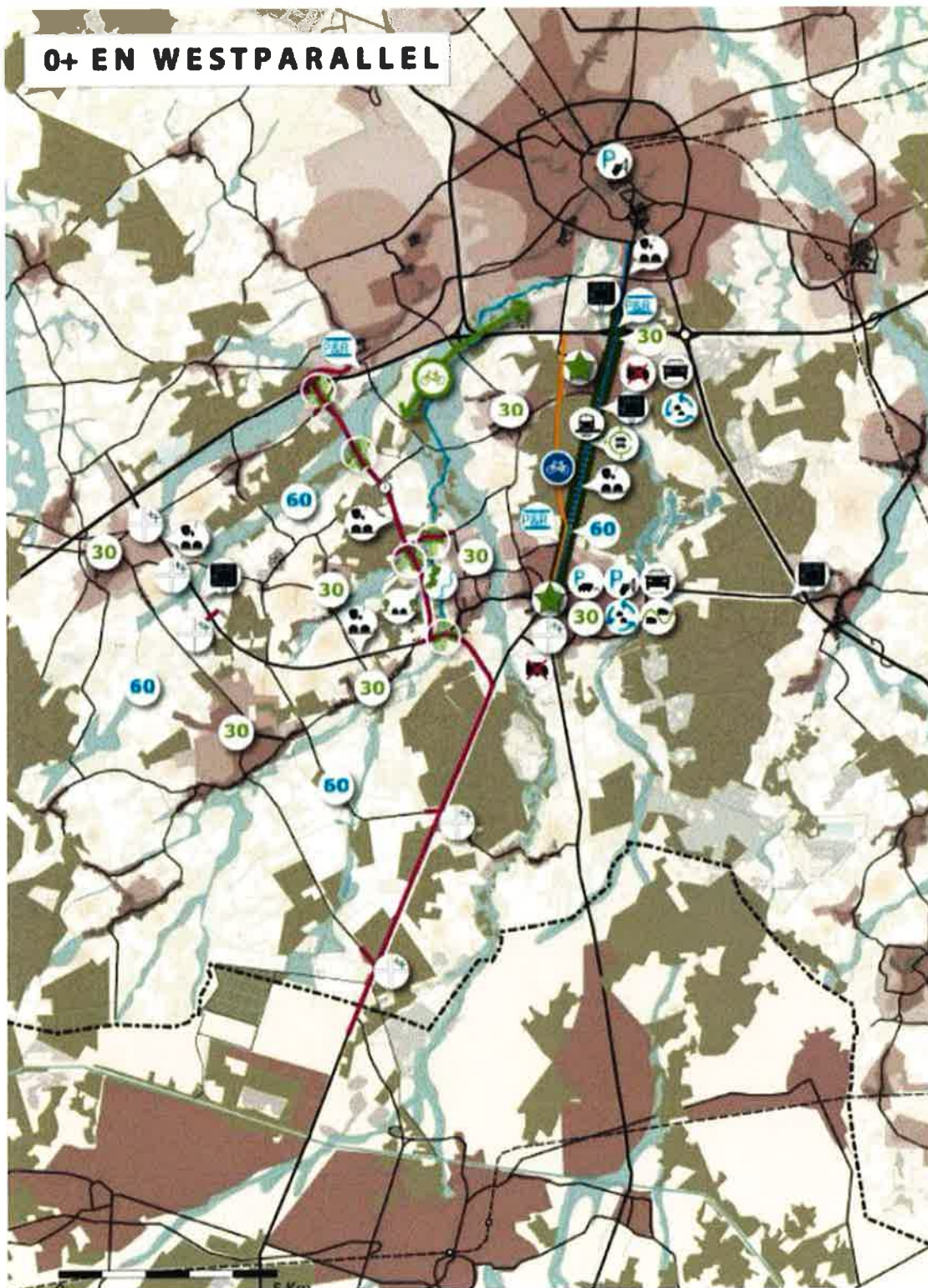
Eén partij, BMF, heeft niet gekozen, omdat het tot een andere beoordeling komt en de uitkomsten van het plan-MER ter discussie stelt.

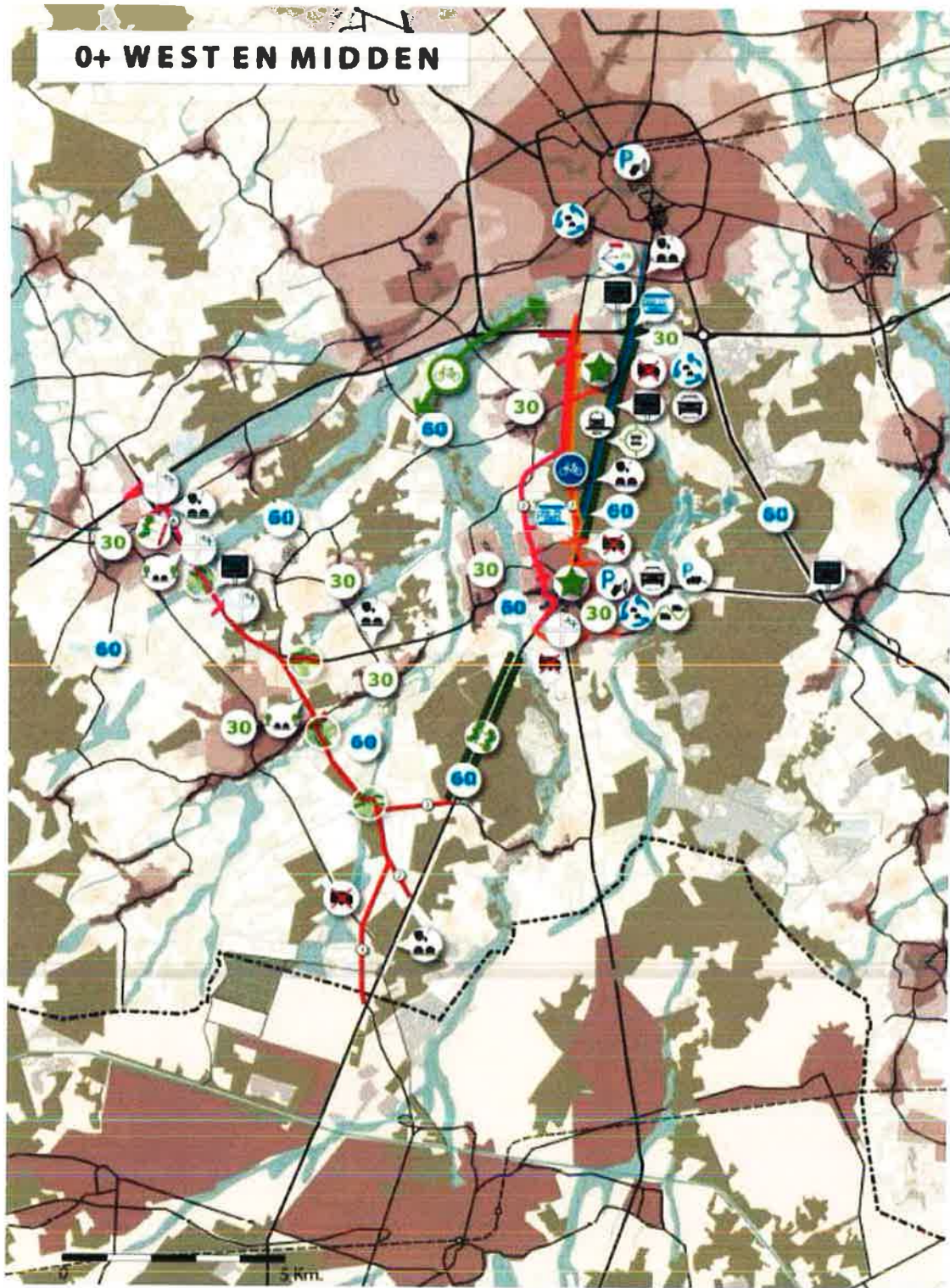
“Als laatste geeft de BMF haar visie op de keuze voor West+Midden. Een deel van de redenen waarom de BMF niet kiest voor de Westparallel zijn benoemd door Veldhoven en Natuurmonumenten. De keuze voor West+Midden is geadviseerd door de achterban die dit een beter alternatief vindt na hun eigen analyse (andere interpretatie van de dataset). BMF geeft aan ook vraagtekens te hebben bij de kleurverschillen. De significantie ontbreekt. Als wij alle informatie waarom wij hebben gevraagd hebben gehad en als dan ook uit onze analyse zou blijken dat de west parallel de beste is zal de BMF dat natuurlijk ondersteunen. Vooralsnog blijkt uit onze analyse echter het tegendeel maar omwille van het proces stellen wij voor beide varianten in de inspraak te brengen.” (uit BO verslag 16/17 juni 2011)

De andere partijen hebben voor Westparallel als voorkeursalternatief gekozen, wetende dat er nog een aantal aandachtspunten zijn. Voor de meerderheid van de partijen beïnvloeden deze aandachtspunten niet de keuze tussen de alternatieven, maar dienen wel uitgezocht te worden.

Belangrijkste aandachtspunten zijn:

- De uitwerking van de gebiedsimpuls;
- De effecten op het hoofdwegennet, incl. de aansluitingen op het hoofdwegennet;
- De financiële onderbouwing voor het totaal pakket;
- Goede afspraken over verantwoordelijkheden in vervolg traject;
- De ontwikkeling van de nationale discussie over de EHS (Ecologische Hoofdstructuur).







Tabel 9.7: Overzicht van de beoordeling van de alternatieven. Het gaat om een onderlinge vergelijking van de alternatieven.

	beoordeling
	meest gunstig
	minder gunstig
	minst gunstig

Totaalbeoordeling	WP1	WM1	WM1*	WM2
Leefbaarheid				
Luchtkwaliteit				
Geluid en trillingen				
Doorsnijding en barrièrewerking				
Gezondheid				
Bereikbaarheid				
bovenregionaal				
Doorstroming				
Robuustheid				
Bereikbaarheid				
lokaal				
Afname kernen				
Afname sluip				
Geen verplaatsing				
Bereikbaarheid				
overige				
Verkeersveiligheid				
Fietsverkeer				
Openbaar vervoer				
Ruimtelijke kwaliteit				
Landschap				
Cultuurhistorie				
Archeologie				
Bodem				
Water				
Natuur				
Wonen, werken				
Landbouw ¹				
Recreatie				
Sociale aspecten				
Duurzaamheid				
Haalbaarheid en kosten				
Technisch				
Kosten				

¹ De score voor landbouw is voor de alternatieven WM1, WM1* en WM2 n.a.v. inspraakreactie (152) gewijzigd van minder gunstig naar meest gunstig. Zie ook de beantwoording ervan in deel 2 (paragraaf 4.1).



2. **Inspraakreacties op keuze Westparallel als voorkeursalternatief**

Voorafgaand aan de beantwoording:

De Gebiedsopgave is een regionale opgave en streeft naar een oplossing voor problemen op meerdere locaties en meerdere milieuaspecten. Het alternatief Westparallel bevat veel meer maatregelen dan alleen de nieuwe weg; ook maatregelen op andere/bestaande wegen, mitigerende maatregelen en een gebiedsimpuls. Er moet onderscheid gemaakt worden tussen het alternatief Westparallel en de nieuwe weg Westparallel. Alternatief Westparallel moet breder bezien worden dan de nieuwe weg alleen.

De afweging die door bestuurders gemaakt is, is een totaalafweging van probleemoplossend vermogen en effecten voor de gehele regio en voor alle milieuaspecten. Inspraakreacties zijn veelal ingegeven vanuit een individueel/lokaal/sectoraal belang. In de inspraakreacties wordt met name bezwaar gemaakt tegen de nieuw aan te leggen weg in alternatief Westparallel.

In dit deel van de reactienota wordt ingegaan op de hoofdlijnen van de reacties van insprekers.

2.1 **Hoofdreactie 1 van insprekers: Bezwaren tegen Westparallel als voorkeursalternatief**

Een deel van de insprekers heeft bezwaren tegen de keuze van alternatief Westparallel als voorkeursalternatief:

- Westparallel lost volgens insprekers het probleem niet op;
- Westparallel verplaatst volgens insprekers de problematiek;
- Westparallel past volgens insprekers niet in het provinciaal beleid;
- Westparallel heeft volgens insprekers teveel negatieve effecten, effecten die volgens insprekers bovendien onvoldoende zijn onderzocht;
- Westparallel kan volgens insprekers niet gerealiseerd worden omdat de voorziene aansluiting Dommelen-Noord niet mogelijk is;
- Westparallel kost volgens insprekers teveel.

Daar staat tegenover dat ook een aantal insprekers voorstander zijn van de keuze van alternatief Westparallel als voorkeursalternatief.

Onderstaand wordt nader ingegaan op de inspraakreacties van de insprekers.

Reactie van Insprekers: Westparallel lost probleem niet op

Een deel van de insprekers vindt dat alternatief Westparallel het probleem niet oplost:

- Westparallel leidt volgens insprekers tot een te geringe afname van verkeer in Aalst;
- Westparallel scheidt volgens insprekers de verkeersstromen (lokaal, bovenregionaal) niet;
- Westparallel lost volgens insprekers het probleem van sluipverkeer niet op.

Algemene beantwoording vooraf:

De Westparallel voorziet in een snelle en directe verbinding voor het internationale verkeer vanuit België naar de A67, een belangrijke doelstelling en impuls voor de economie van de regio. De Westparallel zorgt ervoor dat de N397 en de N69 langs en door de kernen Bergeijk, Eersel, Valkenswaard, maar ook door de kern Aalst aanzienlijk minder bovenregionaal verkeer te verwerken krijgen als ook aanzienlijk minder vrachtverkeer. Verder heeft de



Westparallel een belangrijke functie om lokaal/regionaal verkeer uit Riethoven, Westerhoven, Dommelen en Valkenswaard-zuid af te wikkelen. De wegen in en rondom de kernen Valkenswaard, Aalst en Waalre worden hierdoor minder zwaar belast. Deze afname van verkeer op lokale wegen en doorgaande wegen (N69, N397) zorgt voor positieve effecten op het gebied van geluid en luchtkwaliteit niet alleen op en rond de N69, maar ook op en rond wegen in de gehele Grenscorridor N69.

Reactie van Insprekers: Westparallel leidt tot te weinig afname van verkeer in de kern van Aalst

Beantwoording:

De Westparallel voorziet in een snelle en directe verbinding voor het bovenregionale en internationale verkeer vanuit België naar de A67. De Westparallel zorgt er daarmee voor dat de kern Aalst aanzienlijk minder bovenregionaal verkeer te verwerken krijgt als ook aanzienlijk minder vrachtverkeer. De totale hoeveelheid verkeer neemt met 25% af van 24 duizend motorvoertuigen per etmaal in de referentiesituatie naar 17 duizend motorvoertuigen per etmaal. Het vrachtverkeer neemt met 50 tot 70% af van 1.800/2.100 vrachtwagens in de referentiesituatie naar 500/1.000 vrachtwagens. Met name door de flinke afname van het vrachtverkeer in combinatie met de Nulplusmaatregelen zorgt dit voor afname van de hinder en verbetering van de luchtkwaliteit en afname van de geluidhinder. De huidige N69 behoudt de functie als lokale ontsluitende weg voor verkeer uit Valkenswaard en Aalst. De afname van auto- en vrachtverkeer zorgt voor verbetering van de doorstroming en zorgt er daarmee voor dat de N69 zijn nieuwe functie van lokale ontsluitingsweg goed kan vervullen. In het maatregelenpakket Westparallel zijn, behalve de nieuwe wegverbinding Westparallel, ook maatregelen opgenomen zoals het Duurzaam Veilig inrichten van kernen (30 km-zones) en buitengebied (60 km-zones) en de HOV-verbinding. Met deze maatregelen is bij de verkeersberekeningen rekening gehouden. De consequenties ervan (zoals een mogelijke toename op de N69 door het invoeren van 30 km-zones) zijn dus onderdeel van deze berekeningen. In het gebiedsakkoord is de uitvoering van de maatregelen geborgd.

Reactie van Insprekers: Bij Westparallel blijft internationaal/bovenregionaal en lokaal verkeer gemengd

Beantwoording:

Het scheiden van internationaal/bovenregionaal en lokaal verkeer is geen doel op zich. Daarnaast heeft de Westparallel wel degelijk een positief effect op de scheiding van verkeersstromen in en rondom de kernen. De Westparallel voorziet in een snelle en directe verbinding voor het internationale verkeer vanuit België naar de A67, een belangrijke doelstelling en impuls voor de economie van de regio. De Westparallel zorgt ervoor dat de N397 en de N69 langs en door de kernen Bergeijk, Eersel, Valkenswaard en Aalst aanzienlijk minder internationaal (vracht)verkeer te verwerken krijgen. Ook vormt de Westparallel een alternatief voor vrachtverkeer vanaf bedrijventerrein De Vest richting Eindhoven. Verder heeft de Westparallel een belangrijke functie om lokaal/regionaal verkeer uit Riethoven, Westerhoven, Dommelen en Valkenswaard-zuid af te wikkelen. Het gebied in en rondom de kernen Valkenswaard, Aalst en Waalre wordt hierdoor minder zwaar belast. De huidige N69 blijft een route voor lokaal bestemmingsverkeer. Zoals hierboven gesteld zorgt het afleiden van internationaal/bovenregionaal verkeer voor beter functioneren van de N69 als lokale weg voor verkeer uit Valkenswaard en Aalst-Waalre.



Reactie van Insprekers: Bij Westparallel blijft sluipverkeer bestaan en lost de problemen in Eersel, Bergeijk en Veldhoven niet op

Beantwoording:

De beste methode om sluipverkeer tegen te gaan, is het bieden van een goed alternatief. De Westparallel is dit alternatief. De centrale ligging van de Westparallel zorgt voor een verkeers-aanzuigende werking. In combinatie met nulplusmaatregelen in het buitengebied en in de kernen leidt dit tot minder sluipverkeer door omliggende kernen als Waalre, Bergeijk, Eersel, Westerhoven, Riethoven en Heers. De afname van sluipverkeer leidt ook tot een afname van uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en een afname van geluidhinder in kernen. De Westparallel zorgt daarnaast voor een afname van verkeer op de N397 en daarmee tot een afname van hinder langs deze weg, één van de doelstellingen van de gemeenten Eersel en Bergeijk. In Veldhoven heeft de Westparallel het effect dat het verkeer meer kiest voor de hoofdwegenstructuur, wat leidt tot afname van sluipverkeer op het onderliggend wegennet en in de woongebieden. Door de aanleg van de Westparallel vindt er een verschuiving plaats van verkeer op wegen in Veldhoven. Er zal een (lichte) toename plaatsvinden op het westelijk deel van de Kempenbaan en een (lichte) afname op het oostelijk deel van de Kempenbaan, bij een aantal wegen in het centrum van Veldhoven en op de Onze Lieve Vrouwedijk. Verkeer uit Waalre zal inderdaad gebruik blijven maken van de Onze Lieve Vrouwedijk. De afname op de Onze Lieve Vrouwedijk wordt veroorzaakt door verkeer dat een herkomst of bestemming heeft ten zuiden van Waalre. De beperkte toenames leiden echter niet tot negatieve effecten op de doorstroming van het onderliggend wegennet in Veldhoven.

Reactie van Insprekers: Westparallel verplaatst het probleem en voldoet daarmee niet aan een van de uitgangspunten voor de Gebiedsopgave

Beantwoording:

Uitgangspunt voor de Gebiedsopgave is dat de oplossing van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek op de ene locatie niet mag leiden tot verplaatsing van deze problematiek naar elders. Echter, een lokale toename van verkeer en daarmee geluidhinder langs de nieuwe weg, is nog niet meteen het verplaatsen van het probleem. Van verplaatsen van het probleem is sprake als een bestaande weg de functie en daarmee de hinder en de problematiek overneemt van een weg waar nu een probleem ervaren wordt. De Westparallel neemt een deel van het verkeer van de N69, N397 en het onderliggend wegennet over en wikkelt het af in een gebied met minder gehinderden. Daarnaast zorgen overige maatregelen in alternatief Westparallel (bv. stil asfalt, verdiepte ligging) ervoor dat de geluidhinder verminderd wordt en alleen direct langs de Westparallel sprake is van een toename van geluidhinder.

Verkeer uit Valkenswaard blijft de afgewaardeerde N69 gebruiken en rijdt nauwelijks door Dommelen naar de nieuwe Westparallel. Omdat de Westparallel op gepaste afstand van de woningen in Dommelen ligt, is er geen sprake van verplaatsing van problemen. Verkeertoenames in Veldhoven komen door verplaatsingen binnen Veldhoven zelf. Er is dus geen sprake van een verplaatsing van Valkenswaardse of Waalrese problemen.

De concentraties van luchtverontreinigende stoffen nemen beperkt toe direct langs de nieuwe weg, op grotere afstand valt dit vrijwel samen met de achtergrondconcentraties. De geluidhinder neemt lokaal toe, maar voor de Grenscorridor als geheel is sprake van een duidelijke afname van het aantal, met name ernstig, gehinderden. De problematiek (bereikbaarheid en leefbaarheid in de kernen van o.a. Aalst, Waalre en Valkenswaard) wordt daarmee door Westparallel opgelost en niet verplaatst.



Reactie van Insprekers: Westparallel past niet in provinciaal ruimtelijk beleid

Door een aantal insprekers wordt aangegeven dat de keuze voor als Westparallel als voorkeursalternatief niet past binnen het provinciale ruimtelijke beleid, waarin staat dat nieuwe infrastructuur bij voorkeur zoveel mogelijk over of gebundeld langs bestaande tracés moet lopen en dat nieuwe doorsnijdingen van het buitengebied zoveel mogelijk moeten worden voorkomen.

Ook wordt door een aantal insprekers gesteld dat de provinciale structuurvisie nog niet het geldende beleidskader is, nog niet kan worden herzien, en dat andere ruimtelijke plannen het beleidskader vormen.

Beantwoording:

Voor wat betreft het provinciaal ruimtelijk beleid is de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening, die op 1 januari 2011 in werking is getreden, van toepassing. De Verordening Ruimte, die op 1 maart 2011 in werking is getreden, is het toetsingskader. Eerdere plannen zoals het Streekplan 2002, de Uitwerkingsplannen en de Interimstructuurvisie Noord-Brabant (2008) zijn vervallen.

Ten aanzien van de Reconstructieplannen moet worden opgemerkt dat deze geen beleid bevatten voor nieuwe infrastructuur en daarnaast is een procedure gestart om de Reconstructieplannen in te trekken. Los van de status van de Reconstructieplannen is het altijd toegestaan nieuwe beleidsplannen te ontwikkelen.

Het vastleggen van alternatief Westparallel gebeurt in een nadere uitwerking van de provinciale structuurvisie. Toetsing aan de Verordening Ruimte is nu niet aan de orde, dat gebeurt in de vervolgfase bij het opstellen van het bestemmings- of provinciaal inpassingsplan.

De provinciale Structuurvisie Ruimtelijke Ordening bevat de doelen en ambities voor de ruimtelijke inrichting van Noord-Brabant en hoe de provincie die wil realiseren. Tot deze doelen behoren ook nationale ruimtelijke belangen waaraan de provincie mede invulling wil geven. Naast zorgvuldig ruimtegebruik, het verantwoord omgaan met de natuurlijke basis en het streven naar robuuste aaneengeschakelde natuurgebieden is het ontwikkelen van een goed functionerend infrastructureel netwerk een provinciale doelstelling. De structuurvisie is daarmee zowel gericht op behoud en bescherming als op ontwikkeling. Eén van deze ontwikkelingen is Grenscorridor N69. Deze ontwikkeling is niet alleen in de structuurvisie als opgave opgenomen, maar tevens opgenomen in de parallel daaraan opgestelde Agenda van Brabant en de MIRT-gebiedsagenda (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). In de structuurvisie is de Grenscorridor N69 als een gebiedsontwikkeling opgenomen. Deze ontwikkeling is een opdracht, die in de Ontwerp Structuurvisie Ruimtelijke Ordening Noord-Brabant Deel E Grenscorridor N69, nader wordt uitgewerkt. Deze uitwerking bevat geen nieuw beleid maar is uitwerking van bestaand beleid uit de structuurvisie.

Uitgangspunt is ook dat de Grenscorridor N69 een zorgvuldige integrale afweging krijgt. Het beleidsthema zorgvuldig ruimtegebruik wil in dit kader zeggen dat verschillende ontwikkelingsmogelijkheden op een groot aantal aspecten dienen te worden onderzocht en afgewogen. De Ontwerp Structuurvisie Ruimtelijke Ordening Noord-Brabant Deel E Grenscorridor N69 en de Milieueffectrapportage Gebiedsopgave Grenscorridor N69 voorzien in dit onderzoek en deze afweging.

Zorgvuldig ruimtegebruik wil niet zeggen dat ruimtelijke ontwikkelingen zoals nieuwe infrastructuur per definitie in het bestaande stedelijk gebied plaats moeten vinden. Ontwikkelingen in het landelijk gebied blijven tot de mogelijkheden behoren.



In het bestuursprogramma 'Tien voor Brabant' staat aangegeven dat goede bereikbaarheid van de steden, de economische centra en de bedrijventerreinen, één van de belangrijkste voorwaarden voor stabiele economische groei is. Binnen het door Provinciale Staten ingestelde spaar- en investeringsfonds wegeninfrastructuur is voor deze bestuursperiode de prioriteit onder ander gelegd bij de Grenscorridor N69. Het bestuursakkoord sluit aan bij Structuurvisie Ruimtelijke Ordening, de daarin opgenomen gebiedsontwikkeling Grenscorridor N69 en de ontwerpstructuurvisie Grenscorridor N69 Deel E.

Concluderend kan gesteld worden dat alternatief Westparallel past in het provinciaal ruimtelijk beleid.

Reactie van Insprekers: Westparallel heeft teveel negatieve effecten op omgeving en effecten zijn onvoldoende onderzocht

Beantwoording:

De mening van veel insprekers dat Westparallel te veel negatieve effecten heeft, wordt niet gedeeld door de provincie en de meerderheid van het Bestuurlijk Overleg. Dat Westparallel negatieve effecten heeft op het buitengebied wordt erkend.

De negatieve effecten van alternatief Westparallel zijn, net als die voor de andere alternatieven, onderzocht in het plan-MER, volwaardig meegenomen in de bestuurlijke afweging en afgezet tegen het probleemoplossend vermogen en de overige doelstellingen. Daarbij zijn ook de mogelijkheden voor mitigatie, compensatie en gebiedsimpuls betrokken. De negatieve effecten van Westparallel moeten afgezet worden tegen het oplossend vermogen van Westparallel, de negatieve effecten van andere alternatieven en de doelstellingen voor de Gebiedsopgave. De meerderheid van het Bestuurlijk Overleg heeft op basis van alle informatie alles afwegende de keuze gemaakt dat alternatief Westparallel het beste invulling geeft aan de doelstellingen van de Gebiedsopgave en dat dit de negatieve effecten rechtvaardigt.

De reactie dat de negatieve effecten van Westparallel onvoldoende zijn onderzocht wordt niet gedeeld. Op het nu voorliggende niveau van plan- en besluitvorming (structuurvisieniveau) is een compleet beeld gegeven van verwachte effecten. De kwaliteit van het plan-MER wordt bevestigd door onafhankelijk toetsende instanties als Telos (brief d.d. 6 juni 2011), Provinciale Omgevingscommissie (advies d.d. 6 oktober) en het advies van de Commissie voor de m.e.r. (d.d. 8 maart 2012).

De effectenanalyse is op gebiedsniveau uitgevoerd, zoals gepresenteerd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voorafgaand aan het plan-MER en in het plan-MER zelf. In de vervolgfase van plan- en besluitvorming (provinciaal inpassingsplan, project-m.e.r.) zal meer in detail onderzoek worden gedaan naar de effecten van de Westparallel.

Reactie van Insprekers: Aansluiting Dommelen kan niet gerealiseerd worden

Beantwoording:

Dat een aansluiting ruimte vraagt en effecten op de omgeving heeft, wordt onderkend. Een aansluiting is echter wel mogelijk. In de vervolgprocedure (provinciaal inpassingsplan, project-m.e.r.) zal worden onderzocht waar en hoe deze aansluiting het beste kan worden ingepast, rekening houdend met de consequenties die dit heeft voor de verkeersafwikkeling en leefbaarheid in Dommelen en de landschappelijke, ecologische, cultuurhistorische en hydrologische waarden van het buitengebied om Dommelen. Ook zal onderzocht worden of de Westparallel zonder een extra aansluiting op Dommelen kan functioneren. De exacte locatie



en uitvoering van de (eventuele) aansluiting is niet van belang voor de keuze voor alternatief Westparallel als voorkeursalternatief.

Naar aanleiding van de inspraakreacties over de aansluiting Dommelen is wel besloten het zoekgebied voor de aansluiting van de Westparallel op Dommelen, zoals weergegeven in de ontwerp-structuurvisie, te verruimen door de begrenzing indicatief op te nemen.

Reactie van Insprekers: Westparallel kost teveel, meer dan in het plan-MER aangeven en meer dan West+Midden

Beantwoording:

Door insprekers wordt gesteld dat een aantal kosten niet is meegenomen in de kostenraming van de Westparallel, waardoor deze veel duurder zou uitvallen en duurder dan het alternatief West+Midden.

Zo zouden de kosten voor de aansluiting bij Dommelen-Noord en de A67 in het alternatief Westparallel niet meegenomen zijn. Dit is onjuist, de kosten voor deze aansluitingen maken wel onderdeel uit van de kostenramingen. Ook de kosten voor ongelijkvloerse passages (viaducten) van de Westparallel zijn onderdeel van de kostenraming. Een aantal kostenposten (bv. het uitkopen van bedrijven, kosten voor compensatie) is opgenomen in de vorm van aannames. De kostenraming is voor beide alternatieven op een zelfde, globaal niveau gemaakt met dezelfde aannames, waarbij het alternatief West+Midden duurder uitvalt dan Westparallel. Wat niet is meegenomen zijn de kosten voor eventueel noodzakelijke aanvullende maatregelen aan het hoofdwegennet zelf, de A67 dan wel de randweg N2. Indien er aanvullende maatregelen nodig zijn zullen deze echter zowel nodig zijn bij het alternatief Westparallel als West+Midden. Voor de keuze zijn deze aanvullende kosten niet onderscheidend.

Reactie van Insprekers: Maar ook instemming met Westparallel als voorkeursalternatief

Er is door een aantal insprekers positief gereageerd op de keuze voor de Westparallel als voorkeursalternatief. Door deze insprekers worden als argumenten aangevoerd: Westparallel is integraal bezien de beste oplossing (ondanks de ook erkende negatieve effecten), de nu eindelijk genomen beslissing moet gekoesterd worden, nu niet meer dralen maar doorzetten.

2.2 Hoofdreactie 2 van insprekers: West+Midden is het voorkeursalternatief

Een deel van de insprekers geeft aan alternatief West+Midden als voorkeursalternatief te zien:

- West+Midden lost volgens insprekers het probleem wel op;
- West+Midden verplaatst volgens insprekers de problematiek niet;
- West+Midden past volgens insprekers wel/beter in het provinciaal beleid;
- West+Midden heeft volgens insprekers minder negatieve effecten;
- West+Midden kost volgens insprekers minder dan Westparallel.

Onder alternatief West+Midden wordt verstaan West 1, 2 of 3 + Midden 1, 1* of 2, waarbij een groot deel van insprekers van bovenstaande inspraakreacties de voorkeur heeft voor Midden 1 (tracé over Europalaan te Valkenswaard en over oude spoorbaantracé te Valkenswaard en Aalst-Waalre).



Onderstaand wordt nader ingegaan op bovenstaande inspraakreacties van insprekers.

Algemene beantwoording vooraf:

Opwaardering van de N397 (onderdeel West uit alternatief West+Midden) zorgt voor een toename van de hinder en een afname van de leefbaarheid bij Eersel en Bergeijk. De N397 behoudt daarnaast een belangrijke functie om lokaal/regionaal verkeer uit Eersel, Westervoven en Bergeijk af te wikkelen. De wegen door de kernen Valkenswaard en Aalst krijgen minder internationaal (vracht)verkeer te verwerken. De ligging van de Midden-tracés zorgt ervoor dat de verkeersdruk op de N69 (Eindhovenseweg) in Aalst en de Heikantstraat in Waalre sterk afneemt. Echter, omdat het verkeer over een nieuwe route door Valkenswaard en tussen Aalst en Waalre wordt afgewikkeld, wordt het totale gebied in en rondom de kernen Valkenswaard, Aalst en Waalre nog steeds zwaar belast, vindt geen afname plaats en is er sprake van verplaatsing van de problematiek binnen de kernen.

Alternatief West+Midden zorgt ervoor dat er minder sluipverkeer rijdt in het gebied rondom Riethoven maar de afname is kleiner dan bij alternatief Westparallel omdat de beoogde routes verder weg liggen. In en rondom Veldhoven zorgt West+Midden voor een verschuiving van verkeersstromen maar die is minder sterk dan bij Westparallel. In het aantal geluidbelaste woningen is dit terug te zien. Voor Riethoven is sprake van een beperkte toename van de geluidbelasting ten opzichte van een afname bij Westparallel. Tevens geldt dat West+Midden extra barrièrewerking tot gevolg heeft in een gebied rondom de huidige N69 waar reeds drukke verkeersaders aanwezig zijn.

Reactie van insprekers: West+Midden lost probleem wel op/beter dan Westparallel

Reactie van insprekers: West+Midden leidt wel tot afname van verkeer in de kern van Aalst

Beantwoording:

In het alternatief West+Midden is de afname van het verkeer in de kern van Aalst inderdaad groter dan bij de Westparallel. Dit verkeer verplaatst zich echter naar het nieuwe Middentracé waardoor dit verkeer blijft zorgen voor overlast (leefbaarheid, geluid, barrière) in Valkenswaard en Aalst-Waalre. West+Midden lost het probleem op de Eindhovenseweg door Aalst op maar laat het verkeer in de directe nabijheid over een nieuwe verbinding rijden. In Valkenswaard wordt verkeer verplaatst naar andere routes door bebouwd gebied waardoor per saldo geen sprake is van verbetering.

Bezien vanuit de integrale doelstelling voor de Gebiedsopgave voor de Grenscorridor als geheel is dit niet wenselijk.

Reactie van insprekers: West+Midden zorgt wel voor scheiding Internationaal/bovenregionaal en lokaal verkeer

Beantwoording:

Het scheiden van beide verkeersstromen is geen voorwaarde om de kans op congestie te verminderen. Deze kans wordt eerder verminderd door het toevoegen van de Westparallel waarmee de robuustheid van het totale wegennet wordt vergroot. Scheiding van internationaal/bovenregionaal en lokaal verkeer is niet een doel op zich. Bovendien klopt het maar ten dele dat alternatief West+Midden de verkeersstromen beter scheidt dan alternatief Westparallel. De N397 in alternatief West+Midden heeft inderdaad primair een functie voor het internationale/bovenregionale verkeer, de nieuwe weg Midden primair voor het lokale



verkeer. Echter de N397 wikkelt ook het lokale verkeer van Bergeijk en Eersel af. Op de N397 is daarmee ook sprake van menging van verkeerstromen.

Reactie van Insprekers: West+Midden verplaatst het probleem niet

Beantwoording:

Bij de Middentracés wordt het verkeer van de N69 juist verplaatst naar de N397 en het nieuwe Middentracé. Hiermee wordt de functie van de weg, de bijbehorende hinder en daarmee de problematiek verplaatst naar een andere locatie in de kernen van Valkenswaard en Aalst-Waalre. De geluidbelasting neemt minder sterk af in Waalre en Valkenswaard dan bij alternatief Westparallel en ook neemt de barrièrewerking in deze kernen toe. Het klopt dat West+Midden de situatie specifiek in de kern Dommelen niet verslechtert.

Reactie van Insprekers: West+Midden past wel binnen provinciaal beleid

Beantwoording:

Zoals bij het bezwaar tegen alternatief Westparallel al is beschreven, past Westparallel binnen het provinciale beleid. Alternatief West+Midden spaart het buitengebied meer dan Westparallel, maar voldoet minder goed aan de beleidsdoelen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Reactie van Insprekers: West+Midden heeft veel minder negatieve effecten op de omgeving en geen negatieve effecten op het buitengebied

Beantwoording:

Ook alternatief West+Midden heeft negatieve effecten. Daarnaast is de keuze tussen alternatief Westparallel en alternatief West+Midden niet alleen gebaseerd op basis van de negatieve effecten in het buitengebied, maar op basis van het totaal pakket aan doelstellingen en effecten.

Reactie van Insprekers: Aansluiting Dommelen niet nodig binnen West+Midden

Beantwoording:

Ook bij alternatief West+Midden moet nader onderzocht worden hoe het verkeer vanuit en naar Dommelen het beste afgewikkeld kan worden. Keuzes hierin hebben effecten voor de bereikbaarheid en leefbaarheid op bepaalde (andere) wegen in en rondom Dommelen. Daarnaast is, zoals al in beantwoording op het bezwaar tegen alternatief Westparallel beschreven, de locatie en de uitvoering van de aansluiting bij Dommelen niet maatgevend voor de keuze tussen de alternatieven Westparallel en West+Midden.

Reactie van Insprekers: West+Midden kost veel minder dan Westparallel en kan gefaseerd aangelegd worden

Beantwoording:

West+Midden is een duurder alternatief dan Westparallel. Daarnaast kan ook Westparallel in fases worden gerealiseerd. Het eerste deel van de N69 tot aan de N397 (Lage Heideweg) kan vooruitlopend op de aanleg van de totale Westparallel worden aangelegd.



Reactie van Insprekers: Nieuwe variant Ingebracht

Door insprekers is een nieuwe variant op West+Midden ingebracht: een combinatie van West 2 en een deel van Midden 1, die het verkeer uit de kern van Aalst afleidt over een nieuw tracé over het oude spoorbaan tracé. Nieuw/ander element in deze nieuw ingebracht variant is het ontbreken van een nieuwe aansluiting op de N2/A2. Als nader te onderzoeken opties worden het invoeren van éénrichtingsverkeer in de kern van Valkenswaard genoemd, geslotenverklaring voor vrachtverkeer (bestemmingsverkeer uitgezonderd) op de N69 en Nieuwe Waalreseweg/Heikantstraat tussen Valkenswaard en Waalre, aantrekkelijker maken van de N396 voor doorgaand vrachtverkeer.

Beantwoording:

De voorgestelde nieuwe variant is een aangepaste versie van het alternatief West+Midden zoals in het plan-MER onderzocht, met die aanpassing dat voor een deel van het nieuwe tracé Midden de bestaande N69 wordt gebruikt is en dat geen nieuwe aansluiting is voorzien op de N2/A2. Onduidelijk is of en zo ja welke maatregelen in Valkenswaard voorzien zijn, wel of geen afsluiting Markt, wel of geen vrachtwagenverbod op de Markt). De effecten van de voorgestelde nieuwe variant vallen binnen de bandbreedte van effecten zoals in het plan-MER beschreven voor alternatief West+Midden. De nadelen voor Valkenswaard en Aalst-Waalre blijven bestaan: handhaving of verplaatsing van een groot deel van de problematiek binnen Valkenswaard en Aalst-Waalre, probleem van de afwikkeling van verkeer in Eindhoven-Zuid. Ook blijft de toename van hinder langs de N397 langs Eersel en Bergeijk bestaan. In vergelijking met de Midden 1 zoals in het plan-MER beschreven zal de nieuw ingebrachte Midden-variant minder verkeer van de bestaande N69 door Aalst afhalen, doordat geen nieuwe aansluiting op de N2/A2 wordt gerealiseerd. De voor- en nadelen van het instellen van éénrichtingsverkeer zijn beschreven in hoofdstuk 9 van het plan-MER. Idem geldt voor de opwaardering van de N396 voor vrachtverkeer. In het plan-MER is beschreven dat dit tot conflicten leidt met het Natura2000-gebied Leenderbos, waarin de N396 gelegen is.

2.3 Hoofdreactie 3 van insprekers: Westparallel en West+Midden beide in vervolprocedure

Door een deel van de insprekers wordt aangegeven dat de keuze tussen alternatieven Westparallel en West+Midden nog gemaakt kan worden. De beoordelingen liggen volgens insprekers (te) dicht bij elkaar. Veel aspecten zijn volgens insprekers nog onduidelijk. Genoemd worden kosten, de effecten op de A67, de mogelijkheden voor en effecten van de aansluiting op Dommelen, de effecten op landbouw. Ook wordt door insprekers genoemd dat het MER niet geschikt zou zijn voor de keuze. Het MER is volgens insprekers niet objectief, niet "smart", heeft niet geheel invulling heeft gegeven aan hetgeen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschreven is, heeft de voordelen van Westparallel aangedikt en de nadelen afgezwakt, geeft geen inzicht in gevoeligheden/onzekerheden/bandbreedtes. De concluderende tabel kan volgens insprekers ook op andere manier worden geïnterpreteerd en leidt dan tot een andere conclusie. Insprekers stellen dat beide alternatieven, Westparallel en West+Midden, in het vervolgtraject nader worden onderzocht.

Beantwoording:

In het plan-MER is gemotiveerd dat Westparallel inhoudelijk de beste keuze is. De inspraakreacties leiden niet tot een andere afweging en conclusie. De keuze voor Westparallel als voorkeursalternatief is een bestuurlijke keuze, gevoed door en gemotiveerd vanuit de inhoudelijke informatie, zoals gepresenteerd in het plan-MER. In een intensief bestuurlijk traject



van meer dan twee jaar hebben vertegenwoordigers van 25 partijen de problematiek en de mogelijke oplossingen van de Grenscorridor N69 besproken. Er is een Afsprakenkader opgesteld met daarin de spelregels om tot deze keuze te komen. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau hebben de partijen afspraken gemaakt over de doelen, de criteria en onderzoeken en op welke manier tot een voorkeur te komen (het afwegingskader). Gedurende het gehele traject is er gezamenlijk onderzoek gedaan. In het Bestuurlijk Overleg zijn de onderzoeksvragen geformuleerd en de uitkomsten voorgelegd. Om zodoende de partijen in staat te stellen aan hun informatiebehoefte tegemoet te komen om een besluit te kunnen maken. Het plan-MER laat in hoofdstuk 8 zien dat er twee alternatieven zijn die de problematiek in voldoende mate op kunnen lossen en laat zien dat beide alternatieven ook leiden tot negatieve effecten: alternatief Westparallel met name in het buitengebied, West+Midden met name in en langs de kernen. In hoofdstuk 9 van het plan-MER zijn de twee overgebleven alternatieven met elkaar vergeleken. De effectbeoordelingen zijn voor de inzichtelijkheid voor de bestuurders op geaggregeerd niveau samengevat in een concluderende eindtabel, de zogenaamde “blauwe tabel” (tabel 9.7 uit plan-MER deel B).

De reactie dat het plan-MER niet geschikt zou zijn voor de keuze wordt niet gedeeld. Op het nu voorliggende niveau van plan- en besluitvorming (structuurvisieniveau) is een compleet beeld gegeven van verwachte effecten. De alternatieve interpretatie van de blauwe tabel ten faveure van alternatief West+Midden wordt niet gedeeld (zie deel 2 van de reactienota). De kwaliteit van het plan-MER wordt beaamd door onafhankelijk toetsende instanties als Telos (brief d.d. 6 juni 2011, opgenomen in het bijlagenrapport van het plan-MER), Provinciale Omgevingscommissie (advies d.d. 6 oktober, zie ook verder) en het advies van de Commissie voor de m.e.r. d.d. 8 maart 2012.

2.4 Hoofdreactie 4 van insprekers: opmerkingen over het besluitvormingsproces

Een deel van de insprekers vindt dat het besluitvormingsproces onzorgvuldig is doorlopen. In deel 2 worden nog specifieke inspraakreacties beantwoord. Hier staat in hoofdlijnen een beantwoording van de reacties.

Belangenbehartiging en vertegenwoordiging:

Bij de start van het proces is georganiseerd dat alle belangen in het Bestuurlijk Overleg behartigd worden, daarvoor is het niet nodig dat alle partijen die dat belang vertegenwoordigen ook aanwezig zijn in het Bestuurlijk Overleg. Gedurende het proces is op gezette tijden gecheckt of het Bestuurlijk Overleg nog alle belangen goed vertegenwoordigd. Geconcludeerd is dat dit het geval is geweest.

De Tweede Kamer commissie Elverding “Beter en sneller” heeft onderzocht waarom in Nederland de realisatie van grote infrastructurele werken gemiddeld 14 jaar nodig heeft. Een belangrijke constatering in dat advies is dat er veel tijdswinst te halen is als alle belanghebbende partijen voor de formele procedure tot een gezamenlijke voorkeur komen. Bij die partijen zitten juist ook de partijen die niet democratisch gekozen zijn of financieel bijdragen. De belangen die zij inbrengen zijn net zo valide als de belangen die overheden inbrengen.



De rol van het Afsprakenkader:

Het Afsprakenkader moet gezien worden als het spelregelboekje van de Gebiedsopgave Grenscorridor N69. Hierin staat de inhoudelijke opgave en wat wel en wat niet bij de opgave hoort. Een ander belangrijk onderdeel van het Afsprakenkader zijn de procesregels. Hierin staat hoe de samenwerkende partijen met elkaar tot een oplossing komen. Twee onderwerpen worden eruit belicht vanwege inspraakreacties die aangeven dat de afspraken niet zijn nagekomen. Dit proces is ingericht volgens de brede belangenbenadering, waarbij het streven is om unaniem consensus te krijgen voor de eindoplossing. Er is het streven om voor alle partijen meerwaarde te vinden in de eindoplossing. Streven naar unanimiteit is het uiterste dat je kunt doen, het kan nooit een voorwaarde zijn omdat dan 1 partij de veto heeft over een oplossing die alle andere partijen wel zien zitten. Alle aanwezige partijen zijn zelf verantwoordelijk voor de interactie met de achterban. Het provinciale procesteam heeft veel achterbanbijeenkomsten gefaciliteerd, maar altijd op verzoek van de partij zelf. Dat is conform het Afsprakenkader. Elke bestuurder geeft daar de invulling aan die hij of zij nodig acht. Daarnaast heeft de provincie een aantal informatieavonden en werkateliers georganiseerd om burgers te informeren en te betrekken bij het proces.

Keuze voor Westparallel:

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn alle bestuurders met elkaar overeengekomen welke alternatieven onderzocht moeten worden, en op welke manier. Ook is er overeenstemming over de verbeterdoelen waarop de effecten van de alternatieven beoordeeld dienen te worden. De resultaten van het plan-MER zijn bediscussieerd en op basis daarvan is de keuze voor de Westparallel gemaakt, omdat deze beter scoort op leefbaarheid en bereikbaarheid. Door vooraf te bepalen waaraan getoetst moet worden is er geen sprake van naar een alternatief toe redeneren zoals een aantal inspraakreacties aangeven.

Verantwoordelijkheden gemeenten:

Een aantal inspraakreacties zijn gericht aan de gemeenten. Zoals eerder beschreven zijn alle partijen zelf verantwoordelijk voor een goede informatievoorziening naar de eigen organisatie. Daarin hebben alle bestuurders hun eigen verantwoordelijkheid. Voor wat betreft de maatregelen, worden de Nulplusmaatregelen mede gefinancierd door de gemeenten waar de desbetreffende maatregel wordt uitgevoerd. Ook hierin hebben gemeenten een eigen verantwoordelijkheid. Een groot deel van de Nulplusmaatregelen staat bij gemeenten op de begroting en/of in de meerjarenprogrammering.

Financiële dekking, met name van de gebiedsimpuls:

Het vertrouwen is er, dat het totale pakket van Nulplus, nieuwe verbinding, mitigerende en compenserende maatregelen en gebiedsimpuls gedekt gaat worden. Voor de financiële dekking van de nieuwe verbinding en de gebiedsimpuls is de provincie verantwoordelijk, deze dekking is geborgd. Voor de financiële dekking van de Nulplusmaatregelen zijn SRE, gemeenten en provincie verantwoordelijk. Middels een SRE-fonds en eigen bijdrage gemeenten (zie hierboven) moet ook de dekking van deze maatregelen geregeld worden.



3. Laatste ontwikkelingen en aandachtspunten bestuurlijke overweging

- **Aansluiting High Tech Campus (HTC):**
Bij het alternatief West+Midden is er een aansluiting voorzien op de bestaande aansluiting op de N2 bij de High Tech Campus (HTC). De aansluiting zou hiervoor moeten worden aangepast. Deze aansluiting is destijds aangelegd op kosten van de HTC. HTC heeft aangegeven dat een dergelijke aansluiting niet bespreekbaar is. Uit nader onderzoek blijkt dat een aansluiting van West+ Midden op de HTC-aansluiting extra aanpassing vraagt. Deze zijn nog niet in de kostenraming voor West+Midden opgenomen.
- **Aanpassing op A67:**
Bij een aansluiting van de Westparallel (maar ook West+Midden) zijn er maatregelen noodzakelijk om de doorstroming op de A67 te waarborgen. Het Bestuurlijk Overleg is het erover eens dat dit in alle alternatieven én bij de autonome ontwikkeling op termijn aan de orde is. Daarmee is het geen onderscheidend criterium voor het voorkeursalternatief. De provincie en het ministerie I&M gaan in overleg om tot een oplossing te komen. In het gebiedsakkoord zijn hierover afspraken gemaakt. Omdat de bereikbaarheid van Brainport van (inter)nationaal belang is.
- **Kosten en dekking van de kosten:**
In het gebiedsakkoord zijn afspraken gemaakt over de kosten en de dekking van de drie onderdelen van het totaal pakket; de nieuwe verbinding, de Nulplusmaatregelen en de gebiedsimpuls.
- **Gebiedsakkoord Grenscorridor N69 is een totaal akkoord waarin afspraken zijn gemaakt over de maatregelen, de financiële bijdragen, de uitvoering en de organisatie in de fase van realisatie voorkeursalternatief.**
- **Waterbergingsopgaven in het gebied:**
De waterbergingsopgaven in het gebied (Keersop en Groot Goor) hebben geen onoverkomelijke gevolgen voor de tracé bepaling. Dat is de conclusie van het Waterschap de Dommel. Afspraken over de afstemming tussen waterbergingsopgaven en Grenscorridor N69 worden in het gebiedsakkoord gemaakt.



4. Commissie m.e.r

Commissie m.e.r. heeft op 8 maart een definitief advies afgegeven:

“De Commissie is van oordeel dat in het plan-MER en de aanvulling tezamen de essentiële informatie aanwezig is voor de besluitvorming over de structuurvisie, waarin het milieubelang een volwaardige rol heeft gespeeld.”

Persbericht na verschijnen toetsingsadvies Commissie m.e.r. 8 maart 2012:

Milieueffecten en knelpunten N69 nu goed in beeld

Met de aanvulling op het milieueffectrapport (MER) voor het project Grenscorridor N69 is voldoende milieu-informatie beschikbaar. Het MER beschrijft nuttige en goede alternatieven. Aandachtspunt is een aantal nog niet opgeloste knelpunten voor de leefbaarheid (geluid) in de dorpskernen van Valkenswaard, Aalst en Waalre en bij Belgische natuurgebieden.

Het project

De provincie Noord-Brabant wil problemen oplossen met de bereikbaarheid en leefbaarheid langs de provinciale weg N69 in het gebied tussen de rijksweg A67 en de Belgische grens. De provincie heeft samen met 24 partijen naar zeer verschillende oplossingen gezocht, waaronder verbetering van het openbaar vervoer en aanpassingen aan bestaande én nieuwe wegen.

In het MER dat bij de Structuurvisie hoort zijn 15 alternatieven ontworpen en vergeleken. Daaruit zijn twee goed onderbouwde kansrijke alternatieven gekozen, namelijk:

1. 'Westparallel alternatief (voorkeursalternatief Bestuurlijk overleg); dit alternatief verbetert de leefbaarheid het meest, maar heeft ook de meeste effecten op natuur en landschap, bijvoorbeeld doorsnijding van enkele waardevolle beekdalen;
2. 'West-Midden alternatief'; dit alternatief verbetert de leefbaarheid minder, maar heeft ook minder effecten op natuur en landschap.

De Commissie vindt dat het MER nuttige en goede alternatieven beschrijft. Provinciale Staten gaan binnenkort een besluit nemen over de Structuurvisie.



5. Aandachtspunten voor vervolprocedure

Er wordt in diverse inspraakreacties aandacht gevraagd voor aspecten die in het vervoltraject nader uitgewerkt en onderzocht zouden moeten worden. Hoofdpunten zijn:

- Insprekers vragen om een nadere uitwerking van tracés en maatregelen;
- Insprekers willen dat de effecten op Dommelen, Riethoven en Veldhoven (nader) onderzocht worden;
- Insprekers willen dat andere/meerdere varianten voor de aansluiting van de Westparallel op Dommelen onderzocht worden;
- Insprekers willen dat de effecten op landbouw, natuur recreatie en landschap nader onderzocht worden;
- Insprekers willen dat de effecten van (doorsnijding van) breuklijnen nader onderzocht worden;
- Insprekers vragen om een meer uitgewerkte, volledige kostenraming;
- Insprekers vragen om borging van de financiering en realisatie van de gebiedsimpuls;
- Agrariers vragen om meer duidelijkheid effecten op hun bedrijfsvoering, noodzaak en mogelijkheden voor uitkoop en/of verplaatsing en planschade;
- Insprekers willen dat direct betrokkenen beter betrokken worden bij de vervolg plan- en besluitvorming.

Beantwoording:

In de vervolfase van plan- en besluitvorming (provinciaal inpassingsplan, project-m.e.r.) zal op inrichtingsniveau (perceelsniveau) meer in detail onderzoek worden gedaan naar de effecten van alternatief Westparallel. Het tracé van de nieuwe weg Westparallel zal nader worden ontworpen (horizontale en verticale ligging, aansluitingen op onderliggend weggenet). Hierbij zal onderzocht worden of er binnen het zoekgebied voor de Westparallel varianten voor de tracéligging mogelijk zijn. De overige maatregelen in het alternatief Westparallel worden nader geconcretiseerd en uitgewerkt waarbij bovengenoemde aandachtspunten meegenomen worden. Vervolgens wordt op basis van een meer gedetailleerde inventarisatie van waarden nader gekeken naar de effecten van de Westparallel, o.a.:

- op de direct omliggende kernen als Riethoven, Dommelen, Heers. Eén van de belangrijke ontwerpgegevens wordt de aansluiting van de Westparallel op Dommelen. Hierbij zullen meerdere varianten met elkaar vergeleken. Daarnaast is de inpassing van de Westparallel gericht op het verminderen van negatieve uitstralingseffecten een belangrijk onderzoeksaspect;
- op de diverse milieuaspecten, waarbij op voorhand als belangrijke onderzoeksthema's kunnen worden genoemd (niet limitatief):
 - Landschap: inpassing van de Westparallel in het beekdalengebied;
 - Natuur: effecten op Natura2000 (meer gedetailleerd onderzoek naar effecten en mitigerende maatregelen), EHS en soorten (aan de hand van inventarisatiegegevens);
 - Water: relatie tot waterbergingsopgaven, effecten op kwel in relatie tot natuur en in relatie tot landbouw;
 - Geohydrologie: waar onder effecten van doorsnijding van breuklijnen;
 - Landbouw: doorsnijding van percelen, effecten op bedrijfsvoering en bereikbaarheid;
 - Recreatie: effecten (in meer detail) op bestaande recreatieve voorzieningen, routes en functies;
 - Kabels en leidingen: inpassing Westparallel in relatie tot pijpleiding in gebied;
 - Kosten, nadere uitwerking en specificatie van kosten;



- Hierbij worden ook de uitgewerkte Nulplusmaatregelen en de uitgewerkte gebieds-impuls betrokken als onderdelen van het integrale maatregelenpakket Westparallel. Het onderzoek naar de effecten van een uitgewerkte Westparallel en varianten wordt gestructureerd in een project-m.e.r. procedure bij het vervolg ruimtelijk besluit. Zoals ook bij de plan-m.e.r. procedure gebeurd is, wordt de project-m.e.r. procedure gestart met een startdocument, Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Dit document wordt ter inzage gelegd, waarna een ieder kan aangeven wat onderzocht moet worden in het project-m.e.r.



6. Consequenties structuurvisie

In de structuurvisie wordt op basis van de inspraakreacties één wijziging doorgevoerd. Het grens van het zoekgebied voor de aansluiting Dommelen wordt een onderbroken in plaats van een doorgetrokken lijn. Dit geeft de mogelijkheid om in de vervolgfase meerdere mogelijkheden voor de aansluiting van Dommelen op de Westparallel te onderzoeken.



Deel 2 Beantwoording zienswijzen

1. Inleiding

Van 20 juli tot en met 5 oktober 2011 hebben het plan-MER en de ontwerp partiële herziening structuurvisie Gebiedsopgave Grenscorridor N69 ter inzage gelegen. In deze periode heeft een ieder de gelegenheid gekregen te reageren op de keuze voor het voorkeursalternatief Westparallel en op de onderliggende rapporten. Op 26 en 28 september zijn respectievelijk in Veldhoven en Valkenswaard informatie-avonden gehouden waarop belangstellenden geïnformeerd zijn over de onderzoeken en besluiten en waarop vragen gesteld konden worden aan de gedeputeerde en inhoudelijk specialisten. Op 6 oktober heeft de Provinciale Omgevingscommissie een advies uitgebracht. Op 14 november 2011 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage een (voorlopig) toetsingsadvies uitgebracht en op 8 maart 2012 een definitief en positief advies.

In de inspraakperiode zijn 212 reacties binnengekomen, waarvan 197 door unieke indieners. De overige 15 reacties betreffen dubbel ingediende reacties, bv. digitaal via de website en in briefvorm per post.

Van de 197 zijn er 115 inhoudelijk uniek, de overige 82 betreffen overgenomen reacties (groepsreacties). De 197 reacties hebben de volgende herkomst:

- 30 reacties ingediend door partijen en organisaties
 - 9 door de samenwerkende partijen: gemeente Veldhoven, gemeente Eersel, gemeente Bergeijk, gemeente Valkenswaard, Brabantse Milieufederatie, Natuurmonumenten (mede namens Brabants Landschap een Staatsbosbeheer), ZLTO (Afdelingen Kempen Zuidoost, Bergeijk en Eersel), Recron en Waterschap de Dommel;
 - 6 door politieke partijen: CDA, VSA, GBV, PvdA, VVD, D'66 (allen Veldhoven);
 - 6 door bewonersorganisaties: Themagroep Leefomgeving en Verkeer, Wijkraad Dommelen, Inwoners, Dommelen-Zuid, Bewonersgroep Riethoven, Oplossing N69/Bewonersoverleg Dommelen, Stichting Kernraad Riethoven;
 - 5 door natuur-/milieuorganisaties: IVN Veldhoven-Vessem, IVN Bergeijk-Eersel, IVN Valkenswaard/Milieuwerkgroep Aalst-Waalre, Milieuwerkgroep Valkenswaard Stichting Belangenplatform de Malpie e.o.;
 - 5 overige: Stichting Bravo Compagnie, Verenigde Winkeliers Valkenswaard, Petrochemical Pipeline, Services BV, Stichting Polvokamp, GGD;
- 167 reacties ingediend door particulieren (bewoners, agrariërs e.d.)
 - 61 uit Dommelen
 - 40 uit Riethoven
 - 30 uit Waalre
 - 15 uit Veldhoven
 - 7 uit Eersel
 - 4 uit Bergeijk
 - 2 uit Valkenswaard (excl. Dommelen)
 - 2 uit Eindhoven
 - 5 onbekend (e-mail formulier zonder adres)

1.1 Leeswijzer

In dit deel 2 van de reactienota wordt nader in gegaan op de individuele vragen en opmerkingen van insprekers. Daarnaast is specifiek ingegaan op de adviezen van de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r), de Provinciale Omgevingscommissie



(POC) en Telos, universitair kennisinstituut op het gebied van duurzaamheid. drie onafhankelijke adviserende instanties.

Dit in aanvulling op deel 1, waar mede op verzoek van de Commissie m.e.r. een samenvatting van de bestuurlijke besluitvorming is gegeven en waarin ingegaan is op de hoofdlijnen van de reacties van insprekers.

In dit deel 2 van de reactienota is er voor de leesbaarheid voor gekozen om de individuele inspraakreacties te clusteren en waar mogelijk samen te voegen en samen te vatten per onderwerp. Hierdoor kan het zijn dat insprekers hun eigen reactie niet letterlijk terug kunnen lezen. In de bijlage is een overzicht opgenomen van alle inspraakreacties/insprekers, waarin is aangegeven onder welke onderwerpen insprekers hun inspraakreacties terug kunnen lezen.

In dit deel 2 wordt eerst ingegaan op de hoofdreacties, zijnde:

- Bezwaren tegen de keuze van Westparallel als voorkeursalternatief (hoofdstuk 2);
- De voorkeur voor andere alternatieven als voorkeursalternatief (hoofdstuk 3);
- Bezwaren tegen het proces (hoofdstuk 4);
- Aandachtspunten voor het vervoltraject (hoofdstuk 5).

Daarna wordt in hoofdstuk 6 en hoofdstuk 7 ingegaan op (resterende) inhoudelijk inspraakreacties op het plan-MER en de ontwerp-structuurvisie. Hoofdstuk 8 gaat in op twee specifieke adviezen van onafhankelijk toetsende instanties: het advies van de Provinciale Omgevingscommissie (POC), het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage en het advies van Telos, universitair kennisinstituut op het gebied van duurzame ontwikkeling. Tot slot wordt in hoofdstuk 9 een overzicht gegeven van de wijzigingen in de structuurvisie deel E.

In bijlagen is een aantal achtergronddocumenten opgenomen:

- Een overzicht van de insprekers en waar zij antwoorden op hun inspraakreacties in de reactienota terug kunnen lezen;
- Toetsingsadvies Commissie m.e.r. d.d. 8 maart 2012;
- Advies Provinciale Omgevingscommissie (POC) d.d. 6 oktober 2011;
- Reactie BMF op advies POC d.d. 13 oktober 2011;
- Advies Telos d.d. 6 juni 2011;
- Overzicht verkeersintensiteiten op een aantal maatgevend geachte wegvakken;
- Overzicht van geluidbelaste woningen;
- Aanvullende analyse van de door BMF/Platform N69 ingebrachte variant “verbeterende West+Midden 1”;
- Analyse effecten op hoofdwegennet.

1.2 Plan en besluitvormingstraject

De N69 problematiek kent al een lange geschiedenis met diverse plan- en besluitvormingstrajecten.

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van het nu lopende plan- en besluitvormingstraject tot nu toe vanaf de overdracht van de N69 van het Rijk naar de provincie eind 2008:

- Overdracht N69: In november 2008 wordt de N69 overgedragen van het Rijk aan de provincie.



- Start brede belangenbenadering: Begin 2009 startte de provincie met betrokken partijen middels de methode van de brede belangenbenadering aan het traject dat moet leiden tot een oplossing voor de problematiek in de Grenscorridor.
- Afsprakenkader: In februari 2010 hebben de samenwerkende partijen het Afsprakenkader ondertekend. Hierin geven de partijen hun betrokkenheid aan en de wil op gezamenlijk tot een goede oplossing te komen voor de problematiek. In het Afsprakenkader is de probleem- en doelstelling van de Gebiedsopgave geformuleerd en zijn afspraken vastgelegd over het traject dat moet leiden tot een oplossing.
- Notitie Reikwijdte en Detailniveau: Met de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is in augustus 2010 de plan-m.e.r.-procedure gestart. In de Notitie is beschreven hoe het onderzoek richting een voorkeursoplossing vormgegeven is: wat wordt onderzocht en op welke manier.
- Reactie inspraak en advies Notitie Reikwijdte en Detailniveau: Een ieder heeft in het najaar van 2010 kunnen reageren op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. In de Reactienota (november 2010) is aangegeven hoe met de reacties is omgegaan in het milieueffectrapport (plan-MER).
- Milieuonderzoeken: In de periode najaar 2010-voorjaar 2011 zijn de milieuonderzoeken verricht. Diverse mogelijke oplossingsrichtingen zijn onderzocht op probleemoplossend vermogen, milieueffecten en kosten. In een trechtering is het aantal kansrijke oplossingsrichtingen teruggebracht tot twee (plus een aantal varianten), welke nogmaals met elkaar zijn vergeleken.
- Verklaring Gebiedsopgave Grenscorridor N69: Op basis van de milieuonderzoeken en een afweging van belangen is door het Bestuurlijk Overleg in februari 2011 een voorlopig Voorkeursalternatief (Westparallel) gekozen en vastgelegd in de Verklaring Gebiedsopgave Grenscorridor N69. In de Verklaring is ook aangegeven dat een aantal partijen de keuze nog niet kon maken en is vastgelegd hoe het traject richting definitieve keuze voor een Voorkeursalternatief eruit zit.
- Bestuurlijke keuze voorkeursalternatief: Op basis van aanvullende onderzoeken is in juni 2011 door het Bestuurlijk Overleg gekozen voor Westparallel-Plus als voorkeursalternatief.
- Plan-MER: In juni 2011 is ook het milieueffectrapport (plan-MER) gereed gekomen. In het plan-MER staan alle milieuonderzoeken richting de keuze van het voorkeursalternatief gebundeld weergegeven.
- Ontwerp-structuurvisie deel E: Het zoekgebied voor het voorkeursalternatief is ruimtelijk-planologisch vastgelegd in de ontwerp-structuurvisie deel E. Deze is samen met het plan-MER terinzage gelegd en opgesteld voor inspraak.

Vervolg plan- en besluitvormingstraject

Vervolgstappen in de plan- en besluitvorming Gebiedsopgave Grenscorridor N69 zijn:

- Vrijgeven van gebiedsakkoord voor ondertekening door gemeenteraden, provinciale staten en overige achterbannen.
- Ondertekenen gebiedsakkoord: In juni wordt de keuze voor het Voorkeursalternatief Westparallel Plus bekrachtigd door het ondertekenen van het gebiedsakkoord. In dit Gebiedsakkoord zijn zoekgebied en maatregelen van Westparallel Plus vastgelegd. Daarnaast bevat het gebiedsakkoord afspraken over het vervolgtraject richting realisatie, de organisatie en de verantwoordelijkheden van de partijen.



- Vaststellen structuurvisie deel E (inclusief reactienota): In juni wordt tevens de structuurvisie deel E vastgesteld door Provinciale Staten en daarmee het zoekgebied voor de Westparallel definitief vastgelegd.
- Project-m.e.r.-procedure: Na ondertekening van het gebiedsakkoord juni 2012 start de vervolgfase van de plan- en besluitvorming. Dit bestaat allereerst uit een project-m.e.r.-procedure. In deze procedure wordt binnen het zoekgebied voor de Westparallel onderzocht gedaan naar mogelijke tracés. Hiervoor wordt op inrichtingsniveau een ontwerp opgesteld van de Westparallel en flankerende maatregelen. De mogelijke alternatieven worden op inrichtingsniveau op effecten onderzocht op basis waarvan een voorkeur kan worden gekozen. De project-m.e.r.-procedure wordt, vergelijkbaar met de doorlopen plan-m.e.r.-procedure, gestart met een raadpleging over reikwijdte en detailniveau. Dit op basis van een Startnotitie/Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Vervolgens worden de milieuonderzoeken verricht en beschreven in een milieueffectrapport (project-MER). Notitie en project-MER staan open voor inspraak. Het MER wordt getoetst door de Commissie m.e.r.
- Provinciaal inpassingsplan: het voorkeursalternatief wordt ruimtelijk-planologisch vastgelegd in een provinciaal inpassingsplan (PIP), een bestemmingsplan op provinciaal niveau. In het PIP wordt ook de afweging gemaakt tussen de positieve en negatieve effecten en wordt een motivatie gegeven waarom negatieve effecten worden geaccepteerd. Het ontwerp-PIP staat open voor inspraak, het definitieve PIP voor bezwaar en beroep.
- Uitwerking ontwerp: Na de keuze voor het voorkeursalternatief wordt het ontwerp verder uitgewerkt tot besteksniveau ten behoeve van de voorbereidingen voor de realisatie (afhankelijk van de gekozen contractvorm).
- Vergunningen: Voorafgaand aan de realisatie dient voor een aantal aspecten vergunningen te worden aangevraagd, bijvoorbeeld voor de aantasting van natuur, kap van bomen, bepaalde watermaatregelen, aanleg van de nieuwe weg, aanpassingen aan de bestaande wegen. Tegenwoordig is een aantal van de benodigde vergunningen gebundeld in een omgevingsvergunning. Ontwerp-vergunningaanvragen staan open voor inspraak, verleende vergunningen voor bezwaar en beroep.
- Start realisatie: Als alle vergunningen zijn verleend en de grond is verworven, kan worden gestart met de realisatie.

1.3 Noot voor de lezer

Provincie en Bestuurlijk Overleg

Deze reactienota is formeel een antwoord van de provincie (provinciale staten) op de inspraakreacties en adviezen. De reactienota is dan ook vanuit het oogpunt van de provincie geschreven (“de provincie vindt ...”, “de provincie is van mening dat ...”etc.). Echter de plan- en besluitvorming rond de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 is vormgegeven voor alle samenwerkende partijen (waarvan de provincie er één is). Besluiten zijn genomen door het Bestuurlijk Overleg (of een meerderheid daarvan). Daar waar provincie staat kan daarmee ook (meerderheid van) Bestuurlijk Overleg worden gelezen.

M.e.r. en MER

In deze reactienota worden de termen m.e.r. en MER veelvuldig gebruikt. M.e.r. staat de procedure van de milieueffectrapportage. Een belangrijk onderdeel van deze procedure is het MER, het milieueffect-rapport. Plan-m.e.r. staat voor m.e.r. op het niveau van structuurvisie, project-m.e.r. staat voor m.e.r. op het niveau van bestemmingsplan.



2. De Westparallel als voorkeursalternatief

2.1 Bezwaren tegen alternatief Westparallel

2.1.1 Oplossend vermogen bereikbaarheid/leefbaarheid

Hoofdreactie 1a Westparallel lost het probleem niet op

Een deel van de insprekers vindt dat alternatief Westparallel het probleem niet oplost: Westparallel leidt volgens insprekers tot een te geringe afname van verkeer in Aalst; Westparallel scheidt volgens insprekers de verkeersstromen (lokaal, bovenregionaal) niet; Westparallel lost volgens insprekers het probleem van sluipverkeer niet op.

Algemene beantwoording vooraf

De Westparallel voorziet in een snelle en directe verbinding voor het internationale verkeer vanuit België naar de A67, een belangrijke doelstelling en impuls voor de economie van de regio. De Westparallel zorgt ervoor dat de N397 en de N69 langs en door de kernen Bergeijk, Eersel, Valkenswaard, maar ook door de kern Aalst aanzienlijk minder bovenregionaal verkeer te verwerken krijgen als ook aanzienlijk minder vrachtverkeer. Verder heeft de Westparallel een belangrijke functie om lokaal/regionaal verkeer uit Riethoven, Westerhoven, Dommelen en Valkenswaard-zuid af te wikkelen. De wegen in en rondom de kernen Valkenswaard, Aalst en Waalre worden hierdoor minder zwaar belast. Deze afname van verkeer op lokale wegen en doorgaande wegen (N69, N397) zorgt voor positieve effecten op het gebied van geluid en luchtkwaliteit niet alleen op en rond de N69, maar ook op en rond wegen in de gehele Grenscorridor N69.

Westparallel leidt tot een te geringe afname van verkeer in Aalst

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (2, 13, 25, 37, 49, 55, 57, 61, 64, 70, 72, 73, 77, 78, 87, 99, 108, 118, 120, 127, 150, 151, 166, 174, 193, 212, 197, 203, 208, 212) heeft bezwaar tegen de Westparallel, omdat het geen goede oplossing is voor het woon-werkverkeer, hinder en leefbaarheid tussen Valkenswaard/Waalre en Veldhoven/Eindhoven/A67 zou zijn. Er is maar sprake van een verkeersafname van 29%, er blijven nog altijd 17.000 auto's per dag door de kern van Aalst rijden, waarvan 75% doorgaand pendelverkeer.

Eén inspreker (73) geeft aan dat wanneer het gedrag van bestuurders maar net iets anders uitpakt, of wanneer economische ambities worden gerealiseerd, of wanneer het Hoogwaardig Openbaar Vervoer niet wordt gerealiseerd, de vrijgekomen capaciteit bij de N69 in Aalst weer wordt gevuld.

Een andere inspreker (60) geeft aan dat juist de inrichting van Aalst tot 30km zone tot een groot aantal motorvoertuigen op de N69 zal leiden en daarmee tot files.

Inspreker (13) betoogt dat de Westparallel voor verkeer tussen Valkenswaard en Eindhoven geen goed alternatief vormt. Het leidt tot grote omwegen en zal niet leiden tot een verkeersafname op de routes tussen Valkenswaard en Eindhoven (Eindhovenseweg/Valkenswaardseweg of Heikantstraat/Onze Lieve Vrouwedijk).

Beantwoording:

De Westparallel voorziet in een snelle en directe verbinding voor het bovenregionale en internationale verkeer vanuit België naar de A67. De Westparallel zorgt er daarmee voor dat de



kern Aalst aanzienlijk minder bovenregionaal verkeer te verwerken krijgt als ook aanzienlijk minder vrachtverkeer. De totale hoeveelheid verkeer neemt met 25% af van 24 duizend motorvoertuigen per etmaal in de referentiesituatie naar 17 duizend motorvoertuigen per etmaal. Het vrachtverkeer neemt met 50 tot 70% af van 1.800/2.100 vrachtwagens in de referentiesituatie naar 500/1.000 vrachtwagens. Met name door de flinke afname van het vrachtverkeer in combinatie met de Nulplusmaatregelen zorgt dit voor afname van de hinder en verbetering van de luchtkwaliteit en afname van de geluidhinder. De huidige N69 behoudt de functie als lokale ontsluitende weg voor verkeer uit Valkenswaard en Aalst. De afname van auto- en vrachtverkeer zorgt voor verbetering van de doorstroming en zorgt er daarmee voor dat de N69 zijn nieuwe functie van lokale ontsluitingsweg goed kan vervullen. In het maatregelenpakket Westparallel zijn, behalve de nieuwe wegverbinding Westparallel, ook maatregelen opgenomen zoals het Duurzaam Veilig inrichten van kernen (30 km-zones) en buitengebied (60 km-zones) en de HOV-verbinding. Met deze maatregelen is bij de verkeersberekeningen rekening gehouden. De consequenties ervan (zoals een mogelijke toename op de N69 door het invoeren van 30 km-zones) zijn dus onderdeel van deze berekeningen. In het gebiedsakkoord is de uitvoering van de maatregelen geborgd.

Inspraakreactie

Inspreker (140) stelt dat automobilisten uit Valkenswaard en Dommelen niet via de Westparallel gaan rijden naar Eindhoven (via de High Tech Campus) en Veldhoven (o.a ASML) maar blijven rijden via Waalre.

Beantwoording

Afhankelijk van de bestemmingen in Eindhoven en Veldhoven zullen automobilisten gebruik maken van de Westparallel of de N69. Bij de verkeersberekeningen is rekening gehouden met dergelijke routekeuzes. Voor een deel van het lokale verkeer zal de bestaande route door Waalre inderdaad interessant blijven.

Inspraakreactie

Inspreker (152) stelt dat Aalst en Waalre duidelijk het meeste baat hebben bij West+Midden1, voor Valkenswaard en Eindhoven-zuid is het voordeel van Midden 1 klein. Aalst wordt met West+Midden 1 zeer veel beter bediend (-70%) dan met West+Midden 1 (-25%), de kom van Valkenswaard heeft mogelijk iets meer baat bij Westparallel 1 maar voor Dommelen geldt het omgekeerde. De beoordeling in tabel 9.7 (plan-MER deel B) is dan ook onjuist.

Beantwoording

Bij de beoordeling op het aspect afname verkeer in kernen zijn de kernen in totaliteit beschouwd. Verplaatsing van de problematiek naar elders in de kernen door West+Midden (bij Midden wordt er een nieuwe weg tussen Aalst en Waalre gerealiseerd) wordt hierbij minder gunstig beoordeeld dan Westparallel (waarbij een afname van verkeer in Aalst in te zien en geen verplaatsing).



Bij Westparallel blijft internationaal/bovenregionaal en lokaal verkeer gemengd

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (39, 120, 197) heeft bezwaar tegen de Westparallel, omdat het een slecht compromis is voor de oplossing van twee verschillende problemen: enerzijds het doorgaande internationale verkeer en anderzijds het woon-werkverkeer tussen Valkenswaard en Eindhoven.

Inspreker (68) is van mening dat bijna al het internationale verkeer via het Stuivertje bij Eersel en de A67 naar Veldhoven/Eindhoven rijdt en dat er met de Westparallel dus een nieuwe weg wordt aangelegd voor verkeer dat niet de oorzaak is voor de problemen in het centrum van Valkenswaard.

Beantwoording

Het scheiden van internationaal/bovenregionaal en lokaal verkeer is geen doel op zich. Daarnaast heeft de Westparallel wel degelijk een positief effect op de scheiding van verkeersstromen in en rondom de kernen. De Westparallel voorziet in een snelle en directe verbinding voor het internationale verkeer vanuit België naar de A67, een belangrijke doelstelling en impuls voor de economie van de regio.

De Westparallel zorgt ervoor dat de N397 en de N69 langs en door de kernen Bergeijk, Eersel, Valkenswaard en Aalst aanzienlijk minder internationaal (vracht)verkeer te verwerken krijgen. Ook vormt de Westparallel een alternatief voor vrachtverkeer vanaf bedrijventerrein De Vest richting Eindhoven. Verder heeft de Westparallel een belangrijke functie om lokaal/regionaal verkeer uit Riethoven, Westerhoven, Dommelen en Valkenswaard-zuid af te wikkelen. Het gebied in en rondom de kernen Valkenswaard, Aalst en Waalre wordt hierdoor minder zwaar belast. De huidige N69 blijft een route voor lokaal bestemmingsverkeer. Zoals hierboven gesteld zorgt het afleiden van internationaal/bovenregionaal verkeer voor beter functioneren van de N69 als lokale weg voor verkeer uit Valkenswaard en Aalst-Waalre.

Inspraakreactie

Inspreker (203) is van mening dat een 2x1-baansweg geen adequate oplossing biedt voor Brainport Zuidoost Brabant. Brabant heeft behoefte aan een goede snelwegverbinding met het noord-Belgische wegennet als verbinding tussen Eindhoven-Leuven-Aken.

Beantwoording

Het hoofdwegennet wordt gevormd door de A67 en de A2. Dit zijn de hoofdroutes voor het internationale/ lange afstandsverkeer. De N69 vormt een onderliggende verbinding die verkeer zo snel mogelijk naar deze hoofdverbindingen leidt. Een snelwegverbinding is hier dan ook niet aan de orde.

Inspraakreactie

Het aantrekken van extra grensoverschrijdend verkeer lijkt de inspreker (152), gelet op duurzaamheid, geen doelstelling. Dit pleit dus niet voor Westparallel 1. De N396 wordt ten onrechte buiten beschouwing gelaten als alternatief voor de N397. Het realiseren van de meest directe verbinding voor bovenregionaal verkeer is geen doel: het gaat om een goede verbinding met acceptabele reistijden. Aan maximaleren hoeft, bij zoveel strijdige belangen, niet te worden gedacht. Westparallel 1 krijgt bovendien diverse stoplichten, West 2 niet. De conclusie dat Westparallel 1 het wint van West+Midden wordt door de inspreker dan ook



niet gedeeld. Overigens moet het Stuivertje hoe dan ook worden aangepast. Het wordt voorts ontlast door de nieuwe aansluiting Hapert op de A67.

Beantwoording

Aantrekken van extra grensoverschrijdend verkeer is inderdaad geen doelstelling op zich. Het realiseren van een zo optimaal mogelijke verbinding tussen het hoofdwegennet en België is wel een doelstelling ingegeven vanuit het economische belang van Brainport. Dat grensoverschrijdend verkeer meer gebruik gaat maken van de nieuwe route Westparallel is daarmee vanuit bereikbaarheid een pluspunt, geen minpunt. De toename van verkeer op de grensovergang is een indicatie van de aantrekkelijkheid van de nieuwe route. In deze optiek is Westparallel de meest aantrekkelijke route voor doorgaand verkeer en wordt daarom het meest gunstig beoordeeld.

De N396 is niet buiten beschouwing gelaten zoals inspreker stelt. De N396 functioneert in de huidige situatie met congestie op de N69 en N397 al niet als alternatieve route en gaat dit ook niet doen bij extra maatregelen. Zie hoofdstuk 7 van het plan-MER. Daarnaast is toename van verkeer op de N396 niet wenselijk vanuit de ligging door een Natura2000-gebied gezien. Zowel op het tracé van Westparallel 1 als dat van West zijn aansluitingen (en dus verkeerslichten of rotondes) met andere wegen. Hierin zijn de tracés niet onderscheidend. De keuze voor een rotonde of een verkeerslicht op een bepaalde kruising wordt pas bij de latere uitwerking van het tracé gemaakt. Voor de kostenraming is vooralsnog uitgegaan van verkeerslichten maar de keuze hiervoor kan bij de uitwerking anders uitvallen. De aanpassing van de rotonde 't Stuivertje zal bij een West-alternatief ingrijpender zijn dan bij de Westparallel omdat bij een West-alternatief 't Stuivertje veel meer verkeer te verwerken krijgt.

Westparallel lost het probleem van sluipverkeer en de overige problemen in Eersel, Bergeijk en Veldhoven niet op

Inspraakreactie

Insprekers (57, 150) verwachten dat de Westparallel geen oplossing biedt voor het sluipverkeer in Riethoven. Inspreker (57) verwacht dat 25% van het verkeer de Westparallel gebruikt en het overige verkeer een alternatieve route kiest. Inspreker (150) verwacht dat afwaardering van wegen in Bergeijk, Eersel en Valkenswaard leidt tot verplaatsing van verkeer naar Riethoven.

Insprekers (57, 61, 74, 150) verwachten dat de Westparallel de problemen in de gemeente Eersel, Bergeijk en Veldhoven niet oplossen, maar dat de bestaande problemen blijven bestaan of zelfs worden versterkt. Inspreker (150) vindt dat de Westparallel geen oplossing biedt voor verkeer vanuit België dat niet via de N69 rijdt, maar via Bergeijk/Eersel.

Inspreker (127) zet vraagtekens bij het oplossend vermogen (35%) op de Onze Lieve Vrouwedijk bij de Westparallel. Deze weg ligt te ver weg (+5km) om het verkeer van Waalre op de Onze Lieve Vrouwedijk af te leiden. Mensen rijden niet om. Daarmee wordt niet voldaan aan het uitgangspunten 'geen verslechtering luchtkwaliteit' en 'geen verslechtering geluidsoverlast', zoals in het Bestuurlijk Overleg als 'van hoog belang' en 'fundamenteel' worden geacht.

Beantwoording

De beste methode om sluipverkeer tegen te gaan, is het bieden van een goed alternatief. De Westparallel is dit alternatief. De centrale ligging van de Westparallel zorgt voor een verkeersaanzuigende werking. In combinatie met Nulplusmaatregelen in het buitengebied en in de



kernen leidt dit tot minder sluipverkeer door omliggende kernen als Waalre, Bergeijk, Eersel, Westerhoven, Riethoven en Heers. De afname van sluipverkeer leidt ook tot een afname van uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en een afname van geluidhinder in kernen. Westparallel zorgt daarnaast voor een afname van verkeer op de N397 en daarmee tot een afname van hinder langs deze weg, één van de doelstellingen. In Veldhoven heeft de Westparallel het effect dat het verkeer meer kiest voor de hoofdwegenstructuur, wat leidt tot afname van sluipverkeer op het onderliggend wegennet en in de woongebieden. Door de aanleg van de Westparallel vindt er een verschuiving plaats van verkeer op wegen in Veldhoven. Er zal een (lichte) toename plaatsvinden op het westelijk deel van de Kempenbaan en een (lichte) afname op het oostelijk deel van de Kempenbaan. Een aantal wegen in het centrum en de Onze Lieve Vrouwedijk. Verkeer uit Waalre zal inderdaad gebruik blijven maken van de Onze Lieve Vrouwedijk. De afname op de Onze Lieve Vrouwedijk wordt veroorzaakt door verkeer dat een herkomst of bestemming heeft ten zuiden van Waalre. De beperkte toenames leiden echter niet tot negatieve effecten op de doorstroming van het onderliggend wegennet in Veldhoven.

Inspraakreactie

Eersel en Bergeijk hebben volgens inspreker (152) voordeel bij Westparallel 1 maar daar is het 'contact' van de weg met de bebouwde kom zeer veel geringer dan in de andere kernen. Daarnaast wordt bij Bergeijk de weg langs de bebouwde kom (Hoek) met 20% meer verkeer belast door Westparallel 1 dan bij West+Midden 1 (Bijlage C 07 A, pp. 193 en 205, wegvak 14). Het valt dan ook niet in te zien waarom Westparallel 1 in tabel 9.7 bij Afname kernen de beste score krijgt. De afweging is bovendien onvolledig omdat de beoogde ontsluitingsweg van bedrijventerreinen in Bergeijk niet is meegenomen, zie 6.2.

Beantwoording

Afname van verkeer op de N397 maakt geen deel uit van het aspect afname in kernen. Bij de beoordeling op het aspect afname verkeer in kernen zijn de kernen in totaliteit beschouwd. Verplaatsing van de problematiek naar elders in de kernen wordt bij West+Midden minder gunstig beoordeeld dan Westparallel. De beoordeling in tabel 9.7 voldoet. De ontsluitingsweg in Bergeijk heeft geen wezenlijke invloed op de verkeersbewegingen zoals beschreven in het plan-MER en geen invloed op de keuze voor het voorkeursalternatief. In WM1 wordt inderdaad minder verkeer langs de kom van Bergeijk berekend. Dit komt omdat het tracé West-2 (via de Fressenvenweg) ervoor zorgt dat de route Burgemeester Aartslaan – Hoek minder druk bereden wordt. Bij Westparallel 1 is de route via de Fressenvenweg juist afgewaardeerd waardoor de route Burgemeester Aartslaan – Hoek relatief iets drukker is.

Inspraakreactie

Het heeft volgens inspreker (152) weinig zin de centra van Eersel en Bergeijk tot het buitengebied te rekenen. Blijft over: Eén 'rekenpunt' in Riethoven. Westparallel 1 scoort daar inderdaad beter. De werkelijke uitkomst wordt echter door details van de uitvoering bepaald.

Beantwoording

De kernen van Eersel en Bergeijk behoren inderdaad niet tot het buitengebied van de Grens-corridor. Echter als gevolg van de verslechterde doorstroming op de N69 en N397 rijdt ook door de kernen van Bergeijk en Eersel sluipverkeer, vergelijkbaar met het sluipverkeer op de wegen in het buitengebied. Vandaar dat deze wegen in Bergeijk en Eersel meegenomen zijn in



de analyse naar sluipverkeer. Westparallel leidt in Eersel en Bergeijk tot minder sluipverkeer dan West+Midden. Er is inderdaad maar één rekenpunt in het buitengebied in het plan-MER opgenomen. De verkeersmodelresultaten laten wel degelijk op veel meer wegen een afname van sluipverkeer zien. De Broekhovenseweg te Riethoven is een illustratief wegvak voor het gehele buitengebied. Dat de voorgestelde maatregelen ook daadwerkelijk uitgevoerd moeten worden, wordt gedeeld. Het verkeersmodel laat echter al zien dat wel degelijk een positief effect op sluipverkeer bereikt kan worden, allereerst door de aanleg van een aantrekkelijke route (Westparallel), aangevuld met verkeersremmende maatregelen op de bestaande wegen.

Hoofdreactie 1b Westparallel verplaatst het probleem

Inspraakreactie

Insprekers (2, 5, 13, 17, 20, 21, 26, 40, 41, 61, 74, 87, 106, 118, 123, 124, 126, 127, 174, 181, 186, 203) vinden dat de Westparallel het probleem verplaatst. Zonder “Midden”-maatregelen (13) en met de aansluiting Dommelen-Noord (5, 22, 41, 123, 124, 186) wordt het probleem verplaatst van de N69 naar Dommelen, met name de Loonderweg, Damianusdreef en Bergstraat. Ook wordt het probleem verplaatst naar Riethoven (17, 21). Inspreker (189) is van mening dat sprake is van verplaatsing van de problematiek naar de Europalaan. Insprekers (118, 203, Veldhovense partijen) zijn van mening dat Westparallel de problematiek verplaatst naar Veldhoven.

Beantwoording

Uitgangspunt voor de Gebiedsopgave is dat de oplossing van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek op de ene locatie niet mag leiden tot verplaatsing van deze problematiek naar elders. Echter, een lokale toename van verkeer en daarmee geluidhinder langs de nieuwe weg, is nog niet meteen het verplaatsen van het probleem. Van verplaatsen van het probleem is sprake als een bestaande weg de functie en daarmee de hinder en de problematiek overneemt van een weg waar nu een probleem ervaren wordt. De Westparallel neemt een deel van het verkeer van de N69, N397 en het onderliggend wegennet over en wikkelt het af in een gebied met minder gehinderden. Daarnaast zorgen overige maatregelen in alternatief Westparallel (bv. stil asfalt, verdiepte ligging) ervoor dat de geluidhinder verminderd wordt en alleen direct langs de Westparallel sprake is van een toename van geluidhinder.

Verkeer uit Valkenswaard blijft de afgewaardeerde N69 gebruiken en rijdt nauwelijks door Dommelen naar de nieuwe Westparallel. Omdat de Westparallel op gepaste afstand van de woningen in Dommelen ligt, is er geen sprake van verplaatsing van problemen. Verkeertoe-names in Veldhoven komen door verplaatsingen binnen Veldhoven zelf. Er is dus geen sprake van een verplaatsing van Valkenswaardse of Waalrese problemen.

De concentraties van luchtverontreinigde stoffen nemen beperkt toe direct langs de nieuwe weg, op grotere afstand valt dit vrijwel samen met de achtergrondconcentraties. De geluidhinder neemt lokaal toe, maar voor de Grenscorridor als geheel is sprake van een duidelijke afname van het aantal, met name ernstig, gehinderden. De problematiek (bereikbaarheid en leefbaarheid in de kernen van o.a. Aalst, Waalre en Valkenswaard) wordt daarmee door Westparallel opgelost en niet verplaatst.

Inspraakreactie

Inspreker (152) stelt dat een nadere analyse hoe het verkeer in Valkenswaard en Dommelen het beste kan worden afgewikkeld ontbreekt. Dit is vreemd omdat Valkenswaard niet alleen de belangrijkste bron van het pendelverkeer in het gebied is maar daarvan ook zelf hinder



ondervindt. Koppeling van de regionale verkeersstudie aan een gemeentelijk verkeerscirculatieplan ligt voor de hand maar is, voorzover bij de inspreker bekend, niet uitgevoerd.

Beantwoording

Op het huidige niveau van plan- en besluitvorming is de verkeerssituatie in Dommelen voldoende onderzocht. Later in de plan- en besluitvorming zal aan de hand van het onderzoek naar een uitgewerkte aansluiting een gedetailleerdere analyse worden gemaakt.

Overlge

Inspraakreactie

Inspreker (61) stelt dat de Westparallel al is bedacht in 1967 en misschien vooral een oplossing is van de problemen van toen.

Beantwoording

In 1967 waren inderdaad ook probleem en oplossingen voor het probleem in beeld. Echter het plan-MER dat nu voorligt gaat in op de huidige problematiek en de toename die in de toekomst verwacht wordt. Hiervoor is het noodzakelijk opnieuw te starten met het in beeld brengen van alle mogelijke oplossingsrichtingen. Dit heeft tot 15 oplossingsrichtingen geleid die vervolgens in de plan-MER zijn onderzocht. De Westparallel is daarbij als voorkeursalternatief naar voren gekomen.

2.1.2 Ruimtellijke aspecten

Hoofdreactie 1c Westparallel past niet in provinciaal beleid

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (6, 14, 39, 81, 89, 90, 92, 122, 126, 150, 179, 192) is van mening dat de keuze voor Westparallel niet past in het provinciaal ruimtelijk beleid (Structuurvisie Ruimtelijke Ordening, Verordening Ruimte, Agenda van Brabant/10 voor Brabant), waarin ingezet wordt op optimale benutting van stedelijk gebied, bescherming van het buitengebied, voorkomen van nieuwe doorsnijdingen van het buitengebied door infrastructuur. Er moet volgens insprekers beter gebruik gemaakt worden van bestaande infrastructuur. Als nieuwe infrastructuur nodig is moet volgens insprekers gekozen worden voor West+Midden. Beide oplossingen voldoen volgens insprekers op verkeerskundig gebied. Omdat West+Midden minder nadelige effecten heeft voor recreatie, landbouw, natuur in het buitengebied dient conform provinciaal beleid voor dit alternatief gekozen te worden.

Beantwoording

De provinciale Structuurvisie Ruimtelijke Ordening bevat de doelen en ambities voor de ruimtelijke inrichting van Noord-Brabant en hoe de provincie die wil realiseren. Naast het ontwikkelen van een goed functionerend infrastructureel netwerk is zorgvuldig ruimtegebruik, het verantwoord omgaan met de natuurlijke basis en het streven naar robuuste aaneengeschatte natuurgebieden een provinciale doelstelling. Eén van deze ontwikkelingen is Gebiedsopgave Grenscorridor N69. Deze is in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening al aangekondigd als één van de gebiedsopgaven. Uitgangspunt voor de Grenscorridor N69 is een zorgvuldige integrale afweging. Het beleidsthema zorgvuldig ruimtegebruik wil in dit kader zeggen dat verschillende ontwikkelmogelijkheden op een groot aantal aspecten dienen te



worden onderzocht en afgewogen. De Ontwerp Structuurvisie Ruimtelijke Ordening Noord-Brabant Deel E Grenscorridor N69 en het plan-MER Gebiedsopgave Grenscorridor N69 voorzien in dit onderzoek en deze afweging. Zorgvuldig ruimtegebruik wil niet zeggen dat ruimtelijke ontwikkelingen zoals nieuwe infrastructuur per definitie in het bestaande stedelijk gebied plaats moeten vinden. Ontwikkelingen in het landelijk gebied blijven tot de mogelijkheden behoren. Concluderend is de provincie van mening dat alternatief Westparallel wel degelijk in het provinciaal ruimtelijk beleid past.

Inspraakreactie

Inspreker (205) is van mening dat de stroomweg (Valkenswaard-De Hogt) uit het Streekplan 2002 in de procedure onvoldoende meegenomen is en dat dit wel had moeten, omdat het Streekplan nog leidend is.

Beantwoording

Het Streekplan 2002 is niet meer vigerend en is daarom ook niet leidend, dat zijn de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening en de Verordening Ruimte. Daarnaast is de stroomweg met aansluiting op de Hogt sinds de recente aanpassing van de Hogt in het kader van de verbetering van de A2/N2 niet meer mogelijk.

Inspraakreactie

De grote hoeveelheid doorgaand verkeer door Aalst die overblijft na realisatie van de Westparallel is volgens insprekers (47, 55, 60) strijdig met het provinciaal beleid/PVVP, wat neerkomt op: 'alle doorgaande verkeer uit de dorpskernen'.

Beantwoording

De Westparallel haalt het bovenregionale/internationale verkeer van de N69 af. Hiermee wordt invulling gegeven aan een van de doelstellingen uit het PVVP om het doorgaande verkeer uit de kernen te halen.

Inspraakreactie

De keuze voor Westparallel past volgens insprekers (14, 17, 122) niet in het Natura2000/EHS beleid.

Volgens inspreker (14) is bij een openbaar lokaal overleg over bestemmingsplannen gezegd: 'Alleen bij een groot maatschappelijk belang en dan ook nog op nationaal niveau is enige aanpassing binnen de EHS mogelijk.' Inspreker is van mening dat hiervan bij de N69 geen sprake is en vraagt of het citaat met betrekking tot de ontwikkelingen binnen EHS-gebieden inhoudelijk correct is? Zo niet, dan wil de inspreker graag een verduidelijking op de (on)mogelijkheden binnen de EHS-gebieden.

Beantwoording

Aantasting van beschermde natuurwaarden, zoals EHS en Natura2000, wordt inderdaad niet zondermeer toegestaan, maar is niet op voorhand onmogelijk. Aangetoond dient te worden dat de aantasting niet te vermijden is, dat wil zeggen dat er geen alternatieven bestaan zonder de aantasting en dat sprake is van groot openbaar/maatschappelijk belang. De provincie is van mening dat Westparallel de beste en enige oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek in de Grenscorridor. West+Midden lost het probleem onvoldoende op en is daarmee geen alternatief voor Westparallel. De leefbaarheids- en bereikbaarheids-



problematiek die al jaren in het gebied in het geding is wordt als een groot maatschappelijk belang aangemerkt.

Hoofdreactie 1d Westparallel heeft te veel negatieve effecten, effecten die bovendien onvoldoende onderzocht

Algemene beantwoording vooraf

De mening van veel insprekers dat Westparallel te veel negatieve effecten heeft, wordt niet gedeeld door de provincie. Dat Westparallel negatieve effecten heeft op het buitengebied wordt erkend.

De negatieve effecten van alternatief Westparallel zijn, net als die voor de andere alternatieven, onderzocht in het plan-MER, volwaardig meegenomen in de bestuurlijke afweging en afgezet tegen het probleem-oplossend vermogen en de overige doelstellingen. Daarbij zijn ook de mogelijkheden voor mitigatie, compensatie en gebiedsimpuls betrokken. De negatieve effecten van Westparallel moeten afgezet worden tegen het oplossend vermogen van Westparallel, de negatieve effecten van andere alternatieven en de doelstellingen voor de Gebiedsopgave. De meerderheid van het Bestuurlijk Overleg heeft op basis van alle informatie alles afwegende de keuze gemaakt dat alternatief Westparallel het beste invulling geeft aan de doelstellingen van de Gebiedsopgave en dat dit de negatieve effecten rechtvaardigt.

De reactie dat de negatieve effecten van Westparallel onvoldoende zijn onderzocht wordt niet gedeeld. Op het nu voorliggende niveau van plan- en besluitvorming (structuurvisieniveau) is een compleet beeld gegeven van verwachte effecten. De kwaliteit van het plan-MER wordt bevestigd door onafhankelijk toetsende instanties als Telos (brief d.d. 6 juni 2011), Provinciale Omgevingscommissie (advies d.d. 6 oktober) en het advies van de Commissie voor de m.e.r. (d.d. 8 maart 2012).

De effectenanalyse is op gebiedsniveau uitgevoerd, zoals gepresenteerd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voorafgaand aan het plan-MER en in het plan-MER zelf. In de vervolgfase van plan- en besluitvorming (provinciaal inpassingsplan, project-m.e.r.) zal meer in detail onderzoek worden gedaan naar de effecten van de Westparallel.

Landschap/Natuur/Water

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (2, 8, 9, 11, 25, 27, 35, 55, 61, 70, 74, 81, 86, 87, 90, 99, 114, 120, 122, 127, 131, 139, 143, 144, 155, 174, 192, 197, 203) heeft bezwaren tegen de negatieve effecten die de Westparallel en de aansluiting bij Dommelen-Noord heeft op de aspecten landschap (het beekdalenlandschap van Dommel, Keersop en Run/Grootgoor), natuur (beschermde natuurgebieden als EHS en Natura 2000, beschermde soorten) en water (waterberging, hydrologische attentiegebieden, kwel). Insprekers zijn ook van mening dat de effecten op de aspecten in het plan-MER onvoldoende, onvolledig en onjuist zijn onderzocht.

Beantwoording

In zijn algemeenheid gesteld worden de negatieve aspecten van Westparallel niet ontkend of onderschat. Er is voor de Grenscorridor als geheel gezocht naar een goede oplossing. Dat kan niet zonder negatieve effecten elders, niet met een Westparallel, maar ook niet met andere alternatieven. Het Bestuurlijk Overleg heeft op basis van alle informatie een afweging gemaakt die inhoudt dat de Gebiedsopgave Grenscorridor het beste gebaat is met een Westparallel. West+Midden lost de problematiek onvoldoende op en is geen alternatief voor



de Westparallel. Het Bestuurlijk Overleg ziet het als een grote en belangrijke opgave om de negatieve effecten zoveel mogelijk te voorkomen, mitigeren en waar nodig te compenseren. Ten aanzien van effecten op landschap, natuur en waterbestaan diverse mogelijkheden voor mitigatie. Te denken valt aan verdiepte ligging, geluidschermen, grondwallen, landschappelijke inpassing in groenstructuren e.d.

De mening van insprekers dat aspecten niet of niet voldoende zijn onderzocht, wordt niet gedeeld door de provincie. Er is op het niveau van plan- en besluitvorming in het kader van een structuurvisie uitgebreid onderzocht verricht naar tal van aspecten. Dit is gedaan op het schaalniveau van de Grenscorridor als geheel. Het klopt dat nog niet op detailniveau (bv. soortniveau) en perceelsniveau onderzoek is gedaan naar de effecten, maar dit is in de optiek van het Bestuurlijk Overleg niet nodig voor de keuze voor een voorkeursalternatief. Dit wordt beaamd door de adviezen van onafhankelijk toetsende organisaties als Telos, Commissie m.e.r. en POC.

In de vervolgfase van plan- en besluitvorming (provinciaal inpassingsplan, project-m.e.r.) zal op inrichtingsniveau meer in detail onderzoek worden gedaan naar de effecten van de Westparallel. Dit geldt specifiek voor aspecten als waterhuishouding en (eventuele) effecten van doorsnijding van breuken. Het Bestuurlijk Overleg vindt deze echter niet bepalend voor de keuze voor het voorkeursalternatief.

Inspraak

Inspreker (152) is van mening dat de Westparallel breuklijnen doorsnijdt met grote negatieve gevolgen voor de (geo)hydrologie en ecologie. Breuken hebben, afhankelijk van hun dichtheid, invloed op de loop van beken. Breuken hebben invloed op de grondwaterstromen. Zij zijn veelal waterdicht ten gevolge van versmering van leem, ijzer- en andere afzettingen waardoor een dichte wand ontstaat. Veelal zijn de beken door terugtrekkende erosie langs breuken gaan stromen, langs een lage kant van een breuk en pas bij een zwakke plek werd het bovenbreukse gebied aangetapt. De beken kennen dan een korte s-bocht of een grote s-bocht, afhankelijk van de doorlatendheid. Niet bij alle breuken treedt ijzerrijk water in het maaiveld uit. Vaker zal het in de sloten zijn. Door de ruilverkavelingen en bij de ontginningen zijn breuken doorgraven t.b.v. de ontwatering waardoor het achterland makkelijker ontgonnen kon worden. Het aansnijden van een breuk kan dan ook grote hydrologische gevolgen hebben voor zowel natuur als landschap. Het herstel van breuken kan een bijdrage leveren aan het klimaatbestendig(er) maken van de omgeving. De dikte van de watervoerende pakketten verspringt bij zulke breuken. Het breukensysteem van Vessem (Feldbiss) wordt in de Plan-MER genoemd maar het beeld van de breuken is niet volledig. De geologische opbouw van de ondergrond is niet volledig in beeld hetgeen wel nodig is om te komen tot een goede afweging t.a.v. de tracékeuzes en de precisering van de gebiedsopgave. Er ontbreken breuken. De volgende zijn in ieder geval bekend vanuit onderzoeken van de voormalige Rijksgeologische Dienst (bron: J. Broertjes, Geldrop):

- ten noordoosten van Valkenswaard (zuidelijk van Vlasrootven, Groote Meer, Schaapsloop, Leenderbos)
- ten zuidoosten van Valkenswaard (Schaapsloop, Groote Heide, Buulderberg, Budel Dorplein, Bergeijk, Maaij, De Barrière, Neerpelt)
- De Voort, Bergeijk, Hoeker Beemden (die waarschijnlijk doorloopt naar de breuk hiervoor genoemd, maar nadere gegevens ontbreken). Dit betekent dat een aanvullend onderzoek noodzakelijk is.



Beantwoording

In een overleg tussen deskundigen van en namens de BMF en deskundigen van en namens de provincie is de beschikbare kennis vanuit verschillende partijen ingebracht en besproken. In dit overleg hebben we gezamenlijk geconstateerd dat op regionaal niveau kennis is over de ligging van breuklijnen, maar op lokaal niveau informatie over met name de diepteligging van de breuklijnen ontbreekt. Op dit moment verwachten we dat de effecten van aanleg van de weg op breuken (en dan mogelijk ook op de grondwaterstanden en de daaraan te relateren belangen) niet onoverkomelijk zijn en eventueel met technische maatregelen kunnen worden opgelost.

Voor het vervolg hebben we afgesproken dat voor een goede beoordeling van de effecten er drie onderdelen nader uitgewerkt moeten worden:

1. Situatie wat betreft natuur (met name vegetatie) en een duiding hiervan voor de mogelijke ligging van breuken. De provincie start een Flora- en Faunaonderzoek op, waarin dit aspect zal worden meegenomen.
2. Geologisch/geohydrologisch onderzoek. Afgesproken is dat eerst voor het onderzoeksgebied de beschikbare geohydrologische gegevens zullen worden geïnventariseerd. Lokale kennis vanuit agrariërs, veldwerkers etc. over geohydrologie wordt geraadpleegd. Ook de waterkwaliteit, met name ijzergehalten in het oppervlaktewater, worden meegenomen. Hiermee wordt eveneens getracht de ligging van de breuken exacter in beeld te krijgen en de consequenties die dit voor de grondwatersituatie heeft. Indien de geohydrologische inventarisatie daar aanleiding toe geeft, worden ook geologische gegevens geïnventariseerd.
Wanneer blijkt dat aanvullende gegevens nodig zijn, zullen deze worden verzameld, zo mogelijk in combinatie met een verkennend bodemonderzoek en/of sonderingen die vooruitlopend op een verdere uitwerking worden geplaatst. In overleg tussen de provincie en deskundigen wordt het onderzoeksprogramma bepaald.
3. Een nadere uitwerking van het tracé, zowel wat betreft horizontale ligging als verticale ligging (verdiept/op maaiveld/in ophoging).

Wanneer er een goed beeld is van de abiotische situatie en van de voorgenomen ligging van het tracé kan worden vastgesteld in hoeverre er risico's zijn en kunnen eventueel maatregelen worden geformuleerd. Dit zal in samenwerking met de betrokken partijen worden uitgevoerd.

Inspraakreactie

Inspreker (152) stelt: om de inbreuk op de omgeving te verminderen wordt over 6 km verdiepte ligging voorgesteld. Het is echter volstrekt onduidelijk of verdiepte ligging in verband met de waterhuishouding mogelijk/wenselijk is. Bij de aanscherping en detailering is een voorts nieuwe doorsnijding van een natte natuurparel inclusief beekpassage bij Dommelen-noord toegevoegd. Dan is het wonderlijk, om niet te zeggen een gotspe, om Westparallel 1 op landschap en natuur minder negatief te beoordelen dan in een hoofdstuk 8 is gebeurd.

Beantwoording

Hydrologische inpassing van de Westparallel is een ontwerpogave voor het vervolgtraject, maar in de optiek van de provincie niet maatgevend voor de keuze van het voorkeursalternatief. De aansluiting op Dommelen-Noord zat ook al in Westparallel zoals onderzocht in hoofdstuk 8. Deze leidt in hoofdstuk 9 dus niet tot meer negatieve effecten op landschap en natuur. Verdiepte ligging, los van hydrologische aspecten, geeft de mogelijkheid Westparallel beter in het landschap in te passen dan bij een maaiveldligging en geeft de mogelijkheid



de hinder op de omgeving te verminderen. Dit leidt niet tot meer, maar minder negatieve effecten dan in hoofdstuk 8 beoordeeld.

Woongenot/leefomgeving/leefbaarheid

Inspraakreactie

Algemeen

Een aantal insprekers (1, 3, 5, 9, 13, 22, 31, 40, 41, 46, 81, 86, 87, 88, 89, 103, 106, 112, 118, 119, 122, 128, 131, 146, 151, 152, 179, 183, 186, 118, 194) vindt dat Westparallel (te) nadelige effecten heeft op leefbaarheid/leefomgeving/woongenot. Specifiek worden als bezwaren genoemd: geluidsoverlast (ook in combinatie met vliegtuiglawaai), verslechtering luchtkwaliteit (ook in relatie tot de ligging ten opzichte van de overheersende windrichting), verlies van rust, geuroverlast, lichthinder, verlies van uitzicht, vermindering van het woongenot, isolatie, barrièrewerking, veiligheid (schooljeugd),

Specifiek voor Dommelen

Insprekers uit Dommelen vragen specifiek aandacht voor de negatieve effecten van de Westparallel en de aansluiting Dommelen-Noord op Dommelen en vinden dat deze effecten onvoldoende onderzocht zijn in het plan-MER. Aspecten die worden genoemd zijn: verkeerssituatie/bereikbaarheid van wegen als Bergstraat, Westerhovenseweg, Tienendreef, Damianusdreef, isolatie en barrièrewerking (Damianusdreef, Bergstraat), verkeersonveiligheid (m.n. voor schoolgaande kinderen), geluidsoverlast, verslechtering luchtkwaliteit, aantasting landelijk karakter en aantasting cultuurhistorische waarden.

Specifiek voor Riethoven

Insprekers uit Riethoven vinden dat Riethoven door de Westparallel onevenredig hard wordt geraakt. Bezwaren zijn: Westparallel ligt te dicht bij Riethoven, barrièrewerking, insluiting, isolatie, verlies aan rust en stilte, verlies aan uitloopgebied, verlies aan landelijk karakter en aantrekkelijkheid.

Specifiek voor Veldhoven

Insprekers uit Veldhoven zijn van mening dat veel van de nadelen die optreden als gevolg van Westparallel zich op het grondgebied van de gemeente Veldhoven voordoen. Genoemd worden: congestie van verkeer op en rond de nieuwe aansluiting op de A67 en het onderliggende wegennet, doorsnijding van grondgebied en routes, aantasting van het woongenot van inwoners.

Specifiek voor Waalre

Insprekers uit Waalre zijn van mening dat de Westparallel ten koste gaat van de leefbaarheid aan de westzijde van Waalre.

Beantwoording:

Algemeen

In zijn algemeenheid gesteld, worden de negatieve aspecten van Westparallel niet ontkend of onderschat. Er is voor de Grenscorridor als geheel gezocht naar een goede oplossing. Dat kan niet zonder negatieve effecten elders, niet met een Westparallel, maar ook niet met andere alternatieven. Het Bestuurlijk Overleg heeft op basis van alle informatie een afweging



gemaakt die inhoudt dat de Gebiedsopgave Grenscorridor het beste gebaat is met een Westparallel. Het Bestuurlijk Overleg ziet het als een grote en belangrijke opgave om de negatieve effecten zoveel mogelijk te voorkomen, mitigeren en waar nodig te compenseren.

Ten aanzien van effecten op woongenot en leefbaarheid bestaan diverse mogelijkheden voor mitigatie. Te denken valt aan verdiepte ligging, geluidschermen, grondwallen, landschappelijke inpassing in groenstructuren e.d. Realisatie van de Westparallel mag niet ten koste gaan van de lokale bereikbaarheid voor autoverkeer, fietsverkeer en landbouwverkeer. Dit is één van de uitgangspunten in het vervolgtraject.

Bovenstaande bezwaren gaan daarnaast voorbij aan de positieve effecten van de Westparallel, ook in die kernen die negatieve effecten verwachten. Het sluipverkeer in het gebied neemt af, bewoners krijgen een snelle verbinding met het hoofdwegennet.

In de diverse berekeningsmodellen voor luchtkwaliteit en geluid is een landelijk vastgelegd meteorologisch model toegepast. Dit meteorologisch model is gebaseerd op jarenlange meetgegevens ten aanzien van windrichting en sterkte en is voor alle modellen gelijk. Er is dus voldoende rekening gehouden met heersende windrichtingen.

Dommelen

In het plan-MER is op structuurvisieniveau onderzoek gedaan naar de effecten op Dommelen.

De Westparallel zorgt voor een beperkte toename van het verkeer door Dommelen. De grotere toenames op de wegen van Dommelen worden voornamelijk veroorzaakt door een andere verdeling van het verkeer in Dommelen zelf. De uiteindelijke verkeersdruk is sterk afhankelijk van de gekozen oplossing ten aanzien van de aansluiting(en) op de Westparallel. In het vervolgtraject worden de effecten meer in detail onderzocht op basis van een nader uitgewerkt ontwerp voor Westparallel. Ook wordt onderzoek gedaan naar de meest optimale aansluiting van Dommelen op de Westparallel en de effecten die het heeft op de omgeving. Hiervoor zullen meerdere varianten worden onderzocht.

Aspecten waar in de uitwerking aandacht aan wordt besteed is het waarborgen en waar mogelijk zelfs verbeteren van de veiligheid van de fietsroutes voor woon-werk en woon-school verkeer en het zoveel mogelijk mitigeren van barrièrewerking langs de Damianusdreef.

Riethoven

Er is voor de Grenscorridor als geheel gezocht naar een goede oplossing. Dat kan niet zonder negatieve effecten elders, niet met een Westparallel, maar ook niet met andere alternatieven. De keuze is gevallen op een locatie voor nieuwe infrastructuur tussen Riethoven en Dommelen. De reactie over insluiting en isolatie moet in de optiek van de provincie genuanceerd worden bekeken. De Westparallel ligt op enige afstand van Riethoven, ten aanzien van de bestaande N397 en A67 verandert de situatie voor Riethoven niet. Voor de bereikbaarheid van het gebied is afgesproken dat bij de uitwerking van de Westparallel, in het kader van mitigerende maatregelen, aandacht wordt geschonken aan maatregelen die barrièrewerking tegen gaan.

Veldhoven

Het plan-MER geeft inzicht in de verkeerseffecten op het onderliggend wegennet van Veldhoven en de A67 na aanleg van de Westparallel. Hierin is te zien dat door de aanleg van de Westparallel er een verschuiving plaats vindt van verkeer op wegen in Veldhoven. Er zal een (lichte) toename plaatsvinden op het westelijk deel van de Kempenbaan en een (lichte) afname op het oostelijk deel van de Kempenbaan, een aantal wegen in het centrum en de



Onze Lieve Vrouwedijk. De beperkte toenames leiden echter niet tot negatieve effecten op de doorstroming van het onderliggend wegennet in Veldhoven. Voor wat betreft de A67 ligt dit anders. Op het wegvak Veldhoven-West tot aan knooppunt de Hogt geven de verkeersberekeningen aan dat in de autonome situatie hier een doorstromingsknelpunt zal ontstaan. Dit knelpunt zal door de aanleg van de Westparallel (maar ook bij de aanleg van het alternatief West+Midden) nog enigszins versterkt worden. Met het ministerie van I&M zal nader overleg plaats vinden over de uitvoering en financiering van de maatregelen op de A67 als gevolg van de extra congestie die kan ontstaan na aantakking van de N69. Over het geheel gezien zal de bereikbaarheid van Veldhoven verbeteren. Mede door een betere bereikbaarheid van Veldhoven vanuit het zuiden wat bijdraagt aan de kwaliteit van Veldhoven als vestigingsplaats.

Milieuberekeningen in het plan-MER laten zien dat de luchtkwaliteit in en rond Veldhoven niet significant verandert. Door de concentratie van verkeer op het hoofdwegennet verbetert de luchtkwaliteit in de woonkern. Hetzelfde geldt voor geluid; ook hiervoor geldt dat er geen significante toename is op de woonkern. Direct langs de Westparallel zal echter wel een toename plaatsvinden van lucht- en geluidhinder. Deze hinder zal bij de inpassing van de weg zo veel mogelijk worden gemitigeerd.

De provincie is van mening dat de Westparallel positieve effecten heeft op Veldhoven, zoals een optimale bereikbaarheid middels een aansluiting op de A67 die vanuit alle richtingen zorgt voor een optimale bereikbaarheid van Veldhoven (met name de Run) niet alleen vanaf de A67 maar ook vanuit het zuiden, het terugdringen van sluipverkeer op het onderliggend wegennet in Veldhoven (centrum en Onze Lieve Vrouwedijk) en de positieve effecten vanuit de gebiedsimpuls in het uitloophet van Veldhoven. De nadelige effecten op het grondgebied van Veldhoven (als ook die op het grondgebied van andere gemeenten) worden niet ontkend of onderschat. Het zijn belangrijke aandachtspunten voor het vervolgtraject, waarbij gestreefd zal worden naar zoveel mogelijk mitigatie en daar waar noodzakelijk compensatie van negatieve effecten. Nadrukkelijk wordt nogmaals geconstateerd dat de congestie van verkeer op de A67 bij de nieuwe aansluiting bij Veldhoven niet alleen optreedt in relatie met de Westparallel. Ook bij het alternatief West+Midden én zelfs in de autonome situatie treden negatieve effecten op. Dit probleem moet een oplossing krijgen in overleg met het Rijk.

Waalre

De opmerking dat het woonmilieu langs de westrand van Waalre verslechtert, wordt niet gedeeld door de provincie. De Westparallel ligt op ruime afstand van de westrand van Waalre, negatieve effecten zijn naar verwachting goed te mitigeren. En ook de westrand van Waalre heeft profijt van het verminderen van sluipverkeer in het buitengebied in alternatief Westparallel.

Landbouw/Agrarische Bedrijfsvoering

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (4, 6, 11, 22, 38, 55, 61, 65, 90, 94, 103, 121, 126, 131, 138, 147, 150, 152, 179, 203) maakt zich zorgen over het landbouwbelang, is van mening dat de Westparallel negatieve gevolgen heeft op de landbouw en dat deze effecten onvoldoende zijn onderzocht. Specifiek worden als aspecten genoemd: doorsnijding van huis- en veldkavels, versnippering van kavels, verslechtering bereikbaarheid, omrijtijden, kavels, minder mogelijkheden voor weidegang, moeilijkere bedrijfsvoering, nadelige effecten van peilopzet bij ontwikkeling waterberging en natte natuur, meer kosten bedrijfsvoering, onzekerheid over nut investe-



ringen, onduidelijk toekomstperspectief, waardevermindering woning en bedrijf, uitkoop, verplaatsing, kavelruil, toekomstperspectief resterende bedrijven, grotere kans op ziekteverspreiding, onduidelijkheid over compenserende maatregelen voor schade, vermindering woongenot.

Beantwoording

De provincie heeft begrip voor de zorgen van insprekers met betrekking tot de gevolgen voor de landbouw. De provincie deelt de mening van de insprekers niet, dat punten onvoldoende aan de orde zijn gekomen. In zijn algemeenheid gesteld worden de negatieve aspecten van Westparallel op landbouw niet ontkend of onderschat. Het effect op landbouwaspecten is in het plan-MER globaal en beschrijvend gebeurd, passend bij de fase van plan- en besluitvorming. De provincie kan zich voorstellen dat de inspreker meer in detail effectbepaling wil, maar dit is op dit moment nog niet mogelijk. In het vervolgonderzoek in de project-m.e.r.-procedure wordt op basis van een nader uitgewerkt ontwerp in meer detail ingegaan op effecten op landbouwaspecten. Ook wordt dan onderzocht hoe en in hoeverre negatieve effecten gemitigeerd kunnen worden. Voorkomen van doorsnijding van huiskavels, versnippering, waarborgen bereikbaarheid, en voorkomen van nadelige effecten van grondwaterstanden zijn hierbij aandachtspunten. Het Bestuurlijk Overleg ziet het als een grote en belangrijke opgave om de negatieve effecten op landbouw zoveel mogelijk te voorkomen, mitigeren en waar nodig te compenseren. Ook worden in het kader van de gebiedsimpuls maatregelen genomen met positieve effecten op de landbouw. Deze maatregelen zijn niet bedoeld voor mitigatie en compensatie, maar als versterking van de (resterende) landbouw. Als een definitieve keuze gemaakt is voor de ligging van het tracé komt er ook meer duidelijkheid over de specifieke effecten voor de individuele bedrijven en kan gesproken worden met eigenaren/bedrijfsvoerders hoe hiermee om te gaan.

Recreatie

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (6, 22, 39, 55, 118, 137, 151, 152, 179) is van mening dat het effectenonderzoek op het aspect recreatie onjuist en onvolledig is en dat Westparallel negatieve effecten heeft op de recreatie in de omgeving. Een aantal recreatieve voorzieningen is volgens insprekers niet genoemd en betrokken in het onderzoek: fietscross terrein, Polvokamp, scouting-blokhut, camping “De Volmolen”, visvijver Groot Vlasroot, manege, Buitenjan, golfbaan, bungalowpark Kempervennen en het Eurocircuit. Insprekers vinden het onterecht dat is vermeld dat West ligt in een gebied met veel recreatieve verblijfsmogelijkheden. Dit betreft alleen camping De Paal. Insprekers vinden het onduidelijk waarom gesproken wordt over de recreatieve potenties van de Hogt. Insprekers stellen dat Westparallel leidt tot aantasting van de groene long in Brainport en daarmee tot een verslechtering van het vestigingsklimaat.

Beantwoording

In het plan-MER is aansluitend op het abstractieniveau van de plan- en besluitvorming in het kader van de structuurvisie op gebiedsniveau een beschrijving gegeven van de belangrijkste voorzieningen. De recreatieve voorzieningen zijn niet in detail beschreven, maar dat wil niet zeggen dat de effecten van Westparallel daarop zijn onderschat. Ook bij Westparallel wordt verlies van recreatief uitloopgebied, recreatieve routes en dag- en verblijfsvoorzieningen als negatief beoordeeld.



De recreatieve potenties bij de Hogt zijn met name genoemd, vanwege de rol die de Hogt heeft als poort tot de Grenscorridor vanuit de Brainport. De Paal is met name genoemd omdat het een van grootste recreatieve voorzieningen is in de Grenscorridor. De provincie vindt de beschrijving van recreatieve waarden in het plan-MER voldoende voor de keuze voor het voorkeursalternatief en is niet van mening van de effecten van Westparallel op recreatie onderschat zijn. Zodra er een keuze is gemaakt voor de exacte ligging van het tracé van de Westparallel zal er zicht zijn op welke bedrijven nadeel ondervinden van de aanleg van de nieuwe wegverbinding en kunnen maatregelen onderzocht worden om negatieve effecten te verminderen. In de vervolgfase (project-MER) zal dit inzichtelijk worden. De opmerking over de aantasting van de groene long van Brainport moet genuanceerder worden bekeken. Westparallel leidt tot doorsnijding van het beekdalengebied, maar daarnaast ook tot verbetering van de bereikbaarheid van Brainport. Met de maatregelen uit de gebiedsimpuls wordt de toegankelijkheid van het gebied voor/vanuit de Brainport verbeterd.

Gebiedsimpuls

Inspraakreactie

Inspreker (152) stelt dat als de effecten van de gebiedsimpuls niet onderscheidend zijn voor de resterende alternatieven verdere uitwerking zeker op zijn plaats zou zijn. Dan zou door eenieder kunnen worden beoordeeld in welke verhouding verbetering van leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit tot elkaar staan. Nu moet nog maar worden afgewacht of er überhaupt iets van terecht komt, elke aanzet tot borging van de uitvoering ontbreekt.

Beantwoording

Dat klopt, de gebiedsimpuls was in het plan-MER en de ontwerp-structuurvisie nog onvoldoende concreet uitgewerkt om op effecten te kunnen worden beoordeeld. Dit is zo ook in het plan-MER beschreven. Inmiddels is de gebiedsimpuls aanzienlijk verder uitgewerkt en betrokken bij de plan- en besluitvorming, in het gebiedsakkoord zijn verdere afspraken vastgelegd. Er is in het plan-MER het effect op de ruimtelijke kwaliteit in beeld gebracht, los van de positieve effecten van de gebiedsimpuls om zodoende een zuiver beeld te geven van de effecten van de infrastructurele maatregelen. De Commissie m.e.r. geeft als advies om in de vervolgfase ook de positieve effecten van gebiedsimpuls te beoordelen.

2.1.3 Kosten en haalbaarheid

Hoofdreactie 1e Westparallel kan niet gerealiseerd worden omdat voorziene aansluiting Dommelen-Noord niet mogelijk is

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (6, 14, 31, 61, 68, 81, 86, 88, 115, 132, 179, 182, 196) heeft bedenkingen bij de haalbaarheid van de aansluiting van de Westparallel bij Dommelen-Noord. Bezwaren zijn: geen ruimte (Loonderweg, Keersopbrug, cultuurhistorische waarden, natuurgebied, sportvelden), strijdig met gemeentelijk beleid (behoud boomstructuur langs de Keersop/Loonderweg, behoud cultuurhistorisch karakter Loonderweg), bestaande infrastructuur Dommelen-Noord is niet ingericht op toenemende verkeersstromen. Ook het alternatief, een weg achter de voetbalvelden met een ontsluiting door het Keersopdal en door 't Heike, is niet wenselijk. Het leidt tot knelpunten met beleid (doorsnijding Kerngebied Groenblauw, EHS,



natte natuurparel) en overlast voor bewoners (geluid, trillingen, fijnstof, aantasting uitloop naar 't Heike en Riethovense bos, aantasting natuur, hoge kosten voor gemeente.

Beantwoording

Dat een aansluiting ruimte vraagt en effecten op de omgeving heeft, wordt onderkend. Een aansluiting is echter wel mogelijk. In de vervolprocedure (provinciaal inpassingsplan, project-m.e.r.) zal worden onderzocht waar en hoe deze aansluiting het beste kan worden ingepast, rekening houdend met de consequenties die dit heeft voor de verkeersafwikkeling en leefbaarheid in Dommelen en de landschappelijke, ecologische, cultuurhistorische en hydrologische waarden van het buitengebied om Dommelen. Ook zal onderzocht worden of de Westparallel zonder een extra aansluiting op Dommelen kan functioneren. De exacte locatie en uitvoering van de (eventuele) aansluiting is niet van belang voor de keuze voor alternatief Westparallel als voorkeursalternatief.

Naar aanleiding van de inspraakreactie over de aansluiting Dommelen is wel besloten het zoekgebied voor de aansluiting van de Westparallel op Dommelen, zoals weergegeven in de ontwerp-structuurvisie, te verruimen door de begrenzing indicatief op te nemen.

Bij Westparallel kan HOV niet gerealiseerd worden

Inspraakreactie

Insprekers (47, 55, 60, 152) stellen dat bij Westparallel te veel verkeer op de N69 bij Aalst blijft rijden, waardoor er fysiek geen ruimte is voor realisatie van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV).

Beantwoording

Onderkend wordt dat er op delen van het beoogde traject voor de HOV-baan mogelijk te veel verkeer blijft rijden om een vrije baan te realiseren. Dit is echter niet alleen het geval bij de Westparallel maar ook bij West+Midden. Bij de uitwerking van de HOV zal nader onderzocht worden hoe deze het beste kan worden ingepast. Dit vereist maatwerk.

Haalbaarheid Overige

Inspraakreactie

Inspreker (55, 90) stelt dat technisch de aanleg van de Westparallel lastig is: het gebied is voor een deel moeras, er moet waterberging aangelegd worden en er ligt een landelijke naftaleiding.

Beantwoording

De hydrologische situatie in het dal van de Keersop en de buisleiding in het zoekgebied voor de Westparallel maken de aanleg van Westparallel niet onmogelijk. Wel zijn het aandachtspunten voor uitwerking van het ontwerp in de vervolgfase. Het tracé van de leiding is in beeld. Waterberging is een autonome opgave van Waterschap de Dommel. In het gebieds-akkoord worden afspraken over samenhang tussen waterberging en verdere uitwerking Westparallel vastgelegd.

Inspraakreactie

Inspreker (152) stelt de doorsnijding van de breuklijnen risico's met zich meebrengt en dat Westparallel op technische haalbaarheid negatiever moet worden beoordeeld.



Beantwoording

De (mogelijke) effecten van breuklijnen zijn een (inpassings)vraagstuk, dat in vervolgfase nader (project-m.e.r.) onderzocht wordt, De provincie is van mening dat dit geen invloed heeft op de (technische) haalbaarheid van de Westparallel.

Inspraakreactie

Inspreker (152) stelt dat maatregelen om vrachtverkeer te geleiden over beoogde routes op de valreep zijn onderzocht middels 'een eerste globale quick scan'. Daarbij is ten onrechte uitgegaan van het hele gebied Aalst-Waalre-Valkenswaard terwijl met een geslotenverklaring met uitzondering van bestemmingsverkeer op slechts twee wegvakken het gewenste resultaat kan worden bereikt. Een echt onderzoek is dus op zijn plaats.

Beantwoording

De provincie is het niet eens met de opmerking dat er slechts op twee wegvakken een geslotenverklaring nodig is om het vrachtverkeer te geleiden. Uit de quick scan blijkt dat om het vrachtverkeer goed te geleiden er op meerdere plaatsen een gesloten verklaring nodig is zolang er geen aantrekkelijke alternatieve routes worden geboden. In dit onderzoek zijn beide alternatieven (Westparallel en West+Midden 1) meegenomen.

Hoofdreactie 1f Westparallel kost te veel

Inspraakreactie

Insprekers (2, 17, 20, 30, 31, 32, 55, 73, 81, 86, 87, 88, 87, 90, 99, 108, 127, 152, 173, 179, 181, 186, 193, 197, 205, 208) vinden dat vanuit kostenoptiek niet gekozen moet worden voor Westparallel als voorkeursalternatief. In de optiek van de insprekers is de Westparallel te duur, duurder dan West+Midden en duurder dan ingeschat. Inspreker (127) schat de kosten van Westparallel op 450 miljoen in plaats van 250 miljoen. Inspreker (152) stelt dat Westparallel 70 miljoen duurder is dan geraamd. Volgens insprekers is een aantal kostenposten verkeerd geraamd en/of niet meegenomen - op/afritten Dommelen noord en zuid, aansluiting Dommelen/Noord, aanpassing infrastructuur Dommelen, kosten voor Veldhoven, waaronder compenserende maatregelen, planschade door mogelijk deels niet doorgaan projecten Koningshoeve en Zilverakkers, - capaciteitsuitbreiding Kempenbaan - capaciteitsuitbreiding A67, ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd kosten, onteigening en uitkoop van ten minste 5 boerderijen, - kosten verdiepte aanleg, drainage en effecten doorsnijding breuk. Insprekers zijn verder van mening dat er geen financiële dekking voor Westparallel bestaat, veel kosten naar de toekomst worden doorgeschoven, waarmee het kostenplaatje te gunstig wordt voorgesteld.

Beantwoording

Door insprekers wordt gesteld dat een aantal kosten niet is meegenomen in de kostenraming van de Westparallel, waardoor deze veel duurder zou uitvallen en duurder dan het alternatief West+Midden.

Zo zouden de kosten voor de aansluiting bij Dommelen Noord en de A67 in het alternatief Westparallel niet meegenomen zijn. Dit is onjuist, de kosten voor deze aansluitingen maken wel onderdeel uit van de kostenramingen. Ook de kosten voor ongelijkvloerse passages (viaducten) van de Westparallel zijn onderdeel van de kostenraming. Een aantal kostenposten (bv. het uitkopen van bedrijven, kosten voor compensatie) is opgenomen in de vorm van aannames. Een gedetailleerde kostenraming is in deze fase van het project niet nodig



en/of mogelijk. Daarom is de kostenraming voor beide alternatieven op een zelfde, globaal niveau gemaakt met dezelfde aannames, waarbij het alternatief West+Midden duurder uitvalt dan Westparallel. Wat niet is meegenomen zijn de kosten voor eventueel noodzakelijke aanvullende maatregelen aan het hoofdwegennet zelf, de A67 dan wel de randweg N2. Indien er aanvullende maatregelen nodig zijn, zullen deze echter zowel nodig zijn bij het alternatief Westparallel als West+Midden. Voor de keuze zijn deze aanvullende kosten niet onderscheidend. In het gebiedsakkoord, dat parallel aan deze reactienota is opgesteld, zijn afspraken gemaakt met partijen over de financiering. Op basis van deze afspraken is een begroting op hoofdlijnen opgesteld die laat zien dat er dekking is voor het totale pakket aan maatregelen.

2.2 Instemming alternatief Westparallel

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (23, 24, 44, 49, 59, 83, 113, 156, 158, 171, 185, 188, 202) steunt de keuze voor Westparallel als voorkeursalternatief:

- Westparallel biedt betere mogelijkheden om effecten van geluid en trillingen te verzachten, omdat de weg op grotere afstand van woonkernen ligt.
- Westparallel scoort beter op bovenregionale en lokale bereikbaarheid en de afname van sluipverkeer, ook in Riethoven.
- De verkeersintensiteiten langs Bergeijk liggen beduidend lager.
- De Westparallel sluit voor een belangrijk deel aan bij eerdere besluitvorming door de gemeente Bergeijk (o.a. Intentieverklaring 2004 en het raadsbesluit van 24 februari 2011).
- De N397 wordt ontlast en de problematiek wordt niet naar Eersel verplaatst.
- Westparallel is het minst schadelijk voor het milieu, mede uit geluidsoogpunt.
- De aansluiting op de A67 biedt mogelijkheden voor doortrekking als westelijke randweg van Veldhoven.
- Heeft de beste effecten op verkeer en bereikbaarheid en verplaatst de problemen in de regio niet.
- Goede oplossing voor bestaande problematiek met leefbaarheid in Eersel (geluid, fijnstof).

De Westparallel biedt kansen voor Veldhoven-Zuid, namelijk de ontsluiting van toekomstige woonfuncties en bereikbaarheid van ASML en het Maxima Medisch centrum, in Veldhoven-Zuid krijgt hierdoor meer uitstraling en een sterkere infrastructuur. Zeker ASML is beeldbepalend en gebaat bij een goede verbinding met België (werknemers, leveranciers). West+Midden leidt tot een grotere barrièrewerking tussen de kernen in de gemeente Bergeijk. De meerderheid van partijen is voorstander van de Westparallel, alle partijen zijn vanaf begin af aan betrokken bij de besluitvorming en geïnformeerd.

Deze variant is een logische route, met de minste belasting voor omwonenden.

Beantwoording

De mening dat alternatief Westparallel integraal gezien de beste oplossing is, wordt gedeeld. De provincie waardeert het dat insprekers via een zienswijze de voorkeur voor Westparallel ondersteunen.

- Per saldo zijn er minder gehinderden in het gebied. Lokaal is nog wel een aantal knelpunten aanwezig maar in totaliteit neemt het aantal gehinderden af waardoor de leefbaarheid verbetert.



- De Westparallel biedt een alternatief voor het (boven)regionale verkeer maar deels ook voor het lokale verkeer. Hiermee vormt het een integrale oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek.
- Bij de aansluiting op de A67 Veldhoven-West ontstaat er een volledige aansluiting voor Veldhoven.
- De Westparallel heeft nadelige effecten op met name ecologie en hydrologie. Met een goede inpassing zijn deze effecten wel te mitigeren.



3. Voorkeur voor andere oplossing

3.1 Voorkeur voor West+Midden

Hoofdreactie 2 West+Midden is een beter voorkeursalternatief (algemeen)

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (2, 3, 14, 21, 46, 55, 81, 87, 89, 118, 127, 152, 179, 193, 196, 203) vindt (in zijn algemeenheid) dat West+Midden een beter voorkeursalternatief is dan Westparallel. Een deel van de insprekers geeft aan alternatief West+Midden als voorkeursalternatief te zien:

- West+Midden lost volgens insprekers het probleem wel op;
- West+Midden verplaatst volgens insprekers de problematiek niet;
- West+Midden past volgens insprekers wel/beter in het provinciaal beleid;
- West+Midden heeft volgens insprekers minder negatieve effecten
- West+Midden kost volgens insprekers minder dan Westparallel.

Onder alternatief West+Midden wordt verstaan West 1, 2 of 3 + Midden 1, 1* of 2, waarbij een groot deel van insprekers van bovenstaande inspraakreacties de voorkeur heeft voor Midden 1 (tracé over Europalaan te Valkenswaard en over oude spoorbaantracé te Valkenswaard en Aalst-Waalre).

Algemene beantwoording vooraf

Opwaardering van de N397 (onderdeel West uit alternatief West+Midden) zorgt voor een toename van de hinder en een afname van de leefbaarheid bij Eersel en Bergeijk. De N397 behoudt daarnaast een belangrijke functie om lokaal/regionaal verkeer uit Eersel, Westerhoven en Bergeijk af te wikkelen. De wegen door de kernen Valkenswaard en Aalst krijgen minder internationaal (vracht)verkeer te verwerken. De ligging van de Midden-tracés zorgt ervoor dat de verkeersdruk op de N69 (Eindhovense-weg) in Aalst en de Heikantstraat in Waalre sterk afneemt. Echter, omdat het verkeer over een nieuwe route door Valkenswaard en tussen Aalst en Waalre wordt afgewikkeld, wordt het totale gebied in en rondom de kernen Valkenswaard, Aalst en Waalre nog steeds zwaar belast, vindt geen afname plaats en is er sprake van verplaatsing van de problematiek binnen de kernen. Alternatief West+Midden zorgt ervoor dat er minder sluipverkeer rijdt in het gebied rondom Riethoven maar de afname is kleiner dan bij alternatief Westparallel omdat de beoogde routes verder weg liggen. In en rondom Veldhoven zorgt West+Midden voor een verschuiving van verkeersstromen maar die is minder sterk dan bij Westparallel. In het aantal geluidbelaste woningen is dit terug te zien. Voor Riethoven is sprake van een beperkte toename van de geluidbelasting ten opzichte van een afname bij Westparallel. Tevens geldt dat West+Midden extra barrièrewerking tot gevolg heeft in een gebied rondom de huidige N69 waar reeds drukke verkeersaders aanwezig zijn.



3.1.1 Oplossend vermogen bereikbaarheid/leefbaarheid

Hoofdreactie 2a West+Midden lost het probleem wel op

West+Midden leidt wel tot afname van verkeer in Aalst

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (20, 27, 39, 55, 63, 64, 99, 114, 118, 126, 127, 146, 150, 179, 183, 186, 193, 196, 198) vindt dat West+Midden in tegenstelling tot Westparallel wel de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek in Valkenswaard en Aalst-Waalre oplost.

Beantwoording

In het alternatief West+Midden is de afname van het verkeer in de kern van Aalst inderdaad groter dan bij de Westparallel. Dit verkeer verplaatst zich echter naar het nieuwe Midden-tracé waardoor dit verkeer blijft zorgen voor overlast (leefbaarheid, geluid, barrière) in Valkenswaard en Aalst-Waalre. West+Midden lost het probleem op de Eindhovenseweg door Aalst op, maar laat het verkeer in de directe nabijheid over een nieuwe verbinding rijden. In Valkenswaard wordt verkeer verplaatst naar andere routes door bebouwd gebied waardoor per saldo geen sprake is van verbetering.

Bezien vanuit de integrale doelstelling voor de Gebiedsopgave voor de Grenscorridor als geheel is dit niet wenselijk.

West+Midden scheidt de verkeersstromen wel en lost sluipverkeer op

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (20, 39, 63, 81, 86, 88, 89, 126, 146, 179, 186, 196, 198) vindt dat West+Midden in tegenstelling tot Westparallel wel de verkeersstromen goed scheidt, daarmee minder kans geeft op congestie/file-vorming, en het sluipverkeer oplost. West is namelijk de meest logische (kortste) voor internationaal verkeer om van de grens naar het hoofdwegennet te komen (20, 63, 146, 186, 196, 198) en het 'verbeterde' Midden brengt de lokale stroom via bestaande op-en afritten op het hoofdwegennet (196, 198).

Beantwoording:

Het scheiden van beide verkeersstromen is geen voorwaarde om de kans op congestie te verminderen. Deze kans wordt eerder verminderd door het toevoegen van de Westparallel waarmee de robuustheid van het totale wegennet wordt vergroot. Scheiding van internationaal/bovenregionaal en lokaal verkeer is niet een doel op zich. Bovendien klopt het maar ten dele dat alternatief West+Midden de verkeersstromen beter scheidt dan alternatief Westparallel. De N397 in alternatief West+Midden heeft inderdaad primair een functie voor het internationale/bovenregionale verkeer, de nieuwe weg Midden primair voor het lokale verkeer. Echter de N397 wikkelt ook het lokale verkeer van Bergeijk en Eersel af. Op de N397 is daarmee ook sprake van menging van verkeersstromen.



Hoofdreactie 2b West+Midden verplaatst het probleem niet en heeft positievere effecten

Inspraakreactie

Inspreker (118, 126) is van mening dat West+Midden de situatie in Dommelen niet verslechtert.

Beantwoording

Bij de Middentracés wordt het verkeer van de N69 juist verplaatst naar de N397 en het nieuwe Middentracé. Hiermee wordt de functie van de weg, de bijbehorende hinder en daarmee de problematiek verplaatst naar een andere locatie in de kernen van Valkenswaard en Aalst-Waalre. De geluidbelasting neemt minder sterk af in Waalre en Valkenswaard dan bij alternatief Westparallel en ook neemt de barrièrewerking in deze kernen toe. Het klopt dat West+Midden de situatie specifiek in de kern Dommelen niet verslechtert.

Inspraakreactie

Inspreker (127) is van mening dat West+Midden het probleem voor Veldhoven bij het Maxima Medisch Centrum en de aansluiting op de Kempenbaan het beste oplossen.

Beantwoording

De effecten van de Midden-varianten zijn rondom het Maxima Medisch Centrum niet wezenlijk anders dan bij de Westparallel. De Kempenbaan is bij het alternatief Westparallel ter hoogte van het Maxima Medisch Centrum zelfs rustiger dan bij het Midden-alternatief. Zowel de Midden-varianten als Westparallel 1 zorgen voor een vermindering van de verkeersdruk bij het Maxima Medisch Centrum en het oostelijk deel van de Kempenbaan. Bij Midden is de afname op de Onze Lieve Vrouwedijk sterker terwijl dit bij de Westparallel geldt voor de afname op het oostelijk deel van de Kempenbaan. Per saldo kan dus niet gesteld worden dat de Midden-varianten het probleem voor Veldhoven bij het Maxima Medisch Centrum en aansluiting op de Kempenbaan het beste oplossen.

Inspraakreactie

Inspreker (152) is van mening dat bij Nulplus + West 1, 2 of 3 + Midden 1 ten onrechte geen aandacht besteed is aan de oplosbaarheid van enkele van de problemen. Door de verbetering van de Zuidelijke Randweg in Valkenswaard kan de N396 als noodoplossing zeker functioneren. Bovendien zou in uiterste nood ook de N69 gedurende korte tijd door vrachtverkeer kunnen worden gebruikt. De capaciteit bij het Stuivertje is eenvoudig te vergroten. De aansluiting van Midden 1 op de N2 bij HTC is wellicht niet eens nodig: als het doorgaand vrachtverkeer effectief wordt geweerd blijft er vooral pendelverkeer van Valkenswaard op Eindhoven over. Het beperkte deel dat de N2 op wil, kan dat via de bestaande aansluiting in Aalst blijven doen. Het is niet onredelijk dat het Valkenswaardse pendelverkeer van het Valkenswaardse wegennet (Markt, Europalaan; met éénrichtingverkeer) gebruik blijft maken.

Beantwoording

De provincie is van mening dat West+Midden tot verplaatsing leidt van de problematiek binnen de kernen van Valkenswaard en Aalst-Waalre.



3.1.2 Ruimtelijke aspecten

Hoofdreactie 2c West+Midden past wel/beter in provinciaal beleid

Inspraakreactie

Insprekers (14, 55, 126) zijn van mening dat West+Midden vanuit rijks- en het provinciaal beleid de voorkeur heeft omdat het ook een aanvaardbare oplossing biedt voor de verkeersproblematiek en de ruimtelijke kwaliteit in het buitenstedelijk gebied niet onnodig aantast.

Beantwoording:

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2.1.2. Zoals bij het bezwaar tegen alternatief Westparallel al is beschreven, past Westparallel binnen het provinciale beleid. Alternatief West+Midden spaart het buitengebied meer dan Westparallel, maar voldoet minder goed aan de beleidsdoelen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Hoofdreactie 2d West+Midden heeft minder negatieve effecten, gaat zuiniger om met ruimte

Inspraakreactie

Insprekers (14, 20, 21, 27, 35, 39, 55, 63, 87, 99, 99, 118, 127, 144, 146, 150, 186, 193) zijn van mening dat West+Midden veel minder negatieve effecten op het buitengebied heeft dan Westparallel.

- minder aantasting van beekdalen (35, 114, 144);
- minder aantasting van natuur (14, 21, 99, 114, 127, 144, 150);
- geen aansluiting ter hoogte van de Zilverbaan en daarmee geen sluiproute vanuit het zuiden naar industrieterrein Habraken (35);
- geen verkeerstoename op de Locht (35);
- schade eenvoudiger te compenseren (99);
- maakt gebruik van bestaande infra (20, 63, 146, 186).

Beantwoording:

Ook alternatief West+Midden heeft negatieve effecten. Daarnaast is de keuze tussen alternatief Westparallel en alternatief West+Midden niet alleen gebaseerd op basis van de negatieve effecten in het buitengebied, maar op basis van het totaal pakket aan doelstellingen en effecten.

Hoofdreactie 2e Aansluiting Dommelen niet nodig binnen West+Midden

Inspraakreactie

Inspreker geeft aan dat bij keuze voor West+Midden geen aansluiting Dommelen nodig is.

Beantwoording:

Ook bij alternatief West+Midden moet nader onderzocht worden hoe het verkeer vanuit en naar Dommelen het beste afgewikkeld kan worden. Keuzes hierin hebben effecten voor de bereikbaarheid en leefbaarheid op bepaalde (andere) wegen in en rondom Dommelen. Daarnaast is, zoals al in beantwoording op het bezwaar tegen alternatief Westparallel beschreven, de locatie en de uitvoering van de aansluiting bij Dommelen niet maatgevend voor de keuze tussen de alternatieven Westparallel en West+Midden.



3.1.3 Kosten en haalbaarheid

Hoofdreactie 2f West+Midden kost minder en kan gefaseerd aangelegd worden

Inspraakreactie

Insprekers (2, 13, 14, 20, 21, 35, 39, 55, 63, 81, 86, 87, 88, 89, 114, 118, 127, 146, 186, 203) zijn van mening dat West+ Midden goedkoper is dan Westparallel:

- vanwege het gebruik van bestaand asfalt (114);
- geen onderscheid gemaakt tussen bestaande en nieuwe weg (55);
- minder uitkoop van boerderijen (55);
- geen drainage/breuklijn probleem (55);
- geen probleem met aansluiting op de A67 of N2 bij HTCampus (55);
- Westparallel dient met Midden-maatregelen uitgevoerd te worden (13) en valt duurder uit;
- lusten en lasten worden evenredig verdeeld (14);
- maatregelen van West+Midden kunnen gefaseerd worden uitgevoerd (20, 63, 81, 86, 89, 127, 146, 179, 186), startend met lokale maatregelen in Valkenswaard en Aalst-Waalre met daarna het opwaarderen/uitbreiden van bestaande infrastructuur. Dit heeft minder financiële risico's (87, 118).

Beantwoording

West+Midden is een duurder alternatief dan Westparallel. De kosten van beide alternatieven zijn op een gelijkwaardige manier geraamd waarbij rekening is gehouden met een deel bestaand tracé voor de West-variant. Voor de compensatie bij eventuele planschade voor bedrijven is een aanname gedaan omdat hiervoor nog niet te zeggen valt om hoeveel bedrijven het gaat. Ook de kosten van de aansluitingen op het hoofdwegenet (A2/N2 en A67) zijn voor beide alternatieven meegenomen.

Westparallel kan, net als bij West+Midden, in fases worden gerealiseerd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Nulplusmaatregelen en het eerste deel van de N69 tot aan de N397 (Lage Heideweg) kan vooruitlopend op de aanleg van de totale Westparallel worden aangelegd. Het al dan niet gefaseerd aanleggen van de weg is in de afweging niet meegenomen. Het gaat erom dat er een totale oplossing komt voor de problematiek en daarvoor dient het gehele pakket aan maatregelen te worden uitgevoerd. De opmerking dat Westparallel met Midden-maatregelen moet worden uitgevoerd is niet relevant. In het alternatief Westparallel is niet gerekend met een Midden-variant. Wel zijn er maatregelen meegenomen om de huidige N69 in en tussen de kernen Aalst en Valkenswaard af te waarderen tot 30 km weg (c.q. 60 km weg in het buitengebied). Deze maatregelen zijn onderdeel van de Nulplusmaatregelen en meegenomen in de kostenraming.

Inspraakreactie

Inspreker (188) stelt dat de kostenraming van West+Midden te rooskleurig is voorgesteld, omdat de maatregelen voor een verdiepte ligging/inpassing van de N397 bij Eersel gemist worden in de kostenraming.

Beantwoording

De verdiepte ligging van delen van de N397 in het alternatief West+Midden is wel opgenomen in de kostenraming. Zie het plan-MER deel C, bijlage 12, pagina 11 en 12.



Zoals eerder gesteld zijn de kostenramingen voor beide alternatieven op een zelfde manier uitgevoerd.

Inspraakreactie

In de kostenraming is uitgegaan van alternatief West1, terwijl West2 goedkoper is. West 2 heeft minder nieuw wegdek nodig en tast de natuur minder aan. Dit geeft een vertekend beeld van de kosten van West 2 + Midden 1. (118)

Beantwoording

In de kostenraming voor het West-tracé is uitgegaan van het langste tracé. De verschillen tussen de tracés zijn qua lengte en aantasting wellicht verschillend maar bij de uitwerking ervan zullen de varianten met bestaande infrastructuur toch ook grondaankopen vergen omdat de weg verbreed moet worden. Per saldo zijn de verschillen in kosten tussen de verschillende West-tracé dan beperkt.

3.2 Voorkeur voor andere/nieuwe varianten

Hoofdreactie 2g Voorkeur voor andere/nieuwe varianten

Inspraakreactie

Inspreker (152) stelt een variant voor op West-Midden 1 als alternatief voor Westparallel 1. Deze “verbeterde West-Midden” alternatief (zoals deze door inspreker wordt genoemd) is een combinatie van West 2 aangevuld met een beperkt deel van Midden 1 uit het plan-MER. De pendelweg om Aalst loopt vanaf de huidige N69, juist ten zuiden van de Lissevenlaan, half verdiept achter de bebouwing langs met een ongelijkvloerse kruising met de Willibrorduslaan zonder op- of afritten naar de hoek Mollaan/Holstlaan, onder de A67 door, eveneens zonder op- of afritten. Deze pendelweg lost het verkeersprobleem in Aalst geheel op. Het verkeer kan dan verder Eindhoven in naar de HTC, via de Locatellistraat naar Veldhoven of naar de rondweg (ring) van Eindhoven. Verkeer tussen de A67 en Valkenswaard kan via de Mollaan aansluiten op de pendelweg. Het verbeterde West-Midden 1-alternatief heeft volgens analyse van de inspreker de volgende voordelen boven de Westparallel 1:

1. Het kernprobleem wordt wel opgelost; geen doorgaand verkeer meer in de dorpskern van Aalst en van Valkenswaard en het Provinciaal Verkeers- en Vervoerbeleid wordt uitgevoerd (doorgaand verkeer uit de kernen).
2. De natuur wordt grotendeels gespaard en de Ladder van Verdaas wordt gevolgd.
3. Er is voldoende ruimte om een vrije busbaan voor het HOV aan te leggen door Aalst.
4. West-Midden 1 scoort in zijn huidige, nog niet verbeterde, vorm al beduidend beter op de 25 onderzochte aspecten van het Plan-MER. Zie ‘Blauwe tabel’ in hoofdstuk 11 van reactie van inspreker daarop; na verbetering nemen de verschillen nog verder toe.
5. West-Midden 1 is ca. € 70 min goedkoper, € 204 min in plaats van € 273 min voor Westparallel 1. Zie de kostenopstelling in de bijlage van het commentaar van inspreker op het Plan-MER.
6. West-Midden 1 kan gefaseerd worden aangelegd. Dit is van bijzonder belang in financieel onzekere tijden.
7. West-Midden 1 heeft een veel lager uitvoerings- en afbreukrisico dan de Westparallel 1.
8. West-Midden 1 verplaatst de problematiek niet naar elders in de bebouwde kommen omdat er overwegend gebruik wordt gemaakt van bestaande wegen.



9. West-Midden 1 brengt de verkeersstromen uit Valkenswaard en België gescheiden van elkaar op de A67 wat tot veel minder congestie zal leiden.

Beantwoording

De voorgestelde nieuwe variant is een aangepaste versie van het alternatief West+Midden zoals in het plan-MER onderzocht, met die aanpassing dat voor een deel van het nieuwe tracé Midden de bestaande N69 wordt gebruikt is en dat geen nieuwe aansluiting is voorzien op de N2/A2. Er is bij de berekening van deze variant van dezelfde uitgangpunten uitgegaan als bij West+Midden. Daarin zijn de volgende wijzigingen in doorgevoerd en vervolgens is deze variant opnieuw berekend:

- de pendelweg in Aalst is toegevoegd;
- het éénrichtingsvoorstel in Valkenswaard is toegevoegd;
- aansluiting op de HTC is eruit gehaald.

De effecten van de voorgestelde nieuwe variant vallen binnen de bandbreedte van effecten zoals in het plan-MER beschreven voor alternatief West+Midden. De nadelen voor Valkenswaard en Aalst-Waalre blijven bestaan: handhaving of verplaatsing van een groot deel van de problematiek binnen Valkenswaard en Aalst-Waalre, probleem van de afwikkeling van verkeer in Eindhoven-Zuid. Ook blijft de toename van hinder langs de N397 langs Eersel en Bergeijk bestaan. In vergelijking met de Midden 1 zoals in het plan-MER beschreven zal de nieuw ingebrachte Midden-variant minder verkeer van de bestaande N69 door Aalst afhalen, doordat geen nieuwe aansluiting op de N2/A2 wordt gerealiseerd. De voor- en nadelen van het instellen van éénrichtingsverkeer zijn beschreven in hoofdstuk 9 van het plan-MER. Idem geldt voor de opwaardering van de N396 voor vrachtverkeer. In het plan-MER is beschreven dat dit tot conflicten leidt met het Natura2000-gebied Leenderbos, waarin de N396 gelegen is.

Procesmatig is het aangedragen alternatief niet eerder ingebracht en niet onderzocht.

In de brede belangenbenadering heeft het Bestuurlijk Overleg dit alternatief niet als keuze gehad.

Inhoudelijk antwoord op de argumenten van de inspreker:

1. Om een zo goed mogelijk beeld te krijgen van de verkeerseffecten van de voorgestelde variant is deze doorberekend in het verkeersmodel (zie bijlage bij deze reactienota). Op basis van de uitkomsten van deze berekening wordt de mening van inspreker niet gedeeld. De bestaande N69 blijft een aantrekkelijke route met aansluiting op de N2/A2, met name voor verkeer tussen N2/A2 en Aalst-Waalre/Valkenswaard en voor verkeer tussen Eindhoven-Oost en Aalst-Waalre/Valkenswaard. Alleen voor verkeer van en naar het westen van Eindhoven is de pendelweg een aantrekkelijkere route dan de huidige N69. De provincie ziet niet in dat al het doorgaande verkeer zich laat afleiden over de pendelweg. De berekeningen laten zien dat is dat de verkeersstroom door Aalst-Waalre gesplitst wordt over de huidige N69 en nieuwe pendelweg, waardoor er twee drukke routes door Aalst-Waalre lopen. Het kernprobleem in Aalst-Waalre wordt hiermee niet opgelost. Voor Valkenswaard betekent dit alternatief verplaatsing van de problematiek naar andere wegen die daarvoor niet geschikt zijn zoals de Nieuwe Waalreseweg. Het éénrichtingsverkeer in Valkenswaard zorgt ervoor dat andere wegen binnen de kom drukker worden. Daarbij leidt de pendelweg tot een toename van verkeer op de prof. Holstlaan in Eindhoven t.o.v. de referentiesituatie en t.o.v. de Westparallel. Het oorspronkelijke tracé Midden 1 is aantrekkelijker omdat de parallelle N69 buiten de bebouwde kom wordt afgewaardeerd naar 60 km/uur.



2. Het beekdalengebied wordt inderdaad grotendeels gespaard, maar er gaat even goed ook bij dit alternatief natuur/EHS verloren. In de optiek van de provincie is de Ladder van Verdaas ook gevolgd bij de alternatieven Westparallel en West+Midden zoals beschreven in het plan-MER. Het nieuwe alternatief voldoet niet meer/beter aan de Ladder van Verdaas, mede omdat het de problematiek verplaatst.
3. Op basis van de berekeningen constateert de provincie dat dit alternatief niet meer ruimte oplevert voor HOV dan Westparallel (zie reactie bij 1 over de verkeersontwikkelingen op de huidige N69). In ieder geval biedt dit alternatief hiervoor minder ruimte dan West+Midden zoals beschreven in het plan-MER.
4. De provincie deelt de alternatieve beoordeling door de inspreker niet evenals de opmerking dat verbetering van de West+Midden 1, zoals door de inspreker gesteld, leidt tot een verdere toename van verschillen tussen Westparallel en West+Midden 1. Zie verder voor de reactie op de alternatieve beoordeling van de "blauwe tabel".
5. De provincie deelt de mening niet. West+Midden 1 is niet goedkoper dan Westparallel. Zie verder beantwoording van reacties op kostenraming.
6. Ook Westparallel kan gefaseerd aangelegd worden. Daarnaast is het de vraag of de regionale en integrale Gebiedsopgave gebaat is bij een gefaseerde aanleg. Voor een totaaloplossing zal een integraal maatregelenpakket ook integraal aangelegd moeten worden.
7. Onduidelijk is op welke uitvoerings- en afbreukrisico's gedoeld wordt. Voor zover deze later in de reactie ter sprake komen, worden ze waar aangegeven beantwoord.
8. De mening wordt niet gedeeld door de meerderheid van het Bestuurlijk Overleg. Maatgevend voor het verplaatsen van de problematiek is niet zozeer de aanleg van nieuwe wegen of het gebruik van bestaande, maar meer het gebruik van de weg, de soorten verkeer erover en de verkeersintensiteiten. Vanuit die optiek leidt West+Midden, in welke variant ook, tot een verplaatsing van de problematiek naar andere wegen in Valkenswaard en Aalst-Waalre, zoals beschreven en gemotiveerd in het plan-MER.
9. De provincie deelt deze mening niet. Deze aanname blijkt ook niet uit het verkeersmodel. In het alternatief Westparallel wordt een extra aansluiting gecreëerd op de A67. De huidige aansluitingen op de A67 bij Eersel en op de N2 bij Aalst blijven gehandhaafd waardoor er een robuuste verkeersstructuur ontstaat.

Inspraakreactie

Door een aantal insprekers is een West+Midden alternatief ingebracht dat sterk lijkt op het West+Midden alternatief zoals hierboven is beschreven (inspreker 6, 47, 49, 56, 72, 78, 173):

- Binnen de West+Midden-alternatieven bestaan volgens inspreker genoeg mogelijkheden om genoemde nadelen anders op te lossen: dit onderzoeken in verdere studie: Aansluiting ten zuiden van de Lissevenlaan op N69 -> minder doorsnijding, minder hinder en goede aansluiting Valkenswaards wegennet. WM1 gecombineerd met eenrichtingsverkeer alleen in Valkenswaard -> West+Midden 1 kan ook zonder aansluiting op de snelweg bij het HTC -> Eindhoven-zuid blijft bestaan.
- De West+Midden-variant kan nog verder worden verbeterd door een pendelweg om de dorpskern van Aalst te leggen, zie ook de zienswijze van platform N69. Hierdoor is op een goedkope manier een veel beter resultaat te bereiken, geeft beter invulling aan het PVVP (Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan), door een afname van doorgaand verkeer en sluipverkeer in de dorpskern Aalst, en voldoet ook beter aan de Ladder van Verdaas. Als de oplossing met een pendelweg (zie nr. 49) niet voldoende is voor Waalre-dorp, moet ook een tweede pendelweg worden aangelegd vanaf de Heikantstraat (Coppelmans eierhandel) naar het punt op de oude spoorbedding waar nu de Molenvlaan eindigt.



- Inspreker verzoekt om verder onderzoek naar variant West in combinatie met een pendelweg tussen de N69 (net ten zuiden van de Lissevenlaan) en de Mollaan-Holstlaan. Deze variant heeft als voordelen dat de kern van Aalst aantrekkelijker wordt, het sluipverkeer in Waalre-dorp afneemt en er op de Eindhovenseweg in een 30 km-zone ruimte ontstaat voor een vrije busbaan en betere fietspaden.
- Verbeterde Midden 1-variant behoeft geen aansluiting op A2/A67 bij de HTC. Door ongelijkvloerse kruising met Julianalaan in Waalre zijn er geen verkeerlichten nodig, zoals nu wel op de weg door Aalst. Er is dan geen overlast voor verkeer in Aalst-Waalre van verkeer uit Valkenswaard.

Beantwoording

Deze varianten komen sterk overeen met de verbeterde West+Midden zoals door inspreker (152) is ingebracht en eerder in dit hoofdstuk is beantwoord.

Inspraakreactie

Inspreker (60) heeft een voorkeur voor realisatie van West 2 of Westparallel 1 gecombineerd met een secundaire weg tussen Valkenswaard en Eindhoven, om Aalst heen. Dit alternatief heeft als voordelen:

- geen doorgaand verkeer in de dorpskern van Aalst;
- geen sluipverkeer in Duin en Ven en op de Raadhuisstraat, Juliana de Lannoylaan;
- sterke afname van verkeer op de Mollaan;
- mogelijkheid voor HOV en hoogwaardige fietsverbinding op huidige rijbanen N69;
- mogelijkheid om verkeer vanuit Valkenswaard-noord en Dommelen-noord via Geenhovenseweg naar huidige N69 leiden zodat doorgaand verkeer in Waalre-dorp verder afneemt dan in het alternatief Westparallel;
- er wordt vooral gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur. Volgens de Ladder van Verdaas heeft dit de voorkeur boven het aanleggen van nieuwe infrastructuur;
- natuurwaarden worden zeer beperkt aangetast.

Beantwoording

West 2 gecombineerd met een secundaire weg om Aalst is vergelijkbaar met West+Midden, zoals in het plan-MER onderzocht. Een combinatie van Westparallel en een secundaire weg lijkt op een oplossing met twee wegen voor hetzelfde doel. Provincie is van mening dat Westparallel voldoende verkeer van de N69 door Aalst weghaalt om aan de doelstellingen te voldoen.

Inspraakreactie

Het verkeerscirculatieplan in Valkenswaard bij het voorstel voor WM1 (platform N69) biedt ook voor de bewoners van de Europalaan voordelen. Bij Westparallel ontbreekt een dergelijk plan. De verbeterde M1-variant is beter voor Valkenswaard/Dommelen en voor Waalre/Aalst. WM1 lost dus ook het verkeer op voor de kern van Waalre (inspreker 118)

Beantwoording

De keuze voor Westparallel hoeft de gemeente Valkenswaard er niet van te weerhouden om hun verkeerscirculatieplan uit te voeren.



Inspraakreactie

De variant van de themagroep Leefomgeving en Verkeer (West gecombineerd met pendelweg (= Midden 1 in aangescherpte vorm zie exacte beschrijving in reactie)) dient nader te worden onderzocht (insprekers 137, 166).

Voordelen van deze variant:

- 70% reductie van verkeer, vrijwel geen doorgaand verkeer meer in dorpskern Aalst;
- geen sluipverkeer meer in Duin en Ven, Raadhuisstraat, Juliana de Lanoylaan etc.;
- sterke afname verkeer Mollaan richting HTC;
- huidige rijbanen N69 in Aalst kunnen als vrije busbaan voor HOV worden gebruikt + ruimte voor hoogwaardige fietsvoorziening;
- meer afname van verkeer over de Heikant (Traverse) en Willibrorduslaan;
- slechts beperkte aantasting van natuur. Ten noorden van Willibrorduslaan ligt een productiebos dat al gedeeltelijk wordt bebouwd tbv Waalre-noord. Ten zuiden van Willibrorduslaan ligt de weg aan de rand van de GHS. Door verdiepte ligging beperkte geluidsbelasting en met bruggen houden wandelaars toegang tot het bosgebied;
- volgens de Ladder van Verdaas moet zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van bestaande infrastructuur, daarom heeft West2 met een pendelweg de voorkeur boven de Westparallel.

Beantwoording

- Het is onduidelijk waarop de gestelde 70% reductie van verkeer is gebaseerd. Er is nog steeds sprake van Valkenswaardse verkeer dat door de dorpskern Aalst rijdt;
- Ook de andere alternatieven zorgen voor vermindering van sluipverkeer op wegen zoals Duin en Ven, Raadhuisstraat en Juliana de Lanoylaan. Alternatief is daarvoor niet onderscheidend;
- De Burgemeester Mollaan wordt juist drukker door het verkeer naar Eindhoven t.o.v. referentiesituatie en t.o.v. de Westparallel. Slechts in vergelijking met West+Midden is er sprake van minder verkeer;
- De huidige rijbanen N69 in Aalst blijven een verkeersfunctie behouden en kunnen dus niet zomaar als vrije busbaan voor HOV worden gebruikt;
- Er is geen sprake van meer afname van verkeer over de Heikant (Traverse) en Willibrorduslaan dan bij West+Midden 1;
- Volgens de ladder van Verdaas is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur. De totale lengte aan nieuwe infrastructuur is bij West 2 met een pendelweg niet veel minder dan bij de Westparallel.

Inspraakreactie

Inspreker (194) houdt de voorkeur voor het 'boom'-model waarbij verkeer uit België zo snel mogelijk wordt afgeleid naar de snelwegen A2 en A67

Beantwoording

Het zo snel mogelijk afleiden naar de snelwegen wordt het best voorzien in het alternatief Westparallel omdat dit de meest directe en snelste route vormt.



Inspraakreactie

Inspreker (120) is van mening dat ondertunneling van de huidige N69 of een ondertunnelde midden-variant de enige duurzame oplossing is en waarschijnlijk ook noodzakelijk om een vrijliggende HOV-verbinding tussen Eindhoven en Valkenswaard mogelijk te maken. Waarom is een variant waarbij de huidige N69 wordt ondertunneld of van zijwegen wordt afgesloten in Valkenswaard en Aalst niet meegenomen in de vergelijking van de alternatieven? Deze variant zou op alle punten goed scoren (behalve op kosten) en zou dus de voorkeursvariant kunnen zijn (87)

Beantwoording

Een tunnelvariant is onderzocht in het plan-MER, maar vroegtijdig afgefallen, omdat het door het Bestuurlijk Overleg niet als realistisch werd beschouwd met name vanwege de voorziene hoge kosten. Ook een N69 variant zonder aansluitingen wordt niet realistisch geacht omdat de weg niet alleen een functie heeft voor doorgaand verkeer, maar ook een regionale gebiedsontsluitende functie heeft.

Inspraakreactie

Insprekers (2, 25, 40, 54, 57, 70, 120, 127, 143) geven de voorkeur aan het gebruik van bestaande wegen N69, N397, N396. Met directe aansluiting tussen N396 en N397 (54) Vrachtverkeer over industrieterrein naar snelweg Leende, woon-werkverkeer over Europalaan en Eindhovenseweg naar snelweg Aalsterweg, verkeer vanuit Dommelen over nieuwe Waalreseweg naar Veldhoven (57).

Beantwoording

Verkeersberekeningen in het plan-MER hebben laten zien dat dit geen optimale oplossingen zijn. N396 en N397 leiden onvoldoende verkeer af van de N69 om de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek langs de N69 op te lossen en verschuiven de problematiek naar andere kernen. Het afwikkelen van veel verkeer over de nieuwe Waalreseweg is ongewenst vanuit de bereikbaarheids- en leefbaarheidsoptiek van Valkenswaard en Waalre.

Inspraakreactie

Inspreker (72) stelt als oplossing een variant voor tussen HTC Eindhoven en Valkenswaard, gecombineerd met een HOV-lijn.

Beantwoording

De realisatie van alleen een Midden-tracé is onderzocht in het plan-MER. Hieruit blijkt dat deze variant alleen geen oplossing biedt voor het doorgaande verkeer. De problematiek in Valkenswaard en Waalre wordt hiermee deels opgelost. Voor de kernen Eersel en Bergeijk biedt deze variant geen oplossing.

Inspraakreactie

Inspreker (2) vindt O+Midden3-variant met een tunnel(bak)weg de beste oplossing, gecombineerd met West 2/4 via de N397 naar de A67 en N396 naar de A2 voor vrachtverkeer.

Beantwoording

Deze tracés zijn (los van elkaar) onderzocht in het plan-MER. Het oostelijke-tracé is afgefallen omdat het geen oplossing biedt voor de problematiek. De tunnelbak variant is vanwege de hoge kosten geen realistische maatregel. Een combinatie van een oostelijk-,



westelijk- én middentracé zou, behalve de hoge kosten, ook consequenties in de kernen van Valkenswaard en Aalst-Waalre hebben.

Inspraakreactie

Inspeker (11) stelt als alternatieve oplossing voor het verbreden van bestaande wegen en Valkenswaard en Waalre ontlasten door een weg over het oude spoorbaantracé.

Beantwoording

Deze variant komt overeen met de onderzochte West+Midden. Zie eerdere reactie op het alternatief West+Midden.

Inspraakreactie

Inspreker (32) stelt dat opwaarderen van de Lissevenlaan past in de Ladder van Verdaas. De Lissevenlaan is breed genoeg hiervoor.

Beantwoording

Alternatief West+Midden heeft niet de voorkeur. Het opwaarderen van de Lissevenweg zoals in de inspraakreactie gesteld zou een alternatief zijn voor een Midden-tracé. Hiermee wordt de problematiek van de N69 verplaatst naar een andere weg binnen de bebouwde kom. Dit is geen wenselijke ontwikkeling.

Inspraakreactie

De inspreker (89, 124) vindt dat de Markt ontlast kan worden door de Europalaan aan te laten sluiten middels rotonde op Zuidelijke Randweg. Dit voor Belgische verkeer naar noorden en via de markt voor Belgisch verkeer naar zuiden. Door de Zuidelijke Randweg direct aan te laten sluiten op N397 kan de Lage Heideweg vervallen. Eenrichtingsverkeer tijdens spits ('s-Ochtends noord/'s-Middags zuid) middels elektronische toegang op Keersopperdreef en verder dicht.

Beantwoording

Deze variant zorgt voor een extra doorsnijding van Valkenswaard. Bovendien is doorgaand verkeer minder goed naar de Westparallel te 'verleiden' op het moment dat men al bij de rotonde bij de Zuidelijke Randweg is aangekomen. Elektronische toegang op Keersopperdreef wordt niet gezien als een robuuste oplossing die bovendien onduidelijk is voor weggebruikers.

Inspraakreactie

Inspreker (173) vindt dat een eerder voorstel rondom vrachtverboden onterecht is verworpen in (deel B, p. 276 en bijlage C, deel 07.F) omdat voorstel uitging van dat gedeelte van het vrachtverkeer, dat de N69 binnen het bebouwde gebied van Valkenswaard en Waalre gebruikt. Ook het oordeel dat vrachtverkeer zelf een ander route zou kiezen vindt de inspreker subjectief. Westparallel zou aantrekkelijk zijn, echter de N69 blijft de kortste afstand.

Beantwoording

Het vrachtwagenverbod is onderdeel van de Nulplusmaatregelen en maakt daarmee onderdeel uit van de voorkeursvariant. Het vrachtwagenverbod is daarmee niet verworpen. Daarnaast zal voor het vrachtverkeer de Westparallel een aantrekkelijke route zijn omdat de N69 tussen Valkenswaard en Waalre wordt afgewaardeerd tot een 60 km-weg. De Westparallel vormt dan de snelste verbinding naar de snelweg.



Inspraakreactie

In Valkenswaard zou volgens het voorstel van inspreker (173) de huidige N69 alleen worden gebruikt voor het noordzuid-verkeer, dus vanaf de kruising Merendreef tot aan de Zuidelijke Randweg. Voor het zuid-noordverkeer zou de Europalaan samen met de Zuidelijke Randweg, waarop nog een aansluiting nodig is, te gebruiken zijn. Deze oplossing biedt een rustiger verkeersbeeld en de grootste garantie, dat de overlast van het verkeer langs deze routes maximaal de helft wordt.

Beantwoording

In het plan-MER is een dergelijke éénrichtingsvariant onderzocht. Daaruit is gebleken dat deze variant te weinig oplossend vermogen heeft om de leefbaarheid- en bereikbaarheidsproblemen in de regio op te lossen.

Inspraakreactie

Het beste tracé is volgens inspreker (57) vanaf de huidige N69 vanaf de rotonde ten oosten van de Dommel door het Dommeldal en dan tussen Dommelen en Valkenswaard vlak langs Waalre richting Veldhoven. Dit tracé zal veel verkeer uit Dommelen en Valkenswaard aantrekken en daarmee de kom van Valkenswaard en Aalst veel meer ontlasten.

Beantwoording

Dit tracé is onderzocht. Vanwege de grote aantasting van het beekdal en de doorsnijding tussen Dommelen en Valkenswaard (inclusief de hoge kosten) is dit tracé afgefallen.

Inspraakreactie

Inspreker (205) stuurt eerdere inspraakreactie op Notitie Reikwijdte en Detailniveau mee met voorgestelde oplossing zoals die niet is meegenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Het betreft een autoweg over de Fressenvenweg, alternatief voor de Lage Heideweg en aantal lokale oplossingen.

Beantwoording

Het West-tracé is een variant waarbij er een verbinding wordt gelegd over de Fressevenweg. Als onderdeel van het West-tracé is deze variant dus wel meegenomen.

Inspraakreactie

Een snelle uitvoering van de Nulplusmaatregelen en een betere inzet van (hoogwaardig) openbaar vervoer leveren volgens inspreker (122, 124) waarschijnlijk al een eerste oplossing, waarna gedegen bekeken moet worden of en waar het aanleggen van een nieuwe weg binnen de regio het meeste nut gaat opleveren voor het nog verder verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid.

Beantwoording

In het plan-MER is onderzocht of alleen het uitvoeren van de Nulplusmaatregelen (waar de aanleg van Hoogwaardig Openbaar Vervoer een onderdeel van is) voldoende oplossend zijn voor de problematiek in de regio. Dit blijkt niet het geval. Aanvullend op de Nulplusmaatregelen is altijd een investering in infrastructuur noodzakelijk om de problematiek in zijn geheel op te lossen. De aanleg van de Westparallel scoort daarin het beste.



Inspraakreactie

Inspreker (90) is van mening dat er een oplossing moet komen voor Valkenswaard en Aalst, waar een reëel probleem ligt, waarbij de Zevensprong van Verdaas leidend is.

Beantwoording

De leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek ligt niet alleen in de kernen van Valkenswaard en Waalre. In de hele Grenscorridor liggen problemen op dit gebied. Het Bestuurlijk Overleg heeft daarom afgesproken om met een totaaloplossing te komen die bijdraagt aan de gehele problematiek in deze regio. De Zevensprong van Verdaas is hierbij leidend geweest.

Inspraakreactie

Inspreker (181) vraagt waarom er niet is gekeken naar oplossingen met een beperktere scope? Door bijvoorbeeld West 1, 2 of 3 aan te sluiten op de N397 en het vrachtverkeer om te leiden, is er een goedkope oplossing.

Beantwoording

In het plan-MER is gekeken of alleen de aanleg van een West-tracé voldoende oplossend vermogen heeft. Dit blijkt niet het geval te zijn. Door alleen een West-tracé aan te leggen blijven er leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen bestaan in Valkenswaard en Waalre. Daarmee wordt dus niet voldaan aan de doelstelling om tot een totaaloplossing te komen voor de gehele regio.

Aansluiting Midden op A67/N2 wel mogelijk

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (2, 14, 17, 124) stelt dat in West+Midden een aansluiting op de A2/N2/A67 wel mogelijk is.

Beantwoording

Technisch gezien is een aansluiting op de A2/N2 ter hoogte van de HTC mogelijk. De aansluiting HTC is echter op kosten van de High Tech Campus aangelegd. De High Tech Campus heeft aangegeven dat de aansluiting niet gebruikt kan worden. Om die reden zitten er een aantal juridische aspecten aan die een eventuele aansluiting lastig maken.

Inspraakreactie

Aansluiting op de A2/N2 is bij West+Midden beter: doorgaand verkeer wordt via A2 geleid in plaats van N2. Bij Westparallel is er alleen een aansluiting op de N2 die minder goed doorstroomt dan de A2. Dit is ongunstig voor doorgaand verkeer (inspreker 87).

Beantwoording

Deze redenering is niet correct. In het alternatief West+Midden zal het Midden-tracé (net zoals de huidige N69) aansluiten op de N2 en niet op de A2. De Westparallel sluit aan op de A67 en van daaruit op de A2 wat een snellere verbinding biedt.

Inspraakreactie

Inspreker (105) vraagt waarom het niet mogelijk is de Lage Heideweg aan te leggen om zo verkeer richting N397 te leiden?



Beantwoording

De gemeente Valkenswaard is al een bestemmingplanprocedure gestart om (een deel van) de Lage Heideweg aan te leggen. Dit zou vooruitlopend op de realisatie van de Westparallel gestart kunnen worden. Afstemming met de Westparallel is dan wel van essentieel belang.

Inspraakreactie

Inspreker (105) vraagt waarom het vrachtverkeer ten zuiden van Valkenswaard niet geleid kan worden via de N396?

Beantwoording

Uit verschillende onderzoeken is gebleken dat veel vrachtverkeer een bestemming heeft richting het westen/noordwesten. Door dit verkeer eerst naar het oosten te laten rijden wordt een grote omrijbeweging gemaakt. Vrachtverkeer zal geneigd zijn om alternatieve routes door het gebied te zoeken.

Inspraakreactie

Inspreker (105) vraagt waarom het niet mogelijk is om een oplossing te vinden over bestaande wegen door stedelijk gebied?

Beantwoording

Door het verkeer over bestaande wegen in het stedelijk gebied te laten rijden wordt het probleem verplaatst naar andere delen in de kernen. Dit is niet wenselijk.

Inspraakreactie

Inspreker (105) vraagt waarom er niet wordt gesproken over goed openbaar vervoer tussen Eindhoven-Leuven-Aken, terwijl er zoveel belang wordt gehecht aan deze driehoek?

Beantwoording

Als Nulplusmaatregel is opgenomen om een onderzoek te starten naar de haalbaarheid van openbaar vervoer vanuit Eindhoven via Valkenswaard naar Hasselt (en vandaaruit naar Leuven-Aken).

3.3 Bezwaren tegen West+Midden

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (59, 120, 156, 188, 202) heeft bezwaren tegen een West+Midden oplossing:

- De Middenvarianten tasten de natuur en recreatieve waarde van het groene gebied tussen Aalst, Waalre en Eindhoven te veel aan (doorsnijding EHS, bosgebied met natte natuurparels) (inspreker 120).
- West+Midden leidt tot een grotere barrièrewerking tussen de kernen in de gemeente Bergeijk (inspreker 156).
- West+Midden is te positief beoordeeld vanuit Eersels gezichtspunt, is wel rekening gehouden met de 120 zienswijzen op de notitie Reikwijdte en Detailniveau (inspreker 188).
- West+Midden leidt door de opwaardering van de N397 tot een zo grote doorsnijding diep in de Kempen dat de beleving als toeristisch gebied onder druk komt te staan. Ook



draagt recreatie en toerisme, meer dan nu is gesteld, bij aan de leefbaarheid in het gebied (inspreker 202).

- West-Midden varianten leiden tot meer verkeer, milieuhinder en lokale wegafsluitingen aan de N397 (inspreker 59).

Beantwoording

Genoemde bezwaren worden deels onderschreven. Bij de afweging om te komen tot het voorkeursalternatief zijn de aspecten van aantasting en barièrrewerking meegenomen. De opmerking of bij de beoordeling van West+Midden rekening is gehouden met de zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is niet aan de orde. Bij de afweging zijn de verschillende (milieu) aspecten leidend geweest. Daarnaast hebben alle partijen aan de bestuurlijke overlegtafel hun belang kunnen indienen.



4. Besluitvormingsproces/proces brede belangenbenadering

In het Bestuurlijk Overleg is afgesproken op welke onderdelen de verschillende alternatieven getoetst en beoordeeld moeten worden. Ook de manier van besluitvorming is gezamenlijk bepaald. Deze werkwijze is in het plan-MER doorlopen. Uiteindelijk vormt het plan-MER een onderbouwing van de bestuurlijke afweging die elke betrokken organisatie heeft gemaakt. De werkwijze is relatief nieuw, namelijk via een brede belangenbenadering. Dit sluit geheel aan op de aanbevelingen die Tweede Kamer commissie Elverding heeft gedaan om op een snellere en betere manier infrastructurele werken uitgevoerd te krijgen. In dit proces is ervoor gekozen om eerst met alle belanghebbende partijen tot een gedragen voorkeur te komen en pas daarna de formele procedure te starten. In dit gezamenlijke proces brengen de betrokken partijen hun belangen in en maken ze op basis daarvan een afweging wat voor hen het meest gunstige alternatief is. Omdat deze werkwijze relatief nieuw is zijn er een aantal inspraakreacties binnengekomen over het proces van besluitvorming en brede belangenbenadering. Die worden in dit hoofdstuk beantwoord.

4.1 Besluitvormingsproces/totstandkoming keuze voorkeursalternatief

Hoofdreactie 4 Besluitvormingsproces is onzorgvuldig (totstandkoming keuze Westparallel als voorkeursalternatief)

De inspraakreacties rond het besluitvormingsproces vallen in een aantal onderdelen uit één en worden als zodanig beantwoord. Insprekers reageren op het proces in relatie tot; de feitelijke inhoudelijke onderbouwing, de onderliggende doelstellingen, de afweging van Westparallel ten opzichte van de West+Midden variant, de belangenafweging, de Intentieverklaring 2004, de gebiedsimpuls, de kosten en financiering, de A67.

De feitelijke inhoudelijke onderbouwing

Inspraakreactie

De inspreker (152) beoordeelt de keuze voor Westparallel als voorbarig, o.a. vanwege de onzekere kosten van aansluiting op de A67;

- de kosten van noodzakelijke verbreding daarvan;
- de verwachte complicaties bij aanleg van 6 km verdiepte weg in een hydrologisch uiterst kwetsbaar gebied;
- de aansluiting van Dommelen-noord, dwars door een natte natuurparel/EHS;
- alsmede de kosten daarvan;
- en de buiten beschouwing gelaten effecten op het woon- en leefklimaat in Dommelen.

Beantwoording

De provincie is van mening dat de afweging voor Westparallel als voorkeursalternatief voldoende onderzocht en gemotiveerd is. Er is in het plan-MER uitvoerig onderzoek gedaan op allerlei aspecten en naar allerlei mogelijke oplossingsrichtingen. Uiteindelijk zijn twee mogelijke oplossingsrichtingen overgebleven (Westparallel en West+Midden) die nader zijn onderzocht. De belangen van de partijen zijn gedurende het onderzoek continu ingebracht en betrokken bij verschillende stappen van het plan-MER: de definitie van de regionale integrale probleem- en doelstelling, inventariseren van mogelijke oplossingsrichtingen, het samenstellen van integrale maatregelenpakketten, het bepalen van het beoordelingskader, het



trechters van oplossingsrichtingen en de uiteindelijke keuze. Al deze stappen zijn besproken in het Bestuurlijk Overleg, waarbij iedere partij zijn/haar belang in heeft kunnen brengen en waarbij gezamenlijk gekeken is naar elkaars belangen en tegenstrijdigheden in belangen.

De provincie is van mening dat er voldoende informatie beschikbaar is voor een selectie van kansrijke alternatieven. Een meerderheid van het Bestuurlijk Overleg heeft mede op basis van deze informatie een voorkeur uitgesproken voor Westparallel als voorkeursalternatief en West+Midden als onwenselijk alternatief bestempeld.

De gemeente Veldhoven staat aan de lat voor de realisatie van de aansluiting op de A67. De kosten hiervoor zijn door de gemeente gedekt. De meerkosten om de Westparallel aan te sluiten op de aansluiting op de A67 zijn meegenomen in de kostenraming voor de Westparallel.

De complicaties van verdiepte aanleg in hydrologisch kwetsbaar gebied worden niet ontkend of onderschat. Er zijn (technische) mogelijkheden om negatieve effecten te mitigeren. In het vervolgetraject zullen deze nader worden uitgewerkt, waarbij het voorkomen van wezenlijk negatieve effecten op hydrologie en ecologie belangrijke uitgangspunten zullen zijn.

Daarnaast is nog niet zeker of er daadwerkelijk 6 km verdiept zal worden aangelegd. Deze lengte is met name vanuit kostenramingen-optiek ruim genomen om onderschatting van de kosten voor verdiepte aanleg te voorkomen. Waar, hoe diep en hoe lang de Westparallel verdiept wordt aangelegd is onderwerp voor nadere uitwerking in het vervolgetraject.

Ook de negatieve effecten van de aansluiting bij Dommelen-Noord worden niet ontkend of onderschat. Ook hiervoor geldt dat nadere uitwerking in het vervolgetraject moet bepalen of en zo ja, in welke mate er negatieve effecten op de omgeving zijn en zal worden onderzocht hoe deze gemitigeerd kunnen worden. In de kostenraming is rekening gehouden met aansluitingen op Dommelen.

Inspraakreactie

Inspreker (152) is van mening dat de keuze van Westparallel 1 als voorkeursalternatief niet logisch volgt uit de gegevens van het plan-MER. Inspreker wijst de keuze dan ook af en kiest op grond van rationele argumenten voor West+Midden 1.

Als het om Leefbaarheid, Bereikbaarheid en Ruimtelijke kwaliteiten gaat en Leefbaarheid voor het gebied als geheel neutraal scoort, dat wil zeggen niet tot een duidelijke voorkeur voor het ene of het andere alternatief leidt, resteert het gesignaleerde verschil tussen Bereikbaarheid en Ruimtelijke kwaliteit. Daartussen wordt een keuze voorgesteld die volgens sommigen iets meer recht doet aan Bereikbaarheid en volgens allen zeer nadelig is voor de Ruimtelijke kwaliteit. Dit betekent dat aan Bereikbaarheid absolute voorrang wordt verleend. Dat is in strijd met de doelstellingen en met een redelijk MGA-proces: iedereen krijgt wat, iedereen levert wat in.

Bij robuustheid gelden twee aspecten, (nood)oplossing bij calamiteiten en uitbouwbaarheid bij onverhoopt sterkere groei van het verkeer dan tot dusver is verondersteld. Voor beide doet West+Midden 1 niet onder voor Westparallel 1. Bij een nadere beschouwing van de kosten gaat de voorkeur juist uit naar West+Midden 1. Niet alleen zijn de kosten lager, de onzekerheden zijn eveneens aanzienlijk geringer. Bij Westparallel 1 dreigt er hetzij extra schade aan de (natte) natuur dan wel veel extra schade bij de landbouw wanneer een meer westelijk gelegen tracé wordt gekozen.

Beantwoording

Dat partijen een andere weging geven aan de beoordeling in het plan-MER is logisch gezien de diversiteit in de belangen bij de partijen. De kostenbeoordeling van de inspreker bevat



een aantal feitelijke onjuistheden vanwege een verkeerde verwijzing van de inspreker naar de kostenraming bij de plan-MER. De provincie blijft van mening dat het plan-MER objectief en rationeel is opgesteld en dat zodoende het voorkeursalternatief een alternatief is dat zoveel mogelijk aan de belangen van alle partijen voldoet. Dat is de essentie van een MGA proces (Mutual Gains Approach = brede belangenbenadering).

Inspraakreactie

Inspreker (107) stelt dat op basis van de nu beschikbare informatie en onderbouwing de keuze voor de 'Nulplus en Westparallel' onvoldoende gemotiveerd kan worden richting inwoners, bedrijven en de gemeenteraad. Dit omdat veel van de nadelen die optreden zich op het grondgebied van de gemeente Veldhoven zullen manifesteren.

Beantwoording

Dat inspreker de keuze voor Westparallel op dit moment onvoldoende kan motiveren richting haar achterban, wordt door de provincie voor kennisgeving aangenomen. De provincie is echter van mening dat er zorgvuldig, integraal en vanuit alle betrokken belangen onderzoek is gedaan. Op basis daarvan is een bestuurlijke keuze gemaakt. De provincie is van mening dat de Westparallel ook positieve effecten heeft op Veldhoven, zoals een optimale bereikbaarheid middels een volledige aansluiting in alle richtingen op de A67, het terugdringen van sluipverkeer op het onderliggend wegennet in Veldhoven (centrum en Onze Lieve Vrouwedijk) en de positieve effecten vanuit de gebiedsimpuls. De nadelige effecten op het grondgebied van Veldhoven (als ook die op het grondgebied van andere gemeenten) worden niet ontkend of onderschat. Het zijn belangrijke aandachtspunten voor het vervolgtraject, waarbij gestreefd zal worden naar zoveel mogelijk mitigatie en daar waar noodzakelijk compensatie van negatieve effecten. Nadrukkelijk wordt nogmaals geconstateerd dat de congestie van verkeer op de A67 bij de nieuwe aansluiting bij Veldhoven niet alleen optreedt in relatie met de Westparallel. Ook bij het alternatief West+Midden én zelfs in de autonome situatie treden effecten op.

Inspraakreactie

Inspreker (107) zet vraagtekens bij de constatering in het plan-MER dat de voorkeursvariant een robuuste oplossing is. In de Verkeersklapper PlanMER N69 (pag. 118) wordt namelijk geconstateerd dat het opvallend is dat de Westparallel met 2x1 rijstroken in de lijst met problematische wegvakken staat. Tot 2020 kan het verkeer hier nog worden afgewikkeld maar, wanneer het verkeer tot 2030/2040 in omvang blijft toenemen, is extra aandacht voor Nulplusmaatregelen of een capaciteitsuitbreiding in het wegennet gewenst. Vraagtekens worden ook gezet bij de constatering in het plan-MER dat het VKA (voorkeursalternatief) een robuuste oplossing is; wanneer het verkeer tot 2030/2040 in omvang blijft toenemen, zijn extra maatregelen of capaciteitsuitbreiding gewenst.

Beantwoording

Het verkeersmodel is primair gemaakt en geschikt voor voorspelling van de verkeersontwikkeling tot 2020. Het model laat zien dat Westparallel tot 2020 voldoende capaciteit beschikt om haar functie te vervullen. Ook na 2020 blijft restcapaciteit bestaan. Als het verkeer na 2020 blijft groeien in de mate, zoals tot 2020 is voorspeld, kan het zijn dat na 2030 de capaciteit onder druk komt te staan. Echter, het verkeersmodel is niet geschikt om plausibele voorspellingen te doen voor 2030 of 2040. De mobiliteitsontwikkeling na 2020 is nog te onzeker. Als rond 2030 de capaciteit van de Westparallel te klein zou zijn, wil dit niet meteen



zeggen dat dit moet leiden tot verbreding van de Westparallel. Er zijn ook andere maatregelen denkbaar om de Westparallel voldoende te laten blijven functioneren.

Inspraakreactie

Inspreker (152) constateert dat aan bereikbaarheid in de afweging absolute voorrang wordt verleend, en vindt dat in strijd met de doelstellingen. Keuze voor Westparallel 1 volgt niet logisch uit de gegevens in het plan-MER.

Beantwoording

De provincie steunt dit niet. Stap 1 in de afweging is een beoordeling op leefbaarheid en bereikbaarheid (Lost het het probleem op?). In stap 2 is vervolgens een integrale afweging gemaakt geheel conform de uitgangspunten van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, die ook door deze inspreker zijn onderschreven.

In de optiek van de provincie geeft het plan-MER duidelijk richting. De Westparallel is integraal en regionaal de beste oplossing voor de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek in de Grenscorridor. De Westparallel voorziet in een snelle en directe verbinding voor het bovenregionale en internationale verkeer vanuit België naar de A67. De Westparallel zorgt er daarmee voor de kern Aalst aanzienlijk minder bovenregionaal verkeer te verwerken krijgen als ook aanzienlijk minder vrachtverkeer. De totale hoeveelheid verkeer neemt met 25% af van 24 duizend motorvoertuigen per etmaal in de referentiesituatie naar 17 duizend motorvoertuigen per etmaal. Het vrachtverkeer neemt met 50 tot 70% af van 1.800/2.100 vrachtwagens in de referentiesituatie naar 500/1.000 vrachtwagens. In combinatie met de Nulplusmaatregelen zorgt dit voor afname van de hinder en verbetering van de luchtkwaliteit en afname van de geluidhinder, een belangrijke doelstelling voor de gemeente Waalre. De huidige N69 behoudt de functie als lokale ontsluitende weg. De afname van auto- en vrachtverkeer zorgt voor verbetering van de doorstroming en zorgt er daarmee voor dat de N69 zijn nieuwe functie goed kan vervullen.

Inspraakreactie

Inspreker (152) is van mening dat een alternatief met veel landschappelijke aantasting alleen kan worden geaccepteerd, indien met geen ander pakket leefbaarheids en bereikbaarheidsproblemen worden opgelost.

Beantwoording

Zie vorige reactie, afwegingsproces is duidelijk.

Inspraakreactie

Mede naar aanleiding van het ontbreken van voor de inspreker (152) essentiële gegevens heeft het project N69 (nog) niet geleid tot een gezamenlijke visie voor het beste tracé, waarbij de meest duurzame variant de enig juiste keuze behoort te zijn. Duurzaamheid vanuit de oorspronkelijke definitie (Brundtland), die uitgaat van evenwicht tussen sociale, ecologische en economische belangen, nu en in de toekomst, tegenwoordig samengevat als People, Planet, Profit. De keuze voor Westparallel 1 mist dit evenwicht, vanwege de onomkeerbare en niet elders te compenseren aantasting van natuur, landschap en milieuwaarden (in duurzaamheidstermen het element 'Planet').

Beantwoording

De provincie is van mening dat evenwichtig aandacht besteed aan People, Planet en Profit. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar aspecten binnen de drie P's. Dit heeft geleid tot een totaaloverzicht op basis waarvan het bestuurlijk een keuze heeft gemaakt. Telos bevestigt de kwaliteit van het MER in relatie tot People, Planet en Profit in haar brief d.d. 6 juni 2011. Dat aanleg van infrastructuur ten koste gaat van de natuur en landschap wordt erkend. Naast compensatie en mitigatie is om die reden het belang van ruimtelijke kwaliteit middels de gebiedsimpuls toegevoegd. In het project-MER worden de effecten van de gebiedsimpuls wel meegenomen in de beoordeling. Zodat alle duurzaamheidskapitalen People, Planet en Profit worden meegewogen in de formele procedure.

Inspraakreactie

Inspreker (66) heeft kritiek op het onvoldoende uitgewerkt zijn van de Westparallel met betrekking tot de aansluitingen op de A67 en Dommelen-Noord, het doorsnijden van het geplande waterwingebied en hydrologisch complexe breuklijnen.

Beantwoording

De provincie deelt dit niet, voor deze fase is er op een goede manier rekening mee gehouden. In de project-m.e.r.-fase zal er extra aandacht voor deze onderwerpen zijn conform de richtlijnen van de project-m.e.r.-procedure.

Inspraakreactie

Inspreker (150) is van mening dat de blauwe beoordelingstabel geen recht doet aan de opoffering van zeldzaam natuurgebied. Dit staat niet in verhouding met de andere beoordeelde aspecten. In de tabel lijken alle criteria even belangrijk, maar dat zijn ze niet. Er is niet aangegeven waarop het onderscheid tussen donkerblauw en lichtblauw is gebaseerd. De verschillen zijn miniem. Met een iets andere bril op, kunnen de beoordelingen tussen de twee varianten volledig van kleur veranderen. Het lijkt erop dat de blauwe tabel is samengesteld met in gedachte dat de meeste deelnemers aan het Bestuurlijk Overleg de Westparallel als beste oplossing zagen.

Beantwoording

De criteria zijn los van elkaar in het plan-MER beoordeeld op hun effecten. Bestuurders geven zelf op basis van hun belangen weging aan deze beoordeling.

Inspraakreactie

Inspreker (108) heeft de indruk dat stelselmatig is toegewerkt naar een keuze voor een tracé ten koste van Riethoven. Het probleem van Bergeijk wordt hiermee verschoven. Mogelijke alternatieven op grond van Valkenswaard worden door de gemeente tegengewerkt.

Beantwoording

In een gezamenlijk proces is tot het gekozen voorkeursalternatief gekomen. Hierbij is gezocht naar een oplossing die voor de regio als geheel de beste is. Er is breed gezocht naar alternatieven en deze zijn uitgebreid in het plan-MER onderzocht.



Inspraakreactie

Er kan volgens insprekers (27, 30, 73, 87, 118, 126, 144, 107, 123, 150, 152, 193, 194, 199) nog geen keuze gemaakt worden omdat essentiële informatie mist:

- Een voldragen onderbouwing van het voorkeursalternatief
- Onduidelijkheid met welke toekomstscenario's rekening is gehouden
- Informatie over onzekerheden en gevoeligheden bij de beoordeling
- Onduidelijkheid over de aansluiting op het rijkswegennet/A67
- De aansluiting op het lokale wegennet in Veldhoven, Aalst en Dommelen
- Kosten en financiering, financiële uitvoerbaarheid, lasten/kostenverdeling en bijdragen van gemeenten
- Restcapaciteit van de Westparallel na 2020
- Resultaten inspraak
- Landbouwbelangen
- Effecten doorsnijding breuken op hydrologie en natuur

Beantwoording:

De provincie vindt dat er voldoende onderzoek is gedaan om een keus voor een voorkeursalternatief te kunnen maken. Zij worden hierin gesteund door de Commissie m.e.r., Telos en POC. De Commissie m.e.r., POC en Telos geven aan dat er, voor deze fase van planvorming, goede en voldoende informatie aanwezig is om een zorgvuldige keuze te maken. Dat is ook de beoordeling geweest van de meerderheid van het Bestuurlijk Overleg op het moment dat het voorkeursalternatief is gekozen. In de periode juni 2011, ter inzage legging van het plan-MER en december 2011 is de voor sommige partijen ontbrekende informatie opgehaald. Het is nu aan die partijen om daarmee te bepalen hoe zij verder gaan in dit proces. Veel van de hierboven genoemde punten passen niet bij het detailniveau van het plan-MER maar worden expliciet meegenomen in de project-m.e.r.fase.

De onderliggende doelstellingen ten behoeve van goede onderbouwing

Inspraakreactie

Inspreker (107) stelt dat essentiële informatie om het milieubelang volwaardig te laten meewegen nog niet voorhanden is. Dat betreft vooral het onvoldoende meetbaar en toetsbaar uitwerken van de doelstellingen. De toets op het doelbereik van de (kansrijke) alternatieven is daardoor niet toereikend. Dat geldt eveneens voor de niet voldragen onderbouwing van de keuze van het voorkeursalternatief. Bovendien is slechts in beperkte mate ingegaan op de onzekerheden en gevoeligheden die met de beoordeling samenhangen.

Beantwoording

De provincie deelt de mening van inspreker niet, dat essentiële informatie nog niet voorhanden is en de onderbouwing van de keuze van het voorkeursalternatief nog niet is voldragen.

Er is in het plan-MER ingegaan op de uitgangspunten en aannames voor de effectbepaling om zo de verschillende alternatieven onderling te kunnen vergelijken. Daarmee is duidelijk dat er een bandbreedte om de resultaten zit. Dit geldt voor alle alternatieven. In de vervolgfase worden voor het voorkeursalternatief de verschillende (milieu)aspecten diepgaander beoordeeld. Ook de Commissie m.e.r. geeft als conclusie dat de (milieu)effecten goed onderzocht en beoordeeld zijn. De enige essentiële informatie die ontbrak volgens het voorlopige advies (Belgische Natura2000-gebieden) is aangevuld in december 2011.



De doelstellingen zijn gezamenlijk in het Bestuurlijk Overleg bepaald en vastgelegd. De doelstellingen zijn bewust niet in detail meetbaar en toetsbaar gemaakt. Dit enerzijds omdat dit niet mogelijk is: de regionale opgave is dusdanig breed in locaties en aspecten dat dit niet eenduidig te vangen is in enkelvoudige concrete doelstellingen. Anderzijds is het Bestuurlijk Overleg van mening geweest dat juist met abstractere doelstellingen breder en integraler gezocht kon worden naar integrale oplossingsmogelijkheden, niet inzoomend op één locatie of één aspect, maar op de regionale en integrale problematiek.

Inspraakreactie

Inspreker (152) stelt dat in de conclusie op pagina 18 van uw ontwerp-structuurvisie de onevenwichtigheid uitgesproken wordt. “Bezien vanuit de ruimtelijke aspecten heeft alternatief Westparallel niet de voorkeur.” Maar vervolgens ondersteunt u toch de door de meerderheid van de partijen uitgesproken bestuurlijke voorkeur: “Beschouwd vanuit de doelstellingen, de effecten op verkeer en bereikbaarheid en vanuit de perspectieven haalbaarheid, robuustheid en kosten gaat de voorkeur juist wel uit naar het alternatief Westparallel.” Aangezien het hier over een ruimtelijk plan gaat, is deze conclusie als zodanig al contrair. Wat is de zin van het objectief vaststellen van het beste ruimtelijke tracé, als daarvoor of daarna een ander tracé gekozen wordt?

Beantwoording

De beste oplossing is in de optiek van de provincie die oplossing die het beste invulling geeft aan de regionale en integrale doelstelling van de Gebiedsopgave.

Dit is niet persé het alternatief dat geen of de minste effecten heeft op de ruimtelijke aspecten als landschap, natuur, landbouw e.d. (zoals met “ruimtelijke aspecten” in de structuurvisie is bedoeld).

De gebiedsimpuls is toegevoegd om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Er is voor gekozen deze gebiedsimpuls niet in het plan-MER op te nemen om zo het negatieve effecten (in beide alternatieven) in beeld te brengen. In het project-MER worden wel de beoordeling en de effecten van de gebiedsimpuls meegenomen

Inspraakreactie

Het economische belang van de Westparallel voor de regio is zeer beperkt: het betreft vooral doorgaand verkeer. Vraag is of de grote offers die de regio brengt (financiën, leefbaarheid en landschap) voor de Westparallel te rechtvaardigen zijn (inspreker 87)

Beantwoording

De provincie deelt deze reactie niet. De N69 nu en de Westparallel straks is een belangrijke internationale Noord-Zuid-as voor de ontwikkeling van Brainport en de economische interactie met Noord-België (Lommel en Hasselt).

Inspraakreactie

Er is sprake van subjectieve besluitvorming, waarbij er weinig ruimte was voor alternatieve oplossingen. (inspreker 105).

Beantwoording

Alle alternatieven zijn bespreekbaar geweest en in het plan-MER opgenomen.



Inspraakreactie

Inspreker (152) stelt: Als het om Leefbaarheid, Bereikbaarheid en Ruimtelijke kwaliteiten gaat en Leefbaarheid voor het gebied als geheel neutraal scoort, dat wil zeggen niet tot een duidelijke voorkeur voor het ene of het andere alternatief leidt, resteert het gesignaleerde verschil tussen Bereikbaarheid en Ruimtelijke kwaliteit. Daartussen wordt een keuze voorgesteld die volgens sommigen iets meer recht doet aan Bereikbaarheid en volgens allen zeer nadelig is voor de Ruimtelijke kwaliteit. Dit betekent dat aan Bereikbaarheid absolute voorrang wordt verleend. Dat is in strijd met de doelstellingen en met een redelijk MGA-proces: iedereen krijgt wat, iedereen levert wat in.

Bij robuustheid gelden twee aspecten, (nood)oplossing bij calamiteiten en uitbouwbaarheid bij onverhoopt sterkere groei van het verkeer dan tot dusver is verondersteld. Voor beide hebben we onder 9.4.7 laten zien dat WM1 hierbij zeker niet onderdoet voor Westparallel 1.

Bij een nadere beschouwing van de kosten gaat de voorkeur juist uit naar West+Midden 1.

Niet alleen zijn de kosten lager, de onzekerheden zijn eveneens aanzienlijk geringer. Bij Westparallel 1 dreigt er hetzij extra schade aan de (natte) natuur dan wel veel extra schade bij de landbouw wanneer een meer westelijk gelegen tracé wordt gekozen.

De keuze van Westparallel 1 als voorkeursalternatief volgt niet logisch uit de gegevens van het plan- MER. De inspreker wijst deze keuze dan ook af en kiezen op grond van rationele argumenten voor West+Midden 1.

Beantwoording

Dat partijen een andere weging geven aan de beoordeling in het plan-MER is logisch gezien de diversiteit in de belangen bij de partijen. De kostenbeoordeling van de inspreker bevat feitelijke onjuistheden.

De provincie blijft van mening dat het plan-MER objectief en rationeel is opgesteld en dat zodoende het voorkeursalternatief een alternatief is dat zoveel mogelijk aan de belangen van alle partijen voldoet. Dat is de essentie van een MGA proces.

De afweging ten opzichte van de West+Midden-variant

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (6, 12, 14, 39, 63, 81, 87, 89, 90, 92, 107, 126, 139, 179, 193, 196, 197, 198) vindt het besluitvormingsproces onzorgvuldig en vindt dat niet of nog niet voor Westparallel als voorkeursalternatief gekozen kan worden. Het Bestuurlijk Overleg heeft volgens insprekers een tunnelvisie en heeft toegeredeneerd naar een al liggend Voorkeursalternatief. Insprekers hebben door de wijze waarop het proces verlopen is de indruk dat motivering van de Westparallel als voorkeursalternatief meer ingegeven is door de wens van de meerderheid van het Bestuurlijk Overleg N69, dan dat deze gebaseerd is op een objectieve weging van de beoordeling van de aspecten ten aanzien van leefbaarheid, bereikbaarheid, milieu en ruimtelijke kwaliteiten.

Beantwoording

De partijen in het Bestuurlijk Overleg hebben gezamenlijk de toetsingscriteria vastgesteld, aan de hand waarvan beoordeling plaats zou vinden. Deze criteria zijn vastgesteld in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau alvorens de onderzochte alternatieven bepaald zijn. De provincie is van mening dat er géén sprake is van toedeneren naar een voorkeur. De kwaliteit van de besluitvorming wordt beaamd door Telos, Commissie m.e.r. en POC.



Insprakreactie

Inspreker (152) heeft de beoordeling nader getoetst en de verschillen toegelicht in onze blauwe tabel.

- Op 16 punten is er volgens de inspreker géén duidelijk verschil tussen de beide alternatieven uit het plan-MER.
- Op 8 punten (doorstroming, landschap, archeologie, water, natuur, landbouw, recreatie en kosten) scoort West-Midden beter.
- Op 1 punt (nieuwe mogelijkheden voor woningbouw en bedrijventerreinen) scoort Westparallel beter.
- West-Midden scoort aanzienlijk beter op het gebied van natuur, landschap, doorstroming, landbouw, recreatie en water en is bovendien € 70 min goedkoper (€ 204 min in plaats van € 273 min).
- De kosten van de 2 aansluitingen van Dommelen op de WP1 komen nog bij het bedrag van € 273 min. En toch kiest een meerderheid van de bestuurders voor de meest ingrijpende oplossing, die het probleem van de pendel van Valkenswaard op Eindhoven verplaatst en grote schade toebrengt aan natuur en landschap. De brede belangenbenadering had eigenlijk een consensus moeten bewerkstelligen.

Op basis van precies dezelfde feiten komt de inspreker gemotiveerd tot de tegengestelde conclusie met betrekking tot de beide alternatieven uit het plan-MER. De inspreker voorziet dat het verbeterd West-Midden alternatief nog een verdere verbetering te zien geeft.

Nr	Totaalbeoordeling	WP1	WM1	WP1	WM1	Reden kleurverandering en conclusie BMF
		Score Plan-MER	Score Plan-MER	Score BMF	Score BMF	
	Leefbaarheid					Geen duidelijk voorkeursalternatief
1	Luchtkwaliteit					
2	Geluid en trillingen					In hoofdstuk 9, p. 46, wordt het verschil gereduceerd tot een verschil in mitigeerbaarheid van kleine effecten bij overgangsnage betrekkingen.
3	Doorsnijing en bijkomende functies					WM1 beperkte bariere tussen Aalst en Waalre is goed te mitigeren met half verdiepte ligging en bruggetjes voor langzaam verkeer
4	Conformiteit					WP1: Nieuwe, langte bariere van 8 km in rustief ingeschonden buitengebied
	Bereikbaarheid regionaal					Geen duidelijk voorkeursalternatief
5	Doorstroming					WP1 krijgt diverse steunpunten. West 2 niet. Stuurverto moet hoe dan ook worden aangepast. Overgangs wordt het Stuurverto omfist door de nieuwe aansluiting. Haperet op de A67
6	Robuustheid					Colombieren er is in beide gevallen een goed alternatief. Het is met Zuidelijk richting Valkenswaard conform Naapuis wordt aangepast. Extra groei West 2 is voor de helft al 2 x 2 geweest. Beide alternatieven bieden ruimte voor verbreding
	Bereikbaarheid lokaal					
7	Ahume kansen					Aalst wordt met WM1 zeer veel beter bediend (-70%) dan met WP1 (-25 %), de kom van Valkenswaard heeft meer baat bij WP1 maar voor Dommelen gaat het omgekeerde
8	Ahume sluis					In Tabel 3.306 gelijk beoordeeld, dus geen significant verschil. Evenmin na aanscherpen, klein verschil bepaald door details
9	Geen verplaatsing					WM1 wet verplaatsing van verkeer, niet van hinder (A, p. 53). WP1: verplaatsing verkeer en hinder van Valkenswaard naar Dommelen ten overchte buiten beschouwing gelaten
	Bereikbaarheid overlig					Geen duidelijk voorkeursalternatief
10	Verkeersveiligheid					
11	Fietsverkeer					
12	Openbaar vervoer					
	Ruimtelijke invalsfeiten					Duidlijke voorkeur voor WM1
13	Landschap					
14	Cultuurhistorie					
15	Archeologie					
16	Bodem					
17	Water					Een nieuwe weg in de lengte van een beekdal en met een doorsnijding van Nette natuurpark Groot Gooie te per dekmte veel schadeleer dan het aanpassen van bestaande beekdalruitingen die stroomopwaarts gelegen zijn. Daar komt nog bij dat er breuklijnen worden doorsneden waardoor de (kwaliteits)waterhuishouding ernstig gevaar loopt
18	Natuur					
19	Wonen-werken					
20	Landbouw					Bij WP1 moeten, afhankelijk van het precieze tracé, 2 tot 5 bedrijven worden uitgevocht. Bij WM1 geen enkel WP1 veroorzaakt ook veel meer versnippering. Went z' gaat voor een veel groter deel over bestaande wegen
21	Recreatie					WP1 bevalent een groot aantal recreatiebedrijven (meerderheids geen recreatie) WM1 alleen Recreatie camping De Paa
22	Sociale aspecten					
23	Duurzaamheid					
	Haalbaarheid en kosten					Duidlijke voorkeur voor WM1
24	Technisch					Bij WM1 is niet mogelijk de (niet overbrijge) aansluiting op de A67 (HTC) maar bij WP1 moet een doorgang worden geforceerd door een nat en uitermate kwetsbaar gebied waar bovendien breuklijnen worden gepasseerd met alle risico's van dien
25	Kosten					WP1 gaat van € 231 min naar € 273 min WM1 gaat van € 231 min naar € 204 min. Valverde kaart dus om Zie Bijlage: Globaal kostenoverzicht



Beantwoording

De provincie deelt de tegengestelde conclusie met betrekking tot de vergelijking van Westparallel met West+Midden 1¹ niet. Ook de conclusie ten aanzien van (de verbeterde) West+Midden 1 wordt niet gedeeld door de provincie. Voor een meer gedetailleerder beantwoording van de diverse (deel)reacties zie verder in deze reactienota.

De wens om (de verbeterde) West+Midden 1 op te nemen in de structuurvisie en verder te onderzoeken en uit te werken wordt niet gehonoreerd. De provincie blijft van mening dat de afweging voor Westparallel als (enig) voorkeursalternatief voldoende onderzocht en gemotiveerd is.

De Commissie m.e.r. geeft ook aan dat het plan-MER kwalitatief voldoende is om een afgewogen besluit te nemen. Dat is in meerderheid gebeurd. De provincie heeft geen reden om West+Midden 1 nog nader te bezien, bij het voorkeursalternatief Westparallel.

Algemeen: Op verzoek van het Bestuurlijk Overleg is de eindbeoordeling in hoofdstuk 9 gekozen voor een vergelijkingsmethodiek, waarbij niet vergeleken is met de referentiesituatie, maar waarbij de alternatieven onderling vergeleken zijn. Beide vergelijkingsmethodes hebben voor- en nadelen. Vergelijking ten opzichte van de referentiesituatie geeft het beste beeld van effecten, maar maakt onderscheid tussen de alternatieven soms lastig. Vergelijking van alternatieven ten opzichte van elkaar benadrukt de onderlinge verschillen tussen de alternatieven, of ze nu positief of negatief zijn en of ze nu groot of klein zijn. Beide vergelijkingsvormen bij elkaar geven het beste totaalbeeld.

2 Geluid: In de optiek van de provincie is in het plan-MER voldoende aangetoond dat beide alternatieven een positief effect hebben, maar dat het positieve effect van Westparallel groter is dan dat van West+Midden, omdat het verkeer uit de kernen trekt en afleidt door een gebied met relatief minder geluidgehinderden. Het verschil in mitigeerbaarheid is een extra argument. In de optiek van de provincie is het verschil tussen Westparallel en West+Midden groot genoeg om het kleurverschil in de blauwe tabel te verantwoorden.

3 Barrièrewerking: In het plan-MER is voldoende uitgelegd wat met het aspect barrièrewerking wordt beoordeeld (in stedelijk gebied, barrièrewerking in landelijk gebied wordt beoordeeld bij de aspecten landschap en recreatie). Er is duidelijk beschreven dat West+Midden tot nieuwe barrièrewerking leidt in Valkenswaard en Aalst-Waalre en dat Westparallel dit niet/minder doet. Het verschil tussen Westparallel en West+Midden groot genoeg om het kleurverschil in de blauwe tabel te verantwoorden.

Leefbaarheid totaal: De mening van inspreker dat voor leefbaarheid geen duidelijk voorkeursalternatief bestaat wordt niet gedeeld door provincie.

5 Doorstroming: Zowel op het tracé van Westparallel 1 als dat van West zijn aansluitingen (en dus verkeerslichten of rotondes) met andere wegen. Hierin zijn de tracés niet onderscheidend. De keuze voor een rotonde of een verkeerslicht op een bepaalde kruising wordt pas bij de latere uitwerking van het tracé gemaakt. De aanpassing van de rotonde 't Stuivertje zal bij een West-alternatief ingrijpender zijn dan bij de Westparallel omdat bij een West-alternatief 't Stuivertje veel meer verkeer te verwerken krijgt. De constatering dat het Stuivertje wordt ontlast door de aansluiting bij Hapert is correct. Deze ontwikkeling is in de verkeersmodellen meegenomen.

¹ De provincie gaat hierbij overigens van uit dat hier met West+Midden 1, de West+Midden 1 wordt bedoeld zoals beschreven in het plan-MER en niet de West+Midden1 met éénrichtingsverkeer, zoals beschreven in het plan-MER en ook niet de verbeterde West+Midden 1, zoals in de reactie voorgesteld.



6 Robuustheid: In het alternatief Westparallel wordt een extra aansluiting gecreëerd op de A67. De huidige aansluitingen op de A67 bij Eersel en op de N2 bij Aalst blijven gehandhaafd waardoor er een robuuste verkeersstructuur ontstaat.

7 Afname kern: mening wordt niet gedeeld.

8 Afname sluipverkeer: dat beide alternatieven in hoofdstuk 8 gelijk zijn beoordeeld (ten opzichte van de referentiesituatie) wil niet zeggen dat er geen verschillen zijn. Er is voldoende aangetoond dat Westparallel een positiever effect heeft op sluipverkeer (een grotere afname) dan West+Midden: het vangt door de ligging in het buitengebied veel verkeer uit het buitengebied en de kernen van Eersel en Bergeijk af. Het verschil tussen Westparallel en West+Midden is groot genoeg om het kleurverschil in de blauwe tabel te verantwoorden.

9 Verplaatsing: in het plan-MER is voldoende aangetoond dat West+Midden leidt tot verplaatsing van de problematiek naar elders in de kernen en Westparallel niet. Verandering van verkeerstromen in Dommelen is hier niet van invloed op. Het verschil tussen Westparallel en West+Midden is groot genoeg om het kleurverschil in de blauwe tabel te verantwoorden. **Bereikbaarheid totaal:** De mening van inspreker dat voor bereikbaarheid geen duidelijk voorkeursalternatief bestaat wordt niet gedeeld door provincie.

17 Water: mening wordt niet gedeeld.

20 Landbouw: De provincie is van mening dat inderdaad op het aspect landbouw Westparallel niet gunstiger beoordeeld mag worden dan West+Midden. De provincie deelt echter de mening van inspreker niet dat West+Midden als meest gunstig beoordeeld moet worden. Ook West+Midden heeft negatieve effecten op landbouw.

21 Recreatie: mening wordt niet gedeeld, ook West+Midden gaat ten koste van recreatieve waarden.

Ruimtelijke kwaliteiten totaal: De mening van inspreker dat voor ruimtelijke kwaliteiten West+Midden de voorkeur heeft wordt gedeeld door provincie.

24: De complicaties van verdiepte aanleg in hydrologisch kwetsbaar gebied worden niet ontkend of onderschat. Er zijn mogelijkheden om negatieve effecten te mitigeren. In het vervolgtraject zullen deze nader worden uitgewerkt, waarbij het voorkomen van wezenlijk negatieve effecten op hydrologie en ecologie belangrijke uitgangspunten zullen zijn.

25: Zoals eerder is aangegeven is een aansluiting op Dommelen in de laatste berekeningen van de kostenraming wel meegenomen. Daarnaast is het niet juist te stellen dat de kosten van de Westparallel € 273 mln. bedragen. Eerder is al aangegeven dat de herberekening van de kosten zoals dat door de inspreker is gedaan niet juist is.

Haalbaarheid totaal: De mening van inspreker dat voor haalbaarheid West+Midden de voorkeur heeft wordt niet gedeeld door de provincie.

Inspraakreactie

Inspreker (6) komt tot een andere beoordeling:



	beoordeling
	meest gunstig
	minder gunstig
	minst gunstig

Totaalbeoordeling	WPI	WMI	WPI	WMI
	Score Plan-MER		Onze score	
Leefbaarheid				
Luchtkwaliteit				
Geluid en trillingen				
Doorsnijding en barrièrewerking				
Gezondheid				
Bereikbaarheid regionaal				
Doorstroming				
Robuustheid				
Bereikbaarheid lokaal				
Afname kernen				
Afname sluip				
Geen verplaatsing				
Bereikbaarheid overig				
Verkeersveiligheid				
Fietsverkeer				
Openbaar vervoer				
Ruimtelijke kwaliteit				
Landschap				
Cultuurhistorie				
Archeologie				
Bodem				
Water				
Natuur				
Wonen, werken				
Landbouw				
Recreatie				
Sociale aspecten				
duurzaamheid				
Haalbaarheid en kosten				
Technisch				
Kosten				

Beantwoording

De provincie deelt de alternatieve beoordelingswijze van de inspreker niet. Voor een meer gedetailleerder beantwoording zie de beantwoording van de alternatieve beoordeling van inspreker 152.

Inspraakreactie

Er had volgens insprekers (7, 30, 39, 73, 118, 139, 152, 153, 179, 203) op grond van het plan-MER net zo goed voor West+Midden+ Nulplus gekozen kunnen worden:

- Beoordelingen van Westparallel en West+Midden liggen dicht bij elkaar;
- Verbetering van leefbaarheid wordt m.n. bereikt door aanvullende maatregelen (stil asfalt, lagere snelheden, vrachtwagenverboden) en niet door de tracékeuze;
- Beoordelingen worden betwist, een andere beoordeling leidt tot een andere conclusie.



Beantwoording

De beschrijving van de effecten en de beoordeling hiervan in het plan-MER is goed. Dus tabel 9.7 van het plan-MER deel B (niet de 'alternatieve' tabel, zie voorgaande bladzijde) geeft een juist beeld van de verschillen tussen beide alternatieven. In de tabel op voorgaande bladzijde van de inspreker zitten feitelijke onjuistheden (bv. kosten) en andere invulling van criteria (bv. doorsnijdingen en barrièrewerking) waardoor er door de insprekers op een verkeerde manier andere kleuren worden toegekend.

De provincie is van mening dat de afweging voor Westparallel als voorkeursalternatief voldoende onderzocht en gemotiveerd is. Er is in het plan-MER uitvoerig onderzoek gedaan op allerlei aspecten en naar allerlei mogelijke oplossingsrichtingen. Uiteindelijk zijn twee mogelijke oplossingsrichtingen overgebleven (Westparallel en West+Midden) die nog nader zijn onderzocht. Een meerderheid van het Bestuurlijk Overleg heeft mede op basis van deze informatie een voorkeur uitgesproken voor Westparallel als voorkeursalternatief. De belangen van de partijen zijn gedurende het onderzoek continu ingebracht en betrokken bij verschillende stappen van het plan-MER: de definitie van de regionale integrale probleem- en doelstelling, inventariseren van mogelijke oplossingsrichtingen, het samenstellen van integrale maatregelenpakketten, het bepalen van het beoordelingskader, het trechteren van oplossingsrichtingen en de uiteindelijke keuze. Al deze stappen zijn besproken in het Bestuurlijk Overleg, waarbij iedere partij zijn/haar belang in heeft kunnen brengen en waarbij gezamenlijk gekeken is naar elkaars belangen en tegenstrijdigheden in belangen. De provincie is van mening dat er voldoende informatie beschikbaar is en dat de keuze voor Westparallel voldoende is gemotiveerd.

Inspraakreactie

Het plan-MER is qua onderzoek en belangenafweging ontoereikend voor een definitieve keuze voor de voorkeursvariant (insprekers 6, 27, 35, 86, 87, 90, 105, 118, 123, 126, 127, 152, 193, 203):

- Het rapport wekt de schijn dat er helemaal geen sprake is van een Brede Belangen Benadering: het thema bereikbaarheid lijkt belangrijker dan de thema's leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Er wordt nergens vermeld dat met een kleine concessie op verkeersgebied een grote vermindering van schade aan natuur en landschap kan worden bereikt.
- Doelstellingen zijn niet meetbaar en toetsbaar uitgewerkt.
- Beoordelingscriteria in het plan-MER zijn onevenwichtig: Het verschil in beoordeling van de alternatieven wekt de indruk van het uitvergroten van kleine verschillen, die bovendien arbitrair zijn. Hierbij wordt verwezen naar de alternatieve beoordeling van de BMF. Alle aspecten zijn in de tabel in het plan-MER met een gelijk gewicht beoordeeld. Het aantal van drie beoordelingsniveaus is te weinig om verschillen evenwichtig weer te geven. De beoordeling en vergelijking van alternatieven in het plan-MER geven geen realistisch beeld, omdat een aantal zaken rondom de Westparallel te positief zijn voorgesteld. De vergelijking is voor meerdere uitleg vatbaar en dus niet objectief.
- Ranking 'beter' versus 'slechter' is onduidelijk en subjectief en mist weegfactoren. Een heldere definitie en onderbouwing van criteria wordt gemist.
- Eén tabel is bepalend voor het besluit en een investering van € 230 miljoen.
- Geen duidelijke criteria en argumenten.
- Tabellen zijn subjectief.



Beantwoording

De belangen van de partijen zijn gedurende het onderzoek continu ingebracht en vertaald naar verbeterdoelen die vervolgens het afwegingskader vormen voor alle alternatieven. Op deze manier zijn de belangen 'geobjectiveerd en meetbaar gemaakt'. Uiteindelijk maken de bestuurders afzonderlijk de afweging of hun belangen voldoende zijn behartigd, dat is een bestuurlijke keuze. De alternatieven hebben verschillende stappen van het plan-MER doorlopen: de definitie van de regionale integrale probleem- en doelstelling, inventariseren van mogelijke oplossingsrichtingen, het samenstellen van integrale maatregelenpakketten, het bepalen van het beoordelingskader, het trechteren van oplossingsrichtingen en de uiteindelijke keuze.

In deel 1 van de reactienota is nogmaals de bestuurlijke afweging opgeschreven.

Er is in het plan-MER uitvoerig onderzoek gedaan op allerlei aspecten en naar allerlei mogelijke oplossingsrichtingen. Uiteindelijk zijn twee mogelijke oplossingsrichtingen overgebleven (Westparallel en West+Midden) die nog nader zijn onderzocht. Dit is gebeurd in de periode december 2010 t/m juni 2011. Het plan-MER laat met een duidelijke onderbouwing zien, dat alternatief Westparallel op de aspecten leefbaarheid en bereikbaarheid beter scoort dan de West+ Midden alternatieven. Voor de effecten op de ruimtelijke kwaliteit zijn de verschillen gedifferentieerder: Westparallel leidt tot negatieve effecten op met name natuur en landschap, bij West+Midden zijn de effecten minder groot maar ook niet positief. Een meerderheid van het Bestuurlijk Overleg heeft mede op basis van deze informatie een voorkeur uitgesproken voor Westparallel als voorkeursalternatief. De provincie is van mening dat er voldoende informatie is voor het maken van een keuze en dat de trechtering voldoende is gemotiveerd.

De doelstellingen zijn gezamenlijk in het Bestuurlijk Overleg bepaald en vastgelegd. De doelstellingen zijn bewust niet in detail meetbaar en toetsbaar gemaakt. Dit enerzijds omdat dit niet mogelijk is: de regionale opgave is dusdanig breed in locaties en aspecten dat dit niet eenduidig te vangen is in enkelvoudige concrete doelstellingen. Anderzijds is het Bestuurlijk Overleg van mening geweest dat juist met abstractere doelstellingen breder en integraler gezocht kon worden naar integrale oplossingsmogelijkheden, niet inzoomend op één locatie of één aspect, maar op de regionale en integrale problematiek. Het plan-MER is goed, is ook het eindoordeel van de Commissie m.e.r..

Beoordeling van de effecten heeft plaatsgevonden op basis van expert judgement. De effecten zijn beschreven, waarna tekstueel is aangegeven tot welke beoordeling dit leidt. Er is in het plan-MER niet gewogen. Weging geeft een voorkeur aan bepaalde aspecten. Dit is een bestuurlijke afweging, niet een milieutechnische.

Deel 1 van deze reactienota geeft aan hoe de bestuurlijke en inhoudelijke afweging is verlopen. Bestuurders hebben de opstellers van het plan-MER gevraagd om nog een extra vergelijking te doen tussen de twee laatst overgebleven alternatieven. Dat is vastgelegd in hoofdstuk 9 van het plan-MER. Er is een afgewogen besluit genomen na 2 ½ jaar intensief onderzoek en Bestuurlijk Overleg.



Inspraakreactie

Inspreker (107) is van mening dat op basis van de nu beschikbare en gepresenteerde informatie, die trechtering onvoldoende gemotiveerd is. Een keuze voor een voorkeursalternatief kan in dit stadium daarom nog niet gemaakt worden. Er is namelijk nog een ander kansrijk alternatief ('Nulplus, West en Midden 1') dat ook voldoet aan de doelen op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid, maar aanmerkelijk beter scoort met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteiten (landschap, recreatie, water en natuur). Dit alternatief kan op dit moment, op basis van de huidige beschikbare kennis en de positieve scores op de verschillende criteria, nog niet worden weggeschreven.

Beantwoording

De provincie deelt deze reactie van inspreker niet. Er is in het plan-MER uitvoerig onderzoek gedaan op allerlei aspecten en naar allerlei mogelijke oplossingsrichtingen. Uiteindelijk zijn twee mogelijke oplossingsrichtingen overgebleven (Westparallel en West+Midden) die nog nader zijn onderzocht. Dit is gebeurd in de periode december 2010 t/m juni 2011. Het plan-MER laat met een duidelijke onderbouwing zien, dat alternatief Westparallel op de aspecten leefbaarheid en bereikbaarheid beter scoort dan de West+ Midden alternatieven. Voor de effecten op de ruimtelijke kwaliteit zijn de verschillen gedifferentieerder: Westparallel leidt tot negatieve effecten op met name natuur en landschap, bij West+Midden zijn de effecten minder groot maar ook niet positief. Een meerderheid van het Bestuurlijk Overleg heeft mede op basis van deze informatie een voorkeur uitgesproken voor Westparallel als voorkeursalternatief. Deze meerderheid van het Bestuurlijk Overleg en de provincie zijn van mening dat er voldoende informatie is voor het maken van een keuze en dat de trechtering voldoende is gemotiveerd.

Inspraakreactie

Inspreker (192) constateert dat de trajecten oneerlijk in vergelijking gebracht worden: De Westparallel mist namelijk de oplossing voor de problemen in Aalst-Waalre. De Midden+West variant waarin een extra weg is opgenomen is naar verhouding dus goedkoper. Er is op de voorlichtingsavond duidelijk gemaakt dat de verkeersproblemen beter opgelost kunnen worden met het Midden+West alternatief. De procentuele afname van verkeer is aanzienlijk bij deze variant. Het lijkt er op dat de extra weg uit de Westparallel variant is weggelaten om de kosten vergelijkbaar te houden.

Beantwoording

De provincie kan zich niet vinden in deze reactie. Bij alternatief Westparallel is de Westparallel de nieuwe verbinding (extra weg). Bij alternatief West+Midden 1 is Midden 1 de nieuwe verbinding (extra weg). In beide alternatieven blijft de huidige N69 uiteraard beschikbaar voor lokale verkeersafwikkeling.

Inspraakreactie

Inspreker (152) stelt dat de keuze voor één tracé onwenselijk en risicovol is. Onwenselijk vanwege de ongelijkheid die wordt gecreëerd tussen de twee kansrijke alternatieven; risicovol omdat bij gebleken voordelen van een alternatief de ingenomen bestuurlijke positie moeilijk veranderd zal kunnen worden, wat kan leiden tot een suboptimale keuze. Inspreker pleit uitdrukkelijk voor een gelijkwaardige behandeling van beide opties, wat impliceert dat het tracé West+Midden 1 tevens tot voorkeurstracé wordt benoemd.



Beantwoording

In het plan-MER zijn beide alternatieven, mede op voorspraak van de inspreker, volledig onderzocht en met elkaar vergeleken. De provincie is van mening dat de afweging voor Westparallel als (enig) voorkeursalternatief voldoende onderzocht en gemotiveerd is.

Inspraakreactie

Inspreker (114) is van mening van dat de lokale bestuurders voor de makkelijke en veilige weg kiezen. Ook het feit dat de gemeente Valkenswaard niet heeft ingesproken op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (bijvoorbeeld met betrekking tot leefbaarheid in woonwijken, risico van probleemverplaatsing, ongerustheid van inwoners van Dommelen), wijst hier op.

Beantwoording

De provincie ziet de relatie tussen Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de makkelijke weg kiezen niet. Valkenswaard is mede opsteller van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, die is goed bevonden door de gemeente.

De belangenafweging

Inspraakreactie

Inspreker (107) vindt dat bij de beschrijving van het proces van de Brede Belangen Benadering een duidelijke beschrijving ontbreekt van de wijze waarop de afweging van de verschillende belangen en onzekerheden tot stand is gekomen.

Beantwoording

In het plan-MER is op het niveau van plan- en besluitvorming aansluitend bij de structuurvisie uitgebreid onderzoek gedaan naar allerlei aspecten en oplossingsrichtingen. De belangen van de partijen zijn gedurende het onderzoek continu ingebracht en vertaald naar verbeterdoelen die vervolgens het afwegingskader vormen voor alle alternatieven. Op deze manier zijn de belangen 'geobjectiveerd en meetbaar gemaakt'. Uiteindelijk maken de bestuurders afzonderlijk de afweging of hun belangen voldoende zijn behartigd, dat is een bestuurlijke keuze. De alternatieven hebben verschillende stappen van het plan-MER doorlopen: de definitie van de regionale integrale probleem- en doelstelling, inventariseren van mogelijke oplossingsrichtingen, het samenstellen van integrale maatregelenpakketten, het bepalen van het beoordelingskader, het trechteren van oplossingsrichtingen en de uiteindelijke keuze. In deel 1 van de reactienota is nogmaals de bestuurlijke afweging opgeschreven.

Inspraakreactie

Het Bestuurlijk Overleg had volgens insprekers (30, 189) niet mogen kiezen als er geen unanieme voorkeur was.

Beantwoording

In het Afsprakenkader (2.3.1 Behartigen van alle belangen gedurende het gehele proces, blz. 13) staat beschreven dat het streven is om unanimiteit te bereiken, het is niet als voorwaarde gesteld.



Inspraakreactie

Inspreker (37) heeft het idee dat het kernprobleem (doorgaande verkeer Valkenswaard en Aalst en Waalre-dorp) is ondergesneeuwd in de Brede Belangen Benadering door het benoemen van allerlei andere subproblemen. Hierdoor wordt uiteindelijk gekozen voor een alternatief dat het kernprobleem niet oplost.

Beantwoording

Er is geen sprake van een kernprobleem en subproblemen. In de gehele regio is een probleem met leefbaarheid en bereikbaarheid, dáár moet een oplossing voor gevonden worden.

Inspraakreactie

De keuze voor de Westparallel doet onvoldoende recht aan omwonenden, milieu en verkeer (inspreker 105).

Beantwoording

De provincie kan zich niet vinden in deze reactie. In een zorgvuldige afweging (ook het oordeel van de POC) is gekozen voor Westparallel als voorkeursalternatief. Omwonenden, milieu en verkeer zijn daarbij uiterst belangrijke peilers. Wat niet kan voorkomen dat een zorgvuldig genomen besluit geen nadelige effecten heeft voor individuele omwonenden.

Inspraakreactie

Omdat beide alternatieven 'verkeerskundig dicht bij elkaar' liggen, is het onduidelijk welke ruimtelijke afweging heeft plaatsgevonden (inspreker 118)

Beantwoording

Het plan-MER geeft een beoordeling van de effecten. Bestuurders maken op basis van hun belangen een individuele afweging.

Inspraakreactie

Inspreker (127) stelt dat met Westparallel 1 niet wordt voldaan aan de uitgangspunten 'geen aantasting Veldhovens landschap' en 'geen aantasting Natuur, zoals in het Bestuurlijk Overleg als 'van hoog belang' en 'fundamenteel' worden geacht.

Beantwoording

In dit proces hebben we belangen van partijen ingebracht, als zijnde belangrijk om zoveel mogelijk te behartigen in de eindoplossing. Zoals de inspreker het stelt, als uitgangspunten voor het onderhandelingsresultaat, kan het nooit in het Bestuurlijk Overleg ingebracht zijn. Inspreker haalt belangen voor een partij en uitgangspunten/randvoorwaarden voor de eindoplossing door elkaar.

Inspraakreactie

Inspreker (151) is bang dat de keuze voor de Westparallel om de verkeerde reden wordt gemaakt: 'er moet toch iets gebeuren'.

Beantwoording

Voorkeursalternatief Westparallel is juist een oplossing voor een decennia lange problematiek.



Inspraakreactie

Er is volgens insprekers (121, 126) onvoldoende draagvlak voor het voorkeursalternatief:

- gemeente Veldhoven, Natuurmonumenten en de BMF hebben niet ingestemd met de keuze voor de Westparallel;
- onduidelijkheid over de gebiedsimpuls leidt tot een verminderd draagvlak onder de agrarische ondernemers in het gebied van de Westparallel.

Beantwoording

In de afgelopen maanden is aan de voor deze partijen ontbrekende specifieke informatie gewerkt. De partijen die nog niet hebben kunnen kiezen moeten beoordelen of zij op basis van deze informatie wel de keuze voor het voorkeursalternatief kunnen onderschrijven. Hierdoor wordt het draagvlak mogelijk groter. Voor de gebiedsimpuls geldt dat hierover meer duidelijkheid is gegeven in het gebiedsakkoord.

Inspraakreactie

De keuze voor de Westparallel komt voort uit het feit dat omliggende gemeenten hun verkeersproblemen willen verplaatsen naar de Westparallel (inspreker 150).

Beantwoording

Voorkeursalternatief Westparallel is een oplossing voor de problematiek. Door het doorgaande verkeer van de huidige routes te halen én lokaal maatregelen ter verbetering te realiseren wordt de leefbaarheid en bereikbaarheid in het gebied van de Grenscorridor als geheel verbeterd.

Intentieverklaring 2004

Inspraakreactie

De Intentieverklaring uit 2004 kan volgens inspreker (30) niet zomaar terzijde worden geschoven: dat kan volgens insprekers alleen als alle partijen het eens zijn. Inspreker is van mening dat het standpunt dat de Intentieverklaring 2004 niet uitvoerbaar zou zijn, niet juist is. Dat lijkt de inspreker op de eerste plaats bijzonder onwaarschijnlijk, omdat in genoemde Verklaring voor nieuw aan te leggen infrastructuur een zoekgebied is benoemd en niet een specifiek, exact vastgesteld tracé. In de bij de Verklaring van 2004 behorende verbeeldingen is weliswaar een bepaalde weg gesuggereerd, maar daarbij is tevens en nadrukkelijk opgenomen dat er binnen het aangeduide zoekgebied gezocht zou worden naar de best mogelijke oplossingsrichting, mocht nieuwe infrastructuur aan de orde komen. Dit betekent dat de Intentieverklaring 2004 niet zomaar terzijde gelegd kan worden op basis van de nu aangehaalde argumentatie. Temeer, omdat deze volgens artikel 5 van de afspraken eerst dan zou vervallen als alles conform afspraken zou zijn uitgevoerd of dat alle betrokken partijen het er over eens zouden zijn dat dit zou moeten gebeuren. Aangezien dit allebei niet het geval is en gelet op bovenstaande, kan inspreker vooralsnog niet instemmen met het doen vervallen van de Intentieverklaring 2004 en de daarin opgenomen uitgangspunten. Maar tevens is de geest van de Intentieverklaring van groot belang om vast te houden. Hierin wordt immers uitgegaan van een fasering en niet meteen van een bepaalde eindsituatie. Dat voorkomt dat we in deze fase een onomkeerbaar proces inzetten en voorziet in een benadering, die veel beter past in een plan conform de Ladder van Verdaas (pas de aanleg van nieuwe infrastructuur overwegen als alle andere maatregelen zijn geëffectueerd). In het huidige plan wordt die fasering gemist door inspreker.



Beantwoording

In de Intentieverklaring is een zoekgebied opgenomen voor de aansluiting Veldhoven-West. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat een volledige aansluiting zoals opgenomen in het zoekgebied uit de Intentieverklaring te dicht op knooppunt de Hogt ligt. Daarnaast is ook vanuit Veldhoven niet heel het zoekgebied meer mogelijk in verband met ruimtelijke claims (woningbouw/bedrijven). Samen met Rijkswaterstaat en provincie heeft de gemeente in 2009 gedetailleerder onderzocht waar de aansluiting moest komen te liggen. Rekening houdend met de wensen van Veldhoven en de randvoorwaarden van Rijkswaterstaat is de huidige beoogde locatie nabij Oeienbosch als beste locatie naar voren gekomen. Deze locatie ligt aan de rand van het zoekgebied dat was opgenomen in de Intentieverklaring. Daarmee is de Intentieverklaring niet meer uitvoerbaar.

De Ladder van Verdaas is gebruikt om pakketten samen te stellen. De Nulplusmaatregelen uit het voorkeursalternatief zijn niet voldoende gebleken in het plan-MER om de problematiek op te lossen. Uit het plan-MER blijkt tevens dat er altijd sprake is van het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Er is dus een totaalpakket aan maatregelen nodig; nieuwe verbinding, Nulplusmaatregelen en de gebiedsimpuls.

In het gebiedsakkkoord is opgenomen hoe om te gaan met de Intentieverklaring 2004.

Inspraakreactie

Bij de Intentieverklaring 2004 is uitgegaan van een te klein zoekgebied, zodat het lijkt dat de Westparallel sowieso de oplossing moet worden. Hierdoor wordt te veel voorgesorteerd op de Westparallel (inspreker 2).

Beantwoording

De Intentieverklaring 2004 is niet als uitgangspunt genomen. Het vertrekpunt van het zoeken naar een oplossing is geweest het werken met vijf zoekgebieden (West, Oost, Midden, Westparallel en Zuid), zoals vastgelegd in het Afsprakenkader en gepresenteerd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

De gebiedsimpuls:

Inspraakreactie

De inspreker (152) is van mening dat de gebiedsimpuls nog onvoldoende duidelijk is en over de borging hiervan nog besluitvorming moet plaatsvinden. In het verleden is het te vaak voorgekomen dat een goed integraal plan niet in zijn geheel werd uitgevoerd vanwege de tegenvallende beschikbaarheid van financiën. Natuur en landschap verloren het dan als vanzelfsprekend van infrastructuur, met verlies van biodiversiteit en draagvlak als gevolg.

Beantwoording

De gebiedsimpuls wordt nader uitgewerkt door de betrokken partijen en deze is geborgd door de bijdrage van de provincie. Waarbij de mogelijkheden onderzocht worden om de bijdrage van de provincie aan te vullen met externe financieringsbronnen zoals EU-subsidie. In het gebiedsakkkoord zijn deze afspraken vastgelegd.



De kosten en financiering:

Inspraakreactie

Er wordt door insprekers (118, 139) getwijfeld over de mogelijkheden voor en de borging van de financiering met name die voor de gebiedsimpuls.

Er is nog 100 miljoen ongedekt, hoe zit het met de haalbaarheid van de Nulplusmaatregelen en de natuur- en milieucompensatie? (inspreker 105)

Beantwoording

In het gebiedsakkoord wordt meer duidelijkheid gegeven over de financiering van het totale pakket aan maatregelen van het voorkeursalternatief, waaronder de gebiedsimpuls en de dekking daarvan.

Inspraakreactie

De deelnemers van het Bestuurlijk Overleg zijn te laat geïnformeerd over het feit dat gemeenten mee moeten betalen aan de oplossing. Als dit vanaf het begin van het overleg duidelijk was geweest, was de kans op een geheel andere uitkomst reëel geweest. (inspreker 150)

Beantwoording

Gemeenten dragen niet bij aan de nieuwe verbinding Westparallel maar aan de Nulplusmaatregelen die binnen hun gemeenten plaats vinden, conform de rol en verantwoordelijkheid als wegbeheerder.

Inspraakreactie

Inspreker (118) is van mening dat de conclusie dat Westparallel goedkoper is (in de samenvatting), niet consistent is met de bewering dat de kostenramingen niet onderscheidend zijn, omdat de verschillen tussen de ramingen binnen de marges van (on)nauwkeurigheid vallen.

Beantwoording

In hoofdstuk 9 heeft het Bestuurlijk Overleg aan de opstellers van het plan-MER gevraagd om de twee laatst overgebleven alternatieven met elkaar te vergelijken, daar ook de nuance verschillen weer te geven. Dat resulteert dat in hoofdstuk 9 wel een onderscheid is gemaakt.

De A67

Inspraakreactie

In de ontwerp-structuurvisie noch het plan-MER is rekening gehouden met de voorwaarden die de minister bij de Westparallel stelt, met betrekking op maatregelen op de A67 tussen de aansluiting en knooppunt De Hogt (Steunbetuiging Gebiedsopgave N69, 22 februari 2011). (inspreker 107)

Beantwoording

Met het ministerie van I&M zal nader overleg plaats vinden over de uitvoering en financiering van de maatregelen op de A67 als gevolg van de extra congestie die kan ontstaan na aantakking van de N69.



Overige reacties:

Inspraakreactie

De samenvatting van het plan-MER is een gekleurde invulling van het plan-MER, waarin essentiële details niet zijn vermeld. Op basis van dit document is de beslissing genomen (inspreker 181).

Beantwoording

Het plan-MER is opgesteld met daarin alle benodigde informatie. Het plan-MER bevestigt en ondersteunt de beoordeling van het Bestuurlijk Overleg en geeft hen meer onderbouwing voor een zorgvuldige afweging. Dat is ook de beoordeling van de Commissie m.e.r. die een positief eindadvies geeft over het plan-MER.

Inspraakreactie

Inspreker (12) is van mening dat de keuze voor de Westparallel in strijd is met eerdere toezeggingen van bestuurders. In het proces is eerder gezegd dat het Keersopdal ongerept dient te blijven en de gemeenten de verkeersproblemen op een andere manier dienen op te lossen (minister Netelenbos, midden jaren negentig) en dat er alles aan gedaan werd om zoveel mogelijk bestaande wegen te gebruiken (gedeputeerde Jansen de Jonge op dorpsavond in Riethoven). Het doorzetten van de keuze voor de Westparallel schaadt daarmee het vertrouwen in de overheid.

Beantwoording:

In 2009 is een brede belangenbenadering gestart, nadat eerdere pogingen de problematiek in de Grenscorridor op te lossen geen resultaat hadden opgeleverd. Uitspraken van bestuurders vóór het nu lopende proces zijn daarmee niet meer actueel.

Inspraakreactie

Afspraken uit het Afsprakenkader zijn volgens insprekers niet nagekomen.

Beantwoording

Het Afsprakenkader moet gezien worden als het spelregelboekje van de Gebiedsopgave Grenscorridor N69. Hierin staat de inhoudelijke opgave en wat wel en wat niet bij de opgave hoort. Een ander belangrijk onderdeel van het Afsprakenkader zijn de procesregels. Hierin staat hoe de samenwerkende partijen met elkaar tot een oplossing komen. Twee onderwerpen worden eruit gehaald vanwege inspraakreacties die aangeven dat de afspraken niet zijn nagekomen. Dit proces is ingericht volgens de brede belangenbenadering, waarbij het streven is om unaniem consensus te krijgen voor de eindoplossing. Er is het streven om voor alle partijen meerwaarde te vinden in de eindoplossing. Streven naar unanimiteit is het uiterste dat je kunt doen, het kan nooit een voorwaarde zijn omdat dan 1 partij de veto heeft over een oplossing die alle andere partijen wel zien zitten. Alle aanwezige partijen zijn zelf verantwoordelijk voor de interactie met de achterban. Het provinciale procesteam heeft veel achterbanbijeenkomsten gefaciliteerd, maar altijd op verzoek van de partij zelf. Dat is conform het Afsprakenkader. Elke bestuurder geeft daar de invulling aan die hij of zij nodig acht. Daarnaast heeft de provincie een aantal informatieavonden en werkateliers georganiseerd om burgers te informeren en te betrekken bij het proces.

**Inspraakreactie**

Inspreker (108) vraagt zich af of de benadering de toets van de Nederlandse wetgeving kan doorstaan.

Beantwoording

De provincie deelt deze mening niet en is van mening dat de plan- en besluitvorming zuiver en zorgvuldig heeft plaatsgevonden.

Inspraakreactie

De keuze van de Westparallel doet geen recht aan de historie waarin inwoners van Riethoven -en voorheen de zelfstandige gemeente Riethoven in samenwerking met de provincie - het grondgebied hebben beschermd (inspreker 150).

Beantwoording

De provincie heeft respect voor de wijze waarop in het verleden met het grondgebruik in Riethoven is omgegaan. Het algemeen belang rechtvaardigt echter dat in de huidige situatie een ingrijpende ingreep moet plaatsvinden. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal zo zorgvuldig als mogelijk met het ruimtegebruik worden omgegaan.

Inspraakreactie

Door versnelde besluitvorming in de laatste fase van het proces is zorgvuldigheid in het gedrang gekomen (inspreker 54).

Beantwoording

De besluitvorming is niet versneld, eerder vertraagd. De druk vanuit het gebied om tot een oplossing te komen is groot. Maar dit heeft volgens de provincie niet geleid tot een onzorgvuldige eindafweging. De Provinciale Omgevingscommissie (POC) deelt deze mening.

Inspraakreactie

Enkele betrokken gemeenten hebben duidelijk aangegeven alleen mee te betalen aan de Westparallel en niet aan een andere oplossing (inspreker 18).

Beantwoording

De provincie herkent deze reactie niet.

Inspraakreactie

Inspreker (105) is teleurgesteld omdat hij de indruk heeft dat de keuze voor de Westparallel al bij voorbaat vast stond.

Beantwoording

De provincie vindt het jammer dat de inspreker teleurgesteld is, doch is van mening dat een zorgvuldige afweging heeft plaatsgevonden.



4.2 Vertegenwoordiging door samenwerkende partijen

Sneller en beter: het advies van de commissie Elverding

Het advies dat de commissie Elverding op 21 april 2008 uitbracht, gaat uit van een verbetering van het besluitvormingsproces door:

- een brede verkenningfase, ondersteund met plan-m.e.r.
- een verkorte planuitwerkingsfase, ondersteund met besluit-m.e.r.
- en een opleveringstoets.

In de brede verkenningfase vindt op basis van een gebiedsgerichte benadering en participatie van alle betrokkenen discussie plaats over nut/noodzaak van nieuwe infrastructuur in een gebied in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen en andere opties als OV.

Deze discussie wordt ondersteund met plan-m.e.r. Het resultaat van de discussie moet een breed gedragen voorkeursalternatief zijn dat doorgaans zal worden vastgelegd in een structuurvisie.

uit factsheet advies commissie Elverding

Dit proces is ingericht volgens de aanpak van de commissie Elverding (officiële naam “Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten”), zie bovenstaand kader. Dat is een nieuwe manier van werken en vraagt een extra toelichting. In Nederland is de gemiddelde doorlooptijd van een infrastructureel project 14 jaar en dat kan en moet volgens de commissie Elverding sneller en beter. Bij een goede procesvoering is zelfs 7 jaar tijdswinst te halen. De brede belangenbenadering (of Mutual Gains Approach) is een procesbenadering die geheel in lijn is met de aanbevelingen en de invulling van de brede verkenningfase van de commissie Elverding. De Tweede Maasvlakte is ook op deze manier tot stand gekomen, voor de Grenscorridor N69 is besloten om eenzelfde proces in te gaan om een oplossing te vinden voor een dossier dat al decennia lang vraagt om een robuuste oplossing.

Hoofdreactie 4 Besluitvormingsproces in onzorgvuldig (geen goede brede belangenbenadering)

Inspraakreactie

Het Bestuurlijk Overleg geeft volgens insprekers (6, 7, 14, 17, 20, 70, 89, 118, 123, 197, 205) een te positief beeld over de totstandkoming van de keuze van het voorkeursalternatief:

- Er is niet unaniem gekozen voor de Westparallel.
- Niet drie, maar vijf partijen zijn uitgesproken tegenstander van de Westparallel.
- Er is in het proces subjectief omgegaan met de stemverhoudingen/meerderheden: Inbreng België wordt gemakshalve bij voorstanders gerekend. Het is vreemd dat inbreng buitenlandse partij even zwaar weegt, bovendien zijn milieu/natuurorganisaties uit België niet betrokken. Tegenstemmen van het Brabants Landschap en Staatsbosbeheer worden niet meegeteld in tegenstemmers.
- Er is feitelijk gekozen door 10 van de 25 belanghebbende partijen.
- Tien partijen die zich niet uitspreken voor de Westparallel, maar voor een ‘oplossing’. Dit is niet overtuigend.
- Voordelen van Westparallel zijn aangedikt en de nadelen afgezwakt.
- Inspreker is van mening dat de bezwaren van de minderheid vermeld moeten worden en de argumenten waarom niet is ingestemd.



Beantwoording

In de brede belangenbenadering is het de bedoeling om met alle stakeholders tot een gezamenlijk gedragen advies te komen. Elke partij die vertegenwoordigd is in het Bestuurlijk Overleg telt op gelijkwaardige manier mee.

Inspraakreactie

Een aantal insprekers vindt het besluitvormingsproces onzorgvuldig, omdat men vragen heeft bij en bezwaren heeft tegen de manier waaruit de brede belangenbandering is gehanteerd:

Belangenvertegenwoordiging:

- Het Bestuurlijk Overleg heeft volgens insprekers alleen eigen belangen behartigd en zich niet (voldoende) verplaatst in de belangen van anderen (92, 126, 127, 150).
- Belangrijke betrokken partijen/burgers hebben volgens insprekers niet aan tafel gezeten en voelen zich/zijn onvoldoende vertegenwoordigd (6, 7, 14, 18, 48, 55, 87, 108, 123, 127, 150, 193, 205), en niet vertegenwoordigd door de Actiegroep N69 (6, 14, 17, 48, 61, 86, 123, 150, 197). Inspreker ageert dat in de 25 partijen alleen een bewonersgroep uit Aalst zit en waarom niet uit andere kernen (124).
- Niet alle belangen zijn even zwaar gewogen (197, 203) Bij de deelnemende partijen waren 5 economische gerelateerde partijen tegen 2 milieupartijen aanwezig. Insprekende partij is van mening dat hierdoor geen gebalanceerde afweging mogelijk was tussen People, Planet, Profit (35, 36).
- Industrie/transport sector is met 4 partijen oververtegenwoordigd (87).
- Belgische overheid is oververtegenwoordigd met drie deelnemers (86, 87).
- Keuze voor Westparallel 1 was niet democratisch, omdat in het beekdalengebied niet veel mensen wonen. De 'meeste stemmen gelden' is onrechtvaardig (174).
- Belangenpartijen zijn niet evenwaardig als het gaat om oorzaak en gevolg (127).
- Er sprake volgens insprekers sprake van belangenverstremeling in het Bestuurlijk Overleg (150), genoemd wordt de RECRON (14, 39, 127, 179).
- Insprekers vragen af wat de stem waard is van partijen die niet betalen (18, 150).
- De bewoners van het betreffende gebied hebben niet mee mogen beslissen via de brede belangenbenadering, terwijl zij wel een groot belang hebben. Dit geldt ook voor de themagroep leefbaarheid en verkeer Waalre, actiegroep Riethoven en andere belanghebbenden. De gekozen volksvertegenwoordigers vertegenwoordigen niet de belangen (181).
- Insprekers vragen af wat de stem waard is van niet-democratisch gekozen partijen in relatie tot volksvertegenwoordigingen (gemeenteraden) (127).
- Er is volgens insprekers onvoldoende rekening gehouden met belangen van agrariërs (38, 121, 126).
- Er is voorbijgegaan aan een serieus voorbehoud van een aantal partijen (150).
- Het feit dat er in de structuurvisie al een keuze is gemaakt voor de Westparallel getuigt ervan dat er onvoldoende sprake is van burgerparticipatie, brede belangenbenadering en een open en eerlijk proces (35).
- Er is volgens insprekers onvoldoende rekening gehouden met belangen van de bewoners van Riethoven en Dommelen (6, 150).
- Gemeente Valkenswaard negeert burgers (18).
- Inspreker (70, 87) voelt zich niet vertegenwoordigd door de gemeente.
- Natuur en milieu zijn ondervertegenwoordigd in het Bestuurlijk Overleg, economische belangen zijn oververtegenwoordigd (105).



- Er is volgens insprekers onvoldoende rekening gehouden met belangen van Veldhoven (30).
- Inspreker kan eerdere afwijzing van zijn plan om seniorenbungalows te realiseren niet rijmen met de aanwijzing van de direct aangrenzende Westparallel. Zeker niet gezien het plan ook direct grenst aan andere woningbouwontwikkeling en vraagt om rekening te houden met zijn belangen (153).
- Oplossing N69 Bewonersoverleg Dommelen heeft tevergeefs geprobeerd constructieve bijdragen aan het besluitvormingstraject te leveren. Dit is niet gelukt, o.a. doordat de gemeente Valkenswaard geen openheid van zaken gaf. De groep werd pas één dag voor het definitieve besluit geïnformeerd. Er is dus geen sprake van een brede belangenbenadering, omdat insprekers niet bij de keuze zijn betrokken, maar wel de gevolgen aan den lijve zullen ondervinden (118).
- Conform schrijven van 25 februari 2011 gericht aan B&W van Veldhoven had zonder instemming van de Veldhovense vertegenwoordiger op het voorkeuralternatief geen besluitvorming mogen plaatsvinden, maar hadden andere procedurele stappen doorlopen moeten worden (30).

Beantwoording

Er zijn veel reacties over de samenstelling, dan wel onder- of oververtegenwoordiging in het Bestuurlijk Overleg dat tot het voorkeursalternatief is gekomen. Vandaar een collectieve beantwoording.

Onder- of oververtegenwoordiging is minder relevant in dit proces. Dat is alleen belangrijk als er gestemd moet worden om een meerderheid te halen. In dit proces is afgesproken dat de partijen ernaar streven om er gezamenlijk uit te komen. In dat opzicht doet het aantal partijen er dus niet toe.

In de brede belangenbenadering moet ervoor gezorgd worden dat alle belangen vertegenwoordigd worden. Dat is niet hetzelfde als dat alle belanghebbenden aan de bestuurlijke onderhandelingstafel moeten zitten. De opgave voor de partijen aan tafel is om te streven om met alle partijen tot een gedragen oplossing te komen. Als 1 of meerdere partijen niet kunnen kiezen, wordt gepoogd deze partijen bij het proces te houden en te zorgen dat voor hen specifieke informatie opgezocht wordt. Zodat ook deze partij(en) op een later tijdstip toch de keuze kunnen maken. In het Grenscorridor N69 proces is dit ook het geval voor BMF, Natuurmonumenten (Staatsbosbeheer en Brabants Landschap) en Veldhoven. Zij zijn ook na de keuze in juni 2011 aan tafel gebleven, er is voor hen aanvullende specifieke informatie gekomen. Dat moet deze partijen in staat stellen om opnieuw naar hun eerdere keuze te kijken en alsnog het voorkeursalternatief te onderschrijven of niet. De Tweede Kamer commissie Elverding "Beter en sneller" heeft onderzocht waarom in Nederland de realisatie van grote infrastructurele werken gemiddeld 14 jaar nodig heeft. Een belangrijke constatering in dat advies is dat er veel tijdswinst te halen is als alle belanghebbende partijen voor de formele procedure tot een gezamenlijke voorkeur komen. Bij die partijen zitten juist ook de partijen die niet democratisch gekozen zijn of financieel bijdragen. De belangen die zij inbrengen zijn net zo valide als de belangen die overheden inbrengen.

Unanimiteit kan dus nooit een uitgangspunt zijn omdat dan 1 partij een veto heeft over alle andere partijen. Als één of meerdere partijen de uiteindelijke keuze niet kunnen maken moet per partij gekeken worden welke afspraken dan wel te maken zijn, zonder daarmee de inhoud van het voorkeursalternatief te beïnvloeden. Het is bij de besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg nooit een voorwaarde geweest dat alle partijen moeten instemmen en dat



er sprake moet zijn van een unaniem besluit. De partijen hebben van te voren afgesproken om te streven naar unanimiteit en zich te committeren aan het proces, niet op voorhand aan de uitkomsten van het proces. Partijen zijn dus te allen tijde vrij om een eigen afweging te maken. Veldhoven heeft dat net als alle andere partijen gedaan, en heeft ervoor gekozen om geen keuze te maken omdat voor hen specifieke informatie ontbrak op dat moment. Alle partijen hebben uitgesproken de gemaakte keuze te respecteren en dat het belangrijk is om ook de partijen die nog geen keuze hebben kunnen maken wel aan de bestuurlijke tafel te houden en de voor hen specifieke informatie te achterhalen en te onderzoeken. Er is dus ook met de partijen die niet hebben kunnen kiezen afgesproken wat nodig is om toch tot een keuze te kunnen komen. Volgens de provincie is er sprake van een transparant en zorgvuldig besluitvormingsproces met alle betrokken organisaties.

Het plan-MER maakt een *onafhankelijke beoordeling* van de effecten van de aangedragen alternatieven. Dat heeft dus geen enkele relatie met de samenstelling van de groep die tot deze alternatieven is gekomen. Deze brede belangenbenadering heeft juist door niet alleen overheden te betrekken, zoals bij de Intentieverklaring in 2004, een aantal zeer kritische partijen al in een zeer vroeg stadium mee laten werken om tot een breed gedragen oplossing te komen. De provincie kan zich daardoor niet vinden in de reactie, ook niet wat betreft de informatieavonden waarbij juist geprobeerd is om zo breed mogelijk in te gaan op zoveel mogelijk vragen.

Gemeenten

Inspraakreactie

- De afspraak “problemen worden niet op elkaar afgewenteld” wordt niet nagekomen: Veldhoven krijgt het probleem van een ander en moet er nog voor betalen ook (35).
- Meerdere partijen hebben zich niet gehouden aan de afspraak om gezamenlijk naar oplossingen zonder direct zaken vanuit eigenbelang uit te sluiten (105).
- Het Afsprakenkader, waarin partijen niet handelen vanuit eigenbelang en waarin varianten niet vroegtijdig werden uitgesloten is niet door alle partijen gehanteerd (86).
- Insprekers vinden de houding van de gemeente Waalre en Valkenswaard laakbaar, deze gemeenten zouden hun eigen problemen op moeten lossen (2, 30, 87, 139, 150, 193). De gemeente Aalst-Waalre lijkt elke oplossing voor het verkeer uit Valkenswaard te blokkeren (150). Het is onbegrijpelijk dat Valkenswaard en Dommelen het hele gebied tot de Dommel hebben volgebouwd en dat de ontsluiting nu over grondgebied van Riethoven moet komen te liggen, terwijl er al jaren een weg gepland is tussen Dommelen en Valkenswaard in het ‘Gegraaf’ (139). De gemeenteraad en het college van Waalre hebben geen constructieve bijdrage geleverd aan het proces door Midden varianten over de oude spoorbaan te blokkeren. Hierdoor wordt onterecht gefocust op de Westparallel die voor Waalre op belangrijke punten (verkeersafname, landschap, kosten, leefbaarheid) slechter scoort dan combinaties tussen West en Midden (194). De gemeente vertegenwoordigt hiermee alleen het belang van een klein aantal villabewoners in de buurt van dit tracé (99). Ontsluiting van Dommelen-Noord had 25 jaar geleden gerealiseerd moeten worden, het is nu een achterhaald gegeven (18), wethouder Wijnen van Valkenswaard heeft al aangegeven dat er geen cent zal worden uitgegeven aan Westparallel en aanverwante kosten (61). Zowel in Aalst-Waalre als Valkenswaard ontbreekt het aan lokaal beleid om de doorstroming op de N69 te bevorderen. Er wordt juist aan de N69 gebouwd (winkels, woningen) zonder over ontsluiting en verkeersafwikkeling na te denken, waardoor de

problemen toenemen. De gemeenten/bewoners van het buitengebied zijn hier de dupe van (87).

- Inspreker heeft de indruk dat Waalre/Valkenswaard in het proces een voorkeursbehandeling krijgt (2).

Beantwoording

Uit de inspraakreacties blijkt dat de Grenscorridor N69 een gevoelig en emotioneel dossier is geworden in de loop der jaren. Waarbij gemeenten, insprekers en bewoners, terecht of onterecht, wijzen naar wat er in het (recente) verleden verkeerd is gegaan bij andere gemeenten. Zonder dat de provincie hier een oordeel over uitspreekt maakt deze houding het niet makkelijker om tot een totaal oplossing te komen. De bestuurders van de Grenscorridor N69 hebben in dit proces wel de regionale verantwoordelijkheid op zich genomen om dit dossier na decennia van discussie, en verdere vergroting van de problematiek, tot een oplossing te brengen.

Een aantal inspraakreacties zijn gericht aan de gemeenten. Alle partijen zijn zelf verantwoordelijk voor een goede informatievoorziening naar de eigen organisatie. Daarin hebben alle bestuurders hun eigen verantwoordelijkheid in.

Voor wat betreft de maatregelen, worden de Nulplusmaatregelen mede gefinancierd door de gemeenten waar de desbetreffende maatregel wordt uitgevoerd. Ook hierin hebben gemeenten een eigen verantwoordelijkheid. Een groot deel van de Nulplusmaatregelen staat bij gemeenten op de begroting en/of in de meerjarenprogrammering.

Verbeterde West+Midden alternatief:

Inspraakreactie

Voorstel om het oude spoorbaantracé te gebruiken voor een Nulplus - West+Midden alternatief is nooit serieus genomen (86).

Voor een aantal partijen uit het Bestuurlijk Overleg was alleen een oplossing van de N69 problematiek van belang en niet zo zeer de keuze hoe. Hun voorkeur voor de Westparallel zegt daarom niet zo veel (81, 89, 92, 150). Van objectieve besluitvorming is geen sprake, gezien de meerderheid van partijen alleen belang had bij een snelle oplossing, waardoor men geneigd is te kiezen voor de weg van de minste weerstand (86).

Beantwoording

Elders in deze reactienota, wordt inhoudelijk in gegaan op dit ingebrachte alternatief.

Financiering totaal pakket

Inspraakreactie

Bestuurlijk Overleg heeft financiering voor zich uitgeschoven, o.a. naar gemeenten die nu toch moeten meebetalen (127).

Beantwoording

In het gebiedsakkoord worden afspraken gemaakt over de financiering en de dekking van het totaal pakket. Gemeenten betalen niet mee aan de nieuwe verbinding Westparallel maar wel aan hun eigen Nulplusmaatregelen vanuit de verantwoordelijkheid als wegbeheerder. Zie paragraaf 6.17 voor volledige kostenopbouw.



Intentieverklaring 2004

Inspraakreactie

Insprekende partij is van mening dat de Intentieverklaring 2004 niet zomaar terzijde geschoven kan worden. Er is afgesproken dat dit alleen kan gebeuren als alle partijen hiermee in zouden stemmen (30)

Beantwoording

In het gebiedsakkoord is vastgelegd hoe met de Intentieverklaring wordt omgegaan.

Totale problematiek

Inspraakreactie

Insprekers zijn van mening dat het kernprobleem van het doorgaande verkeer in Waalre-Valkenswaard in de brede belangenbenadering is 'ondergesneeuwd'. Het is verbazingwekkend dat het oorspronkelijke uitgangspunt (verbeteren van de leefbaarheid in de woonkernen en zorgen voor een betere bereikbaarheid) zo ver is losgelaten dat de voorkeur wordt gegeven aan een alternatief dat de problemen met het doorgaand verkeer in Waalre niet oplost. De N69 vormt een probleem in de regio, mede doordat al jaren over een verbinding met België wordt gepraat, maar alle oplossingen worden tegengehouden en niet uitgevoerd.

Beantwoording

Er is geen sprake van een kernprobleem. De totale problematiek moet worden opgelost, de leefbaarheid en bereikbaarheid in de gehele regio. Daarbij hebben de bestuurders zich ook de opgave opgelegd om de ruimtelijke kwaliteit een impuls te geven. Doordat er een totaal oplossing moet komen kan er niet alleen gekeken worden naar de effecten op één specifiek gebied. Met het vaststellen van het zoekgebied in de provinciale structuurvisie wordt een grote en verplichte stap gezet om de oplossing te realiseren.

(Besluitvormings)proces

Inspraakreactie

De MGA-benadering lijkt in principe een goede methode om een langdurige impasse te doorbreken, maar gelet op de bedragen blijkt ruimtelijke kwaliteit slechts een 5 % belang uit te maken. Dit klinkt door in de uiteindelijke keuze voor een voorkeursalternatief waarbij onvoldoende rekening wordt gehouden met bestaande kwaliteiten (152).

Beantwoording

Dat de ruimtelijke kwaliteiten in het gebied hoog zijn wordt door iedereen erkend. Dat is ook de reden waarom de bestuurders hebben besloten om naast de verplichte mitigatie en compensatie iets extra's te doen voor de ruimtelijke kwaliteit: de gebiedsimpuls. Het plan-MER heeft de effecten goed beschreven en de bestuurders hebben hun eigen afweging te maken in dit proces. In het project-MER zal door Commissie m.e.r. wel het advies gegeven worden om de ruimtelijke effecten van de gebiedsimpuls mee te beoordelen. Hiermee worden dan de effecten van het totaal pakket inzichtelijk.

Inspraakreactie

Het lijkt erop dat er partijen met een verborgen agenda hebben gewerkt. (118)



Beantwoording

In dit proces is veel openheid en transparantie tussen de onderlinge partijen. De provincie herkent de reactie van deze inspreker niet.

Inspraakreactie

Door de gedeputeerde is een onbehoorlijke druk uitgeoefend (193).

Beantwoording

Alle bestuurders hebben gedurende het proces van de afgelopen twee jaar wel eens aangegeven dat er tempo gemaakt moet worden om tot een oplossing te komen. En dat is logisch. De regio heeft na decennia van discussie en feitelijke problemen een eindoplossing in het vizier. Het is nu een kwestie van doorpakken, dat daarbij door de gedeputeerde, of welke andere bestuurder dan ook, onbehoorlijke druk is gezet is niet een juiste constatering.

Inspraakreactie

Het oplossen van het congestieprobleem op de N69 en de negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van Veldhoven hebben geen prioriteit gehad bij de beslissing van het gebieds-akkoord. Beide aspecten worden pas in beeld gebracht nadat er door provinciale staten een besluit is genomen over de structuurvisie. Hoe kan sprake zijn van een brede belangenafweging als er eerst een voldongen feit wordt gecreëerd en vervolgens de consequenties in beeld worden gebracht? (73)

Beantwoording

Deze inspraakreactie wordt door de provincie niet begrepen en zeker niet gedeeld. Met Veldhoven is een aparte verkeersstudie gedaan naar de verkeerseffecten op het onderliggende wegennet. Deze informatie is met de gemeente samen ontwikkeld en besproken. Het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek (of congestie zoals de inspreker aangeeft) is juist de basis om het voorliggende zoekgebied vast te leggen in de structuurvisie. Hierin wordt echter wel gekeken naar de problematiek in de gehele regio, waar ook de huidige N69 deel van uitmaakt.

Inspraakreactie

Inspreker (121) plaatst een aantal zeer zwaarwegende kanttekeningen bij de ontwerp-structuurvisie en de bijbehorende onderzoeken. Naar onze mening komt het belang van de landbouw voor het gebied van de grenscorridor onvoldoende uit de verf. Op belangrijke onderdelen ontbreekt informatie over mogelijk nadelige effecten. Deze informatie is van belang voor de verdere uitwerking in het proces. Het kan, zeker binnen dit MGA proces, niet de bedoeling zijn dat de landbouw straks de dupe wordt van leemten in de onderzoeken waardoor knelpunten te laat in beeld komen terwijl de voorbereidingen voor de uitwerking van het voorkeursalternatief al in volle gang zijn en middelen voor oplossingen niet zijn ingecalculeerd en daardoor ontbreken. Evenmin kan het de bedoeling zijn dat middelen voor de landbouw uit de gebiedsimpuls louter worden aangewend voor het weer op orde brengen van de landbouwstructuur van het gebied. Dit laatste dient in ieder geval het vertrekpunt te zijn bij de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Beantwoording

De provincie heeft veel begrip voor de onduidelijkheid die in het gebied leeft vanwege een mogelijke oplossing die al jaren 'in beeld is'. Dit geeft voor een aantal bedrijven onzekerheid over de bedrijfsvoering in de toekomst. Dat de mate van abstractie van de planvorming niet



strookt met de concrete vragen die u en uw achterban hebben over de toekomstige landbouwstructuur is, helaas, een feit. Zo zit de procedurele besluitvorming in Nederland in elkaar. Eerst een plan op hoofdlijnen en dan naar een tracébesluit. De provincie is van mening dat op het niveau van de nu voorliggende keuze voldoende bekend is over de effecten op landbouw. In dit licht bezien vindt de provincie het jammer dat inspreker van mening is dat het landbouwbelang onvoldoende uit de verf komt. In het vervolgtraject zal op inrichtingsniveau nader onderzoek plaatsvinden naar effecten op de landbouw en zullen voorstellen gedaan worden voor mitigerende en compenserende maatregelen voor negatieve effecten. Zoals in beantwoording van eerdere reacties al is gesteld, wordt de gebiedsimpuls niet gebruikt voor “het op orde brengen” van de landbouwstructuur. Negatieve effecten worden zoveel als mogelijk gemitigeerd en gecompenseerd, conform daarvoor geldende wet- en regelgeving. De gebiedsimpuls is bedoeld voor extra maatregelen ter versterking van (o.a.) de landbouwstructuur.

Inspraakreactie

De Ladder van Verdaas en het procesmatig discussiëren met een brede belangenbehartiging is aan de eindfase verlaten. Nu zitten een aantal belangenpartijen die aan het eind van de Ladder zitten met de gebakken peren. Problemen zijn van het bordje geschoven (inspreker 127).

Beantwoording

Het plan-MER laat duidelijk zien dat er altijd nieuwe infrastructuur nodig is voor een robuuste en toekomstbestendige oplossing. De Ladder van Verdaas heeft in dit proces een belangrijke rol gespeeld om de belangen van alle partijen goed in beeld te krijgen. In de eindfase met alle relevante informatie op tafel is de gezamenlijke ambitie van de deelnemende partijen om tot een gebiedsakkoord te komen.

Inspraakreactie

Bekend is dat vertegenwoordigers puur hebben gekozen vanuit eigen belang. Integriteit wordt geschonden door de keuze van bepaalde vertegenwoordigers. Een bekend voorbeeld is de stichting Recron waarbij de voorzitter en vertegenwoordiger tevens belangen heeft in camping de Paal. Camping de Paal ligt langs de west-varianten (inspreker 127).

Beantwoording

De provincie deelt deze mening niet. Elke partij vertegenwoordigt zijn of haar belangen. De samenstelling van het Bestuurlijk Overleg is een representatieve vertegenwoordiging van alle belangen uit de regio.

Inspraakreactie

Inspreker stelt dat de enige vertegenwoordigers die democratisch en wettelijk zijn gekozen zwaar ondervertegenwoordigd zijn in het Bestuurlijk Overleg N69. Het is vreemd dat niet democratische vertegenwoordigers mee kunnen stemmen en hun stemmen even veel waard zijn als de wettelijke vertegenwoordigers van grote gemeenten met 43.000 inwoners (inspreker 127).

Beantwoording

De provincie deelt deze mening niet. De provincie heeft een proces georganiseerd dat leidt tot goede besluitvorming en realisatie, de zogenaamde commissie Elverding aanpak. Eén van de belangrijkste verdragende factoren in dergelijke trajecten is dat niet alle belanghebbenden



vanaf het begin betrokken zijn en pas in een later stadium hun inbreng kunnen leveren of aan het eind hun gelijk willen halen bij de rechter.

Inspraakreactie

De gemeenteraden zijn buitenspel gezet (127).

Beantwoording

De provincie distingeert zich van een dergelijke opmerking. Ten eerste is in het Afsprakenkader vastgelegd dat elke partij zelf de achterban op een goede manier betreft in het proces. En ten tweede is dit een uitwerking van de Elverding aanpak die aangeeft dat het veel tijdswinst oplevert als partijen eerst een informeel gedragen voorkeur adviseren en deze dan vervolgens in de formele procedures voorleggen. In de formele besluitvorming hebben de Raden en Colleges hun controlerende, adviserende en beslissende taken.

Inspraakreactie

Uit de verslagen blijkt dat de keuze niet unaniem genomen is. 15 vertegenwoordigers waren voor WPI, een voor een andere variant, 3 waaronder Veldhoven hebben niet gekozen omdat nog niet alles bekend was. 6 vertegenwoordigers hebben niet gestemd. Er kan gesteld worden dat de brede belangenbenadering is losgelaten bij een 60% keuze voor een variant (127).

Beantwoording

De provincie is het hier niet mee eens. Alle bestuurders hebben met mandaat gekozen voor de partijen die zij vertegenwoordigen. Unanieme besluitvorming is een streven en geen doel.

Inspraakreactie

De Westparallel is een groot probleem voor Veldhoven om reden dat het een enorme nieuwe verkeersdruk gaat genereren op diverse wegen in Veldhoven en een bom duiten gaat kosten (inspreker 127).

Beantwoording

De provincie kan zich niet vinden in dergelijke bewoordingen over 'enorme nieuwe verkeersdruk' en dat het Veldhoven een 'bom duiten' gaat kosten. In eerdere antwoorden is al aangegeven dat de te verwachte toename van verkeer beperkt is en dat de bijdrage van de gemeente Veldhoven aan de realisatie van de Westparallel is beperkt.

Inspraakreactie

De afspraak door gedeputeerde staten gemaakt met provinciale staten was dat er 2 oplossingen volledig uitgewerkt zouden worden waaruit gekozen zou kunnen worden. Dit is niet het geval (inspreker 127).

Beantwoording

Provincie deelt deze mening niet. Het afwegingstraject zoals doorlopen is, heeft tot het laatste moment twee alternatieven onderzocht. Hoofdstuk 9 van het plan-MER gaat over twee alternatieven niet over één. Dit is onder andere op verzoek van Veldhoven gebeurd.



Inspraakreactie

Er is gewerkt met geheime verslaglegging. Nadat inspreker (127) inzage gevraagd heeft zijn gecorrigeerde verslagen naar buiten gekomen. Onduidelijk is wat er besproken is en de afzonderlijke argumenten zijn per deelnemer aan het overleg. Keuzes zijn niet in de openbaarheid gebeurd, dit is niet democratisch.

Beantwoording

De provincie kan zich niet vinden in deze opmerking. De verslagen zijn openbaar gemaakt. De keuzes die in het Bestuurlijk Overleg zijn gemaakt, zijn vastgelegd en inzichtelijk gemaakt. In dit proces heeft elke partij zijn of haar bestuurlijke afgevaardigde kunnen consulteren, informeren en instrueren. Zoals ook door Veldhoven is gedaan.

Inspraakreactie

De MGA-benadering lijkt in principe een goede methode om een langdurige impasse te doorbreken, maar gelet op de bedragen blijkt ruimtelijke kwaliteit slechts een 5 % belang uit te maken. Dit klinkt door in de uiteindelijke keuze voor een voorkeursalternatief waarbij onvoldoende rekening wordt gehouden met bestaande kwaliteiten (inspreker 152).

Beantwoording

Onduidelijk is waar inspreker precies op doelt met de relatie tot het bedrag en rol van ruimtelijke kwaliteit in de afweging. De provincie deelt de mening niet dat onvoldoende rekening is gehouden met de bestaande ruimtelijke kwaliteiten in de uiteindelijke keuze. In het plan-MER is uitgebreid onderzoek gedaan naar de bestaande kwaliteiten en de effecten van de alternatieven op deze kwaliteiten zijn uitgebreid onderzocht. Op basis van de integrale informatie heeft het Bestuurlijk Overleg een keuze gemaakt voor een integrale oplossing, de negatieve effecten hiervan kennend en beseffend.

4.3 Communicatie

Hoofdreactie 4 Besluitvormingsproces in onzorgvuldig (onzorgvuldige communicatie naar achterbannen en betrokkenen)

Een aantal insprekers maakt bezwaar tegen de communicatie met en participatie van burgers. Deze worden per categorie beantwoord.

Betrokkenheid bij proces

Inspraakreactie

Betrokken partijen/burgers zijn onvoldoende betrokken/niet serieus genomen (7, 14, 63). Achterbannen zijn onvoldoende betrokken (20, 86). 'Oplossing N69 Bewonersoverleg Dommelen' heeft tevergeefs geprobeerd constructieve bijdrage aan het proces te leveren via actiegroep N69 en de gemeente Valkenswaard. De insprekers voelen zich niet gehoord, terwijl zij direct betrokkenen zijn van de Westparallel (20) individuele burgers zijn onvoldoende betrokken bij het proces, het lijkt uit angst voor veel weerstand (').



Beantwoording

De provincie heeft een brede communicatie opgezet met nieuwsbrieven, website en informatie-avonden. Dat past bij de rol die de provincie in dit proces heeft, namelijk zorgdragen voor de overall communicatie. Dan is het te betreuren dat insprekers dit anders ervaren hebben. Voor de meer gerichte communicatie naar de achterbannen zijn bij de start van de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 een aantal afspraken gemaakt. Deze zijn opgenomen in het Afsprakenkader. Eén van de afspraken is dat alle partijen zelf verantwoordelijk zijn voor de communicatie naar de achterban. Elke bestuurder maakt daarin zijn of haar eigen keuzes. Dat sommige achterbannen zich niet voldoende betrokken voelen is geen goede zaak, maar nogmaals dat valt buiten de verantwoordelijkheid van de provincie. Maar veel partijen hebben geïnvesteerd in het betrekken van de achterban, door klankbordgroepen in te richten en achterbanbijeenkomsten te organiseren.

De provincie stelt vast dat voor de planvormingsfase de betrokkenheid van partijen, burgers en achterbannen over het algemeen goed is geweest en ook dat er voor de ontwerpfase van de project-m.e.r. fase wel extra aandacht moet komen voor de betrokkenheid van burgers omdat de komende fase er echt over gaat waar de weg komt en hoe deze wordt ingepast. Voor dit draagvlak is participatie en betrokkenheid van bewoners cruciaal.

Als initiatiefnemer van dit proces heeft de provincie vanaf het eerste moment juist wel gekozen om de burgers bij de besluitvorming te betrekken. Dit dossier speelt al zolang over de hoofden van de bewoners dat zij, in de optiek van de provincie, mee moeten doen bij het zoeken van een oplossing. Stichting Actie N69 is vanaf het begin uitgenodigd om te participeren om een tweetal redenen. 1) zij vertegenwoordigen een grote groep bewoners rond de huidige N69 en daar moet een oplossing voor worden gevonden en 2) zij hebben zich georganiseerd en vertegenwoordigen daardoor een grote groep dan individuele burgers.

Over de betrokkenheid van kernen van gemeenten (zoals Dommelen en Riethoven) zijn in het Bestuurlijk Overleg duidelijke afspraken gemaakt. Tot nader orde vertegenwoordigen de wethouders ook de belangen van de kernen van de gemeenten. In de betrokkenheid van deze achterbannen heeft elke bestuurder daar zijn of haar eigen invulling aan gegeven. De provincie herkent de positie van Oplossing N69 Bewonersoverleg Dommelen. Deze groep is gedurende het proces ontstaan en opgericht om ervoor te zorgen dat ook de belangen van Dommelen goed vertegenwoordigd zijn in het Bestuurlijk Overleg. De aansluiting bij Stichting ActieN69 is niet mogelijk geweest voornamelijk omdat bij de Stichting ActieN69 na een interne zware discussie er de steun is uitgesproken voor de Westparallel. Dat strookt met de belangen van de bewoners die zij vertegenwoordigen maar niet met de belangen van het bewonersoverleg Dommelen. Gemeente Valkenswaard heeft haar eigen afweging gemaakt in relatie tot het bewonersoverleg Dommelen. De provincie heeft in ieder geval open lijnen naar het bewonersoverleg Dommelen. De provinciale statenledenexcursie in december 2011 geeft blijk hiervan.

De provincie heeft vanwege de grote betrokkenheid van de burgers in het gebied duidelijk voor ogen dat zij een belangrijke rol hebben in de vervolgfase. Bij het ontwerp, inrichting en inpassing van de weg zal de betrokkenheid weer worden georganiseerd en moet er opnieuw gekeken worden wie, wanneer en in welke vorm betrokken moet zijn bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief.



Werksessies en informatieavonden

Inspraakreactie

Er is volgens insprekers onzorgvuldig omgegaan met de resultaten vanuit de participatie: vragen/opmerkingen tijdens werksessies/informatieavonden en reacties op Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Tijdens werkateliers zijn vragen zorgvuldig gefilterd. Schriftelijke beantwoording heeft plaatsgevonden met een onbenullig informatiebulletin. Sommigen wachten nog op antwoord. Van de ingediende reacties door burgers is maar weinig daadwerkelijk overgenomen in het plan-MER (14, 35, 70, 86). Inspreker heeft geen persoonlijke reactie gehad op ingediende visie (14). Er wordt alleen naar de bezwaarprocedure verwezen (70).

Beantwoording

De provincie merkt dat bewoners en individuele bedrijven duidelijkheid willen, en terecht. Waar komt die weg precies, welke effecten heeft dat voor mijn woning qua geluid, voor de toekomst van mijn bedrijf. We, de gezamenlijke partijen in het Bestuurlijk Overleg, weten het simpelweg nog niet en kunnen dus geen antwoord geven op dergelijke specifieke vragen. Het plan-MER hoort bij een structuurvisie waarbij op hoofdlijnen een plan ruimtelijk wordt beschreven en vastgesteld zonder heel gedetailleerd de plannen uit te werken. Op deze manier kan de Commissie m.e.r. een goed oordeel vormen of alle effecten goed zijn onderzocht. Bij de inspraakreacties op het plan-MER zijn veel opmerkingen en vragen gekomen die horen bij de uitwerking in de vervolgfase: de project-m.e.r. Deze punten gaan dan ook een plek krijgen in het project-MER, zie deel 1 hiervoor.

Communicatie naar burgers

Inspraakreactie

- De communicatie naar burgers is onvoldoende transparant. Er is gewerkt met gesloten raadsvergadering in Valkenswaard, geheime verslaglegging. Keuzes zijn niet in het openbaar gebeurd (14, 127), onvoldoende openbaarheid van stukken (123), onverbeterlijk dat de kaartenmap met verkeerskaarten niet met het plan-MER is verspreid (48).
- De provincie is eindverantwoordelijk over de gebrekkige informatievoorziening aan burgers. De informatieavond op 28 september in Valkenswaard komt rijkelijk laat, er is geen verslag van het Bestuurlijk Overleg, er is in het verslag van 16 en 17 juni geen inhoudelijke onderbouwing van de wethouder voor de keuze van de Westparallel opgenomen (o.a. mogelijke ontsluitingen van bijv. Dommelen Noord, voorkomen van probleemverhuiven, extra kosten ivm mitigerende maatregelen). Dit staat haaks op beloftes die eerder door dhr. De Boer en mevr. Zonnenberg zijn gedaan mbt transparantie, draagvlak en betrokkenheid van burgers omdat inhoudelijke verslaglegging van het Bestuurlijk Overleg ontbreekt. Het is niet duidelijk waarom partijen voor of tegen zijn, welke overwegingen er geweest zijn, welke compromissen zijn gesloten (14).
- In het Eindhovens dagblad verschijnt te weinig objectieve informatie, er is alleen aandacht voor tegenstanders van de Westparallel (23).
- de Westparallel wordt in persberichten en nieuwsbrieven al langer aangeduid als voorkeursalternatief (105).
- Inspreker (87) vindt de communicatie gebrekkig: in eerste instantie geen voorlichtingsavond in Valkenswaard, in 2011 pas vlak voor het verstrijken van de inspraaktermijn/essentiële informatie is niet of pas op het laatste moment beschikbaar/er worden nauwelijks argumenten of onderbouwingen gegeven voor gemaakte keuzes/concrete



vragen tijdens bijeenkomsten en gesprekken worden slecht beantwoord door politici/bestuurders/deskundigen/op schriftelijke vragen aan de gemeente komt pas na lange tijd antwoord/gegeven verkeerskundige informatie klopt niet: verkeersstromen stoppen zomaar, van drukke wegen wordt gezegd dat ze worden opgewaardeerd terwijl er fysiek geen ruimte is om dit te doen/dit gebrek aan informatie - of gebrek aan een juiste beoordeling van de informatie of de keuze om niet volledig open te zijn- in alle gevallen kan de keuze voor de Westparallel/de gebrekkige communicatie leidt tot afname van het vertrouwen in het gehele proces, de brede belangenbenadering communiceert ten onrechte dat er maar één oplossing mogelijk is. West+Midden varianten vormen ook goede alternatieven. Hierdoor ontstaat het beeld dat het huidige overleg niet objectief is en geen goed oordeel kan vellen over welke variant(en) verder moet(en) worden onderzocht.

Beantwoording

De onderbouwing van de keuze voor het voorkeursalternatief Westparallel is goed, dat is ook de conclusie van de Commissie m.e.r. Tot op het laatste moment zijn twee alternatieven in het plan-MER beschreven. Daar is in het Bestuurlijke Overleg transparant over gecommuniceerd. Verslagen zijn openbaar. De door een inspreker genoemde verkeersklapper heeft een belangrijke rol gespeeld in het plan-MER. Maar is geen officiële bijlage van het plan-MER. Omdat zonder verkeerskundige expertise deze kaarten makkelijk verkeerd te lezen en te interpreteren zijn.

In december 2010 wordt de Westparallel als voorlopige voorkeur betiteld, het plan-MER moet uiteindelijk de definitieve keuze onderbouwen. Dat besluiten de bestuurders in december 2010. In nieuwsbrieven is ook de term voorlopige voorkeur gebruikt. In juni 2011 kiezen de bestuurders uiteindelijk op basis van een uitgebreid plan-MER het voorkeursalternatief Westparallel Plus en die wordt voorgedragen voor de provinciale structuurvisie.

De keuze in deze fase van de besluitvorming is niet Westparallel of West+Midden. Dat is een consequentie van het werken volgens de aanpak “commissie Elverding”, namelijk één gezamenlijk gedragen voorkeur voorleggen in de formele besluitvorming. In dit geval is het besluit het vaststellen van het zoekgebied Westparallel door Provinciale Staten, middels een wijziging van de provinciale structuurvisie. Die keuze ligt voor en die is toegelicht tijdens de informatieavond. Vandaar dat er minder ruimte is geweest om West+Midden toe te lichten. Na het besluit van het Bestuurlijke Overleg in juni 2011 om een voorkeursalternatief te kiezen, heeft de Gedeputeerde namens het bevoegd gezag die keuze toegelicht. De reactie over het Eindhovens Dagblad neemt de provincie ter kennisname aan. Het Deel B bij Plan-MER staat op de website onder het kopje Inspraak N69.

Zorgvuldigheid in het proces

Inspraakreactie

Door versnelde besluitvorming in de laatste fase van het proces is zorgvuldigheid en publieke informatie-uitwisseling in het gedrang gekomen (inspreker 54).

De N69 klankbordgroep in Riethoven heeft op 1 juni 2011 een schriftelijke reactie aan de wethouder van Bergeijk gericht op het concept planMER, maar heeft hierop nooit antwoord gehad (inspreker 118).



Beantwoording

De besluitvorming is zorgvuldig. De Commissie m.e.r. geeft aan dat het plan-MER goed is en voldoende informatie omvat om een goede afweging te maken. Ook de Provinciale Omgevingscommissie is tot dat oordeel gekomen. Uiteraard is er een wisselwerking tussen zorgvuldigheid en het wens en ambitie van het Bestuurlijk Overleg om tot een oplossing te komen. Maar dat heeft in de optiek van de provincie niet geleid tot een minder zorgvuldige eindafweging. Dat de inspreker geen reactie heeft gekregen op een schriftelijke reactie op het concept plan-MER gericht aan de wethouder van Bergeijk, dient met de wethouder besproken te worden.

Methode Elverding

Zie inleidende tekst van deze paragraaf.

Inspraakreactie

De stukken zijn pas een week voor de beslissing vrijgegeven voor inzage (181)

De keuze voor de Westparallel komt als een verrassing, er is weinig ruchtbaarheid aan gegeven (40).

Beantwoording

Dit proces werkt volgens de 'regels' van de methode Elverding. Dat wil zeggen dat de besluitvorming en realisatie van infrastructurele werken veel sneller kunnen dan in een traditioneel proces. In Nederland duurt het gemiddeld 14 jaar voordat een infrastructureel werk gerealiseerd wordt. Dat moet sneller en beter kunnen is de conclusie van de Tweede Kamer commissie Elverding. Eén van de belangrijkste 'versnellers' is om eerst met de belanghebbende partijen tot een collectief gedragen alternatief te komen én daarna pas de formele procedure te starten en de plannen aan het publiek te presenteren. Door deze manier van werken komen meer robuuste en toekomstbestendige oplossingen tot stand, immers een grote groep kan zich hierin vinden. Daarom is in dit proces het gebiedsakkoord zo belangrijk, waar de partijen in het Bestuurlijk Overleg streven om dit allemaal te ondertekenen. Om te laten zien dat er gewerkt wordt aan een gezamenlijk gedragen oplossing. Deze manier van werken heeft voor de groep die niet direct bij dit proces betrokken is tot gevolg dat ze op een later moment betrokken worden.

Overige

Inspraakreactie

Insprekers onderschrijven de zienswijze van:

- Brabantse Milieufederatie/Platform N69 (48, 90, 99, 150, 196, 198)
- Actiegroep N69 Bewonersoverleg Dommelen (48, 98, 108, 150, 196, 197, 198)
- Actiegroep Riethoven en N69 oplossingen (48, 108)
- Bewonersgroep Dommelen (petitie d.d. 9 sept 2011) (108)
- De boeren uit Riethoven (131)

Inspreker verzoekt om de inspraakreacties van BMF/platform N69, Riethoven en N69 Oplossingen en Oplossing N69 Bewonersoverleg Dommelen als integraal onderdeel te zien van zijn zienswijze (150).



Beantwoording

De provincie neemt dit voor kennisgeving aan. Inhoudelijk zijn de inspraakreacties van genoemde insprekers in deze reactienota beantwoord.

Inspraakreactie

Inspreker (181) kon deel B niet terugvinden op de site. Andere insprekers (123, 192) geven aan dat sommige documenten niet downloadbaar zijn.

Beantwoording

Provincie vindt het jammer dat inspreker documenten niet heeft kunnen vinden op of kunnen downloaden van de site. De provincie heeft hier verder geen klachten over gehad en is van mening dat de documenten goed beschikbaar zijn geweest voor insprekers.



5. Vervolgtraject

5.1 Onderzoek

Hoofdreactie 3 Westparallel en West+Midden 1 beide in vervolgprocedure

Een aantal insprekers (1, 20, 21, 35, 39, 54, 55, 73, 81, 86, 87, 88, 89, 90, 93, 105, 118, 127, 144, 150, 152, 174, 179, 194, 196, 198, 203, 212) wil dat zowel alternatief Westparallel als alternatief West+Midden 1 in de vervolgprocedure nader uitgewerkt en onderzocht worden:

- Nu kiezen voor de Westparallel betekent in de toekomst waarschijnlijk vertraging of afstel. Het is beter om twee ijzers in het vuur te houden.
- Om juridische problemen ten aanzien van EHS en Natura2000 te voorkomen. Zowel West+Midden als de Westparallel hebben voldoende oplossend vermogen.
- De door de BMF voorgestelde verbeterde versie van West+Midden dient onderzocht te worden.
- Het verschil in kosten tussen West+Midden en de Westparallel valt binnen de marge van de berekening.
- Er moet nu niet overhaast voor de Westparallel worden gekozen, omdat men nu eenmaal een oplossing wil. Er moet beter worden gekeken wat de Westparallel niet oplost en wat de voordelen van variant West+Midden zijn.

Beantwoording

De keuze voor Westparallel als voorkeursalternatief is een bestuurlijke keuze, gevoed door en gemotiveerd vanuit de inhoudelijke informatie, zoals gepresenteerd in het plan-MER. In de structuurvisie is gemotiveerd dat Westparallel inhoudelijk de beste keuze is. De inspraakreacties leiden niet tot een andere afweging en conclusie. In een intensief bestuurlijk traject van meer dan 2 jaar hebben vertegenwoordigers van 25 partijen de problematiek en de mogelijke oplossingen van de Grenscorridor N69 besproken. Er is een Afsprakenkader opgesteld met daarin de spelregels om tot deze keuze te komen. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau hebben de partijen afspraken gemaakt over de doelen, de criteria en onderzoeken en op welke manier tot een voorkeur te komen (het afwegingskader). Gedurende het gehele traject is gezamenlijk onderzoek gedaan. In het Bestuurlijk Overleg zijn de onderzoeksvragen geformuleerd en de uitkomsten zijn vervolgens aan het overleg voorgelegd. Om zodoende de partijen in hun informatiebehoefte tegemoet te komen en in staat te stellen een besluit te kunnen nemen. Het plan-MER laat in hoofdstuk 8 zien dat er twee alternatieven zijn die de problematiek in voldoende mate op kunnen lossen en laat zien dat beide alternatieven ook leiden tot negatieve effecten: alternatief Westparallel met name in het buitengebied, West+Midden met name in en langs de kernen. In hoofdstuk 9 van het plan-MER zijn de twee overgebleven alternatieven met elkaar vergeleken. De effectbeoordelingen zijn voor de inzichtelijkheid voor de bestuurders op geaggregeerd niveau samengevat in een concluderende eindtabel, de zogenaamde "blauwe tabel" (tabel 9.7 plan-MER deel B). Hiermee is in de optiek van de provincie de keuze voor Westparallel als voorkeursalternatief voldoende onderbouwd.

De kwaliteit van het MER en het besluitvormingsproces wordt beaamd door onafhankelijk toetsende instanties als Telos (brief d.d. 6 juni 2011, opgenomen in het bijlagenrapport van het plan-MER), Provinciale Omgevingscommissie (advies d.d. 6 oktober, zie ook verder) en het advies van de Commissie voor de m.e.r. d.d. 8 maart 2012.

De opmerking dat nu kiezen voor Westparallel in de toekomst waarschijnlijk tot vertraging of afstel leidt, wordt niet begrepen door de provincie. De opmerking dat het beter is twee ijzers in het vuur te houden wordt niet gedeeld. Conform de methode Elverding is het beter nu



gemotiveerd te kiezen en alle energie te richten op verdere uitwerking en onderzoek van één voorkeursalternatief.

Mogelijke juridische problemen ten aanzien van EHS en Natura2000 worden door de provincie niet als argument gezien voor het openhouden van beide opties. West+Midden is in de optiek van de provincie geen reëel alternatief voor Westparallel.

De provincie honoreert de wens van insprekers niet om West+Midden 1 op te nemen in de structuurvisie. Dit geldt daarmee tegelijkertijd ook voor de verbeterde versie van West+Midden.

Inspraakreactie

De inspreker (152) verzoekt de provincie het door de inspreker ingebrachte verbeterde West+Midden alternatief naast Westparallel 1 in de structuurvisie op te nemen en om beide alternatieven verder te onderzoeken en uit te werken in de project-MER. Hiermee wil de inspreker niet alleen een betere oplossing mogelijk maken maar ook voorkomen dat straks, bij tegenvallende kosten van Westparallel 1 en grote, door de inspreker reeds nu voorziene inpassingsproblemen alsnog voor een veel eenvoudiger oplossing gekozen moet worden. Zelfs wanneer de provincie nu nog niet overtuigd mocht zijn van de aantrekkelijkheid van het voorstel van de inspreker is het verstandiger om een 'second best' achter de hand te houden dan 'alles of niets' te spelen. Gelet op de ernst en urgentie van de problemen en mede gelet op de onzekere financiële ontwikkelingen lijkt dit alleszins gerechtvaardigd.

Beantwoording

De provincie honoreert de wens van inspreker niet om ook (de verbeterde) West+Midden in de structuurvisie op te nemen en verder te onderzoeken en uit te werken in het project-MER. De provincie deelt de mening niet dat West+Midden eenvoudiger zou zijn dan Westparallel en voorziet voor Westparallel geen grotere inpassingsproblemen dan wel (financiële) risico's dan voor West+Midden 1. Op basis van inhoudelijke gronden is bij bovenstaande reactie gemotiveerd waarom de (verbeterde) West+Midden onvoldoende aantrekkelijk is. De provincie is van mening dat de afweging voor Westparallel als (enig) voorkeursalternatief voldoende onderzocht en gemotiveerd is.

Hoofdreactie 5 Aspecten vervolgtraject: nader onderzoek naar effecten

Inspraakreactie

Insprekers vragen in het vervolgtraject aandacht voor effecten op:

- Landbouw (121, 148):
 - Effect op huis en veldkavels;
 - Effect op bereikbaarheid, knelpunten landbouwverkeer, zonodig inclusief mitigerende en/of compenserende maatregelen;
 - Hydrologische effecten van verdiepte aanleg van de Westparallel, zonodig inclusief mitigerende en/of compenserende maatregelen;
 - Compenserende maatregelen: vrij maken van landbouwgrond in Bergeijk en Valkenswaard voor agrariërs die worden getroffen door de N69, kavelruil, waarbij grond wordt gebruikt van bedrijven die vanwege de N69 verplaatst worden, Parallelwegen en viaducten om percelen bereikbaar te houden, maatregelen om agrarische bedrijven die na de aanleg van de N69 in het gebied overblijven te versterken;
 - Uitkoop, verplaatsing, planschade;



- Natuur en landschap: gedetailleerde onderzoek naar effect op beschermde gebieden en soorten, gebruik van actuele gegevens zwaarder mee laten wegen van effecten van de alternatieven op natuur en landschap en de leefbaarheid daarvan (86, 144, 152);
- Water: nadere detaillering van de effecten, opstart watertoets, hydrologisch neutraal ontwerpen, Indien nieuwe infrastructuur komt in het waterbergingsgebied (in ontwikkeling) in de Run en in de Keersop, dient het waterbergend vermogen gecompenseerd te worden. Dit dient in de bestemmingsplanprocedure concreet gemaakt te worden, natte natuur specifiek als opgave in het kader van natuurcompensatie EHS (117);
- Recreatie: aandacht voor de belangrijke recreatieve waarde van de Kempen (202), aandacht voor de recreatieve waarden langs de Westparallel (152);
- Gezondheid: advies om een Gezondheidseffectscreening Stad&Milieu (GES) uit te voeren, advies om voor het aspect luchtkwaliteit ook naar het aantal gevoelige bestemmingen binnen 100 meter van snelwegen en/of 50 meter van overige drukke (provinciale) wegen. Dit is een betere indicator voor het optreden van gezondheidseffecten dan concentraties NO₂ en PM₁₀ (26);
- Bereikbaarheid algemeen: aandacht voor aansluitingen van nieuwe infra op bestaande wegenstructuur, goede spreiding en doorstroming. Afwikkeling van doorgaand vrachtverkeer om de kernen, Bereikbaarheid/leefbaarheid Dommelen (6), Bereikbaarheid/leefbaarheid Veldhoven (107);
- Mitigatie en compensatie: verdere uitwerking (diverse insprekers);
- Kosten en financiering: een goede complete kostenraming, borging van benodigde financiën, met name voor mitigerende, compenserende en gebiedsimpulsmaatregelen (diverse insprekers).

Beantwoording

In de vervolgfase van plan- en besluitvorming (provinciaal inpassingsplan, project-m.e.r.) zal op inrichtingsniveau (perceels/objectniveau) en meer in detail onderzoek worden gedaan naar de effecten van alternatief Westparallel. Het tracé van de nieuwe weg Westparallel zal nader worden ontworpen (horizontale en verticale ligging, aansluitingen op onderliggend weggennet). Hierbij zal onderzocht worden of er binnen het zoekgebied voor de Westparallel varianten voor de tracéligging mogelijk zijn. De overige maatregelen in het alternatief Westparallel worden nader geconcretiseerd en uitgewerkt. Vervolgens wordt op basis van een meer gedetailleerde inventarisatie van waarden nader gekeken naar de effecten van de Westparallel o.a.:

- op de direct omliggende kernen als Riethoven, Dommelen, Heers. Eén van de belangrijke ontwerpogaven wordt de aansluiting bij Dommelen op de Westparallel. Hierbij zullen meerdere varianten met elkaar vergeleken worden. Daarnaast is de inpassing van de Westparallel gericht op het verminderen van negatieve uitstralingseffecten een belangrijk onderzoeksaspect. Mede op basis van de inspraakreacties is het zoekgebied aangepast om dit mogelijk te maken.
- op de diverse milieuaspecten, waarbij op voorhand als belangrijke onderzoeksthema's kunnen worden genoemd (niet limitatief):
 - Landschap: inpassing van de Westparallel in het beekdalengebied;
 - Natuur: effecten op Natura2000 (meer gedetailleerd onderzoek naar effecten en mitigerende maatregelen), EHS en soorten (aan de hand van inventarisatiegegevens);
 - Water: relatie tot waterbergingsopgaven, effecten op kwel in relatie tot natuur en in relatie tot landbouw, effecten van doorsnijding van breuklijnen;

- Landbouw: doorsnijding van percelen, effecten op bedrijfsvoering, waterhuishouding en bereikbaarheid;
- Recreatie: effecten (in meer detail) op bestaande recreatieve voorzieningen, routes en functies;
- Kabels en leidingen: inpassing Westparallel in relatie tot (o.a.) pijpleiding in gebied;
- Kosten, nadere uitwerking en specificatie van kosten;
- Hierbij worden ook de uitgewerkte Nulplusmaatregelen en de uitgewerkte gebieds-impuls betrokken als onderdelen van het integrale maatregelenpakket Westparallel.

Bovenstaande, door de insprekers aangedragen, reacties worden betrokken bij de opzet en uitwerking van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het project-MER Grenscorridor N69. Het onderzoek naar de effecten van een uitgewerkte Westparallel en varianten wordt gestructureerd in een project-m.e.r. procedure bij het vervolg ruimtelijk besluit. Zoals ook bij de plan-m.e.r.-procedure gebeurd is, wordt de project-m.e.r.-procedure gestart met een start-document, namelijk de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Dit document wordt ter inzage gelegd, waarna een ieder kan inspreken wat onderzocht moet worden in het project-MER. In het Gebiedsakkoord worden nadere afspraken gemaakt over verantwoordelijkheden en organisatie.

Inspraakreactie

Inspreker (121) vraagt met spoed het aanvullend onderzoek naar landbouwverkeer uit te voeren zodat eventuele knelsituaties voor het landbouwverkeer zo snel mogelijk in kaart zijn gebracht. Inspreker verwacht dat u in het geval van knelsituaties mitigerende dan wel compenserende maatregelen worden benoemd en worden meegenomen in het voorkeurs-alternatief.

Beantwoording

Effect op landbouwverkeer is een aspect dat in het vervolgtraject nader onderzocht wordt. In deze fase van plan- en besluitvorming wordt landbouwverkeer door de provincie niet maatgevend geacht voor de keuze voor een voorkeursalternatief. In het vervolgonderzoek in het project-MER wordt ook nader ingegaan op maatregelen bij negatieve effecten. Het door inspreker gevraagde nader onderzoek zal in overleg met inspreker worden uitgewerkt.

5.2 Ontwerp

Hoofdreactie 5 Aspecten vervolgtraject: ontwerp

Infrastructurele maatregelen

Inspraakreactie

Insprekers vragen om de volgende ontwerpaspecten in het vervolgtraject nader uit te werken en te onderzoeken:

- Aansluiting Dommelen: meerdere varianten (121), variant Tienendreef (67, 148), boven sportpark/Norbertusdreef (132, 182), geen aansluiting Dommelen-Noord, maar alleen Dommelen-Zuid (124, 132, 181). Gedegen onderzoek aansluiting Dommelen-noord tbv duurzame inpassing (211).
- Nieuw tracé tussen Kempervennen en Eurocircuit: is beter voor mens milieu en financiën omdat de route korter is, alleen opwaardering noodzakelijk van bestaande weg, geen



nieuwe overkluizing Keersop (route over bestaande brug) en betere aansluiting op Keersopperdreef waardoor rotonde niet nodig is die niet zou kunnen volgens provinciale regels (31, 84).

- Ook bij alternatief Westparallel dienen Midden-maatregelen genomen te worden (13).
- Tracé Westparallel tot voorbij Keersop over de bestaande Keersopperdreef te verlopen (54).
- Het voorstel voor de Westparallel bevat een rare bocht bij de aansluiting over de N397 (Dommelsedijk). Het zou logischer zijn als deze aansluiting op +/- 50 meter ten zuiden van de huidige brug over de N397 zou aansluiten en na 500 à 600 meter de Keersopperdreef volgt. De Tienerdreef kan worden doorgetrokken en aangesloten op de Westparallel en vervolgens kan worden afgedraaid naar het aangegeven tracé van de Westparallel. Aan de oostzijde zal een parallelweg aangelegd moeten worden tot aan de kruising met de Keersopperdreef (104).

Beantwoording

In de vervolgfase van plan- en besluitvorming (provinciaal inpassingsplan, project-m.e.r.) zal op inrichtingsniveau (perceels/objectniveau) en meer in detail onderzoek worden gedaan naar de effecten van alternatief Westparallel. Het tracé van de nieuwe weg Westparallel zal hiervoor nader worden ontworpen (horizontale en verticale ligging, aansluitingen op onderliggend weggennet). Hierbij zal onderzocht worden of er binnen het zoekgebied voor de Westparallel varianten voor de tracéligging mogelijk zijn. De overige maatregelen in het alternatief Westparallel worden nader geconcretiseerd en uitgewerkt. Eén van de ontwerppogingen wordt de aansluiting van de Westparallel op Dommelen. Hierbij zullen meerdere varianten met elkaar worden vergeleken. Het onderzoek naar de effecten van een uitgewerkte Westparallel en varianten wordt gestructureerd in een project-m.e.r.-procedure bij het vervolg ruimtelijk besluit.

Bovenstaande, door de insprekers aangedragen, reacties worden betrokken bij de opzet en uitwerking van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de project-MER Grenscorridor N69.

Zoals ook bij de plan-m.e.r. procedure gebeurd is, wordt de project-m.e.r. procedure gestart met een startdocument, Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Dit document wordt ter inzage gelegd, waarna een ieder kan aangeven wat onderzocht moet worden in het project-MER.

Nulplusmaatregelen

Inspraakreactie

- Vrachtwagenverbod tussen het hele gebied tussen het zuiden van Valkenswaard en de A2 (120).
- Vrachtwagenverbod komt voor niet-bestemmingsverkeer (132).
- Uitzondering op de geslotenverklaring voor vrachtwagens voor oldtimer-vrachtwagens, die niet dienen voor commercieel transport van goederen, maar particulier worden gebruikt en vaak worden gebruikt bij open dagen en evenementen (42).
- Tracé voor HOV, noodzakelijk omdat in Aalst op de Eindhovenseweg geen busbanen kunnen worden ingepast (73).
- Carpoolvoorzieningen gericht op het woon-werkverkeer tussen Valkenswaard en Veldhoven/Eindhoven (120).
- Schrapen snelle fietsverbinding over het oude spoorbaantracé. Is lokale maatregel, waarover Valkenswaard en Waalre zelf moeten kunnen besluiten. Bovendien zijn er al



genoeg fietspaden naar de HTC en heeft de maatregel slechts een beperkt effect in het geheel van de N69 (93).

- Oplossing voor landbouw- en fietsverkeer op de Keersopperdreef (57).
- Maatregelen zodat landbouwverkeer bij de percelen kan komen (57).
- Herverkaveling van weilanden en voldoende grootte van huiskavels om het voortbestaan van agrarische bedrijven te waarborgen (150).
- Fietspad op het zuidelijk deel van de N69 tussen de Belgische grens en de Westparallel opwaarderen voor agrarisch bestemmingsverkeer vanaf de grens tot de rotonde, met fiets-suggestiestroken (195).
- Verdiepte ligging van de weg in verband met geluidoverlast en horizonvervuiling (94, 104).
- Beschermende, mitigerende en compenserende maatregelen voor natuur, water en landschap (117).
- Uitvoering Nulplusmaatregelen (105).
- Sluipverkeerwerende maatregelen rondom Eersel (171).
- Geluidreducerende maatregelen op de N397 (171).

Beantwoording

Een deel van bovengenoemde maatregelen zit al in alternatief Westparallel, namelijk in het Nulplus pakket: vrachtwagenverboden, carpoolvoorzieningen. Aspecten als fietsverkeer, landbouwverkeer, bereikbaarheid van landbouwpercelen, mitigerende en compenserende maatregelen maken onderdeel uit van het onderzoekstraject.

In het gebiedsakkoord Grenscorridor N69 worden afspraken gemaakt over de uitwerking van de maatregelen in het Nulpluspakket. Hierin wordt opgenomen welke maatregelen getroffen worden en wie daarvoor verantwoordelijk is. Bij het gebiedsakkoord Grenscorridor N69 komt een uitvoeringsprogramma Nulplus.

Het onderzoek naar een uitgewerkte Westparallel wordt gestructureerd in een project-m.e.r.-procedure bij het vervolg ruimtelijk besluit. Zoals ook bij de plan-m.e.r. procedure gebeurd is, wordt de project-m.e.r.-procedure gestart met een startdocument, Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Dit document wordt ter inzage gelegd, waarna een ieder kan aangeven wat onderzocht moet worden in het project-MER.

Gebiedsimpuls

Inspraakreactie

Insprekers geven de volgende aandachtspunten voor de gebiedsimpuls in het vervolgtraject:

- Optimaal inzetten op ruimtelijke kwaliteit en inhoud geven aan de gebiedsimpuls (120).
- Breder inzetten op recreatie. Alleen aanleg van wandel- en fietspaden is te marginaal. Vanwege de functie als uitloopgebied ligt er een grote kans om in de Dommeldelta de entree naar Eindhoven/Veldhoven en regio de Kempen te versterken met extra economie en beleving, bijvoorbeeld door vormen van plattelandstoerisme, versterking van bestaande recreatie- en horecabedrijven in de omgeving van de Westparallel en de aanleg van een natuur- of recreatieve poort op een aantrekkelijke locatie in een beekdal (202).
- In de gebiedsimpuls voor de Run- de Goor wordt alleen gesproken over verbeterdoelen voor water, natuur, landschap en recreatie. Landbouwbedrijven komen alleen in aanmerking voor kavelruil en uitplaatsing. Het lijkt erop alsof de financiële bijdragen aan waterberging- en beekherstelprojecten slechts bedoeld zijn om het Waterschap en Natuur-



monumenten over de streep te trekken in het proces. Er is geen rekening gehouden met bestaande rechten van betrokken agrariërs (126).

- Versterking van de agrarische structuur in het gebied, bovenop maatregelen ten behoeve van mitigatie en compensatie (121).
- Meerwaarde voor de gemeente Bergeijk. Inzetten 'waar het pijn doet' (156).

Beantwoording

De gebiedsimpuls is een samenhangend pakket van maatregelen ter versterking van de ruimtelijke kwaliteit voor de thema's landbouw, natuur, landschap, recreatie en water, waarbij gestreefd wordt naar een optimale balans tussen deze vijf thema's. De gebiedsimpuls is een belangrijke toevoeging aan het totaal pakket en wordt middels een uitvoeringsprogramma verder uitgewerkt en gerealiseerd.

In het gebiedsakkoord is aangegeven hoe de gebiedsimpuls wordt uitgewerkt en wie hiervoor de verantwoordelijkheid hebben. De uitwerking van de gebiedsimpuls is een actie van de gezamenlijke partijen.

Inspraakreactie

Inspreker (121) stelt dat wordt vooruitgelopen op het proces gebiedsimpuls waarvan de uitkomsten op dit moment nog onduidelijk zijn. Dit leidt tot onzekerheid bij de agrarische ondernemers in het gebied en dit komt het draagvlak voor de Westparallelplus bij de agrarische ondernemers niet ten goede. Binnen het MGA proces wordt de (grondgebonden) landbouw erkend als drager van het buitengebied die een bijdrage levert aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Inspreker heeft in het proces steeds uitgedragen dat een ingreep in het agrarische gebied een dusdanige impact heeft op de landbouwstructuur in dat gebied dat deze één op één gekoppeld moet worden aan het versterken van de agrarische structuur van de bedrijven die met de nieuwe weg te maken krijgen, waarbij er ook (financiële) ruimte zal moeten zijn om bedrijven te verplaatsen. Het kan daarom niet zo zijn dat dit via de gebiedsimpuls zijn beslag gaat krijgen. Deze is immers steeds gepresenteerd als een pakket van extra maatregelen gericht op het versterken van de ruimtelijke kwaliteiten van het gebied, niet zijnde de verplichte maatregelen ten behoeve van mitigatie en compensatie. Inspreker vraagt de provincie in de structuurvisie duidelijk te maken hoe de versterking van de agrarische structuur in het gebied van de Westparallelplus concreet gewaarborgen gaat worden.

Beantwoording

Ten tijde van het plan-MER was de gebiedsimpuls in hoofdlijnen bekend, maar nog niet uitgewerkt. Inmiddels is deze uitwerking een stuk verder. Inspreker is hierbij intensief betrokken. Duidelijk moet zijn dat de gebiedsimpuls inderdaad extra maatregelen betreft om de ruimtelijke kwaliteit (inclusief die van de landbouw) te versterken. Daarnaast worden mitigerende maatregelen uitgewerkt om negatieve effecten (o.a. die op landbouw) te voorkomen dan wel te verminderen en wordt verlies van ruimte en functies gecompenseerd, conform de daarvoor geldende wet- en regelgeving. De uitgewerkte gebiedsimpuls zal worden betrokken bij de verdere plan- en besluitvorming, maar heeft geen invloed op de keuze voor een voorkeursalternatief.

In de structuurvisie wordt een zoekgebied vastgesteld voor de Westparallel, hierin worden geen afspraken gemaakt om de agrarische structuurversterking in het gebied van de Westparallel. In het gebiedsakkoord, dat na de besluitvorming over de structuurvisie, wordt ondertekend door de partijen van Bestuurlijk Overleg zijn afspraken opgenomen ten aanzien van mitigerende maatregelen en de gebiedsimpuls.



5.3 Financiering

Hoofdreactie 5 Aspecten vervoltraject

Inspraakreactie

Insprekers hebben de volgende aandachtspunten/vragen gesteld voor het vervoltraject ten aanzien van kostenraming en financiering. Insprekers willen:

- Een meer uitgewerkte en volledige kostenraming (18, 30, 54, 127, 150, 153).
- Meer duidelijkheid over de financiering van de realisatie van de totale gebiedsopgave (144).
- Borging van de financiering en realisatie van het totale pakket aan maatregelen als voorwaarde voor ondertekening van het gebiedsakkoord. (18, 30, 54, 73, 127, 104, 150, 153), mitigatie en compensatie van natuur (120, 144), de gebiedsimpuls (6. 152), benodigde compenserende en mitigerende maatregelen voor de landbouw (38, 121), garantiestelling van de overheid voor de som van € 300.000.000 om te voorkomen dat er na realisatie van de weg geen geld meer is voor de overige maatregelen die zijn beloofd (104).
- De financiering voor de uitvoering van het integrale maatregelenpakket is nog niet volledig zeker gesteld. Daarbij is door de provincie gesuggereerd dat de financiering van de nulplusmaatregelen volledig ten laste komt van de gemeenten en het SRE. Inspreker hecht veel waarde aan de uitvoering van de nulplusmaatregelen, omdat deze maatregelen een positieve bijdrage zullen hebben aan de leefbaarheid in de gemeente. Daarom zal inspreker, daar waar het en het redelijk is, verantwoordelijkheid nemen voor de uitvoering van deze maatregelen. Datzelfde verwacht inspreker ook van Gedeputeerde Staten. Inspreker wenst vóór aanbidding van het gebiedsakkoord een overzicht van Gedeputeerde Staten waarin zij aangeven hoe zij de financiering denken te gaan zeker stellen (187).
- De gemeenteraad van Bergeijk heeft besloten dat de gemeente Bergeijk niet financieel bijdraagt aan het project, maar wel bestuurlijke en ambtelijke capaciteit beschikbaar stelt (156).
- Insprekers vragen zich af of er redelijkerwijs een financiële bijdrage van Veldhoven verwacht kan worden als Veldhoven bijdraagt aan de oplossing van problemen in de regio (30, 50).
- Er worden, strijdig met eerdere toezeggingen richting Veldhoven, geen afspraken gemaakt over de kostenverdeling van compenserende maatregelen. Veldhoven wordt hiermee onevenredig zwaar belast (30).
- Zorg wordt uitgesproken voor de 100 miljoen ongedekte kosten voor de Westparallel en het beschikbare budget voor natuurcompensatie en de toegezegde gebiedsimpuls Veel gemeenten hebben al moeite om de gemeentelijke begroting sluitend te krijgen (27, 35, 86).
- Het is onduidelijk welke bijdragen van gemeentes worden verwacht en of dit haalbaar is. Gemeentes bezuinigen nu al fors (99, 120).
- Een aantal 0+ maatregelen is financieel nog onvoldoende uitgewerkt (73).
- Wanneer de Belgische overheid, ZLTO en de werkgevers mee willen beslissen over onze leefomgeving, dienen deze partijen ook mee te financieren (99).
- Insprekers vrezen dat er zal worden bezuinigd op mitigerende en compenserende maatregelen, zoals de HOV-lijn en milieumaatregelen. De plannen dienen integraal uitgevoerd te worden (99, 120).



- Kavelruil, bedrijfsverplaatsing (volledige schadeloosstelling), parallelwegen en/of viaducten moeten de bedrijfsvoering veilig stellen (103).
- Inspreker houdt het College van Gedeputeerde Staten mede aansprakelijk voor waardevermindering aan zijn woning als het College bij haar keuze voor de Westparallel blijft (21).
- Inspreker vraagt om op te letten op beschikbare fondsen en problemen niet naar een volgende bestuurlijke periode te tillen en dat dan opvolgers het puin moeten ruimen (28).

Beantwoording

Het is begrijpelijk dat de bovengenoemde punten worden genoemd door de insprekers. Deze hebben echter betrekking op het totaal pakket en niet zozeer op de ruimtelijke verankering van het zoekgebied van het voorkeursalternatief. Om ook die andere belangrijke punten te regelen gaan de partijen een gebiedsakkoord Grenscorridor N69 met elkaar aan.

In het gebiedsakkoord worden afspraken gemaakt met partijen over de financiering, verantwoordelijkheden en organisatie bij de drie pijlers van het totaal pakket (nieuwe verbinding, nulplus maatregelen en de gebiedsimpuls). In het gebiedsakkoord staat ook een begroting op hoofdlijnen. Deze laat zien dat er dekking is voor het totale pakket aan maatregelen. Zodat de partijen bij ondertekening van het gebiedsakkoord er ook op kunnen vertrouwen dat het totaal pakket conform de financiële dekking gerealiseerd gaat worden.

5.4 Overig

Hoofdreactie 5 Aspecten vervolgtraject

Inspraakreactie

Insprekers vragen in het vervolgtraject aandacht voor de overige aandachtspunten:

- Insprekers zijn, vanwege de grote impact van de Westparallel op hun bedrijfsvoering, bereid in gesprek te treden over bedrijfsverplaatsing (1, 4).
- Inspreker is bereid medewerking te verlenen aan de nieuwe weg over zijn pachtgronden als deze helemaal westelijk in het zoekgebied komt te liggen en er via kavelruil een vergroting van de huiskavel mogelijk is (139, 148).
- Insprekers stellen de provincie aansprakelijk voor de waardevermindering van hun bedrijf (139).
- Insprekers verwachten een volledige onteigeningsschadeloosstelling voor hun bedrijf (1, 103, 139, 148, 195).
- Inspreker wil als er gronden van zijn bedrijf verdwijnen door aanleg van de nieuwe weg compensatie van grond of woongenot elders (131).
- Insprekers vragen zich af wanneer het besluit rond de N69 genomen gaat worden. De onduidelijkheid over de plannen brengt onzekerheid met zich mee over de toekomstige bedrijfsvoering en het aangaan van nieuwe investeringen (139, 148).
- Inspreker dringt aan op een spoedige concrete aanpak, vanwege de huidige negatieve effecten op de luchtkwaliteit, geluidhinder en veiligheid voor inwoners en de ruimtelijke en economische ontwikkelingsmogelijkheden voor winkeliers in Valkenswaard (187).
- Inspreker is van mening dat het integrale maatregelenpakket een integrale aanpak vereist (187 Valkenswaard).
- Inspreker zet zich in voor het niet verplaatsen van problemen binnen hun gemeente, welke oplossing het ook wordt (187).
- Het is belangrijk om nu te besluiten. Het is de vraag of het mogelijk is om een oplossing te vinden waar voor iedereen ook pluspunten in zitten (brede belangenbenadering) (23).



- Inspreker is van mening dat zo snel mogelijk tot uitvoering van de Westparallel overgegaan moet worden en dat het traject niet onnodig langer moet duren (ivm tijd en geld). Er is na zorgvuldige afweging een overgrote meerderheid voor de Westparallel (24).
- Inspreker maakt zich zorgen over de planning van geluidswallen en wil dat deze direct bij aanleg van de weg worden uitgevoerd (70).
- Inspreker verzoekt om voldoende betrokkenheid van agrariërs en bewoners in Bergeijk bij de verdere uitwerking en inpassing van het tracé (156).
- Er moet alles aan gedaan worden om Natuurmonumenten, de Brabantse Milieufederatie en de gemeente Veldhoven binnen boord te houden. Met name een aansprekende gebiedsimpuls kan hieraan bijdragen (202).
- Het standpunt van de BMF (bezwaar tegen Westparallel vanwege natuur/milieu) doet geen recht aan de mens (geluidoverlast, fijnstof). Het proces kan beter doorgaan zonder de BMF (23).
- Nu het aantal varianten afneemt, moeten nieuwe partijen bij de brede belangenbepaling worden betrokken om tot een breed gedragen oplossing te komen (87).
- Inspreker vraagt zich af of de provincie bereid is de belangengroepen (themagroep leefbaarheid en verkeer Waalre, actiegroep Riethoven, BMF) volwaardig mee te nemen in de brede belangenbepaling (181).
- Bewoners dienen in het vervolg intensief betrokken te worden (7, 14, 63).
- Bewoners uit Riethoven en Dommelen dienen in het vervolg intensief betrokken te worden (6, 92).
- Zorgvuldige betrekking inspraakreacties burgers gemeente Valkenswaard en gedegen onderzoek aansluiting Dommelen-noord t.b.v. duurzame inpassing (187).
- Inspreker heeft eerder een visie ingediend en verwacht in tegenstelling tot de vorige keer echte antwoorden of reacties op alle vragen en stellingen (14, 123).
- Inspreker ontvangt graag nadere informatie over het vervolgproces (93, 123).
- Insprekers verzoeken tevens om duidelijkheid aangaande de volgorde in de procedure. Komt er eerst duidelijkheid over dat de Gebiedsopgave ook werkelijk ten uitvoer wordt gebracht inhoudende dat de financiële uitvoering gegarandeerd is, voordat beroep of bezwaar ingediend hoeft te worden. Of moet de beroeps- en bezwaarprocedure eerst helemaal doorlopen zijn? (189)
- Neem geen overhaast besluit, N69 is al lang onderwerp van gesprek. Eénmaal asfalt aangelegd is moeilijk terug te draaien (25).
- Gemeente wil sterke regie bij uitvoering van de provincie zodat alles uitgevoerd wordt, alleen onder die voorwaarden stemt de gemeente in met voorliggende structuurvisie (187).
- Opnieuw onderzoeken door een onpartijdige speler die niet bekend wordt gemaakt, zodat onderzoek niet beïnvloed kan worden (174).
- Insprekers hopen dat de provincie de durf heeft om haar standpunt aan te passen aan het voortschrijdend inzicht en een oplossing kiest voor de lange termijn, zodat bewoners vertrouwen kunnen houden in hun bestuurders en de democratische processen (118).
- Gezien de Westparallel over Veldhovens grondgebied gaat, terwijl juist daar grote regionale economische, natuurlijke, recreatieve belangen en ontwikkeling zijn en omdat de gemeente Veldhoven, de BMF en Natuurmonumenten aangeven onvoldoende informatie hebben voor een akkoord, wordt het democratische proces zoveel geweld aangedaan, dat dit alle reden geeft om juridische procedures in gang te zetten (73).



Beantwoording

Het is nog te vroeg voor uitspraken en afspraken over bedrijfsverplaatsing, kavelruil, waardevermindering, schadeloosstelling, e.d. De coöperatieve houding die door een aantal van bovenstaande insprekers wordt uitgesproken wordt door de provincie zeer gewaardeerd. In het vervolg van de procedure wordt de Westparallel eerst verder uitgewerkt en op effecten onderzocht (project-m.e.r.) en planologisch vastgelegd (in provinciaal inpassingsplan).

Vervolgens wordt de realisatie mogelijk gemaakt middels vergunningen.

De provincie deelt het streven van een aantal insprekers naar een spoedige aanpak en start van de realisatie. Een concrete planning is echter nog niet te geven. De plan- en besluitvorming dient zorgvuldig doorlopen te worden en rekening te houden met diverse betrokken belangen. In de plan- en besluitvorming zijn nog diverse stappen en procedures noodzakelijk om uiteindelijk tot realisatie over te kunnen gaan. Hierbij is integrale realisatie van het maatregelenpakket Westparallel het doel. Daar waar praktisch, juridisch en politiek mogelijk zullen Nulplusmaatregelen uitgevoerd worden vooruitlopend op de aanleg van de Westparallel. In het gebiedsakkoord worden hierover eerste afspraken gemaakt.

In het gebiedsakkoord worden ook afspraken gemaakt over de organisatie van de vervolgfases, inclusief afspraken over de betrokkenheid van partijen, de invulling van de brede belangenbenadering, rolverdeling en verantwoordelijkheden van partijen, invulling van (burger)participatie en informatievoorziening.

De provincie betreurt de mening van inspreker dat het democratisch proces geweld is aangedaan en deelt deze niet. In de optiek van de provincie is in deze fase van plan- en besluitvorming uitgebreid en breed invulling gegeven aan participatie en belangenbehartiging.

Inspraakreactie

Naar de mening van inspreker (121) komt het belang van de landbouw voor het gebied van de Grenscorridor onvoldoende uit de verf. Op belangrijke onderdelen ontbreekt informatie over mogelijk nadelige effecten. Deze informatie is van belang voor de verdere uitwerking in het proces. Het kan, zeker binnen de brede belangenbenadering, niet de bedoeling zijn dat de landbouw straks de dupe wordt van leemten in de onderzoeken waardoor knelpunten te laat in beeld komen terwijl de voorbereidingen voor de uitwerking van het voorkeursalternatief al in volle gang zijn en middelen voor oplossingen niet zijn ingecalculeerd en daardoor ontbreken. Evenmin kan het de bedoeling zijn dat middelen voor de landbouw uit de gebiedsimpuls louter worden aangewend voor het weer op orde brengen van de landbouwstructuur van het gebied. Dit laatste dient in ieder geval het vertrekpunt te zijn bij de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Beantwoording

De provincie begrijpt goed dat er onduidelijkheid heerst in het gebied vanwege een mogelijke oplossing die al jaren 'in beeld is'. Dit geeft voor een aantal bedrijven onzekerheid over de bedrijfsvoering in de toekomst. Dat de mate van abstractie van de planvorming niet strookt met de concrete vragen die de inspreker heeft over de toekomstige landbouwstructuur is, helaas, een feit. Zo zit de procedurele besluitvorming in Nederland in elkaar. Eerst komt een plan op hoofdlijnen en dan volgt een tracébesluit. De provincie is van mening dat op het niveau van de nu voorliggende keuze voldoende bekend is over de effecten op landbouw. In dit licht bezien vindt de provincie het jammer dat de inspreker van mening is dat het landbouwbelang onvoldoende uit de verf komt.



In het vervolgtraject zal op inrichtingsniveau nader onderzoek plaatsvinden naar effecten op de landbouw en zullen voorstellen gedaan worden voor maatregelen vanwege negatieve effecten.

Zoals in beantwoording van eerdere reacties al is gesteld, wordt de gebiedsimpuls niet gebruikt voor “het op orde brengen” van de landbouwstructuur. Negatieve effecten worden zoveel als mogelijk gemitigeerd. De gebiedsimpuls is bedoeld voor extra maatregelen ter versterking van o.a. de landbouwstructuur.



6. Plan-MER

6.1 Algemeen

Algemeen

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (21, 35, 126, 150) heeft kritiek op het plan-MER:

- men vindt het MER niet objectief;
- er wordt getwijfeld over de juistheid van onderliggende feiten;
- men vindt dat essentiële informatie relevant voor de besluitvorming ontbreekt.

Beantwoording

Op het nu voorliggende niveau van plan- en besluitvorming (structuurvisieniveau) is een compleet beeld gegeven van verwachte effecten. Er is in het plan-MER uitvoerig onderzoek gedaan op allerlei aspecten en naar allerlei mogelijke oplossingsrichtingen. Uiteindelijk zijn twee mogelijke oplossingsrichtingen overgebleven (Westparallel en West+Midden) die nog nader zijn onderzocht. Het plan-MER laat met een duidelijke onderbouwing zien, dat alternatief Westparallel op de aspecten leefbaarheid en bereikbaarheid beter scoort dan de West+Midden-alternatieven. De provincie is van mening dat er voldoende informatie is voor het maken van een keuze. De kwaliteit van het plan-MER wordt beaamd door onafhankelijk toetsende instanties als Telos (brief d.d. 6 juni 2011, opgenomen in het bijlagenrapport van het plan-MER), Provinciale Omgevingscommissie (advies d.d. 6 oktober, zie ook verder) en het advies van de Commissie voor de m.e.r. d.d. 8 maart 2012. De provincie deelt de reactie van de insprekers niet.

Inspraakreactie

Inspreker (55, 152) maakt bezwaar tegen uitstel van de wettelijk verplichte evaluatie van de effecten van de voorgenomen activiteiten. Het lijkt de inspreker niet meer dan logisch dat de effecten voorafgaand aan de keuze van het voorkeursalternatief worden geëvalueerd.

Beantwoording

De provincie geeft invulling aan de evaluatie conform de daarvoor geldende wet- en regelgeving en wat gangbaar is in plan- en besluitvorming. Evaluatie in deze fase bestaat uit het evalueren van de inspraakreacties en toetsingsadviezen van het plan-MER. Daarop wordt de keuze vastgelegd in de definitieve structuurvisie deel E.

In het vervolgetraject zal in een project-m.e.r. en provinciaal inpassingsplanprocedure onderzoek gedaan worden naar de effecten van een uitgewerkt voorkeursalternatief. Conform de geldende wetgeving betreffende evaluatie van de milieugevolgen (art. 7.39 Wm) zal de evaluatie uitgevoerd worden door Provinciale Staten, het bevoegde gezag van het provinciale inpassingsplan. In dat plan zal ook de termijn worden opgenomen waarop met het evaluatieonderzoek zal worden begonnen, alsmede de wijze waarop het onderzoek zal worden uitgevoerd.

Inspraakreactie

Inspreker (35) vindt het vreemd dat het plan-MER is opgesteld door hetzelfde bureau dat al eerder adviseerde over de verklaring.



Beantwoording

Het is niet ongebruikelijk dat een adviserend bureau gedurende het gehele onderzoekstraject betrokken blijft. Dit zorgt voor continuïteit, wat een voordeel is in een langdurig en complex project als de Gebiedsopgave Grenscorridor N69. Daarnaast is alle advisering openbaar en transparant en kan deze door een ieder getoetst worden. De provincie begrijpt het bezwaar van de inspreker niet.

Inleiding

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (2, 4, 6, 122, 123, 126, 150, 179, 196, 198) erkent de N69-problematiek in de regio en erkent de noodzaak om snel tot een goede oplossing te komen.

Beantwoording

De provincie deelt deze mening van de insprekers.

Inspraakreactie

Inspreker maakt regelmatig gebruik van de weg, maar ziet geen noodzaak voor de aanleg van een nieuwe weg (inspreker 8). Bestaande noord-zuid verbindingen hebben voldoende capaciteit (inspreker 197).

Beantwoording

De problematiek op en langs de N69 is alom erkend. De probleemanalyse in hoofdstuk 2 van het plan-MER toont het probleem en de noodzaak voor maatregelen in de optiek van de provincie voldoende aan. De provincie deelt deze mening van de inspreker niet.

Probleem en doelstelling

Inspraakreactie

Inspreker (152) is van mening dat de gemeenschappelijke benadering heeft geleid tot een ongestructureerde verzameling grote en minder grote problemen, waardoor het overzicht (helder en gerangschikt overzicht van leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen) verloren is gegaan.

Beantwoording

In hoofdstuk 2 is in de optiek van de provincie een helder en uitgebreid overzicht gegeven van de problematiek in de Grenscorridor. Onderverdeling in groot en minder groot is een bestuurlijke afweging. Er is bewust niet ingezoomd op lokale of sectorale deelproblemen, de Gebiedsopgave heeft een regionaal karakter en dient daarom regionaal en integraal onderzocht te worden. De provincie deelt de mening van de inspreker niet.

Inspraakreactie

Inspreker (126) vindt de doelstelling om ruimtelijke kwaliteit van het gebied als geheel te verbeteren misleidend. Het is niet realistisch dat wordt verondersteld dat verlies en versnippering van landbouwareaal leidt tot een kwaliteitsimpuls voor de landbouw. Het rapport is onduidelijk over de spanning tussen de verbeterdoelen voor de landbouw enerzijds en water/natuur anderzijds.



Beantwoording:

De provincie begrijpt de opmerking van de inspreker niet, dat de doelstelling voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit misleidend is. De negatieve effecten op landbouw worden erkend. Dat neemt niet weg dat met aanvullende maatregelen de kwaliteit voor de (resterende) landbouw verbeterd kan worden. De provincie erkent dat er spanningen zijn tussen verbeterdoelen, bv. zoals door de inspreker wordt aangegeven tussen landbouw en water/natuur. In de uitwerking van de gebiedsimpuls is dit een aandachtspunt.

Inspraakreactie

Inspreker vindt de formulering van de probleem- en doelstelling van de Gebiedsopgave onduidelijk. De doelen met betrekking tot leefbaarheid en bereikbaarheid zijn niet helder uit elkaar gehaald. (152)

Beantwoording

Onduidelijk is waar inspreker op doelt. In de optiek van de provincie is in hoofdstuk 2 van het plan-MER duidelijk onderscheid gemaakt tussen de problematiek van en doelstellingen voor leefbaarheid (paragraaf 2.2) en bereikbaarheid (paragraaf 2.3)

Inspraakreactie

De inspreker (152) is van mening dat de prioriteit ligt bij Lucht en Geluid, hoewel er in 2020 overal aan de luchtnormen wordt voldaan en de alternatieven uit de hoofdstukken 8 en 9 qua Geluid niet onderscheidend zijn (Fig. 8.21, p. 237; Fig. 9.4, p. 383). De verbetering t.o.v. de referentiesituatie wordt vooral verkregen door maatregelen zoals stil asfalt, lagere snelheden en vrachtautoverboden, en dus niet door de tracékeuze.

Beantwoording

Onduidelijk is wat met de opmerking “prioriteit ...onderscheidend zijn” wordt bedoeld. Het plan-MER heeft de effecten van de integrale pakketten, alle maatregelen bij elkaar, onderzocht en beschreven. Een deel van het (positieve) effect wordt inderdaad gerealiseerd door maatregelen als stiller asfalt, lagere snelheden en vrachtautoverboden. De mening dat de verbetering vooral door deze maatregelen wordt gerealiseerd en niet door de tracékeuze wordt niet door de provincie gedeeld. Andere tracés leiden tot veranderingen van verkeersintensiteiten en verkeersstromen en daarmee lokaal tot verandering van hinder. Het weghalen van verkeer uit de kernen leidt daarmee wel degelijk tot verbetering van de luchtkwaliteit en het geluidklimaat.

Inspraakreactie

De inspreker (152) is van mening dat oversteekbaarheid en barrièrewerking niet worden gedefinieerd en gekwantificeerd. Dan zijn verbeteringen moeilijk vast te stellen: levert minder verkeer dat harder kan rijden een lagere barrière? Er is bovendien overlap met het aspect verkeersintensiteit waardoor dubbel telling dreigt. De belastbaarheid (toelaatbare intensiteit) van een weg is immers gekoppeld aan zijn functie in het kader van duurzaam veilig. Voor veiligheid geldt hetzelfde. Ook dit criterium is niet onderscheidend en er wordt geen significante verbetering bereikt (p. 307).

Beantwoording

Oversteekbaarheid, barrièrewerking en verkeersveiligheid zijn kwalitatief beschouwd, passend bij dit stadium van plan- en besluitvorming. Er is relatie met het aspect verkeersin-



tensiteit, maar geen overlap. Behalve verkeersintensiteit is de ligging van de weg in relatie tot omliggende woongebieden een criterium. De strekking van de vraag of “minder verkeer dat harder kan rijden een lagere barrière levert” wordt niet begrepen. De opmerking dat op verkeersveiligheid geen significante verbetering bereikt wordt (met verwijzing naar pagina 307 van het plan-MER) is een onjuiste interpretatie. Er staat dat “alle alternatieven leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid en dat verschillen tussen de alternatieven klein zijn”. Het klopt dat dit aspect weinig onderscheidend gevonden wordt.

Inspraakreactie

De inspreker (150, 152) vindt dat in 2.3. Bereikbaarheid de probleemstelling onhelder is. In Tabel 2.2 ontbreekt de vergelijking met de huidige intensiteiten. De beoordeling is op het eerste gezicht onnavolgbaar en uitleg ontbreekt. Bij een qua functie acceptabele intensiteit van > 20.000 mvt/etm wordt 24.200 (+ 21 %) de ene keer als hoog beoordeeld en de andere keer als acceptabel; bij een acceptabele intensiteit van > 8.000 mvt/etm wordt 12.100 (+ 51 %) als acceptabel beoordeeld en 29.000 wordt de ene keer als hoog, de andere keer als te hoog beoordeeld. Aalsterweg Eindhoven is met 29.000 te hoog, Leenderweg met 36.700 is dat niet. Hoe kan dat? Toelichting ontbreekt. De gronden waarop te hoog, hoog, hoog maar acceptabel en acceptabel zijn gebaseerd worden niet verklaard. Met ‘expert judgement’ schieten we weinig op, juist een expert moet zijn conclusies kunnen motiveren. Van de 24 wegvakken uit Tabel 2.2 komen er in het jaar 2020 slechts 4 als te hoog uit de bus: Onze Lieve Vrouwe dijk Waalre, Heikantstraat Waalre, Nieuwe Waalreseweg Valkenswaard, Aalsterweg Eindhoven. De N69 in Aalst wordt niet eens genoemd.

Beantwoording

In tabel 2.2 wordt de problematiek in de referentiesituatie beschreven, de situatie waarmee het effect van de alternatieven wordt vergeleken. De huidige situatie en de autonome toename tot 2020 zijn beschreven in paragraaf 6.12 van deel B van het plan-MER. De opmerking dat het onnavolgbaar is en uitleg ontbreekt, wordt niet gedeeld. Voorafgaand aan de tabel is uitleg gegeven wat de tabel weergeeft. De opmerkingen ten aanzien van de kolom “oordeel” worden deels gedeeld door de provincie. De provincie kan zich bij nader inzien voorstellen dat de interpretatie niet altijd even duidelijk is. De toevoeging “te” kan beter weggelaten worden. Overall waar “te hoog” staat moet “hoog” gelezen worden. Daarnaast deelt de provincie de mening dat de intensiteit op de Markt in Valkenswaard en op de N397 bij Bergeijk als “hoog” moet worden beoordeeld. Dit leidt tot de conclusie dat 15 wegvakken als “hoog” worden beoordeeld en nadere aandacht behoeven (in plaats van alleen de 4 wegvakken met de beoordeling “te hoog”). Dit heeft overigens geen consequenties voor de effectbepaling en beoordeling in het plan-MER. Overigens zijn er wel redenen om onderscheid te maken. Zo is het onderscheid tussen Aalsterweg en Leenderweg te verklaren doordat de Aalsterweg een beperktere verkeersfunctie heeft dan de Leenderweg. Daarnaast bestaat het zuidelijk deel van de Leenderweg uit 2x2 rijstroken en de Aalsterweg uit 2x1 rijstroken.

Inspraakreactie

De inspreker (152) is van mening dat in 2.3.2 Doelstelling de algemeen geformuleerde verbeterdoelen voor *Bereikbaarheid* bepaald niet logisch volgen uit de ‘bovenstaand beschreven problematiek’ (te veel verkeer verwacht op 4 van de 28 onderzochte wegvakken) en moet dus zijn terug te voeren op ‘de belangen van de betrokken partijen’. Deze zijn echter nergens geëxpliciteerd. Bij een Brede Belangen Benadering mag je dat wel verwachten. In Tabel 2.3 worden extra intensiteitseisen vanwege het aspect Leefbaarheid ingevoerd. De gewenste



'afname' of 'geen toename' op 24 wegvakken wordt in 22 gevallen met name aan leefbaarheid ontleend. Leefbaarheid is echter iets anders dan bereikbaarheid. Zo worden de zaken onvoldoende uit elkaar gehaald en krijg je vanzelf een onzuivere afweging.

Beantwoording

De provincie begrijpt dat de toevoeging "m.n. vanwege leefbaarheid" in tabel 2.3 verwarring schept. Tabel 2.3. had in die optiek beter onder een apart kopje gesteld kunnen worden als een doelstelling voor verkeer gezamenlijk vanuit bereikbaarheid en leefbaarheid. Onder bereikbaarheid had alleen een doelstelling met betrekking tot de bereikbaarheid mogen staan. Echter, de provincie is van mening dat tabel 2.3 wel een duidelijk beeld geeft van de slotdoelstelling met betrekking tot intensiteit voor de verschillende wegen in de Grenscorridor en deelt de mening van inspreker niet dat zaken onvoldoende uit elkaar gehaald worden en dat dat leidt tot een onzuivere afweging.

Inspraakreactie

Inspreker (152) is van mening dat een veel te beperkte definitie van bereikbaarheid gehanteerd wordt, door te focussen op intensiteiten en intensiteit/capaciteitverhoudingen en niet in de eerste plaats naar reistijden van de woongebieden naar de belangrijke werklocaties vice versa te kijken. In een dichtbevolkt en welvarend land worden files in de spits namelijk niet opgelost maar slechts verplaatst. De verkeersdeelnemer is het meest gebaat bij betrouwbare en voorspelbare reistijden. Er wordt in bijlage 3 van bijlage C 07 A weliswaar een groot aantal bereikbaarheidskaarten getoond maar nergens blijkt dat die bij de afweging en de selectie van alternatieven, varianten en combinaties daarvan een rol hebben gespeeld.

Beantwoording

De bereikbaarheidskaarten laten globaal zien in welke mate gebieden beter of minder goed bereikbaar zijn als gevolg van de infrastructurele maatregelen. Nieuwe verbinding zorgen ervoor dat het bereik toeneemt terwijl verkeerswerende maatregelen (zoals 30/60 km-gebieden) het bereik met name in en door het buitengebied beperken. Per saldo zijn de kaarten te weinig onderscheidend gebleken om een relevante rol te spelen in de afweging.

Inspraakreactie

De inspreker (82) ervaart op de Heikantstraat in Waalre steeds meer overlast van sluipverkeer: niet alleen woon/werkverkeer, maar ook vrachtverkeer. Zelfs 's nachts is er sprake van druk doorgaand verkeer. Dit geeft geluidsoverlast en gezondheidsrisico's. Inspreker vraagt om niet alleen naar de effecten in de kernen van Aalst en Valkenswaard te kijken, maar ook de overlast in de kern Waalre serieus bij het besluit te betrekken.

Beantwoording

In het plan-MER zijn de wegen Heikantstraat en Onze Lieve Vrouwedijk in en rond Waalre meegenomen in de probleem- en doelstelling en verkeersanalyse.

Inspraakreactie

De inspreker (152) is van mening dat uitgangspunt geen verplaatsing van problematiek onhoudbaar is. Files worden immers niet opgelost maar verplaatst. Verlegging van verkeersstromen naar wegvakken waar zij aanzienlijk minder hinder veroorzaken is volstrekt verdedigbaar en aanvaardbaar. Je moet niet alleen naar de aanwezigheid van een probleem kijken maar ook en vooral naar de ernst, de omvang en de ontwikkeling ervan.



Beantwoording

Het oplossen van bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek op de ene locatie mag niet leiden tot verplaatsing van deze problematiek. Hiermee is op zich het verplaatsen van verkeer naar andere wegvakken onaanvaardbaar als hierdoor de leefbaarheid langs deze wegen onder druk komt te staan in een mate vergelijkbaar het oorspronkelijke probleem. Dit principe is in gezamenlijkheid van alle samenwerkende partijen als uitgangspunt in het plan-MER opgenomen. De provincie deelt de mening van inspreker niet.

Inspraakreactie

Inspreker (87) stelt dat in het plan-MER nergens wordt vermeld dat vrachtverkeer in het gebied van het Keersopdal, de Run, 't Heike en de omgeving van Dommelen, Riethoven, Westerhoven, Veldhoven onwenselijk is, terwijl dit wel zo is. Afname van het vrachtverkeer wordt als doelstelling gezien voor het gebied tussen de Belgische grens en Eindhoven, de kernen Waalre, Aalst en Valkenswaard en het buitengebied ten zuiden van Bergeijk. Het lijkt erop dat die problemen worden verplaatst naar elders.

Beantwoording

De provincie deelt de mening van inspreker niet. Het oplossen van bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek op de ene locatie mag niet leiden tot verplaatsing van deze problematiek. Afname van sluip(vracht)verkeer in het gebied tussen N397 en N69 (buitengebied noordwest) maakt onderdeel uit van de doelstelling.

Alternatieven en maatregelen

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (30, 39, 89, 150, 152) vindt dat de methodiek van de Zevensprong van Verdaas niet of niet juist is toegepast. De stappen 1 t/m 5 zijn samengevoegd, zonder te kijken wat na optimalisatie van elke stap afzonderlijk het resterend probleem is en of kosten, moeite en impact van een volgende stap in redelijke verhouding staan tot het daarmee te verkrijgen extra resultaat. Eerst dient gezocht te worden naar oplossingen, voordat asfalt wordt aangelegd. Uitwerking van de treden 1 t/m 6 had, zeker m.b.t. alternatief vervoer, meer integraal uitgewerkt moeten worden. Hierdoor heeft geen juiste afweging plaatsgevonden en kan niet worden beoordeeld of de aanleg van nieuwe infrastructuur in verhouding staat tot het (resterend) oplossend vermogen.

Beantwoording

In het plan-MER is in paragraaf 3.2 gestart met het inventariseren van mogelijke maatregelen binnen de afzonderlijke stappen van Verdaas. Vervolgens is onderzocht in hoeverre deze maatregelen bijdragen aan het oplossen van het probleem. Het klopt dat hierbij maatregelen van stap 1 t/m 5 samen zijn onderzocht. Dit heeft tot de conclusie geleid dat maatregelen in stap 1 t/m 5 afzonderlijk en als geheel weliswaar effect (kunnen) hebben, maar niet afdoende zijn om de komen tot een oplossing. Er is dan geen reden om het effect van afzonderlijke maatregelen uit te zoeken.

Inspraakreactie

De insprekers (30, 39, 152) missen uitwerking van faseringsmogelijkheden en vinden dit in strijd met de Intentieverklaring 2004 en de Ladder van Verdaas.



Beantwoording:

Het klopt dat faseringsmogelijkheden niet zijn uitgewerkt en onderzocht. Fasering is mogelijk binnen alle alternatieven en in de optiek van de provincie niet maatgevend voor de keuze voor een voorkeursalternatief. Westparallel is één geheel en moet in totaliteit worden gerealiseerd.

Inspraakreactie

Inspreker (152) stelt dat in 8.1 Combinatie alternatieven de door de inspreker op 14-12-2010, 18-01-2011, 22-02-2011 en op 28-04-2011 (opnieuw) aangedragen alternatieven:

- Nulplus met Midden 1 (éénrichtingverkeer in Valkenswaard en/of Aalst; geen doorgaand vrachtverkeer);
- Nulplus met Midden 1 en West 1,2,3 of 4;
- Nulplus met Midden 2 (éénrichtingverkeer in Valkenswaard; gedeeltelijk gebruik oude spoorbaan; geen doorgaand vrachtverkeer; onderdoorgang zonder aansluiting in Waalre); en
- Nulplus met Midden 1 en West 1,2,3 of 4.

niet zijn onderzocht. De inspreker heeft nooit gehoord waarom dit niet is gebeurd. Alleen M1* (éénrichtingverkeer in Valkenswaard en Aalst, zonder extra beperking doorgaand vrachtverkeer) is bekeken. Er is na de berekeningen nooit teruggekoppeld of er, gelet op de resultaten, verdere aanpassingen nodig waren. Ook is niet goed onderzocht hoe de nadelen van bepaalde alternatieven kunnen worden opgelost. Er lijkt niet iteratief te zijn gewerkt. De inspreker doet dat wel en heeft in samenspraak met bewoners- en leefbaarheidsgroepen en lokale milieuorganisaties haar voorstel verder verbeterd en vereenvoudigd. Inspreker geeft de moed niet op en presenteert een verbeterd alternatief West+Midden 1.

Beantwoording

De provincie heeft inderdaad niet alle (sub) varianten die door de inspreker zijn aangedragen apart onderzocht in het plan-MER. In de optiek van de provincie betreffen het variaties op West+Midden en variaties op de door de inspreker ingebrachte West+Midden 1 éénrichtingsverkeer en zijn de effecten op dit niveau van plan- en besluitvorming vergelijkbaar met die van West+Midden. Analyse van de éénrichtingsvariant van West+Midden 1 in hoofdstuk 9 bevestigt dit beeld.

West 4 is gemotiveerd afgefallen in het plan-MER. West 4 is onvoldoende aantrekkelijk als doorgaande route voor het internationaal/bovenregionaal verkeer.

West+Midden éénrichtingsvariant is inderdaad niet iteratief onderzocht. De variant is gelijkwaardig onderzocht aan Westparallel en West+Midden 1 en 2, waarna geconcludeerd is dat de éénrichtingsvariant niet de voorkeur heeft. Verdere optimalisatie en onderzoek leiden in de optiek van de provincie niet tot een ander keuze.

Midden 2 is op verzoek van het Bestuurlijk Overleg meegenomen in hoofdstuk 9. Analyse in hoofdstuk 9 laat zien dat dit alternatief niet de voorkeur heeft boven Westparallel en West+Midden 1.

In hoofdstuk 7 is beschreven dat opwaardering van de N396 en Zuidelijke Randweg Valkenswaard niet de oplossing is voor de problematiek van het doorgaande verkeer. Het is in de huidige situatie al niet de voorkeursroute en wordt dit na opwaardering ook niet. Bovendien geeft opwaardering van de N396 naar verwachting belemmeringen vanuit het Natura2000 aan weerszijden van de N396 en ten zuiden van de Zuidelijke Randweg Valkenswaard. Voor een reactie op de in de inspraakreactie ingebrachte variant “verbeterd alternatief West+Midden 1”, zie verderop in deze beantwoording.



De provincie vindt dat op dit niveau van plan- en besluitvorming voldoende onderzoek is gedaan naar de verkeersbewegingen, inclusief die van het vrachtverkeer.

Inspraakreactie

Inspreker (152) geeft aan dat bij het door de inspreker voorgestelde alternatief West+Midden 1* alleen is gekeken naar éénrichtingverkeer in Aalst én Valkenswaard en niet naar het effectief tegengaan van doorgaand vrachtverkeer. Ook niet naar éénrichtingverkeer in Valkenswaard alleen. Evenmin wordt gemotiveerd waarom naast Midden 1 ook Midden 2 in beeld is gebleven. Doorgaand vrachtverkeer in Aalst, Waalre en Valkenswaard levert de grootste overlast. Het is duidelijk dat daarvoor dan alternatieven moeten worden gezocht. Dat is niet alleen West 1, 2 of 3 of 4 maar zeker ook de Zuidelijke Randweg in Valkenswaard en de N396. Een behoorlijke analyse van de hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer in elk van de drie kommen ontbreekt. Het gaat daarbij niet alleen om vrachtverkeer dat doorgaand is t.o.v. het hele gebied (zoals in Bijlage C 07 F wordt gesteld) maar om alle vrachtverkeer dat doorgaand is t.o.v. een of meer van de bebouwde kommen. Door vooral de vrachtvervoerders en niet naar de bewoners te raadplegen, ontstaat het beeld dat alleen nieuwe, snellere routes een oplossing kunnen bieden waarbij regulering overbodig wordt (Bijlage C 07 F). In de zich als slimste regio afficherende Brainport had de inspreker meer innovatie verwacht. Het gaat tenslotte maar om twee wegvakken die een 'gesloten verklaring met uitzonderingen' behoeven: Nieuwe Waalreseweg in Valkenswaard en N69 tussen Valkenswaard en Aalst. Met elektronische kentekenregistratie en ontheffingscontrole is regulering goed mogelijk zonder onevenredige inzet van de politie. Vergelijk de trajectcontrole bij snelheidshandhaving op het hoofdwegennet. Er wordt wel gesproken over het optimaliseren van kruisingen op de Zuidelijke Randweg in Valkenswaard maar niet over het hiermee te bereiken doel. Daar zou faciliteren van doorgaand (vracht) verkeer zeker deel van moeten uitmaken. Er is evenmin bekeken of Midden 1 danwel Midden 1* ook zonder HTC-aansluiting gerealiseerd kan worden. Zeker in combinatie met het weren van doorgaand vrachtverkeer lijkt de inspreker dat goed mogelijk. Tenslotte is de mitigatie voor Midden 1/Midden 1* onvoldoende meegenomen, namelijk alleen verdiept bij de kruising met en aansluiting op de Willibrorduslaan/Julianalaan, zonder een mogelijke verkorting van het tracé en ook zonder verminderde barrièrewerking door extra bruggen voor langzaam verkeer. Ook het weglaten van de aansluiting Willibrorduslaan/Julianalaan is niet onderzocht. Deze opmerkelijke en ernstige omissies kunnen niet worden afgedaan door te zeggen dat de inspreker in de gelegenheid is geweest om voorstellen te doen: met de voorstellen die door inspreker zijn gedaan is nagenoeg niets gebeurd en er heeft ook geen overleg plaatsgevonden om te zien of het beter kon.

Ook andere insprekers stellen dat bij de opstelling en beoordeling van alternatieven is heel weinig rekening gehouden met de inbreng van bovenstaande inspreker, dat niet interactief te werk is gegaan, dat het in 2010 door bovenstaande inspreker aangedragen alternatief WM1* is summier onderzocht en vervolgens zonder terugkoppeling (nader iteratief proces ter verbetering van het alternatief) negatief beoordeeld.

Beantwoording

De provincie heeft inderdaad niet alle (sub) varianten die door inspreker zijn aangedragen apart onderzocht in het plan-MER. In de optiek van de provincie betreffen het variaties op West+Midden en variaties op de ingebrachte West+Midden 1 éénrichtingsverkeer en zijn de effecten op dit niveau van plan- en besluitvorming vergelijkbaar met die van West+Midden. Analyse van de eenrichtingsvariant van West+Midden 1 in hoofdstuk 9 bevestigt dit beeld.



Midden 2 is op verzoek van het Bestuurlijk Overleg meegenomen in Hoofdstuk 9. Analyse in hoofdstuk 9 laat zien dat dit alternatief niet de voorkeur heeft boven Westparallel en West+Midden 1.

In hoofdstuk 7 is al beschreven dat opwaardering van de N396 en Zuidelijke Randweg Valkenswaard niet de oplossing is voor de problematiek van het doorgaande verkeer. Het is in de huidige situatie al niet de voorkeursroute en wordt dit na opwaardering ook niet. Bovendien geeft opwaardering van de N396 naar verwachting belemmeringen vanuit het Natura2000 aan weerszijden van de N396 en ten zuiden van de Zuidelijke Randweg Valkenswaard.

De provincie vindt dat op dit niveau van plan- en besluitvorming voldoende onderzoek is gedaan naar de verkeersbewegingen, inclusief die van het vrachtverkeer.

Alle partijen hebben op gelijkwaardige manier inbreng geleverd. Dat de bestuurlijke keuze niet uitvalt zoals een aantal partijen dat had willen zien, doet daar niets aan af. In dit proces is veel ruimte voor interactie. In de brede belangenbenadering zijn de bestuurders en ambtenaren van de verschillende organisaties uit het Bestuurlijk Overleg in verschillende overleggen en ateliers geraadpleegd bij het opstellen en beoordelen van de alternatieven. Ook zijn er werkateliers gehouden ten tijde van de inspraak van de notitie Reikwijdte en Detailniveau. De resultaten hiervan zijn beschreven in de reactienota hierop.

West+Midden 1 met éénrichtingsverkeer in Aalst is wel onderzocht in het MER, in hoofdstuk 9 op een gelijkwaardige manier als Westparallel, West+Midden 1 en West+Midden 2. De (verbeterde) West+Midden 1 is niet in het plan-MER onderzocht, omdat deze pas na het plan-MER is voorgesteld.

In de optiek van de provincie is West+Midden 1* volledig en vergelijkbaar met Westparallel en West+Midden 1 onderzocht in hoofdstuk 9 van het plan-MER. De terugkoppeling bestaat uit hoofdstuk 9 van het plan-MER.

Inspraakreactie

Inspreker (89) mist uitwerking van HOV-lijn, locatie, gebruik oude spoorbaan, en wil starten hiermee, onderzoek gedaan naar fietssnelwegen; ook over oude spoorbaan, naast busbaan.

Beantwoording

De uitwerking van de HOV-lijn is geen onderdeel van de structuurvisie. De maatregel is opgenomen in het Nulpluspakket. De uitwerking ervan is een onderdeel voor het vervolg.

Inspraakreactie

Inspreker (93) heeft bezwaar tegen een utilitair fietspad over het oude spoorbaantracé, vanwege verstoring (door licht en geluid) van het bosgebied. Dit terwijl het effect van de maatregelen verwaarloosbaar is. De benodigde gelden kunnen efficiënter worden ingezet. Een fietspad over de Oude Spoorbaan wordt volgens insprekers (37, 49, 60) door veel mensen als onveilig ervaren.

Beantwoording

De provincie deelt deze mening niet. Juist dergelijke maatregelen kunnen voor de kortere afstanden een goed alternatief bieden. Dat hiermee slechts een deel van de totale problematiek wordt opgelost is nog geen reden om deze maatregel niet uit te voeren.



Inspraakreactie

Inspreker (2) vindt een weg over 500 meter op palen in beekdal onzin.

Beantwoording

De provincie begrijpt niet waar de inspreker op doelt. In de optiek van de provincie is een verhoogde ligging van de Westparallel een serieus te overwegen maatregel om negatieve effecten op een beekdal te verminderen.

Inspraakreactie

Het is volgens inspreker (104) wenselijk de weg onder maaiveld aan te leggen in verband met geluidoverlast en horizonvervuiling.

Beantwoording

Het is onduidelijk wat de inspreker precies bedoeld met “onder het maaiveld aanleggen”. Verdiepte aanleg van de weg is in de optiek van de provincie een serieus te overwegen maatregel ter vermindering van geluidoverlast en zichtbaarheid. Aanleg van de weg in een tunnel wordt door de provincie niet reëel gevonden, in verband met de hoge kosten, inpassing in het landschap en inpassing aansluitingen.

Inspraakreactie

De voorgestelde compenserende maatregelen voor de Westparallel zijn volgens inspreker (126) onvoldoende. Er zijn voor de EHS (Ecologische Hoofdstructuur) minder ingrijpende alternatieven elders in het stedelijk gebied voorhanden om de verkeersproblemen op te lossen.

Beantwoording:

Uitwerking van natuurcompensatie vindt pas plaats in de vervolgpcedure in het project-MER en provinciale inpassingsplan. De in het plan-MER gepresenteerde berekeningen en maatregelen zijn slechts een eerste oefening om inzicht te krijgen in mate van effecten. De provincie erkent de negatieve effecten op de EHS, maar vindt het maatschappelijk belang (verbetering van de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek) zo groot, dat zij aantasting van de EHS gerechtvaardigd vindt. In het vervolgproces wordt natuurcompensatie conform geldende regelgeving uitgevoerd.

Inspraakreactie

Benoemde verkeersmaatregelen hoofdstuk 9 van het MER zijn volgens inspreker (48) inconsistent.

Beantwoording

Onduidelijk is wat inspreker met deze reactie bedoeld. Er is gestreefd naar een zo compleet en volledig mogelijk pakket, dit op het detailniveau van een structuurvisie. In later stadium wordt het pakket van maatregelen verder uitgewerkt.

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (73, 127) stelt dat bij de Westparallel aanpassing van de Zilverbaan nodig is. Dit is nu een ontsluitingsweg, en niet een deel van het hoofdwegenet. De mogelijkheid, landschappelijke gevolgen en financiële onderbouwing hiervan moeten vooraf aan de keuze van een alternatief worden onderzocht.



Beantwoording

De provincie verwacht niet dat het extra verkeer als gevolg van Westparallel leidt tot de noodzaak de Zilverbaan aan te moeten passen.

Inspraakreactie

Inspreker (94) vindt dat er te weinig maatregelen worden genomen om geluids-, stank- en stofoverlast ten oosten van de nieuwe weg (Dommelen, maar ook het minder bevolkte deel ten zuiden van Dommelen) te voorkomen, terwijl de wind meestal uit het westen komt.

Beantwoording

Mitigatie van negatieve effecten van de Westparallel is een belangrijk aandachtspunt bij nadere uitwerking van de Westparallel in de vervolgprocedure.

Inspraakreactie

De inspreker (152) heeft moeite met de uitwerking van evenwichting investeren. Als leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van vergelijkbaar belang zijn zou je verwachten dat de investeringsbedragen van vergelijkbare omvang zijn. De 10 % van de kosten van nieuwe infra + mitigatie (dit betekent ongeveer 5% van het totaal) ten behoeve van de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit (gebiedsimpuls) waar de provincie op mikt duidt aan dat van gelijkwaardigheid geen sprake is. Dit klinkt door in de uiteindelijke keuze voor een voorkeursalternatief waarbij onvoldoende rekening wordt gehouden met bestaande kwaliteiten.

Beantwoording

De provincie deelt de mening niet dat onvoldoende rekening is gehouden met de bestaande ruimtelijke kwaliteiten in de uiteindelijke keuze. In het plan-MER is uitgebreid onderzoek gedaan naar de bestaande kwaliteiten en de effecten van de alternatieven op deze kwaliteiten zijn uitgebreid onderzocht. Op basis van de integrale informatie heeft het Bestuurlijk Overleg een keuze gemaakt voor een integrale oplossing, de negatieve effecten hiervan kennend en beseffend. Daarnaast is besloten te investeren in de ruimtelijke kwaliteit in het gebied d.m.v. een gebiedsimpuls. Dit staat los van de keuze van welk alternatief dan ook.

Inspraakreactie

De inspreker (63, 89) kan het niet verklaren dat om milieuredenen eerder de Keersopperdreef is afgesloten, terwijl het Voorkeursalternatief vanwege milieureden als oplossing komt.

Beantwoording

Het afsluiten van de Keersopperdreef en aanleg van de Westparallel kunnen niet met elkaar vergeleken worden. Keersopperdreef en Westparallel hebben een andere functie in het wegennetwerk: Keersopperdreef lokaal en Westparallel regionaal en bovenregionaal. Het kan daarom inderdaad zo zijn dat vanuit (lokale) milieuoverwegingen de Keersopperdreef destijds is afgesloten, terwijl Westparallel voor het milieu voor de Grenscorridor als geheel de voorkeursoplossing is.



Onderzoek/beoordelingsmethodiek

Inspraakreactie

De selectiemethode van alternatieven lokt kritiek uit (152). Er is nagelaten de verschillende problemen naar omvang te rangschikken. Daarbij had kunnen worden aangegeven in welke mate elk van deze problemen door elk van de te vergelijken alternatieven/varianten wordt opgelost met als referentie het nulalternatief. In het ideale geval wordt vooraf aangegeven wanneer een probleem als opgelost wordt beschouwd. Bijvoorbeeld wanneer aan de dan geldende norm wordt voldaan. Om tot een heldere afweging te kunnen komen hoort ook de schade aan de omgeving daarbij te worden aangeduid. Dan zie je wat extra aantasting aan verkeerswinst oplevert en kun je beter beoordelen of het de prijs waard is. Nu is een ongestructureerde verzameling grote en minder grote problemen gepresenteerd waardoor het overzicht verloren gaat.

Beantwoording

De probleem- en doelstelling zijn regionaal en niet lokaal/sectoraal. Het is daarom niet juist om op lokaal/sectoraal niveau naar het oplossen van problematiek en daarbij optredende effecten te kijken. Pragmatisch/onderzoekstechnisch is dit ook niet mogelijk: er zijn te veel onderling verweven variabelen om ieder afzonderlijk op probleemoplossend vermogen en effecten te onderzoeken. Het plan-MER heeft de integrale effecten van de integrale oplossingsmogelijkheden in beeld gebracht. Het Bestuurlijk Overleg heeft vervolgens gezamenlijk vanuit ieders eigen belang en het gezamenlijk belang een afweging gemaakt over wanneer het probleem voldoende is opgelost en welke negatieve effecten hiervoor geaccepteerd worden. Het plan-MER is in de optiek van de provincie voldoende van kwaliteit om een keuze te maken voor een voorkeursalternatief. Dit wordt gedeeld door onafhankelijk toetsende instanties als POC, Commissie m.e.r. en Telos.

Inspraakreactie

De in de hoofdstukken 7 - 9 gehanteerde selectiemethode lokt ernstige kritiek uit (152). De tot dusver gebruikte selectiemethode leidt niet automatisch tot een goede keuze. De verschillen tussen enerzijds Nulplus met Midden 1 en West 1,2,3 of 4 en anderzijds Nulplus met Westparallel 1 zijn naar onze mening verkeerskundig niet erg groot. Zie de tabellen in Bijlage C 07 B. Daardoor dreigt de uiteindelijke keuze voor wat betreft verkeer op relatief ondergeschikte punten te worden gemaakt. Inspreker wil het afwegingsproces en de keuze van een voorkeur helder in beeld gebracht zien en stelt dat daarbij ondermeer de volgende informatie nodig is.

- De op te lossen verkeers- en leefbaarheidsproblemen (Aalst, Valkenswaard, Waalre, Bergeijk, Eersel...) worden op volgorde van omvang (aantallen ernstig gehinderden, mate van normoverschrijding lucht/geluid) en urgentie (verwachte toename) gerangschikt. (De problemen van Aalst, Waalre en Valkenswaard zijn namelijk evident groter dan die van Eersel en Bergeijk).
- Daarbij wordt aangegeven in welke mate elk van deze problemen bij elk van de te vergelijken alternatieven/varianten wordt opgelost met als referentie het nulalternatief. In het ideale geval wordt vooraf aangegeven wanneer een probleem als opgelost wordt beschouwd. Bijvoorbeeld wanneer aan de dan geldende norm wordt voldaan.
- Nieuwe, door de oplossing teweeggebrachte problemen worden eveneens aangeduid en geanalyseerd. Alvorens een voorkeursalternatief te kunnen kiezen moeten de grote verschillen qua ruimtelijke impact en verkeerskundig oplossend vermogen tussen de alternatieven helder in beeld zijn gebracht. Met name Westparallel 1 is onvoldoende



uitgewerkt om er nu al een keuze voor te kunnen maken: de schade van de aansluiting van Dommelen-noord op de Westparallel is, naar zich laat aanzien maar wat in het plan-MER nog niet in beeld is gebracht, dermate groot dat het wel in de afweging betrekken hiervan gemakkelijk tot een andere keuze kan leiden. Ook de mogelijkheden van hydrologisch aanvaardbare inpassing moeten worden onderzocht voordat een verantwoorde keuze kan worden gemaakt. Hetzelfde geldt voor de aansluiting op de A67 en de hierdoor noodzakelijke verbreding daarvan. De kosten van verbreding van de A67 komen voor zover bij de inspreker bekend voor rekening van het project maar zijn in de kostenvergelijkingen niet meegenomen. West 4 moet in het rekenmodel eerst zo worden aangepast dat hij kan functioneren. Dat vereist belemmeringen voor doorgaand verkeer op de Burgemeester Aartslaan/Maaij en Fressevenweg/Bergeijksedijk. Omdat deze niet in het verkeersmodel zijn opgenomen presteert West 4 op het eerste gezicht slecht. Een simpele en logische aanpassing kan tot grote veranderingen in het verkeerspatroon leiden. De fysieke vormgeving - relatie met landbouwverkeer - vergt uiteraard ook aandacht. De inspreker vindt het normaal dat je een alternatief dat minder goed uitpakt eerst probeert te verbeteren alvorens het te verwerpen. Een alternatief of pakket met veel landschappelijke aantasting kan (afgezien van bijbehorende mitigatie, compensatie en een adequate ruimtelijke impuls) namelijk alleen geaccepteerd worden indien volstrekt duidelijk is dat zonder dit alternatief of pakket een aanvaardbare oplossing van de bereikbaarheids- en leefbaarheids-problemen onbereikbaar is. Zolang op dit punt gereede twijfel bestaat schiet het plan-MER ernstig tekort. Er wordt bovendien geen recht gedaan aan de gemeenschappelijke belangenbenadering. Zo lang op dit punt geen helderheid wordt verschaft verzet de inspreker zich tegen elk voorkeursalternatief. Voor alle alternatieven en varianten - inclusief de door de de inspreker aangedragen oplossingen, zie Hoofdstuk 8 moet ook de schade aan natuur, landschap, landbouw, recreatie en waterdoelen helder in beeld worden gebracht. Hetzelfde geldt voor de kosten. Daarbij moeten ook de *faseringsmogelijkheden* worden benoemd. Aldus wordt zichtbaar of je door een kleine concessie op verkeersgebied een grote aantasting van natuur en landschap kunt voorkomen. Dat wil de inspreker graag in de discussie terug zien komen alvorens een definitieve keuze te bepalen. Een verstandige keuze doet recht aan alle belangen: iedereen krijgt iets, iedereen levert wat in.

Beantwoording

In het plan-MER is uitvoerig onderzoek gedaan op allerlei aspecten en naar allerlei mogelijke oplossingsrichtingen. Uiteindelijk zijn twee mogelijke oplossingsrichtingen overgebleven (Westparallel en West+Midden) die nog nader zijn onderzocht. Een meerderheid van het Bestuurlijk Overleg heeft mede op basis van deze informatie een voorkeur uitgesproken voor Westparallel als voorkeursalternatief. Deze meerderheid van het Bestuurlijk Overleg en de provincie zijn van mening dat er voldoende informatie is voor het maken van een keuze en dat de trechtering voldoende is gemotiveerd.

In het plan-MER is uitgebreid ingegaan op de problematiek, de verschillen in problematiek zoals door inspreker genoemd zijn voldoende inzichtelijk gemaakt. Daarbij is in gezamenlijkheid van partijen erkend dat de problematiek regionaal is (niet alleen Aalst-Waalre en Valkenswaard) en bepaald dat de doelstelling ook regionaal is.

De provincie ziet de aansluiting Dommelen-Noord en hydrologie als inpassingsvraagstukken voor het vervolgtraject en niet bepalend voor de keuze voor het voorkeursalternatief.



Hetzelfde geldt voor de aansluiting op de A67 en eventuele aanpassingen hiervan. Zowel voor Westparallel als West+Midden is de aansluiting op het hoofdwegennet een belangrijk nader uit te werken uitgangspunt. Alternatieven zijn daarin niet onderscheidend.

West 4 is in de optiek van de provincie voldoende onderzocht (inclusief maatregelen om verkeer zoveel mogelijk te stimuleren West 4 te gebruiken) en legitiem afgefallen: West 4 is onvoldoende aantrekkelijk voor doorgaand (inter)nationaal/bovenregionaal verkeer.

Het plan-MER heeft voldoende kwaliteit om een keuze te maken voor een voorkeurs-alternatief. Dit wordt gedeeld door onafhankelijk toetsende instanties als POC, Commissie m.e.r. en Telos.

Inspraakreactie

Inspreker (152) is van mening dat door de zevensprong van Verdaas niet correct te volgen de kans op het bereiken van een zeer breed gedragen oplossing bij voorbaat geminimaliseerd is. Je wilt namelijk kunnen afwegen of een kleine extra verbetering van bereikbaarheid een grote extra aantasting van natuur en landschap rechtvaardigt. Door dit achterwege te laten wordt het vertrouwen in een zorgvuldige afweging geschaad. Er is niet zozeer naar de meest aanvaardbare als wel naar de politiek meest haalbare oplossing gezocht. De oplossing uit de Intentieverklaring van 2004 (die thans fysiek niet meer uitvoerbaar is) heeft het proces in belangrijke mate gestuurd, zo is de stellige indruk. Men heeft verzuimd om de problemen op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid helder te benoemen en te rangschikken naar omvang en mate van hinder. De gemeenschappelijke belangenbenadering heeft tot een ongestructureerde verzameling grote en minder grote problemen geleid waardoor het overzicht verloren is gegaan. Men hanteert voorts een veel te beperkte definitie van bereikbaarheid door te focussen op intensiteiten en intensiteit/capaciteitverhoudingen en niet in de eerste plaats naar reistijden van de woongebieden naar de belangrijke werklocaties vice versa te kijken. In een dichtbevolkt en welvarend land worden files in de spits namelijk niet opgelost maar slechts verplaatst. De verkeersdeelnemer is het meest gebaat bij betrouwbare en voorspelbare reistijden. Er wordt in bijlage 3 van bijlage C 07 A weliswaar een groot aantal bereikbaarheidskaarten getoond maar nergens blijkt dat die bij de afweging en de selectie van alternatieven, varianten en combinaties daarvan een rol hebben gespeeld.

Beantwoording

De bereikbaarheidskaarten laten globaal zien in welke mate gebieden beter of minder goed bereikbaar zijn als gevolg van de infrastructurele maatregelen. Nieuwe verbinding zorgen ervoor dat het bereik toeneemt terwijl verkeerswerende maatregelen (zoals 30/60 km-gebieden) het bereik met name in en door het buitengebied beperken. Per saldo zijn de kaarten te weinig onderscheidend gebleken om een relevante rol te spelen in de afweging. De Commissie m.e.r. geeft aan dat het plan-MER goed is voor deze fase. Dat er op basis van dit plan-MER een zorgvuldige afweging is te maken. Dat de bestuurders dan kiezen is dus op basis van een vertrouwenswekkend pakket aan informatie. De provincie deelt het commentaar niet en spreekt haar teleurstelling uit over deze reactie gezien alle ruimte die er is geweest voor betrokken partijen om ideeën en kritiek in te brengen in de brede belangenbenadering.

Inspraakreactie

De toekomstige verbreding van de Westparallel tot 2x2-rijstroken moet volgens inspreker (126) ook worden meegenomen bij de beoordeling van de ruimtelijke aspecten, niet alleen bij robuustheid.



Beantwoording

De Westparallel wordt niet aangelegd met 2x2 rijstroken. Mocht blijken dat in de toekomst 2x2 rijstroken toch wenselijk zijn dan zal dat opnieuw in procedure moeten worden gebracht waarbij de ruimtelijke aspecten opnieuw onderzocht moeten worden.

Inspraakreactie

Een aantal insprekers vindt de beoordelingsmethodiek niet helder:

- Harde criteria worden volgens insprekers (27, 35) niet of nauwelijks gehanteerd
- Een gemis is dat niet aangegeven is wanneer een probleem als opgelost kan worden beschouwd (48)
- Klassengrenzen tussen de gebruikte kleuraanduidingen zijn volgens insprekers (152) nergens gedefinieerd en onduidelijk

Beantwoording

De doelstellingen zijn gezamenlijk in het Bestuurlijk Overleg bepaald en vastgelegd. De doelstellingen zijn bewust niet in detail meetbaar en toetsbaar gemaakt. Dit enerzijds omdat dit niet mogelijk is: de regionale opgave is dusdanig breed in locaties en aspecten dat dit niet eenduidig te vangen is in enkelvoudige concrete doelstellingen. Anderzijds is het Bestuurlijk Overleg van mening geweest dat juist met abstractere doelstellingen breder en integraler gezocht kon worden naar integrale oplossingsmogelijkheden, niet inzoomend op één locatie of één aspect, maar op de regionale en integrale problematiek.

De belangen van de partijen zijn gedurende het onderzoek continu ingebracht en doorvertaald naar verbeterdoelen die vervolgens het afwegingskader vormen voor alle alternatieven. Op deze manier zijn de belangen 'geobjectiveerd en meetbaar gemaakt'. Uiteindelijk maken de bestuurders afzonderlijk de afweging of hun belangen voldoende zijn behartigd, dat is een bestuurlijke keuze. De alternatieven hebben verschillende stappen van het MER-onderzoek doorlopen: de definitie van de regionale integrale probleem- en doelstelling, inventariseren van mogelijke oplossingsrichtingen, het samenstellen van integrale maatregelenpakketten, het bepalen van het beoordelingskader, het trechteren van oplossingsrichtingen en de uiteindelijke keuze.

Het klopt dat de klassegrenzen niet exact en cijfermatig zijn gedefinieerd. Beoordeling van de effecten heeft plaatsgevonden op basis van expert judgement. De effecten zijn beschreven, waarna tekstueel is aangegeven tot welke beoordeling dit leidt. In de legenda's is aangegeven welke kleuren welke beoordeling inhouden: groen is een positief effect, rood een negatief effect, wit een niet of nauwelijks effect. Bij het aspect doorsnijding is een gele kleur aan de legenda toegevoegd om meer onderscheid te kunnen maken in de beoordeling. De provincie is van mening dat duidelijk navolgbaar is welke beoordeling is gegeven.

Inspraakreactie

De redeneertrant in het rapport dat de keuze voor het voorkeursalternatief wordt bepaald door een afweging van enerzijds landschap en natuur en anderzijds bereikbaarheid, leefbaarheid, kosten en haalbaarheidsaspecten is niet juist. Volgens de insprekers gaat het eerder om een afweging tussen projectdoelen (o.a. een betere verkeersdoorstroming (bovenregionaal en regionaal) enerzijds en het provinciaal ruimtelijk beleid anderzijds (inspreker 6).



Beantwoording

De keuze voor het voorkeursalternatief is bepaald enerzijds door een toetsing aan de doelstellingen (waaronder een betere doorstroming en leefbaarheid), anderszijds door een afweging van effecten (waaronder die op landschap en natuur).

Inspraakreactie

Inspreker (124) is van mening dat door te kiezen voor drie hoofdvarianten alle combinaties bekeken hadden kunnen worden en niet slechts 15 alternatieven. Hierdoor zou de variant West 4 niet zijn onderzocht.

Beantwoording

Er is in deze fase van plan- en besluitvorming uitgebreid onderzoek verricht naar een breed spectrum aan alternatieven. Vanuit pragmatisch oogpunt zijn inderdaad niet alle mogelijke combinaties onderzocht. Dit hoeft ook niet: met de onderzochte alternatieven is de bandbreedte van effecten bepaald. De effecten van de andere combinaties vallen binnen de bandbreedte van de onderzochte alternatieven. West 4 is onderzocht en afgefallen, omdat het niet voldoet aan de doelstelling van een goede doorgaande route.

Beleidskader algemeen

Inspraakreactie

In het beleidskader is volgens inspreker (126) onvoldoende aandacht besteed aan het rijks- en provinciaal beleid waarin wordt ingezet op de optimale benutting van de stedelijke omgeving en bescherming van buitenstedelijk gebied.

Beantwoording

In paragraaf 5.2.2 (blz. 94) van deel B van het plan-MER is ingegaan op het provinciale ruimtelijke beleid. Hierin wordt zowel aandacht besteed aan de doelstelling “bevorderen van de bereikbaarheid” als het streven naar benutting van bestaande wegen, voorkomen van nieuwe doorsnijdingen in het buitengebied en landschappelijke inpassing.

Inspraakreactie

Hangende de uitspraak Raad van State rond de Lage Heideweg dient men uit te gaan van het beleid van de reconstructieplannen en Streekplan 2002-2004 (205).

Beantwoording

Het Streekplan 2002 en de reconstructieplannen zijn voor de Gebiedsopgave Grenscorridor niet meer vigerend. Vigerend beleidskader is de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening en de Verordening Ruimte.

Inspraakreactie

De MER kan niet van toepassing zijn voor het gebied omdat het opgestelde MER van de reconstructieplannen nog steeds van toepassing is (205).

Beantwoording

Het MER reconstructieplannen is niet meer van toepassing. Het is destijds opgesteld bij de reconstructieplannen om de ontwikkelingen voorzien in de reconstructieplannen te toetsen op milieueffecten. Dit passend bij en op het detailniveau van de reconstructieplannen.



Een oplossing voor de N69-problematiek maakte hiervan geen deel uit. Voor de (nieuwe) planvorming, structuurvisie Gebiedsopgave Grenscorridor, is een nieuwe m.e.r.-procedure nodig, gericht op de effecten van de ontwikkelingen die in de structuurvisie mogelijk worden gemaakt.

Inspraakreactie

Inspreker (152) is van mening dat in hoofdstuk 9 om onnavolgbare redenen afgestapt wordt van de methode van beoordelen uit hoofdstuk 8 (indeling in - onduidelijk begrensde - klassen) naar een indeling op basis van ranking. Daarbij leiden sommige kleine of zeer kleine verschillen wel tot een kleurverschil en andere niet. Dit staat een evenwichtige beoordeling in de weg.

Beantwoording

In december 2010 had het Bestuurlijk Overleg besloten om nog geen definitief voorkeursalternatief te kiezen. Mede op initiatief van de inspreker is gekozen om de laatste stap de twee meest kansrijke alternatieven met elkaar te vergelijken. Dit om de bestuurders te helpen tot een voorkeursalternatief te komen. Dit is in hoofdstuk 9 opgeschreven.

Referentiesituatie algemeen

Inspraakreactie

Binnen het zoekgebied loopt een 8"-leiding voor transport van vloeibare koolwaterstoffen (PRB-leiding) die in beheer is van PPS B.V. Gelet op de ligging van deze buisleiding zal de nieuw aan te leggen weg de buisleiding vele malen kruisen. Het is niet mogelijk de weg parallel boven de leiding aan te leggen. Inspreker verzoekt vanuit veiligheidsoogpunt het wegtracé zodanig te ontwerpen dat de integriteit van de leiding wordt gewaarborgd en dat de belemmerende zone van de leiding wordt vrij gehouden (inspreker 19).

Beantwoording

De ligging van de leiding is bekend bij de provincie en wordt bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief betrokken, maar is in de optiek van de provincie niet maatgevend voor de keuze voor het voorkeursalternatief.

Inspraakreactie

De gemeente Veldhoven heeft op haar eigen grondgebied belangrijke projecten gefinancierd en goedgekeurde bestemmingsplannen op stapel staan (inspreker 127):

- De uitbreiding van Veldhoven met 2500 woningen in plan Zilverackers.
- De ontwikkeling van plan Koningshoeve dicht tegen woongebied Heers en koningshof congrescentrum.
- De ontsluiting van Veldhoven West middels de Zilverbaan (WOR).

Deze weg is een tweebaansweg die aansluit via het vliegveld op de randweg Eindhoven. De Zilverbaan is onderdeel van het VCP en belangrijk voor het verminderen van sluipverkeer in Veldhoven.

- De verbetering van de doorstroming op de Kempenbaan en een nieuwe aansluiting op de A67 van Kempenbaan en Zilverbaan.

Aan de Kempenbaan ligt een belangrijk industriegebied de RUN met ASML, Maxima Medisch Centrum (MMC). De Kempenbaan is, buiten de toegang tot het industriegebied de Run, een van de twee belangrijke ontsluitings- wegen van Veldhoven op de A67 en randweg Eindhoven. Op dit moment staat het verkeer op de Kempenbaan vast in ochtend en avondspits. Op de Kempenbaan komt ook de Onze Lieve



Vrouwendijk uit die gebruikt wordt door Waalrenaren om op de A67-randweg te komen en als weg voor woon-werkverkeer. Ook dit geeft files in de spits, maar ook een verslechterde toegang naar het MMC

Beantwoording

De provincie neemt dit ter kennisneming aan.



6.2 Bereikbaarheid

Verkeersmodel/uitgangspunten

Inspraakreactie

Het is niet duidelijk welke aannames zijn gedaan t.a.v. ontwikkelingen in de toekomst (inspreker 118).

Beantwoording

Ten aanzien van de ontwikkelingen in de toekomst is uitgegaan van de infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen zoals die regionaal zijn vastgesteld. Deze ontwikkelingen zijn als uitgangspunten opgenomen in het verkeersmodel SRE 2.0 dat als uitgangspunt heeft gediend voor het verkeersmodel voor het plan-MER. Voorbeelden van infrastructurele maatregelen zijn de aansluitingen Kempisch Bedrijventerrein en Veldhoven-West. Ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen zijn de geplande woningbouwontwikkelingen en bedrijventerreinen in het verkeersmodel opgenomen. Daarnaast zijn beleidsdoelstellingen voor de toekomst opgenomen zoals landelijk gebruikelijk is. Denk hierbij aan de ontwikkeling van het autobezit en de brandstofprijzen.

Inspraakreactie

Bij verkeersberekeningen zijn verkeerde uitgangspunten gebruikt, omdat er niet van uit is gegaan dat Bergeijk bij realisatie van de Westparallel Fressevenweg verkeersarm wordt (insprekers 89, 205).

Beantwoording

Bij de verkeersberekeningen is de Fressevenweg afgewaardeerd naar een 60 km/uur weg waarmee het juiste uitgangspunt is gebruikt.

Inspraakreactie

Inspreker (150) vindt dat het verkeersmodel een 'black box' blijft: het is volgens de inspreker niet getoetst op voorspellende waarde - het model is gebaseerd op cijfers uit 2005. Het is onduidelijk waarom er geen vergelijking is gemaakt tussen de tellingen uit 2010 en berekende waarden uit het model voor 2010. De evaluatie bij het besluit m.e.r. die wordt aangekondigd in bijlage C 07 E is te laat, zeker als er nu al wordt gekozen voor een voorkeursalternatief. Inspreker begrijpt niet waarom het kentekenonderzoek niet bruikbaar zou zijn om te worden omgerekend naar jaarintensiteiten, maar dat het wel kan worden gebruikt voor het inzichtelijk maken van verkeerstromen.

De keuze is gebaseerd op onvolledige en verkeerde gegevens, zoals voor Dommelen alsmede zijn de gehanteerde verkeersmodellen niet getoetst en gevalideerd mbv kentekenonderzoeken van 2005 en 2010 (81, 124, 137).

Beantwoording

De basis voor het verkeersmodel is het door de regio opgestelde en geaccordeerde SRE-verkeersmodel. Dit is ten behoeve van het verkeersonderzoek voor de Gebiedsopgave N69 verfijnd.

Het verkeersmodel is wel degelijk gevalideerd aan de verkeerstellingen van 2010, zie bijlage C.7E in het plan-MER. Geconcludeerd is dat het verkeersmodel en kentekenonderzoek verge-



lijikbaar zijn en dat het verkeersmodel geschikt is voor de verkeersanalyse ten behoeve van het plan-MER.

Het verkeersmodel is inderdaad niet gekalibreerd aan de resultaten van de verkeerstellingen, maar gezien bovenstaande conclusie is dit niet nodig voor het plan-MER.

Dat neemt niet weg dat validatie en kalibratie voor het vervolgonderzoek wel degelijk nut heeft. Immers in de project-m.e.r./provinciale inpassingsplanfase dient nog op detailniveau onderzoek gedaan te worden naar (effecten van) uitwerking van het voorkeursalternatief op aansluitingen en wegvakniveau.

De reactie over grote discrepanties met eerdere onderzoeken en onaannemelijke uitkomsten wordt niet gedeeld door provincie. Er zijn geen redenen om aan de kwaliteit en bruikbaarheid van de voorspellingen van het verkeersmodel te twijfelen. Dit wordt nog eens onderstreept door onafhankelijke verkeersmodelspecialisten die gezamenlijk in een expert-meeting hebben geconstateerd dat het gebruikte verkeersmodel in het plan-MER voldoende kwaliteit heeft om te gebruiken voor de verkeersberekeningen. Er zijn geen redenen om aan de kwaliteit en bruikbaarheid van de voorspellingen van het verkeersmodel te twijfelen.

Inspraakreactie

Insprekers (6, 89, 118, 196, 198) vragen of de gevolgen van vergrijzing en thuiswerken in het verkeersmodel zijn meegenomen.

Beantwoording

Vergrijzing en thuiswerken zijn niet meegenomen in het verkeersmodel dat voor het plan-MER is gebruikt. Voor thuiswerken veronderstelt het model dat dit in 2020 op hetzelfde niveau zit als in de huidige situatie. Vergrijzing zal er voor zorgen dat minder verplaatsingen in de spits worden gemaakt. Daar staat tegenover dat meer verplaatsingen aan de randen van de spits worden gemaakt en tijdens de rest van de dag. Deze (veelal recreatieve) verplaatsingen zijn gemiddeld langer dan de spitsverplaatsingen die voor het motief woon-werk worden gemaakt. Per saldo zorgt vergrijzing daardoor niet voor een wezenlijke afname van de dagelijkse mobiliteit over het wegennet.

Inspraakreactie

Inspreker (127) stelt dat er geen rekening is gehouden met groei van verkeer op de Kempenbaan door ASML en High Med Campus en de Zilverbaan (127).

Beantwoording

Er is rekening gehouden met de groei op de Run zoals aangedragen door de gemeente Veldhoven bij de actualisering van het verkeersmodel in 2008. De inzichten hieromtrent zijn echter steeds aan veranderingen onderhevig.

Inspraakreactie

Bij het onderzoek naar het 'Stuivertje in Eersel lijkt volgens inspreker (13) geen rekening gehouden te zijn met de nieuwe aansluiting Hapert (waardoor de verkeersstromen bij het Stuivertje aanzienlijk zullen veranderen).

Beantwoording

De aansluiting op de A67 bij Hapert is onderdeel van het verkeersmodel (toekomstige situatie). Hiermee is dus rekening gehouden.



Inspraakreactie

Aanpassing van verkeersstructuur tussen Eersel en Bergeijk door de gemeenten heeft relatie met de gebiedsopgave en zou betrokken moeten worden in de m.e.r. Een beoogde nieuwe ontsluitingsweg van bedrijventerreinen in Bergeijk is niet expliciet genoemd en niet meegenomen in de planvorming, terwijl hij wel van invloed is op de verkeersintensiteiten bij Eersel (inspreker 152).

Beantwoording

In paragraaf 6.2 (parallel lopende ontwikkelingen) is bedoelde weg opgenomen. De planvorming van de weg is te prematuur om in de verkeersstudie voor de Gebiedsopgave N69 op te nemen. De bedoelde weg is een maatregel om het sluipverkeer in het gebied tussen Eersel en Bergeijk te bundelen en via een goede verkeersstructuur te leiden naar het hoofdwegennet (in dit geval de N397). Dit is impliciet opgenomen in het verkeersmodel met de verkeerswerende maatregelen in het buitengebied van Eersel en Bergeijk. Het niet opnemen van deze weg in het verkeersmodel heeft (daarmee) geen wezenlijke invloed op de verkeersbewegingen zoals beschreven in het plan-MER en geen invloed op de keuze voor het voorkeursalternatief.

Inspraakreactie

Gemeente Bergeijk heeft plannen om Fressevenweg autoluw te maken na aanleg van de Westparallel. Er moet daarom niet met 20%, maar met 100% afname gerekend worden (inspreker 179).

Beantwoording

Het autoluw maken van een weg betekent niet dat hier helemaal geen verkeer meer komt te rijden. Bedoeld wordt dat de weg wordt heringericht waardoor het voor het doorgaande verkeer geen aantrekkelijke verbinding meer vormt. Dit verkeer zoekt een snellere route. Verkeer dat een herkomst of bestemming heeft in de nabijheid van de Fressevenweg zal nog altijd gebruik blijven maken van de Fressevenweg.

Inspraakreactie

Inspreker (152) acht de verklaring bij tabel 6.6 (blz 153) met betrekking tot de toename van 10.500 mvt/etm op de N397/N384 onaannemelijk gezien bij de grens de toename 3.100 mvt/etm is. Inspreker twijfelt op basis hiervan aan het verkeersmodel.

Beantwoording

Er zijn geen redenen om aan de kwaliteit en bruikbaarheid van de voorspellingen van het verkeersmodel te twijfelen. Het verschil wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door extra verkeer vanaf nieuwe woningbouwontwikkelingen en extra bedrijvigheid in Bergeijk en Eersel.

Inspraakreactie

Metingen van verkeer in één ochtend- en één avondspits zijn statistisch niet relevant en het verkeersmodel is onvoldoende geïjkt volgens inspreker (54)

Beantwoording

Klopt. Daarom is het verkeersmodel zoveel mogelijk geïjkt op basis van jaargemiddelden en niet op basis van de metingen uit het kentekenonderzoek.



Inspraakreactie

In het verkeersmodel is volgens inspreker (54) niet het gehele traject tussen de Belgische grens en A2/A67 opgenomen en ontbreekt de aansluiting Dommelen-noord.

Beantwoording

Deze constatering is onjuist. In het verkeersmodel is het hele gebied tussen de A2/A67 en de Belgische grens opgenomen. De aansluiting Dommelen-Noord is opgenomen in het verkeersmodel bij de berekeningen van het alternatief Westparallel.

Inspraakreactie

Inspreker (14) stelt dat in het verkeersonderzoek geen rekening is gehouden met de uitbreiding van Valkenswaard met het 'plan Lage Heide wonen' en Dommelkwartier/Hoppenbrouwers/Weegbree. Deze woonwijken zorgen voor extra verkeer richting Eindhoven vice versa. De keuze van een variant komt dan in een ander licht te staan.

Beantwoording

Alle plannen die bij de ontwikkeling van het verkeersmodel bekend waren en waarvan met een redelijke zekerheid gesteld kan worden dat deze uitgevoerd gaan worden, zijn opgenomen in het verkeersmodel.

Inspraakreactie

Inspreker (124) vraagt zich af waarom bij de Westparallel geen ontsluiting van de bedrijventerreinen Het Stoom en De Waterlaat en Loonsebaan en Rijt is meegenomen in de beoordeling

Beantwoording

Er wordt vanuit gegaan dat hiermee de bedrijventerreinen in Bergeijk worden bedoeld. Deze bedrijventerreinen kunnen via de gemeentelijke wegen ontsloten worden op de Westparallel. Er komt geen aparte voorziening om deze wegen direct aan te sluiten op de Westparallel. De Westparallel vormt een doorgaande verbinding met zo min mogelijk aansluitingen om de doorstroming op deze weg te garanderen.

Dommelen

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (6, 20, 23, 124, 173, 179) vindt dat de verkeerseffecten op Dommelen niet of onvoldoende zijn onderzocht. Een analyse hoe verkeer in Valkenswaard en Dommelen kan worden afgewikkeld ontbreekt (152).

In de verkeersklapper zijn de verkeersstromen ten westen van Valkenswaard niet beschreven waardoor de Westparallel positief eruit komt (124).

Zowel met als zonder aansluiting Dommelen-noord leidt de Westparallel tot verkeers- en leefbaarheidsproblemen in Dommelen. (Met aansluiting Dommelen-noord op de Damianusdreef, zonder op de Bergstraat/Westerhovenseweg) (6).

Toename van de verkeersintensiteit op de Bergstraat (Westparallel) is ongewenst. ivm slechte oversteekbaarheid en mogelijke filevorming (6).



Beantwoording

Op het huidige niveau van plan- en besluitvorming is de verkeerssituatie in Dommelen voldoende onderzocht. In later stadium zal deze analyse worden gedetailleerd aan de hand van onderzoek naar een uitgewerkte aansluiting. De nadere uitwerking van de verkeersstromen in Dommelen en de maatregelen die daar bij horen zijn onderdeel van deze analyse.

Veldhoven

Inspraakreactie

Tabellen in het MER verschillen met eigen Veldhovense waarnemingen (inspreker 27, 35).

Beantwoording

Elke telling is op zich een momentopname. Daarom zijn er verschillende tellingen gehouden om het verkeersmodel te staven. Op basis hiervan is een bruikbaar verkeersmodel ontwikkeld.

Inspraakreactie

De Westparallel leidt tot meer verkeer in Veldhoven. Op de Locht is de stijging meer dan 100%=4400 auto's. Inspreker verwacht dat de verkeerstoename op de Locht ook zou gelden op de Kempenbaan, waarmee deze een verbinding heeft (inspreker 27, 127).

Beantwoording

Westparallel leidt niet tot meer verkeer in Veldhoven. Wel tot een verplaatsing van verkeer. De toename op de Locht wordt veroorzaakt door verkeer vanaf de Westparallel naar de Kempenbaan. Dit betreft verkeer dat vanuit Steensel via de Locht naar de aansluiting Veldhoven-West rijdt om de A67 op te komen. Dit verkeer moet in de huidige situatie via de aansluiting bij Eersel de A67 op. Voor verkeer dat richting het noorden rijdt is dat in de situatie met een aansluiting op Veldhoven-West, een omweg. Dit verkeer kiest er dan ook voor om via de Locht naar de aansluiting bij Veldhoven te rijden. Afhankelijk van de definitieve vormgeving van de nieuwe aansluiting kan deze verbinding geknipt worden waardoor het verkeer vanaf de Westparallel naar de Kempenbaan via het viaduct van de nieuwe aansluiting gaat rijden. Voor het vervolg van de Kempenbaan heeft deze veranderde routekeuze geen effect.

Inspraakreactie

Er is geen rekening gehouden met filevorming op de A67, randweg en N2, die mogelijk leiden tot sluipverkeer op de Zilverbaan en Kempenbaan. Aansluiting van de N69 op de A67 mag niet leiden tot vertraging van aansluiting van de Kempenbaan op de A67 (inspreker 127, 208).

Beantwoording

De provincie is het eens met deze reactie. Sluipverkeer ten gevolge van incidentele problemen op het hoofwegennet is niet te voorkomen. Zaak is om het incident zo snel mogelijk te verhelpen. Sluipverkeer ten gevolge van structurele problemen op het hoofwegennet is te voorkomen door een goede afstemming van het ontwerp van de infrastructuur. Bij de uitwerking van de Westparallel en met name het ontwerp van de aansluiting Veldhoven-West dient er dan ook goede afstemming te zijn met gemeente Veldhoven, Rijkswaterstaat en provincie. Een goede samenwerking tussen deze partijen kan er voor zorgen dat de aanleg van de aansluiting volgens planning verloopt.



Inspraakreactie

De Zilverbaan wordt volgens inspreker (127) door Westparallel 1 flink belast. Deze geplande weg heeft een maximum capaciteit van 18.000 voertuigen, door Westparallel 1 komt de ontsluiting van Veldhoven west in gevaar en moet er tot wegverdubbeling worden overgegaan. Dit heeft een behoorlijke impact op het Veldhovens landschap.

Beantwoording

De provincie verwacht niet dat het extra verkeer als gevolg van Westparallel 1 leidt tot een noodzakelijk verdubbeling van de Zilverbaan. Het verkeer op de Zilverbaan zal enigszins toenemen maar niet in zo'n mate dat een verdubbeling noodzakelijk is. De gemeente Veldhoven heeft berekend of de Zilverbaan de verwachte groei aan kan. Dit blijkt het geval.

Inspraakreactie

De Middenvarianten lossen het probleem voor Veldhoven bij het Maxima Medisch Centrum en aansluiting op de Kempenbaan het beste op (inspreker 127).

Beantwoording

Zowel de Midden-varianten als Westparallel 1 zorgen voor een vermindering van de verkeersdruk bij het Maxima Medisch Centrum en de aansluiting op de Kempenbaan. Bij Midden is de afname op de Onze Lieve Vrouwedijk sterker terwijl dit bij de Westparallel geldt voor de afname bij het oostelijk deel van de Kempenbaan. Per saldo kan dus niet gesteld worden dat de Midden-varianten het probleem voor Veldhoven bij het Maxima Medisch Centrum en aansluiting op de Kempenbaan het beste oplossen.

Inspraakreactie

Er kunnen volgens inspreker (127) vraagtekens worden gezet bij het oplossend vermogen van 35% op de Onze Lieve Vrouwedijk door de gekozen Westparallel 1. Deze weg Westparallel 1 ligt te ver weg (+5km) om het verkeer van Waalre op de Onze Lieve Vrouwedijk af te leiden. Mensen rijden niet om.

Beantwoording

Het verkeersmodel laat zien dat door Westparallel en aanvullende maatregelen op de Onze Lieve Vrouwedijk een forse afname te realiseren is. De Westparallel is een aantrekkelijkere route dan de Onze Lieve Vrouwedijk voor (sluip)verkeer uit bijvoorbeeld Dommelen, Valkenswaard-west en België. Niet ingezien wordt, waarom dit verkeer geen gebruik van de Westparallel zou maken. Verkeer uit Waalre naar het Maxima Medisch Centrum zal inderdaad grotendeels van de Onze Lieve Vrouwedijk gebruik blijven maken.

Inspraakreactie

De gestelde "aanzuigende werking" van de Westparallel 1 van -7% op de Kempenbaan heeft meer te maken met de aanleg van de aansluiting op de A67 bij Veldhoven. Veldhoven was toch al van plan om deze aansluiting aan te leggen. De bedoeling is ontsluiting van Zilverackers en verbeterde toegang op industriegebied de Run. Dit mag niet toegerekend worden aan de Westparallel 1. Het extra verkeer via de Westparallel 1 zal juist op dat punt een grote stagnatie geven en de eigen verkeersstromen hinderen.



Beantwoording

Bij de berekening van alle alternatieven is de realisatie van de aansluiting Veldhoven-West als uitgangspunt genomen. In de cijfers van de autonome situatie en de West+Midden alternatieven is een aansluiting van Veldhoven-West opgenomen.

Eindhoven

Inspraakreactie

Uit kentekenonderzoek N69 blijken 1455 voertuigen vanaf de grens Eindhoven als bestemming te hebben. Dat verkeer is uit de cijfers verdwenen. Inspreker verwacht dat dat verkeer na aanleg van de Westparallel 1 via de Meerhovenseweldweg gaat. Het probleem wordt daarmee verlegd naar Eindhoven/Gestel (inspreker 174).

Beantwoording

De cijfers uit de verkeersmodellen zijn samengesteld uit verschillende tellingen en ruimtelijke ontwikkelingen. Eén op één herleiden gaat niet. In het verkeersmodel zijn alle voertuigbewegingen opgenomen. Een deel van het verkeer gaat inderdaad via de Meerveldhovenseweg naar Eindhoven. Dit past in het beleid van de gemeente Eindhoven om meer verkeer via de westzijde de stad in te laten rijden. De capaciteit aan de zuidzijde via de Leenderweg en Aalsterweg is beperkt.

Overige

Inspraakreactie

Is de toename van verkeer op de N69 bij de grens als gevolg van de Westparallel wel gunstig? Ontlasting van het Belgische hoofdwegennet/aantrekken van grensoverschrijdend verkeer lijkt de inspreker geen doelstelling (6, 152). De N396 wordt ten onrechte buiten beschouwing gelaten als alternatief voor de N397. Het realiseren van de meest directe verbinding voor bovenregionaal verkeer is geen doel: het gaat om een goede verbinding met acceptabele reistijden. Aan maximeren hoeft, bij zoveel strijdige belangen, niet te worden gedacht. WP1 (Westparallel 1) krijgt bovendien diverse stoplichten, West 2 niet. De conclusie dat West+Midden 1 het wint van WM1 wordt dan ook niet gedeeld. Overigens moet het Stuivertje hoe dan ook worden aangepast. Het wordt voorts ontlast door de nieuwe aansluiting Hapert op de A67.

Beantwoording

Het aantrekken van extra grensoverschrijdend verkeer is inderdaad geen doelstelling op zich. Het realiseren van een zo optimaal mogelijk verbinding tussen het hoofdwegennet en België is wel een doelstelling ingegeven vanuit het economische belang van Brainport. Dat grensoverschrijdend verkeer meer gebruik gaat maken van de nieuwe route Westparallel is daarmee vanuit bereikbaarheid positief. De toename van verkeer op de grensovergang is een indicatie van de aantrekkelijkheid van de nieuwe route. In deze optiek is Westparallel de meest aantrekkelijke route voor doorgaand verkeer en wordt daarom het meest gunstig beoordeeld. De N396 is niet buiten beschouwing gelaten zoals inspreker stelt. De N396 functioneert in de huidige situatie met congestie op de N69 en N397 al niet als alternatieve route en gaat dit ook niet doen bij extra maatregelen. Zie hoofdstuk 7 van het plan-MER. Daarnaast is toename van verkeer op de N396 niet wenselijk gezien vanuit de ligging door Natura2000. Zowel op het tracé van WP1 als dat van West zijn aansluitingen (en dus verkeerslichten of rotondes)



met andere wegen. Hierin zijn de tracés niet onderscheidend. De keuze voor een rotonde of een verkeerslicht op een bepaalde kruising wordt pas bij de latere uitwerking van het tracé gemaakt. Voor de kostenraming is vooralsnog uitgegaan van verkeerslichten maar de keuze hiervoor kan bij de uitwerking anders uitvallen. De aanpassing van de rotonde 't Stuivertje zal bij een West-alternatief ingrijpender zijn dan bij de Westparallel omdat bij een West-alternatief 't Stuivertje veel meer verkeer te verwerken krijgt.

Inspraakreactie

Inspreker (152) is van mening dat bij verplaatsing van problematiek naast toenames op bestaande wegen ook de extra hinder hiervan beoordeeld.

Beantwoording

Dit is correct. Bij de beoordeling van de leefbaarheidsaspecten is dit dan ook meegenomen.

Inspraakreactie

Inspreker (152) is van mening dat het weinig zin heeft de centra van Eersel en Bergeijk tot het buitengebied te rekenen. Blijft over: Eén 'rekenpunt' in Riethoven. Westparallel 1 scoort daar inderdaad beter. De werkelijke uitkomst wordt echter door details van de uitvoering bepaald.

Beantwoording

De kernen van Eersel en Bergeijk behoren inderdaad wellicht niet tot het buitengebied van de Grenscorridor. Echter als gevolg van de verslechterde doorstroming op de N69 en N397 rijdt ook door de kernen van Bergeijk en Eersel sluipverkeer, vergelijkbaar met het sluipverkeer op de wegen in het buitengebied. Vandaar dat deze wegen meegenomen zijn in dit aspect. Westparallel leidt in Eersel en Bergeijk tot minder sluipverkeer dan West+Midden. Er is inderdaad maar één rekenpunt in het buitengebied in het plan-MER opgenomen. De verkeersmodelresultaten laten wel degelijk op veel meer wegen een afname van sluipverkeer zien. De Broekhovenseweg te Riethoven is een illustratief wegvak voor het gehele buitengebied. Dat de voorgestelde maatregelen ook daadwerkelijk uitgevoerd moeten worden, wordt gedeeld. Het verkeersmodel laat echter al zien dat wel degelijk een positief effect op sluipverkeer bereikt kan worden, door verkeersremmende maatregelen op de bestaande wegen en de aanleg van een aantrekkelijke route (Westparallel).

Inspraakreactie

Robuustheid betreft niet alleen de restcapaciteit, maar ook de uitwijkmogelijkheden bij calamiteiten (152). Ook in Midden-West is er aan alternatieve calamiteitenroute - het argument dat er bij de Westparallel een betere calamiteitenroute beschikbaar is, mag niet leiden tot een betere beoordeling voor robuustheid (6). De Westparallel levert géén extra toegevoegde waarde aan robuustheid van het systeem. Bij calamiteiten zal de Westparallel nauwelijks als alternatieve route worden gebruikt. Hulpdiensten zullen vooral gebruik maken van de al bestaande wegen (14).

Beantwoording

De provincie deelt deze mening niet. Er is voor het aspect robuustheid niet alleen gekeken naar de restcapaciteit maar ook naar de uitwijkmogelijkheden bij calamiteiten. Voor verkeer dat richting de A67 rijdt is, in geval van calamiteiten de N396 niet het meest voor de handliggende alternatief met als gevolg dat het verkeer alsnog door het gebied andere (sluip) routes gaat zoeken. Juist het toevoegen van de Westparallel leidt tot meer alternatieven in geval van



calamiteiten. Robuustheid gaat vooral om de mogelijkheid voor regulier verkeer om andere routes te kiezen indien een regionale hoofdverbinding door een calamiteit niet beschikbaar is. Het gaat dus niet over het gebruik door hulpdiensten.

Inspraakreactie

Het effect van een verminderde leesbaarheid van een eenrichtingsstructuur in West+Midden 1* wordt volgens inspreker (6) in het plan-MER overschat. Weggebruikers zijn intelligent genoeg en het gaat met name om regionaal verkeer.

Beantwoording

De provincie deelt deze mening niet. Voor verkeer dat onbekend is in het gebied blijft het een onduidelijke situatie. Juist het regionale verkeer (verkeer dat het gebied kent) zal op zoek gaan naar alternatieven om het omrijden bij deze variant te omzeilen.

Inspraakreactie

Waarom een extra aansluiting op 4,7 km boven nieuwe aansluiting bij Hapert? Zeker omdat de I/C verhouding nu als in de referentiesituatie voor de N397 onder de 0,7 ligt in de spits (inspreker 124).

Beantwoording

De nieuwe aansluiting is bedoeld voor een goede ontsluiting van de gehele Grenscorridor.

Inspraakreactie

Veel inwoners Kempen gaan volgens inspreker (143) niet over de snelweg naar Eindhoven zuid waar de meesten ook werken om daar in file te komen.

Beantwoording

Voor verkeer vanuit Valkenswaard/Waalre naar Eindhoven-zuid zal de N69 nog steeds een aantrekkelijk alternatief zijn. Echter voor verkeer of vanuit andere delen in de regio of voor verkeer naar andere delen van Eindhoven zal de Westparallel een aantrekkelijk alternatief zijn.

Conclusie

Inspraakreactie

De verkeerskundige verschillen tussen de alternatieven zijn niet erg groot, waardoor de keuze voor verkeer op ondergeschikte punten dreigt te worden gemaakt (inspreker 152).

Beantwoording

De provincie deelt deze reactie van de inspreker niet. Er is in het plan-MER uitvoerig onderzoek gedaan op allerlei aspecten en naar allerlei mogelijke oplossingsrichtingen. Uiteindelijk zijn twee mogelijke oplossingsrichtingen overgebleven (Westparallel en West+Midden) die nog nader zijn onderzocht. Een meerderheid van het Bestuurlijk Overleg heeft mede op basis van deze informatie een voorkeur uitgesproken voor Westparallel als voorkeursalternatief. Deze meerderheid van het Bestuurlijke Overleg is van mening dat er voldoende informatie is voor het maken van een keuze en dat de trechtering voldoende is gemotiveerd.



Inspraakreactie

Bij de Westparallel (-25%) neemt het verkeer in Aalst veel minder af dan bij Midden 1 (-70%). Langs Bergeijk wordt de weg bij Westparallel 1 20% meer belast van bij West+Midden 1. Beoordeling in tabel 9.7 is dan ook onjuist (inspreker 152).

Beantwoording

Dit is geen juiste vergelijking. Het verkeer door Aalst op de N69 neemt weliswaar veel meer af bij Midden 1 dan bij Westparallel. Echter het verkeer bij Midden 1 verplaatst zich naar een nieuwe weg tussen Aalst en Waalre waardoor er een verplaatsing van het probleem ontstaat. In West+Midden 1 wordt inderdaad minder verkeer langs de kom van Bergeijk berekend. Dit komt omdat het tracé West-2 (via de Fressenvenweg) ervoor zorgt dat de route Burgemeester Aartsiaan – Hoek minder druk bereden wordt. Bij Westparallel 1 is de route via de Fressenvenweg juist afgewaardeerd waardoor de route Burgemeester Aartsiaan – Hoek iets drukker is.

Inspraakreactie

Inspreker (152) stelt dat Eersel en Bergeijk voordeel hebben bij Westparallel 1 maar dat het 'contact' van de weg met de bebouwde kom zeer veel geringer is dan in de andere kernen. Daarnaast wordt bij Bergeijk de weg langs de bebouwde kom (Hoek) met 20% meer verkeer belast door Westparallel 1 dan bij West+Midden 1 (Bijlage C 07 A, pp. 193 en 205, wegvak 14). Het valt dan ook niet in te zien waarom Westparallel 1 in Tabel 9.7 bij Afname kernen de beste score krijgt. De afweging is bovendien onvolledig omdat de beoogde ontsluitingsweg van bedrijventerreinen in Bergeijk niet is meegenomen, zie 6.2.

Beantwoording

Afname van verkeer op de N397 maakt geen deel uit van het aspect afname in kernen. Voor beantwoording van de reactie op de beoordeling van Westparallel zie beantwoording van eerdere reactie. Zoals eerder gemeld heeft de ontsluitingsweg in Bergeijk geen wezenlijke invloed op de verkeersbewegingen zoals beschreven in het plan-MER en geen invloed op de keuze voor het voorkeursalternatief.

In West+Midden 1 wordt inderdaad minder verkeer langs de kom van Bergeijk berekend. Dit komt omdat het tracé West-2 (via de Fressenvenweg) ervoor zorgt dat de route Burgemeester Aartsiaan – Hoek minder druk bereden wordt. Bij Westparallel 1 is de route via de Fressenvenweg juist afgewaardeerd waardoor de route Burgemeester Aartsiaan – Hoek iets drukker is.

Inspraakreactie

Inspreker (124) vindt dat de toename van 47% van verkeer bij Westerhoven (N397) niet in beeld gebracht terwijl wel wordt gesproken van een afname van 20% bij Bergeijk.

Beantwoording

De Nulplumaatregelen zorgen ervoor dat er een toename is op de N397 ten noorden van Westerhoven. Deze toename wordt veroorzaakt door een verschuiving van verkeer dat momenteel door Westerhoven rijdt (Loveren/Heijerstraat). In de situatie met Westparallel neemt het verkeer door Westerhoven sterk af. Per saldo is er dus een positief effect voor Westerhoven.



Inspraakreactie

Inspreker (124) trekt conclusies van verkeersklapper in twijfel.

Beantwoording

De provincie heeft geen reden om de uitkomsten van de verkeersklapper in twijfel te trekken. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Inspraakreactie

Inspreker (168) is van mening dat er in de keuze tussen West+Midden en Westparallel ook gekeken moet worden naar de lokale afhandeling van verkeer en de daarvoor beschikbare infrastructuur en benodigde aanpassingen.

Beantwoording

Op het huidige niveau van plan- en besluitvorming is de verkeerssituatie voldoende onderzocht. In later stadium zal er een gedetailleerdere analyse worden gedaan voor het onderliggende (lokale) wegennet.

Inspraakreactie

Inspreker (13) vindt dat afwaarderen van de N69 en de 30 km-zone in Aalst leidt tot problemen met doorstroming. Het dwingt het pendelverkeer tussen Valkenswaard en Eindhoven tot omrijden via de N396 en de A2 (met milieuschade voor Natura2000 Leenderbos) of via Dommelen (met een meer dan dubbele reisafstand en overlast in Dommelen). De inwoners van Valkenswaard worden geconfronteerd met langere reistijden en hogere kosten voor vervoer. Beperkende maatregelen (afwaarderen N69, 30 km-zone Aalst) leiden vooral tot overlast voor het pendelverkeer.

Beantwoording

Om de leefbaarheid in de kernen van Valkenswaard en Aalst te verbeteren zijn er maatregelen nodig om het doorgaande verkeer zoveel mogelijk te weren uit deze kernen. Voor verkeer vanuit Valkenswaard naar bepaalde delen van Eindhoven kan het afwaarderen van de N69 inderdaad betekenen dat er een langere route ontstaat. Echter voor de langere afstanden en voor verkeer naar Veldhoven en (delen van) Eindhoven is de Westparallel een snellere route en wordt de bereikbaarheid verbeterd. Daarnaast is een onderdeel van de Nulplusmaatregelen het aanleggen van een Hoogwaardige Openbaar Vervoer-verbinding tussen Valkenswaard en het centrum van Eindhoven waardoor er een snelle verbinding met Eindhoven ontstaat.

Fietsverkeer

Inspraakreactie

Inspreker (89) vraagt zich af of fietsers die tussen Dommelen en Riethoven fietsen over de Molenstraat daar nog steeds kunnen fietsen met komst Westparallel.

Beantwoording

Bij de uitgangspunten voor de kostenraming van de Westparallel is rekening gehouden met een aantal passages (tunnels, viaducten) van de Westparallel voor het langzame verkeer. Bij de uitwerking van het tracé van de Westparallel zal nader onderzocht worden op welke locaties deze passages het beste kunnen worden aangelegd.



Verkeersveiligheid

Inspraakreactie

De Westparallel leidt volgens inspreker (179) tot toename van gemotoriseerd verkeer op de Bergstraat en daarmee tot extra risico's voor de schoolgaande jeugd vanuit Westerhoven, Bergeijk en Luyksgestel.

Beantwoording

Bij de nadere uitwerking van het tracé voor de Westparallel zullen dergelijk knelpunten inzichtelijk worden gemaakt en zal gezocht worden naar passende oplossingen.

Inspraakreactie

Inspreker (152) vindt het onduidelijk waarom de omrijbewegingen bij Midden 1* als nadeel worden opgevoerd terwijl dit bij Westparallel 1 niet gebeurt. Dit leidt, met name voor de grote pendelstroom van Valkenswaard naar Eindhoven, pas echt tot flink omrijden.

Beantwoording

Verkeer uit Valkenswaard verkiest niet massaal de Westparallel. Dit verkeer blijft deels op de bestaande N69 rijden zodat van omrijden geen sprake is.

6.3 Luchtkwaliteit

Inspraakreactie

Inspreker (152) is van mening dat een forse afname van NO₂ in Aalst voor Westparallel 1 niet hard te maken is (p. 219). Conclusie voor Westparallel 1 'net iets minder' klopt niet (p. 221). Conclusie moet zijn 'alternatieven zijn qua luchtkwaliteit niet onderscheidend'; effecten zijn niet significant als grenzen tussen effectklassen worden verdoezeld bestaat ruimte voor onjuiste conclusies. Conclusie 'met name' 0+/Westparallel 1 klopt niet (p. 226).

Beantwoording

De forse afname slaat op punten 4 en 5, en niet zoals in de tekst per abuis is genoemd, punt 3. Figuur 8.10 laat zien dat Westparallel tot een kleinere afname leidt dan West+Midden3a, variërend van 0,6 ug/m³ tot 1,7 ug/m³ op de Wollenbergstraat. Langs de vier onderzochte straten in Bergeijk in totaal geeft Westparallel de laagste concentraties, vandaar het 'met name'.

Inspraakreactie

Inspreker (152) is van mening dat het weinig zin heeft om niet-significante effecten van minder dan 1.2 ug/m³ nog te rangschikken. De conclusie moet luiden: alternatieven zijn qua luchtkwaliteit niet onderscheidend.

Beantwoording

Er is gestreefd naar een zo inzichtelijk mogelijk beeld in de effecten van de alternatieven op luchtkwaliteit. De resultaten voorafgaand aan 8.2.1.4 geven het beeld voor de verschillende wegvakken en kernen. In 8.2.1.4 is gestreefd naar een uitspraak over de effecten van de alternatieven op de luchtkwaliteit van de Grenscorridor als geheel. In de tekst is de methodiek uitgelegd en gemotiveerd waarom de gepresenteerde getallen (medianen) zo laag zijn. Dit wil niet zeggen dat de verschillen op luchtkwaliteit niet onderscheidend zijn, zoals inspreker stelt.



Dat laten de resultaten per wegvak en kernen duidelijk zien. Overigens is bij de uiteindelijke beoordeling in Hoofdstuk 9 geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende alternatieven op het gebied van luchtkwaliteit. Dit betekent dat voor de beoordeling vooral gekeken is naar de significante effecten.

Inspraakreactie

Inspreker (127) stelt dat de luchtwaarden van de Locht niet zijn meegenomen. De Locht ligt vlak bij de A67 met hoge waarden van 31,3 ug/m² en krijgt er bovendien 4400 auto's bij door de Westparallel 1. Dit wordt met kop en schouders de meest vervuilde plek van de regio.

Beantwoording

De luchtkwaliteit op de Locht is inderdaad niet berekend. De luchtkwaliteit is echter niet vergelijkbaar met die op de A67, omdat de concentraties van de A67 op 10 meter afstand van de wegrand berekend zijn. De Locht ligt grotendeels op grotere afstand dan deze 10 meter en de daadwerkelijke concentratiebijdrage van de A67 is dan ook significant lager dan de 31,3 microgram per m³. De opmerking dat dit de meest vervuilde plek wordt van de regio, wordt dan ook niet gedeeld. Er zal op de Locht wel sprake zijn van een toename van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, maar deze bevindt zich ruim beneden de grenswaarden en zal zich ook onder de berekende concentraties van de A67 bevinden.

Inspraakreactie

De impact op het woongebied Heers, het congrescentrum Koningshof (inclusief slapen) en het uitbreidingsplan Koningshoeve door het extra verkeer ten gevolge van de Westparallel 1 is niet berekend (inspreker 127).

Beantwoording

In paragraaf 8.2.1.3 is de luchtkwaliteit direct langs de Westparallel berekend. Langs de Westparallel 1 is de concentratie NO₂ maximaal 20,4 ug/m³ en de concentratie PM₁₀ maximaal 20,4 ug/m³ (beide ver beneden de grenswaarden. De toename ten opzichte van de referentiesituatie bedraagt voor NO₂ maximaal 3,7 ug/m³ en voor PM₁₀ (fijnstof) maximaal 0,6 ug/m³. Ter hoogte van de Koningshoeve, op enige afstand van de Westparallel zullen de concentraties van deze stoffen lager liggen en is de toename van de concentraties ten opzichte van de referentiesituatie minder groot.

Inspraakreactie

Rond Eersel verandert de luchtkwaliteit niet volgens inspreker (127). In de tabel 8.7 (bijlage b blz 227) staan fouten. De twee meetpunten liggen 300 meter van elkaar en laten verkeerde verschillen zien. De verwachting zou juist net andersom moeten zijn omdat er op het Stuivertje (meetpunt 22) meer verkeer is dan het andere meetpunt 17. Op het Stuivertje komt er namelijk verkeer bij van Hapert en Steensel en de dorpskern van Eersel. Dit is niet het geval bij meetpunt 17, hier betreft het alleen verkeer vanuit het grensgebied.

Beantwoording

De concentraties luchtkwaliteit zijn niet alleen afhankelijk van de verkeersintensiteiten. Ook factoren zoals afstand van bebouwing tot de wegrand, wegtype, bomenfactor en congestiefactor. Deze factoren verschillen ook tussen de twee berekeningspunten en verklaren, ondanks de terechte opmerking dat er meer verkeer over rekenpunt 22 gaat, daarmee de verschillen in concentraties.



Inspraakreactie

Het meetpunt Onze Lieve Vrouwedijk is verkeerd genomen. Op deze plek komen ook de midden oplossingen langs. Beter was het geweest om te meten bij het Maxima Medisch Centrum waar ook patiënten liggen of de Kempenbaan. Hier komt met name door de midden oplossingen veel minder verkeer (inspreker 127).

Beantwoording

Er is gekozen voor een representatieve verdeling van meetpunten. De Onze Lieve Vrouwedijk wordt in de huidige situatie door sluipverkeer gebruikt en is als meetpunt gekozen om het effect van de alternatieven op sluipverkeer te onderzoeken. De opmerking over het langskomen van de Midden-varianten wordt niet begrepen door de provincie. De Kempenbaan is het meetpunt. Uit de meetpunten Kempenbaan en Onze Lieve Vrouwedijk kan een indruk verkregen worden van de luchtkwaliteit en de effecten van de alternatieven op het Maxima Medisch Centrum.

Inspraakreactie

Inspreker (123) vraagt hoe de meting op de Damianus Dreef en de Tienendreef waarbij deze vrijwel gelijk blijft in alle varianten (variatie van 13,8 en 13,9) verklaard wordt, als al het verkeer dan via Dommelen-noord gaat rijden.

Beantwoording

De berekeningspunten in Dommelen laten zien dat bij het alternatief Westparallel er op Westerhovenseweg duidelijk meer verkeer komt en daarmee ook de luchtkwaliteit verslechtert. De aansluiting van Dommelen-Noord op de Westparallel is bij het onderzoek luchtkwaliteit nog niet meegenomen. Dit verklaart waarom in het zuiden van Dommelen wel sprake is van een significante toename van de concentraties, maar aan de noordkant (op de Damianus-dreef) niet. In het vervolgtraject wordt dit wel meegenomen. De verwachting is dat eenzelfde toename als nu berekend is aan de zuidzijde van Dommelen ook op de Damianusdreef (of een andere aansluitingsweg op de Westparallel) zal optreden. De conclusies zullen hierdoor overigens niet beïnvloed worden. Het is daarbij goed om op te merken dat de concentraties circa op de helft zitten van het maximaal toelaatbare.

Inspraakreactie

Inspreker (124) is van mening dat de luchtkwaliteit niet verbetert bij de diverse alternatieven en vraagt zich af hoe we vanaf 2015 aan de Europese normen voldoen van luchtkwaliteit.

Beantwoording

Uit de uitgevoerde luchtkwaliteitberekeningen blijkt wel dat de concentraties in de Grenscorridor N69 afnemen. Dit is goed te zien in de figuren 8.18 en 8.19 waar de medianen voor de gehele Grenscorridor N69 staan weergegeven. Dit gebeurt reeds door de maatregelen van het Rijk, provincie Noord-Brabant en de diverse gemeenten (in het zogenaamde Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit). Door deze maatregelen wordt in 2015 reeds voldaan aan de Europese normen van luchtkwaliteit.

De maatregelen in de Grenscorridor N69, zorgen ervoor dat de locaties waar de concentraties nog net onder de normen zitten sterk verbeteren (met name op de N69 zelf).



Inspraakreactie

Inspreker (89) snapt dat luchtkwaliteit binnen de normen blijft, maar vindt een afname in luchtkwaliteit overlast, gezien ook de westenwind die in Nederland vaak is. Dit heeft gevolgen voor Dommelen.

Beantwoording

Luchtkwaliteit is in eerste instantie getoetst aan de wettelijke normen. Deze normen zijn grotendeels bepaald vanuit gezondheidsoptiek en geven daarmee een indicatie of er sprake is van overlast. Daarnaast is ook de toe- of afname van luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt, waarbij een toename van 1,2 ug/m³ als significant is gezien. Zolang de normen niet worden overschreden is een lichte toename acceptabel voor de provincie. In het luchtkwaliteitsmodel is rekening gehouden met de overheersende westenwind. Dit is dus meegenomen in de effectbepaling.

Inspraakreactie

Inspreker (181) vraagt zicht af hoe het kan dat in de cijfers over luchtkwaliteit geen effect is te zien van de Westparallel op de Loonderweg.

- Staat de provincie garant voor de cijfers?
- Is de provincie bereid schadeclaims in behandeling te nemen als van deze cijfers wordt afgeweken?
- Is de provincie bereid de cijfers te herzien mbt het effect op Dommelen en in het bijzonder de Damianusdreef?
- Is de provincie het eens met de bewering dat het planMER onjuist is mbt cijfers over de Loonderweg in Valkenswaard?

Beantwoording

Er is op dit niveau van plan- en besluitvorming voldoende diepgaand onderzoek naar de effecten op luchtkwaliteit verricht om een keuze te maken voor het voorkeursalternatief. De provincie staat garant voor de cijfers. In de vervolgprocedure (project-m.e.r. en provinciale inpassingplan) zal opnieuw en meer gedetailleerd onderzoek gedaan worden naar luchtkwaliteit op basis van een uitgewerkt ontwerp en verfijning van het verkeersmodel. Een afweging over schadeclaims is daarmee nog niet aan de orde.

6.4 Geluid en trillingen

Inspraakreactie

Inspreker (152) vindt geluid voor de Grenscorridor als geheel niet onderscheidend (Fig. 8.21). Alle alternatieven scoren positief op het thema geluid (p. 267). Bij de bewering 'Uit de analyse blijkt voornamelijk dat de Westparallel een overwegend positieve werking heeft op de geluidshinder in het noordwestelijke buitengebied van de Grenscorridor, zoals ook blijkt uit tabel 8.34.' moet bedacht worden dat het hier om verschillen tussen alternatieven in de orde van 5 huizen per geluidsklasse gaat (Fig. 8.44). Het totaal aantal woningen in de klasse 63-68 dB bedraagt echter meer dan 3300 (p. 165) waarvan 569 in Valkenswaard, 1441 in Eindhoven-zuid en 138 in het buitengebied noordwest (p. 166). Dit betekent dat aan het ene groene vakje in Tabel 8.34 een totaal ander gewicht moet worden toegekend dan aan het andere. Door dit na te laten worden appels met peren vergeleken.

Beantwoording

De provincie deelt mening van inspreker over de interpretatie van figuur 8.21 niet. Alle alternatieven hebben inderdaad een positief effect op geluidhinder, maar er zijn wel degelijk verschillen tussen de alternatieven, zoals figuur 8.22, de begeleidende tekst op pagina 237 en 240 en de analyses per kern verderop in de paragraaf laten zien. De bewering “uit de analyse blijkttabel 8.34” slaat op tabel 8.33, staat per abuis verkeerd in de tekst. Deze bewering moet in de context met de vorige zin worden gelezen. Bedoeld wordt dat Westparallel weliswaar verkeer afleidt door het buitengebied, maar desondanks daar voor een verbetering van het aantal geluidgehinderden zorgt. Er staat niet dat Westparallel het zoveel beter doet dan de andere alternatieven, alleen dat ze een positieve uitwerking heeft, wat klopt. Het gaat overigens over enkele tientallen woningen. De vergelijking met de totalen in de geluidklassen gaat mank, dit gaat alleen over buitengebied Noordwest.

Per gebied wordt met name gekeken naar verschuivingen in de hoogste geluidbelastingklassen. In het buitengebied Noordwest is voor de alternatieven Westparallel 1 en Westparallel 2 per saldo sprake van een significantere verbetering ten opzichte van de andere alternatieven en de referentie. Deze alternatieven zorgen voor een halvering van het aantal geluidbelaste woningen in deze hoogste geluidklassen en daarom is een positievere waardering hiervoor gegeven. In het gehele geluidhoofdstuk is getracht dit wel consequent toe te passen. Dit is de reden waarom bijvoorbeeld voor Bergeijk voor onder andere West 2/Midden 1 en West 2/Midden 2 eenzelfde positieve beoordeling is gegeven, hier gaat het ook ‘slechts over enkele woningen’.

Inspraakreactie

Onduidelijk is hoe het effect op de leefbaarheid in Dommelen is vastgesteld (inspreker 31).

Beantwoording

Onduidelijk is waar inspreker op doelt. In paragraaf 8.2.2.1 (blz 235 van deel B van het plan-MER) is aangegeven hoe Dommelen als kern is onderzocht. De effecten staan op blz. 246, 247 en 248.

Inspraakreactie

De meest gunstige beoordeling van de Westparallel voor geluid en trillingen is niet terecht: in het buitengebied neemt het geluidniveau met een factor 2, 3 of 4 toe (zie blz. 386) en de aansluiting bij Dommelen zorgt voor meer geluidsoverlast in Dommelen (zie blz. 389) (inspreker 6).

Beantwoording

De provincie deelt de opmerking dat het geluidniveau in het buitengebied toeneemt niet. Het geluid neemt in het buitengebied per saldo af, zie ook blz. 396. Ook de opmerking over de factoren is niet terecht. Geluid werkt met een logaritmische schaal en daar geldt globaal dat 3 dB toename een verdubbeling van het geluidniveau is. Wel is het zo dat direct langs de nieuwe wegen (Westparallel) de geluidbelasting duidelijk hoger is dan in de referentiesituatie (dan ligt er immers geen weg). Dit verklaart de rode vlekken rondom de Westparallel in het buitengebied Noordwest. Dit zegt echter niets over de belasting op woningen en het absolute geluidniveau.



Inspraakreactie

De consequenties van geluid voor Heers en Koningshoeve zijn niet in kaart gebracht (inspreker 127).

Beantwoording

In het plan-MER is voor alle geluidgevoelige bestemmingen de belasting in beeld gebracht. Dit is vertaald naar groepen geluidbelaste objecten per geluidklasse. Ook zijn geluidbelastingkaarten en verschilkaarten gemaakt. De consequenties voor Heers en Koningshoeve zijn gevat binnen de diverse gebieden (zie voor afbakening het geluidhoofdstuk in het plan-MER), er is dus niet per geluidgevoelig object een gevelbelasting bepaald. In een vervolgfase zal dit wel nader uitgezocht worden voor de relevante woningen of andere geluidgevoelige objecten.

Inspraakreactie

Inspreker (89) is akkoord met de geluidseffecten dat die binnen de normen blijven, echter inspreker vindt dat “van geen geluid naar veel geluid” overlast is, zeker met westenwind. Dit heeft gevolgen voor Dommelen.

Beantwoording

Binnen de Grenscorridor N69 is in de referentiesituatie sprake van geluidoverlast op veel plaatsen. Door de diverse maatregelen behorend bij Westparallel, zoals snelheidsverlaging, stil asfalt en vrachtwagenverboden neemt de geluidbelasting af. In het gebruikte geluidmodel is ook het weertype meebeschoofd. Door de Rijksoverheid worden deze meteorologische gegevens aangeleverd en als zodanig ook gehanteerd. In het vervolgtraject zal ook gekeken worden naar mitigerende maatregelen om eventuele overlast te voorkomen. In de voorliggende planstudiefase is dat slechts beperkt aan de orde geweest, omdat deze fase een ander karakter heeft.

Inspraakreactie

Er is ook in Riethoven sprake van toenemende geluidsoverlast door vliegverkeer. In de inspraaknotitie is aangegeven dat cijfers over de toename van vliegverkeer zouden worden meegenomen in het plan-MER. Dit is niet gebeurd. Dit effect is voor zover inspreker heeft kunnen vaststellen niet meegenomen in het plan-MER (inspreker 14, 150).

Beantwoording

In het plan-MER is vliegverkeer meegenomen. In paragraaf 6.13 van het plan-MER (deel B). Zowel de huidige situatie als de mogelijke ontwikkeling (conform de business case van Eindhoven Airport) van Eindhoven Airport is daarbij beschouwd. Dit effect is onafhankelijk van de opgave binnen de Grenscorridor N69.

Inspraakreactie

De leefbaarheid van de Mgr. De Smetstraat wordt volgens inspreker (84) aangetast door keuze voorliggend tracé Lage Heideweg.

Beantwoording

In deze fase van studie is gekeken naar alternatieven en is voor geluid geen onderscheid gemaakt in separate woningen/straten. Er is per gebied (kern of buitengebied) gekeken naar de geluidbelasting. In een vervolgfase wordt het alternatief Westparallel verder



uitgewerkt en daarmee kunnen ook uitspraken gedaan worden over concrete straten en woningen.

Inspraakreactie

Het aantal nieuwbouwwoningen in de westrand en de verslechtering ten gevolge van Westparallel 1 zijn niet meegenomen volgens inspreker (127).

Beantwoording

In het plan-MER zijn alle vastgestelde besluiten meegenomen in de beschouwingen. Gehanteerd is een bronbestand van alle objecten binnen de Grenscorridor. Dit bronbestand is afkomstig van de provincie, waarbij alle gemeenten de kans hebben gehad om hier aanvullingen op te doen ter voorbereiding van de geluidberekeningen.

Inspraakreactie

Inspreker (189) is van mening dat geluid een probleem gaat opleveren bij verplaatsing naar Europalaan omdat nu al een ontheffingsbesluit bij Raad van State loopt m.b.t. ontheffingsbesluit tot Europalaan en eigen woning

Beantwoording

In deze fase van studie is gekeken naar gekeken naar alternatieven en is voor geluid geen onderscheid gemaakt in separate woningen/straten. Er is per gebied (kern of buitengebied) gekeken naar de geluidbelasting en het aantal geluidbelaste woningen per klasse. In een vervolgfase wordt het alternatief Westparallel verder uitgewerkt en daarmee kunnen ook uitspraken gedaan worden over concrete straten en woningen.

Inspraakreactie

In deel A van het plan MER wordt op bladzijde 30 van 75 aangegeven dat er een aandachtspunt is voor Heers. De consequenties voor Heers zijn niet in kaart gebracht evenals de consequenties voor de nieuwbouwwijk Koningshoeve. Door de grote hoeveelheid extra auto's ten gevolge van de Westparallel 1 is een verslechtering te verwachten voor dit gebied.

Beantwoording

In deel A is inderdaad in zijn algemeenheid gezegd dat het geluidklimaat langs de Westparallel, met name de kernen Riethoven, Dommelen en Heers een aandachtspunt is. De reden voor het benoemen van aandacht voor deze kernen (waaronder Heers) is dat de uiteindelijke ligging van de Westparallel van invloed is op de daadwerkelijke geluidbelasting. In het vervolgtraject zal de definitieve ligging van de Westparallel bepaald worden en daarmee kunnen ook weer nauwkeurigere berekeningen plaatsvinden. De huidige berekeningen geven echter geen wezenlijke knelpunten aan.

Inspraakreactie

Inspreker (152) is van mening dat de bewering op p. 383: 'In de geluidklassen 53-58 en 58-63 dB heeft alternatief Westparallel 1 de meest positieve effecten. Dit blijkt uit de grotere afname in de geluidklasse 58-63 dB en de kleinere toename van het aantal woningen in de geluidklasse 53-58 dB.' tendentius is, want voor de twee hoogste klassen, 63-73 dB, waar dus van veel ernstiger hinder sprake is, geldt het omgekeerde. Op p. 397 staat: 'Voor de kernen Aalst, Bergeijk, Dommelen, Valkenswaard en Westerhoven is sprake van een (forse) afname van het aantal woningen met een hoge geluidbelasting. De verschillen tussen de alternatieven



en varianten zijn daarbij gering.' Desondanks worden Westparallel 1 en West+Midden 1 in Tabel 9.7 verschillend beoordeeld. Dit kan niet aan trillingshinder worden toegeschreven want 'Dit positieve effect geldt voor alle alternatieven.' (p. 399). Vervolgens wordt onder Conclusie leefbaarheid op p. 416 het verschil gereduceerd tot een verschil in mitigeerbaarheid van kleine effecten bij overigens lage belastingen.

Beantwoording

Ten aanzien van het eerste deel van de opmerking volgt de provincie de inspreker niet. In de totale tekst onder 9.1 is een volledig en juist beeld van de interpretatie van tabel 9.1 en figuur 9.4 gegeven.

De verschillen in beoordeling in tabel 9.7 liggen inderdaad niet op het vlak van trillingshinder. Zoals op pagina 440 staat beschreven is Westparallel 1 gunstiger beoordeeld omdat de geluidseffecten gemiddeld iets gunstiger zijn en de geluideffecten langs Westparallel beter mitigeerbaar zijn dan die langs West+Midden.

6.5 Doorsnijding en barrièrewerking

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (6, 39, 179) is van mening dat de conclusie dat de Westparallel tot minder doorsnijding leidt, alleen komt doordat de doorsnijding binnen één gemeente wordt meegeteld. De Westparallel leidt tot meer doorsnijding dan nu weergegeven. Het opwaarderen van een wijkontsluitingsweg in een toevoerweg voor de Westparallel wordt niet genoemd bij doorsnijdingen, terwijl dat wel een doorsnijding binnen een gemeente is. De Westparallel vormt een doorsnijding tussen Dommelen en Riethoven en tussen Riethoven/Waalre/Veldhoven. Afslag Dommelen en het gebruik van de Damianusdreef is ook nieuwe doorsnijding. De Westparallel leidt niet tot minder doorsnijding dan West+Midden. De Westparallel dient voor doorsnijding en barrièrewerking dezelfde score te krijgen als de andere alternatieven.

Inspreker (152) stelt dat het aspect doorsnijding kennelijk alleen voor stads- en dorpscentra wordt beschouwd. In het buitengebied is voor de recreant en anderen evenzeer sprake van barrièrewerking. De aanleg van een nieuwe weg werkt hier bijzonder verstorend. Door deze nieuwe barrière buiten beschouwing te laten ontstaat een scheef beeld.

Het thema doorsnijding en barrièrewerking is niet helder, grondige analyses ontbreken, redeneringen zijn warrig en niet transparant (6).

Inspreker vreest toename van barrièrewerking als de verkeersintensiteit op de Damianusdreef als gevolg van de Westparallel toeneemt (6).

Beantwoording

In paragraaf 4.2.3 van het plan-MER is duidelijk beschreven wat met het aspect doorsnijding/barrièrewerking is onderzocht. Doorsnijding van het buitengebied en hinder voor de recreant is bij andere aspecten beschreven, respectievelijk landschap en recreatie. In de optiek van de provincie is in het plan-MER op het voorliggende niveau van plan- en besluitvorming voldoende en voldoende gedetailleerd aandacht besteed aan doorsnijding. Zowel Westparallel als West+Midden leiden tot nieuwe doorsnijdingen als gevolg van nieuwe infrastructuur. Bij West+Midden betreft dit echter nieuwe doorsnijdingen in een gebied (Valkenswaard/Aalst-Waalre) waar reeds diverse drukke verkeerswegen aanwezig zijn. Ook wordt in het zuid-westelijke deel van de Grenscorridor door West+Midden bestaande doorsnijdingen extra benadrukt. Westparallel zorgt ook voor een nieuwe doorsnijding (en



hierbij wordt ook de opwaardering van een gebiedsontsluitingsweg bij beschouwd), maar doet dit in een gebied waar weinig drukke wegen aanwezig zijn en beperkt dit tot een zone in plaats van meerdere gebieden. Dit heeft geleid tot een minder negatieve score van de doorsnijdingen en barrièrewerking als gevolg van Westparallel. Voor de vervolgfase is de barrièrewerking van wegen die sterk drukker worden in Dommelen inderdaad een belangrijk aandachtspunt. Zodra in de vervolgfase de effecten gedetailleerd bekend zijn kan en zal hier ook naar gekeken worden.

6.6 Gezondheid

Inspraakreactie

Inspreker (26) is van mening dat de toegepaste systematiek voor het thema gezondheid onvoldoende inzicht geeft in het thema gezondheid, omdat.

- er in het plan-MER slechts drie beoordelingscategorieën worden gehanteerd (voldoende, redelijk/matig, onvoldoende). Hierdoor wordt automatisch de conclusie getrokken dat het onderscheidend vermogen van de varianten gering is.
- de gehanteerde methodiek voor externe veiligheid niet van de GES is afgeleid en niet nader is onderbouwd.
- in de gehanteerde methodiek niet in beeld wordt gebracht hoeveel woningen/gevoelige bestemmingen c.q. inwoners aan een bepaalde categorie worden blootgesteld.
- de gehanteerde methode als een beoordelingsinstrument wordt gepresenteerd, terwijl de GES een screeningsinstrument is.

Beantwoording

De provincie heeft in het kader van de inspraakreacties van de GGD een constructief gesprek gevoerd met vertegenwoordigers van de GGD. Hierbij is door de provincie aangegeven wel achter de methodiek van de uitgevoerde gezondheidbepaling te staan. Dit is ook bevestigd door de Commissie voor de milieueffectrapportage. Wel zijn de opmerkingen ter harte genomen en is afgesproken in het vervolgtraject de GGD nader te betrekken bij het aspect gezondheid.

Inspraakreactie

Inspreker (26) constateert verder enkele onjuistheden in de gezondheidsparagraaf:

- een concentratie PM_{10} onder 20 mg/m^3 of een concentratie NO_2 onder 30 mg/m^3 kan niet worden aangeduid als 'positief'.
- er kan niet worden gesteld dat PM_{10} de grootste gezondheidseffecten heeft in vergelijking tot NO_2 . NO_2 is een betere indicator voor verkeersgerelateerde luchtkwaliteit dan PM_{10} .
- bij het onderwerp geluid kan niet worden gesteld dat de *gezondheidstoestand* verbetert naar mate de afstand tot wegen toeneemt. Er kan alleen worden gesteld dat de *milieugezondheidskwaliteit* waar omwonenden ten aanzien van geluid aan blootgesteld worden toeneemt.
- bij externe veiligheid wordt onterecht aangegeven dat er geen directe gezondheidseffecten zijn. Ook al gaat het hierbij om de kans op een ongeval, er treden wel gezondheidseffecten (gewonden c.q. doden op).
- wat betreft hoogspanningsleidingen zijn wel degelijk gezondheidseffecten vastgesteld in wetenschappelijk onderzoek, namelijk leukemie bij kinderen. Het klopt wel dat er geen oorzakelijk verband is voor dit effect. In de originele GES-methode worden hoogspanningsleidingen wel in beeld gebracht.



Beantwoording

De provincie is het deels eens met de ingebrachte aspecten. Met name ten aanzien van de termen: onvoldoende, positief, etc. had dit achteraf beter een andere neutralere benaming kunnen krijgen. De opmerkingen zijn besproken met de GGD en afgesproken is de GGD in het vervolgtraject nader te betrekken. Overigens wordt onderschreven door de GGD dat de conclusies niet veranderen door ingebrachte reacties.

6.7 Landschap

Inspraakreactie

Criteria over landschap zijn zeer onduidelijk en zonder harde waarden (inspreker 127).

Beantwoording

De gebruikte criteria en methodiek van effectbeschrijving en beoordeling zijn gangbaar binnen m.e.r., zeker binnen plan-m.e.r. op structuurvisieniveau waarbij op een hoger abstractieniveau wordt getoetst.

Inspraakreactie

Het is niet terecht om op te merken dat door de concentratie van ingrepen bij de Westparallel een efficiëntere inpassing in het landschap mogelijk is (inspreker 6).

Beantwoording:

Onduidelijk is waar inspreker op doelt. In hoofdstuk 9 wordt gesteld dat alternatief Westparallel 1 ook met mitigerende maatregelen en inspanningen om de inpassing te verbeteren, een groter effect zal hebben op natuur en landschap dan de andere alternatieven. Dit effect wordt negatiever beoordeeld dan de effecten van de West+Midden-alternatieven. Daarbij wordt de kanttekening geplaatst dat de lengte van het tracé Westparallel geringer is en het gegeven dat het bij Westparallel 1 gaat om één ruimtelijk geconcentreerde ingreep die een efficiënte inpassing in het landschap mogelijk maken. Dit in vergelijking met de veel langere tracés van West en Midden in de alternatieven West+Midden 1, West+Midden 1* en West+Midden 2 en de ruimtelijke spreiding van de ingrepen. Hiermee wordt bedoeld dat West+Midden in een veel groter gebied en over een langere lengte inspanningen vraagt voor inpassing dan Westparallel. In die optiek en in vergelijking met West+Midden is bij Westparallel mogelijkheid tot een efficiënte inpassing.

Inspraakreactie

Het is zeer onduidelijk waarom Midden 2a hetzelfde gekwalificeerd (zeer negatief effect) en West nagenoeg hetzelfde gekwalificeerd wordt als Westparallel 1. Westparallel 1 gaat immers door het Keersopdal, kruist het dal van de Run, gaat dwars door het natuurgebied Klein Goor en vernietigt de Riethovense bossen. De varianten Midden 2a gaat op grote afstand (ca 1km) langs het Dommeldal, loopt dicht langs de woonkern Waalre (ontsluitingsweg) en krijgt dezelfde kwalificatie. De Westvarianten gaan grotendeels over bestaande wegen en hebben het minste impact op het landschap omdat ze bestaande wegen volgen. Conclusies: Belangrijk beekdal de Run maar ook het Veldhovens natuurgebied klein Goor worden doorsneden door de Westparallel 1. Er is niet voldaan aan het uitgangspunt geen aantasting Veldhovens landschap.



Beantwoording

Midden 2a gaat door het waardevol kleinschalig landschap langs Waalre en heeft hier zeer negatieve effecten op. Dit verklaart de zeer negatieve eindbeoordeling. Volledig ontzien van het (Veldhovens) landschap is niet haalbaar en is nooit het uitgangspunt geweest. In het vervolgtraject (project-m.e.r. en provinciale inpassingsplan) zal op inrichtingsniveau nader onderzoek worden gedaan.

6.8 Cultuurhistorie

Inspraakreactie

Bij overige cultuurhistorische waarden dient rekening te worden gehouden met de gemeentelijke ontwerp-structuurvisie: Naast de linten kent Dommelen nog een aantal parels op het gebied van cultuurhistorie. Bijvoorbeeld het gebied Keersop. Dit gebied ligt inmiddels tegen de nieuwbouw van Dommelen aan maar heeft nog duidelijk de opbouw en inrichting van een landelijk gehucht. Het is van belang deze cultuurhistorische waarden te behouden (inspreker 6).

Beantwoording

Het aspect cultuurhistorie is op dit niveau van plan- en besluitvorming beschouwd op basis van de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie. Hierbij zijn ook cultuurhistorische waarden in het Keersopdal (als onderdeel van het Dommeldal) betrokken. In de optiek van de provincie is dit voldoende gedetailleerd voor het maken van een keuze voor het voorkeursalternatief. In het vervolgtraject (project-m.e.r. en provinciale inpassingsplan) zal op inrichtingsniveau op basis van een uitgewerkt ontwerp in meer detail onderzoek worden verricht naar de effecten op cultuurhistorische waarden in het Keersopdal. Hierbij zal ook lokaal beleid ten aanzien van cultuurhistorie worden betrokken.

6.9 Water

Inspraakreactie

Inspreker (117) is van mening dat door het hoge abstractieniveau van het plan-MER de effecten nog niet gedetailleerd zijn weergegeven. Dat zal in een later stadium (project-MER) wel gebeuren en dan moet de watertoets volledig en secuur doorlopen worden. Daarin zullen dan zaken als HNO (Hydrologisch Neutraal Ontwikkelen), maatregelen ter bescherming van o.a. natte natuurparels, beekdalen en waterbergingsgebieden uitgebreid naar voren moeten komen. In het plan-MER lijken de effecten van de alternatieven op water minimaal doordat er van uit gegaan wordt dat de maatregelen genomen zullen worden die uit de watertoets voortkomen. Inspreker adviseert om het watertoetsproces nu al op te starten om hier zo optimaal invulling aan te kunnen geven.

Beantwoording

De provincie deelt de mening van inspreker en zal bij aanvang van het vervolgonderzoek (project-m.e.r.) starten met een watertoets. De provincie blijft hierover graag in overleg met inspreker.



Inspraakreactie

Inspreker (117) vraagt aandacht voor het aspect waterberging. Een aantal alternatieven loopt door een regionaal waterbergingsgebied en/of reserveringsgebied waterberging. Inspreker verzoekt in het plan-MER op te nemen dat in geval van nieuwe infrastructuur het waterbergend vermogen van het gebied gecompenseerd moet worden. Deze opgave zal vervolgens in het project-MER en daarna inpassingsplanprocedure concreet gemaakt moeten worden.

Beantwoording

De provincie is zich ervan bewust dat bij de nadere uitwerking van het tracé en het ontwerp van Westparallel rekening gehouden dient te worden met de waterbergingsopgaven in het gebied en dat als sprake is van negatieve effecten gecompenseerd zal moeten worden. Waterberging wordt gezien als autonome opgave, in het gebiedsakkoord worden afspraken gemaakt over de relatie met de Westparallel. Het voorstel voor aanpassing van het plan-MER wordt niet overgenomen. De opmerking van inspreker wordt meegenomen in het vervolgonderzoek.

Inspraakreactie

Inspreker (152) stelt dat bij de analyse van het gebied wordt teruggegrepen op de Wateratlas Noord-Brabant. Inspreker vindt deze te globaal voor een MER. Er zal dan ook op tracés ingezoomd moeten worden. Er wordt geen inzicht gegeven in het onderliggende hydrologische meetnet. De gegevens zitten wel in de databank van TNO en zijn derhalve beschikbaar. Wanneer men, zoals in Hoofdstuk 9 staat beschreven, denkt aan 6 km verdiepte ligging en 500 m op palen, zal men zich terdege moeten verdiepen in de lokale waterhuishouding. Bij Westparallel 1 dreigt er hetzij veel extra schade aan de (natte) natuur dan wel veel extra schade bij de landbouw wanneer een meer westelijk gelegen tracé wordt gekozen. Nader gedetailleerd onderzoek kan tot een andere keuze leiden. Daarom is het onverantwoord om eerst een voorkeursalternatief te kiezen en dan alleen daarvoor het aanvullend onderzoek uit te voeren. Voor WP1 is, mede gelet op de grote onzekerheden, voorshands het oordeel Zeer Negatief (rood) meer op zijn plaats dan enigszins negatief effect (geel). Met verdiepte ligging en ligging op palen van Westparallel 1 dreigt meer schade (watersysteem, natuur en landbouw) dan nu voorzien. Een zeer negatieve beoordeling is meer op zijn plaats.

Beantwoording

In het plan-MER is aansluitend op het abstractieniveau van de plan- en besluitvorming in het kader van de structuurvisie op gebiedsniveau een beschrijving gegeven van de wateraspecten. Dat wil echter niet zeggen dat daarmee de effecten zijn onderschat. De provincie blijft bij de beoordeling zoals weergegeven in tabel 8.45. Hierbij dient meegenomen te worden dat in hoofdstuk 8 nog geen verdiepte ligging van de Westparallel is opgenomen als maatregel. Verdiepte ligging is in hoofdstuk 9 als mitigerende maatregel toegevoegd. De provincie vindt de beschrijving van wateraspecten in het plan-MER voldoende voor de keuze voor het voorkeursalternatief. In het vervolgtraject zal op meer detailniveau onderzoek gedaan worden naar wateraspecten. De aanleg van de Westparallel in hydrologisch gevoelig gebied ziet de provincie als een inpassingsvraagstuk voor de vervolgfase, maar niet als maatgevend voor de keuze.

Een verhoogde ligging op palen hoeft in de optiek van de provincie geen negatief effect te hebben. Bij verdiepte ligging van de Westparallel kan als ontwerputgangspunt worden gesteld dat er geen wezenlijk negatieve effecten mogen zijn op de waterhuishouding. De provincie ziet



dit als een inpassingsvraagstuk voor de vervolgfase en niet maatgevend voor de keuze voor Westparallel als voorkeursalternatief.

Inspraakreactie

Inspreker (104) maakt zich zorgen over de waterhuishouding als alle afvoer van sloten naar de Keersop wordt afgesloten. Inspreker vraagt zich af hoe er met het vele kwelwater in het gebied zal worden omgegaan.

Beantwoording

Bij nadere uitwerking van het tracé en het ontwerp voor de Westparallel is ontwerppuntgangspunt dat een goede waterhuishouding geborgd blijft. Indien de Westparallel nadelige effecten heeft op de waterhuishouding moeten hiervoor aanvullende maatregelen getroffen worden.

Inspraakreactie

Waterberging moet volgens inspreker (2) worden gerealiseerd in de Malpievennen en niet tussen Valkenswaard en Dommelen.

Beantwoording

Onduidelijk is waar inspreker precies op doelt. De locatie van waterbergingsgebieden wordt niet bepaald in het kader van de Gebiedsopgave Grenscorridor N69, maar door het waterschap in separate procedures. In de Grenscorridor is een aantal zoekgebieden/reserveringsgebieden voor waterberging aangewezen, waaronder die in het Dommeldal tussen Valkenswaard en Dommelen, langs de Keersop en langs de Run, deze worden beschouwd als autonome opgave van Waterschap de Dommel.

6.10 Natuur

Natura2000/Voortoets en Passende Beoordeling

Inspraakreactie

Insprekers (144, 152) zijn van mening dat er een nieuwe voortoets en Passende Beoordeling voor 'De Plateaux' uitgevoerd dient te worden. Er dient duidelijker rekening te worden gehouden met de reeds aanwezige invloed van de weg op het gebied. De gebruikte kaart (figuur 5.5) is verouderd, er is in een LIFE project gewerkt aan uitbreiding van habitattypes. De risico-inschatting van verstoring, ruimtebeslag en versnippering is te optimistisch.

Beantwoording

De Passende Beoordeling is uitgevoerd met gegevens die bevoegd gezag voor het Natura 2000-gebied ter beschikking heeft gesteld. De basisinformatie m.b.t. verspreiding van habitattypen is wellicht inmiddels geactualiseerd, bv. vanwege een nieuwe inventarisatie of project. Het is echter nog geen basisinformatie. Nieuwe informatie over verspreiding van habitattypen kunnen leiden tot iets andere uitkomsten in de depositiecijfers, maar niet tot wezenlijk andere conclusies over de ecologische betekenis daarvan. De geconstateerde effecten als gevolg van stikstofdepositie in voor stikstof gevoelige habitats zijn beperkt.

Voor de geconstateerde effecten is met name van belang dat in het vergunningentrajec bij het projectbesluit dat over enige jaren wordt genomen, een hernieuwde Passende Beoordeling wordt uitgevoerd waarbij de dan aanwezige meest actuele informatie wordt gebruikt



voor zowel ecologie als stikstofdepositie. De definitieve vergunningaanvraag vormt daarmee een garantie dat wanneer eventuele ecologische effecten in het kader van de Natuurbeschermingswetvergunning worden geconstateerd, deze worden gemitigeerd en indien nodig gecompenseerd.

Op basis van de voorliggende informatie is er geen aanleiding om te veronderstellen dat het planvoornemen niet vergunbaar en daardoor niet uitvoerbaar zou zijn.

Inspraakreactie

Er wordt in de tekst gesproken over het westelijk deel van de Plateaux, het dal van de Dommel en gedeelten van de beeklopen van de Run en de Keersop. Maar waar deze precies liggen is niet duidelijk. Er is wel een kaartje 6.19, maar ook hier staat dit gebied niet expliciet aangegeven. Waarom is dit gebied niet apart aangeduid? Nu lijkt het een onbetekenend klein stukje dat deel uitmaakt van de Plateaux. De reden voor bespreking van de buiten het plangebied gelegen Weerter- en Budelerbergen en Ringselven ontgaat de inspreker (inspreker 152).

Beantwoording

De opmerking dat ligging van (delen van) natuurgebieden niet duidelijk zijn, wordt niet begrepen. Erkend wordt dat de beekdalen wellicht niet duidelijk genoeg in figuur 6.19 zijn aangegeven, maar de Natura2000-gebieden staan er wel op (de beekdalen als gele lijnen). In bijlage C10 Natuur zijn in de voortoets - Passende Beoordeling de gebieden volledig, duidelijk en met exacte grenzen weergegeven.

Er is in eerste instantie breder gekeken dan de Natura2000-gebieden in het plangebied. Vandaar dat ook Weerter- en Budelerbergen en Ringselven zijn beschouwd.

Inspraakreactie

Inspreker (190) geeft aan dat naast stikstofbelasting op beschermde habitats in Natura2000-gebieden ook geluid en stikstofdepositie op vogelrichtlijngebieden onderzocht moet worden. Bovendien is geen rekening gehouden met cumulatie met effecten van andere ontwikkelingen.

Beantwoording

In de Passende Beoordeling zijn alle stikstofgevoelige delen van Natura2000-gebied beschouwd. In de voortoets is geluid beschouwd. In de Passende Beoordeling is inderdaad vooral ingezoomd op stikstofdepositie, omdat dit het meest maatgevend wordt geacht voor het effect en de keuze voor het voorkeursalternatief. De geluid en stikstofberekeningen zijn gebaseerd op het verkeersmodel. In het verkeersmodel is rekening gehouden met autonome groei en daarmee indirect met cumulatie met andere ruimtelijke ontwikkelingen. Cumulatie met andere bronnen (als landbouwbedrijven) is inderdaad niet specifiek berekend, maar maakt onderdeel uit van de achtergrondconcentratie zoals in het model gehanteerd.

Referentiesituatie/gebruikte gegevens

Inspraakreactie

Kaarten met betrekking tot soorten zijn volgens inspreker (152) onduidelijk. Bovendien zijn recentere data beschikbaar. Inspreker vindt geen verwijzing of vermelding van een aantal recent uitgevoerde broedvogelinventarisaties, waaruit beschermde soorten blijken. Bij de beschrijving van de referentiesituatie zijn de aanwezige natuurwaarden onvoldoende in beeld gebracht waardoor de schade in het Keersopdal aanmerkelijk wordt onderschat.



Niet alle relevante bronnen voor de beschrijving van natuurwaarden zijn geraadpleegd. Natuurwaarden zijn, met name bij de Westparallel 1 ondergewaardeerd. Broedvogelterritoria van diverse rode lijst en vogelrichtlijn soorten zijn bij broedvogelinventarisaties vastgesteld (inspreker 86).

Inspreker mist de effecten op beschermde flora en fauna verwijzing naar uitgevoerde onderzoeken. De natuurinventarisatie valt terug op een inventarisatie uit 1996, waarbij niet volgens de huidige normen geïnventariseerd is. In de beoordeling is niet ingegaan op, op basis van de Flora en Faunawet, strikt beschermde soorten (inspreker 190).

Beantwoording

In het plan-MER is aansluitend op het abstractieniveau van de plan- en besluitvorming in het kader van de structuurvisie op gebiedsniveau een beschrijving gegeven van de belangrijkste natuurwaarden. Dit is in eerste instantie gericht op de Natura2000-gebieden en EHS (Ecologische Hoofdstructuur). Soorten zijn inderdaad nog op globaal niveau beschreven. De natuurwaarden zijn niet in detail beschreven, maar dat wil niet zeggen dat daarmee de effecten van de Westparallel op het Keersopdal zijn onderschat. De provincie vindt de beschrijving van natuurwaarden in het plan-MER voldoende voor de keuze voor het voorkeursalternatief.

Inspraakreactie

In de figuren 6.19 en 6.22 dient de N69 nadrukkelijker te worden aangegeven zodat de huidige invloed van de weg op landschap en natuur beter zichtbaar is (inspreker 144).

Beantwoording

De provincie vindt dit niet relevant voor de besluitvorming, maar neemt de opmerking van de inspreker wel mee naar het vervolgonderzoek.

Effectbepaling en beoordeling

Inspraakreactie

Criteria over natuur zijn zeer onduidelijk en zonder harde waarden (inspreker 127).

Beantwoording

De gebruikte criteria en methodiek van effectbeschrijving en beoordeling zijn gangbaar binnen m.e.r., zeker binnen plan-m.e.r. op structuurvisieniveau waarbij op een hoger abstractieniveau wordt getoetst.

Inspraakreactie

Bij de beoordeling van de alternatieven is niet gekeken naar de beleefbaarheid van natuur en landschap, terwijl de kwaliteit van het landschap hoog is (inspreker 144).

Beantwoording

Beleving van landschap en natuur is inderdaad niet specifiek als aspect onderzocht. De provincie vindt de gehanteerde criteria voor de effectbepaling op landschap en natuur echter voldoende en voldoende uitgebreid om bij te dragen aan de keuze voor het voorkeursalternatief.



Inspraakreactie

In het plan-MER wordt aantasting van natuur niet als nadeel genoemd. Dit is een grove fout (inspreker 174).

Beantwoording

Onduidelijk is waar inspreker op doelt. Op diverse plaatsen in het plan-MER wordt in de optiek van de provincie duidelijk en uitgebreid ingegaan op de aantasting van natuur.

Inspraakreactie

De effecten op de EHS en de effecten op de beekbegeleidende bossen in het dal van de Run (EHS en Natura 2000) zijn onvoldoende onderzocht. De conclusie dat nieuwe bovenlokale infrastructuur in het waardevolle beeklandschap van de Keersop en de Run geen onevenredige schade toebrengt aan de kwaliteit van de EHS en Natura 2000 is voorbarig en onvoldoende onderbouwd (inspreker 126).

Beantwoording

In het plan-MER is aansluitend op het abstractieniveau van de plan- en besluitvorming in het kader van de structuurvisie op gebiedsniveau een beschrijving gegeven van de belangrijkste natuurwaarden. De natuurwaarden zijn niet in detail beschreven, maar dat wil niet zeggen dat daarmee de effecten zijn onderschat. De provincie vindt de beschrijving van natuurwaarden in het plan-MER voldoende voor de keuze voor het voorkeurs-alternatief. In het vervolgtraject wordt op inrichtingsniveau nader onderzoek gedaan naar natuurwaarden en de effecten van een (nader uitgewerkte) Westparallel hierop.

Inspraakreactie

Een nieuwe weg Westparallel 1 in de lengte van een beekdal met een doorsnijding van Natte natuurparels Groot Goor en 't Heike is per definitie veel schadelijker dan het aanpassen van bestaande beekdalkruisingen die stroomopwaarts zijn gelegen (West+Midden 1). Een mindere score van Westparallel 1 ten opzichte van de West+Midden-alternatieven is te verdedigen (inspreker 6)

Beantwoording

Onduidelijk is waar inspreker op doelt. In het plan-MER is het effect van Westparallel op natuur negatiever beoordeeld dan het effect van West+Midden.

Inspraakreactie

Uit de tabellen blijkt dat de Westparallel 1 een zeer negatief effect heeft op de natuur met name het beekdal van de Run en natuurgebied Klein Goor (inspreker 127).

Beantwoording

Westparallel heeft een zeer negatief effect op natuur in de Grenscorridor als geheel en een negatief effect op de Run en klein Goor. Dat het effect op de Run en natuurgebied klein Goor een zeer negatief effect is, wordt niet gedeeld. De Westparallel ligt aan de rand van betreffende natuurgebieden en met mitigerende maatregelen kan een deel van het negatieve effect worden voorkomen dan wel verminderd.

Inspraakreactie

Alle Midden varianten maar vooral de Westvarianten hebben nauwelijks effect tot enigszins negatief effect volgens inspreker (127). Conclusies: Belangrijke beekdal De Run maar ook het Veldhovens natuurgebied Klein Goor worden doorsneden door de Westparallel 1. Er is niet voldaan aan het uitgangspunt geen aantasting Veldhovense natuur.

Beantwoording

De mening wordt niet gedeeld. Ook de Midden-varianten hebben wel degelijk een negatief tot zeer negatief effect op natuurwaarden. Geen aantasting van Veldhovense natuur is nooit een uitgangspunt geweest in de Gebiedsopgave.

Inspraakreactie

Inspreker (117) verzoekt in het kader van natuurcompensatie EHS ook compensatie van “natte natuur” specifiek als opgave te benoemen.

Beantwoording

De opmerking van inspreker wordt meegenomen in het vervolgonderzoek, het plan-MER wordt niet aangepast.

6.11 Wonen en werken

Inspraakreactie

Teksten over wonen, werken zijn vaag en warrig (inspreker 6).

Beantwoording:

Onduidelijk is waar inspreker op doelt. De gebruikte criteria en methodiek van effect-beschrijving en beoordeling zijn gangbaar binnen m.e.r., zeker binnen plan-m.e.r. op structuurvisieniveau waarbij op een hoger abstractieniveau wordt getoetst.

6.12 Landbouw

Reactie

Inspreker (121) is van mening dat met betrekking tot de effecten voor de landbouw en het landbouwverkeer in het plan-MER onvoldoende invulling is gegeven aan de aspecten zoals aangegeven in de notitie Reikwijdte en Detailniveau (tabel 4.1 en op pagina 96).

Beantwoording

Zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het plan-MER is globaal en beschrijvend passend bij de fase van plan- en besluitvorming het effect op landbouw beschreven. De provincie kan zich voorstellen dat de inspreker meer in detail effectbepaling wil, maar dit volgt bij de beschouwing op inrichtingsniveau in het project-MER in de vervolgfase.

Inspraakreactie

Inspreker (121) meent dat de beschrijving in het plan-MER zeer globaal van aard is, waarbij relevante cijfermatige informatie ontbreekt. Een aantal aspecten, die nader onderzocht dienen te worden zijn: Hoeveel agrarische bedrijven zijn er gelegen in de gebieden van de alternatieven en hoeveel daarvan zijn grondgebonden? Inspreker kan zich voorstellen dat zolang het



tracé nog niet bekend is deze informatie niet exact voorhanden is, niettemin acht inspreker een indicatie op basis van de zoekgebieden nodig om ten behoeve van de landbouw tot een betere vergelijking tussen de alternatieven te komen. Om te beoordelen in hoeverre resterende percelen nog voor landbouwkundig gebruik geschikt zijn dient er onderzocht te zijn wat de hydrologische gevolgen van de alternatieven voor de landbouw zijn. Gezien de voorgestelde inpassingsmaatregel om de Westparallel over een lengte van 6km verdiept aan te leggen zou men verwachten dat dit gevolgen heeft voor de waterhuishouding in het gebied en daarmee ook voor het landbouwkundige gebruik van percelen. Helaas geeft het plan-MER op dit punt geen nadere informatie. Inspreker vraagt bij de verdere uitwerking hier alsnog duidelijkheid in te verschaffen. Indien uit nader onderzoek blijkt dat er nadelige effecten te verwachten zijn dan gaat inspreker ervan uit dat de provincie aangeeft hoe deze effecten gemitigeerd dan wel gecompenseerd gaan worden en dat de kosten hiervan meegenomen worden in de kostenraming.

Beantwoording

Zoals in eerdere beantwoording al gesteld is, is het effect op landbouwaspecten in het plan-MER globaal en beschrijvend gebeurd, passend bij de fase van plan- en besluitvorming. De provincie kan zich voorstellen dat de inspreker meer in detail effectbepaling wil, maar dit volgt bij de beschouwing op inrichtingsniveau in het project-MER in de vervolgfase. In het vervolgonderzoek in de project-m.e.r.-procedure wordt ook nader ingegaan op maatregelen voor negatieve effecten.

Inspraakreactie

Inspreker (152) stelt dat het plan-MER alleen naar infrastructurele consequenties kijkt. D.w.z. naar doorsnijdingen, bereikbaarheid, areaalverlies, e.d. Waterhuishouding, luchtkwaliteit, uitstoot en depositie van schadelijke stoffen worden niet in de afwegingen meegenomen. Vernatting wordt terloops genoemd, maar er wordt geen waardeoordeel aan gegeven. Wat ook op valt is dat bij een aantal varianten ten minste de indruk gewekt wordt dat men al een tracé voor ogen heeft; passages als “Het nieuwe tracé volgt geen landbouw-perceelgrenzen “ en “Het tracé maakt gebruik van bestaande wegen/infrastructuur....” geven te denken. Bij de bespreking van alternatieven en varianten beperkt de inspreker zich tot de voorstellen die nog in beeld zijn.

Nulplus en Midden 1: De conclusie dat hier weinig tot geen schadelijke infrastructurele effecten voor de landbouw uit voortvloeien wordt door de inspreker gedeeld.

Westparallel: Inspreker vindt het onbegrijpelijk dat hier simpelweg gesteld wordt dat “Een deel van het nieuwe tracé, vanaf de N69 richting Dommelen en ten westen van Dommelen, maakt gebruik van bestaande wegen waardoor de negatieve effecten op dit gedeelte beperkt zijn”. Is er dan al een tracé bekend? Maar om dan ook nog te stellen dat de negatieve effecten beperkt zijn is op zijn minst vreemd en voorbarig. Want of daar nu mee bedoeld wordt de Keersop-perdreef, een landbouwontsluitingswegje of het Aartsepad, een zandpad, in beide gevallen zal dat enorm verbreed moeten worden. Dat gaat of ten koste van natuur of ten koste van de landbouw!

Westparallel, variant 1: Eens met de conclusie dat deze variant zeer negatief is.

West, varianten 1,2,3: Bij deze varianten komen ineens opmerkingen met betrekking tot de landbouw naar boven die net zo goed van toepassing zijn op de Westparallel, nl. dat er sterk de nadruk gelegd wordt op het feit dat “Ondanks dat gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur, verbreding van wegen leidt tot verlies van landbouwgronden en mogelijke



noodzakelijke sloop van een aantal agrarische bedrijfspanden”. Dit is dus niet onderscheidend t.o.v. de Westparallel.

Beantwoording

Het klopt dat in het plan-MER vooral beoordeeld is op de directe, vooral infrastructurele, effecten van de alternatieven op landbouw. De provincie vindt deze maatgevend en voor deze fase van plan- en besluitvorming voldoende om het landbouwbelang mee te kunnen nemen bij de keuze voor een voorkeursalternatief.

Inspraakreactie

Inspreker (152) stelt voor tabel 8.52 (Beoordeling varianten landbouw) als volgt aan te passen: West 2 en West 3 krijgen de kleur oranje. Natuurlijk is ook hier sprake van een negatief effect voor de landbouw, maar dit staat in geen verhouding tot de effecten ten gevolge van alle varianten van de Westparallel, West 1 en Midden 3a. Ook inspreker (6) vindt dat Westparallel negatiever is dan West+Midden.

Milieueffecten	Nulplus	Midden	West parallel	West			
				1	2	3	4
Landbouw(plan MER)							
Onze interpretatie							

	Nulplus + West 4	Nulplus + West 1,2,3	Nulplus + Midden 1,4	Nulplus + Midden 1 + West 4	Nulplus + Midden 1,2 + West 1,2,3	Nulplus + Westparallel 1	Nulplus + Midden 3 + West 1,2,3
Landbouw (plan MER)							
Onze interpretatie							

Beantwoording

Mening wordt niet gedeeld door de provincie. Ook de doorsnijding van West 2 en 3 heeft een zeer negatief effect op het landbouwkundig gebied ten zuidoosten van Bergeijk. Nulplus +Midden 1+West 4 is geel in het plan-MER en blijft dat in de optiek van de provincie gezien het negatieve effect van West 4.

Inspraakreactie

Inspreker (152) vindt het onbegrijpelijk dat bij de toelichting op Tabel 8.53 slechts in een bijzin van de Midden2 en 3 varianten een opmerking gemaakt wordt over de alternatieven waar een Westparallel deel van uitmaakt. Letterlijk: “Daarnaast leiden de gecombineerde alternatieven Nulplus + Westparallel 1, 2 of 3 tot zeer negatieve effecten. Deze alternatieven doorsnijden eveneens waardevolle landbouwgebieden”. De conclusie dringt zich op dat in het plan-MER in de effectenbeoordeling voor landbouw zeer onevenwichtig is en flinke twijfels oproept. Er wordt vooral aandacht besteed aan en toelichting gegeven op een aantal zeer negatieve West + Midden combinaties, terwijl over de zeer negatieve effecten van de Westparallel nauwelijks



iets gezegd wordt. Ook aan de voor de landbouw meest gunstige combinaties Nulplus + Midden 1, 4 en Nulplus + Midden 1 + West 4 wordt nauwelijks aandacht besteed.

Beantwoording

Aangegeven is dat Westparallel zeer negatieve effecten heeft. “Daarnaast” is niet bedoeld als bijzin of ondergeschikt, maar als “Ook”.

Inspraakreactie

De ene ‘zeer negatief is volgens de inspreker (38) de andere niet’. De alternatieven Westparallel 1 en West 2 en 3 zijn voor de landbouw als zeer negatief beoordeeld. Uit een getalsmatige analyse (hectaren, niet opgenomen in het MER) zou een duidelijk onderscheid blijken met grotere negatieve gevolgen voor de Westparallel.

Beantwoording

Onduidelijk is waar de inspreker op doelt. In het plan-MER is in de optiek van de provincie duidelijk beschreven waar de beoordeling op is gebaseerd en dit is niet alleen op doorsnijding/ruimtebeslag.

Inspraakreactie

Het plan-MER wekt de indruk dat behoud en versterking van het landbouwgebied bij Riethoven ondergeschikt is aan het belang van water en natuur. De ligging in de Groenblauwe mantel betekent echter dat water, natuur en (bezoekersextensieve) recreatie nevenfuncties zijn. Hoewel de belangrijke dragende functie van de landbouw in het gebied wordt genoemd, is er onvoldoende aandacht voor de handhaving van deze functie van de landbouw. De economische functie van de landbouw, ook als drager voor natuur- en landschapsbeheer heeft te weinig gewicht gekregen (inspreker 126).

Beantwoording

De provincie deelt de mening van de inspreker niet dat behoud en versterking van landbouw ondergeschikt zou zijn aan water en natuur. Onduidelijk is waar inspreker dit op baseert.

Inspraakreactie

De aansluiting Dommelen-noord heeft nadelige effecten op landbouwbedrijven (inspreker 121). Inspreker vraagt het aanvullend onderzoek naar landbouwverkeer met spoed uit te voeren zodat eventuele knelsituaties voor het landbouwverkeer zo snel mogelijk in kaart zijn gebracht. Inspreker verwacht in het geval van knelsituaties dat mitigerende dan wel compenserende maatregelen benoemd worden en meegenomen worden in het voorkeursalternatief.

Beantwoording

De effecten van de aansluiting Dommelen-Noord op landbouw worden erkend. Deze zullen bij verdere uitwerking van de Westparallel worden onderzocht. In deze fase van plan- en besluitvorming wordt landbouwverkeer door de provincie niet maatgevend geacht voor de keuze voor een voorkeursalternatief. In het vervolgonderzoek in de vervolgfase wordt ook nader ingegaan op mitigerende en compenserende maatregelen bij negatieve effecten. Het door inspreker gevraagde nader onderzoek zal in overleg met betrokken organisatie worden uitgewerkt.



Inspraakreactie

Bij Westparallel 1 moeten volgens insprekers, 2 tot 5 bedrijven worden uitgekocht, bij West+Midden11 geen enkel. Westparallel 1 veroorzaakt ook veel meer versnippering. West 2 gaat voor een veel groter deel over bestaande wegen (inspreker 6, 152).

Beantwoording

De mening van insprekers wordt niet gedeeld door de provincie. Het is op dit moment nog niet duidelijk hoeveel bedrijven moeten worden uitgekocht. Dat hangt sterk af van de uiteindelijke uitwerking van het tracé en het ontwerp. Maar ook voor West+Midden geldt dat naar verwachting bedrijven uitgekocht moeten worden. Ook de opmerking over versnippering wordt om dezelfde reden niet gedeeld door de provincie.

6.13 Recreatie

Inspraakreactie

Er is in het plan-MER te weinig aandacht voor recreatie (inspreker 202):

- De afweging van de ruimtelijke aspecten concentreert zich op natuur en landschap.
- Nergens wordt aandacht besteed aan de Kempen als belangrijkste vakantie regio in Brabant en het economisch belang dat hiermee is gemoeid.
- In het plan-MER wordt onterecht vanuit gegaan dat de recreatie regionaal is. Er is zeker ook sprake van bovenregionale en internationale recreatie, waarvan de bereikbaarheid moet worden geborgd.

Beantwoording

In het plan-MER is aansluitend op het abstractieniveau van de plan- en besluitvorming in het kader van de structuurvisie op gebiedsniveau een beschrijving gegeven van de belangrijkste recreatieve waarden. De recreatieve waarden zijn niet in detail beschreven, maar dat wil niet zeggen dat recreatie daarmee te weinig aandacht heeft gehad.

In hoofdstuk 6 is bondig maar duidelijk aangegeven dat recreatie een belangrijke waarde is in de Grenscorridor. Bovenregionale en (inter)nationale bereikbaarheid is als onderdeel van het aspect verkeer al onderzocht. In de afweging maakt recreatie onderdeel uit van de ruimtelijke kwaliteiten. Dat recreatie in de ogen van de inspreker niet genoeg genoemd wordt in vergelijking tot natuur en landschap, betekent in de optiek van de provincie niet dat recreatie ondergeschikt zou zijn aan natuur en landschap. De provincie vindt de beschrijving van recreatie in het plan-MER voldoende voor de keuze voor het voorkeursalternatief. In het vervolgt raject werkt provincie graag verder samen met inspreker voor wat betreft het aspect recreatie.

Inspraakreactie

Recreatieve voorzieningen zijn deels onjuist en bovendien onvolledig vermeld. Niet genoemd wordt dat Westparallel gaat langs het fietscross terrein, vlak langs zo niet over het Polvokamp, vlak langs zo niet over de blokhut van Scouting Nederland, 1 kilometer hemelsbreed langs camping "De Volmolen", vlak langs de visvijver achter het Groot Vlasroot, langs zo niet over een manege, langs zo niet over de Buitenjan en langs de golfbaan, bungalowpark Kempervennen, het Eurocircuit. Onterecht is vermeld dat West ligt in een gebied met veel recreatieve verblijfsmogelijkheden. Dit betreft alleen camping De Paal, WM-alternatieven hebben een positief effect op de recreatieve samenhang van de bosgebieden ten zuiden van Valkenswaard



(nulplus-maatregel: afwaarderen van de N69 ten zuiden van Valkenswaard naar 60 km in combinatie met landschappelijke inpassingen) (inspreker 6, 39, 152, 179).

Beantwoording

In het plan-MER is aansluitend op het abstractieniveau van de plan- en besluitvorming in het kader van de structuurvisie op gebiedsniveau een beschrijving gegeven van de belangrijkste, grootste recreatieve waarden. De recreatieve waarden zijn niet in detail beschreven, maar dat wil niet zeggen dat effecten van Westparallel zijn onderschat. Ook bij Westparallel wordt verlies van recreatief uitloopegebied en recreatieve routes negatief als ook het negatieve effect op dag- en verblijfsvoorzieningen beoordeeld. De recreatieve potenties bij de Hogt zijn met name genoemd, vanwege de rol die de Hogt heeft als poort tot de Grenscorridor vanuit de Brainport. De Paal is met name genoemd, omdat het een van grootste recreatieve voorzieningen is in de Grenscorridor. De provincie vindt de beschrijving van recreatieve waarden in het plan-MER voldoende en deelt het verschil dat de inspreker ziet in het effect van West+Midden en Westparallel niet.

Inspraakreactie

In de effectbeschrijving in hoofdstuk 8 (pag. 351) worden varianten beoordeeld die al zijn afgevallen en niet terugkomen in de tabellen, zoals West 5 (inspreker 202).

Beantwoording

West 5 is inderdaad bij recreatie per abuis opgenomen. Maar dit heeft geen invloed op de besluitvorming.

Inspraakreactie

Bij de analyse en beoordeling van leefbaarheid wordt het aspect recreatie en toerisme onterecht niet meegenomen. Recreatie en toerisme dragen sterk bij aan een vitaal platteland en aan de belevingswaarde van de Kempen voor inwoners en toeristen (inspreker 202).

Beantwoording

Onduidelijk is waar inspreker op doelt. Het aspect leefbaarheid gaat over luchtkwaliteit, geluidhinder, barrièrewerking. Recreatie is als apart aspect beschouwd. De opmerking dat recreatie en toerisme sterk bijdragen aan een vitaal platteland en aan de belevingswaarde wordt door de provincie gedeeld.

6.14 Sociale aspecten

Inspraakreactie

Teksten over sociale aspecten zijn vaag en warrig (inspreker 6).

Beantwoording

Onduidelijk is waar inspreker op doelt. De gebruikte criteria en methodiek van effectbeschrijving en beoordeling zijn gangbaar binnen m.e.r., zeker binnen plan-m.e.r. op structuurvisieniveau waarbij op een hoger abstractieniveau wordt getoetst.



6.15 Duurzaamheid

Inspraakreactie

Inspreker (152) vindt dat door alleen naar CO₂ uitstoot te kijken wel een heel beperkte duurzaamheidstoets is uitgevoerd. Inspreker (124) mist de duurzaamheidstoets en is van mening dat dat tot andere conclusies had kunnen leiden.

Beantwoording

In paragraaf 4.2.4 en 4.2.5 van het plan-MER is duidelijk beschreven hoe het aspect duurzaamheid is onderzocht. Een toets aan CO₂ uitstoot is gangbaar op plan-MER niveau. Zoals inspreker weet, is dit niet de duurzaamheidstoets. Zoals in paragraaf 4.2.5 is beschreven is in een bestuurlijke sessie gekeken naar het aspect duurzaamheid. Daarna is, conform afspraken in het Bestuurlijk Overleg, Telos gevraagd het plan-MER te toetsen op duurzaamheid. Het resultaat hiervan is opgenomen in bijlage C11. Daarmee is in de optiek van de provincie voldoende invulling gegeven aan het aspect duurzaamheid en de duurzaamheidstoets.

6.16 Technische haalbaarheid

Inspraakreactie

Inspreker (6) is van mening dat een betere score van de Westparallel niet terecht is. Sleutelen aan bestaande structuren is complexer, maar dat is nog geen reden om er voor weg te lopen. Creatief en oplossingsgericht denken is nodig. Als voorbeeld zou de WM1 zonder aansluiting bij de HTC onderzocht kunnen worden. Bij de Westparallel brengt de doorgang door een nat en kwetsbaar gebied, waar breuklijnen gepasseerd dienen te worden, risico's met zich mee voor de waterhuishouding, natuur en landbouw.

Beantwoording

De provincie ziet het omgaan met (eventuele) effecten van passage van de breuklijn en de hydrologische inpassing niet als knelpunten voor de realisatie, wel als ontwerpvragestukken voor het vervolgtraject.

De onduidelijkheid of de HTC aansluiting in West+Midden gebruikt kan worden voor de aansluiting op de N2/A2 is in de optiek van de provincie een wezenlijker knelpunt: het functioneren van West+Midden hangt ervan af. West+Midden zonder aansluiting op de N2/A2 is inderdaad niet onderzocht in het plan-MER, omdat deze optie nooit is ingebracht in de alternatievenvorming. Deze variant is wel ingebracht als inspraakreactie. In dat kader is deze variant alsnog onderzocht.

Inspraakreactie

Inspreker (2) is van mening dat de beoordeling van het aspect haalbaarheid louter kwalitatief, te grofmazig en onjuist is.

Beantwoording

Onduidelijk is waar inspreker op doelt. De gebruikte criteria en methodiek van effectbeschrijving en beoordeling zijn gangbaar binnen m.e.r., zeker binnen plan-m.e.r. op structuurvisieniveau waarbij op een hoger abstractieniveau wordt getoetst.



6.17 Kosten

Inspraakreactie

Inspreker (152) is het niet eens met de kostenraming in het plan-MER. Inspreker heeft kritisch naar de opsomming van de kosten gekeken, gebaseerd op de gegevens in Bijlage C 12. Westparallel 1 gaat in de optiek van de inspreker van € 231 min naar € 273 min. West+Midden 1 gaat volgens de inspreker van € 251 min naar € 204 min. De volgorde keert dus om. Een belangrijke misrekening betreft de lengte van nieuw aan te leggen tracés.

1. Het nieuwe tracé Westparallel is 6,8 km. Inclusief de voor Westparallel 1 onmisbare Lage Heideweg bedraagt de lengte van het nieuwe tracé 9 km.
2. Het nieuwe tracé voor West-2 betreft 2,4 km (zuidelijk deel van Beekerheide tot Fressevenweg). Het overige deel van variant West-2 loopt over bestaand tracé tot de A67.
3. Het nieuwe tracé voor wat betreft Midden-1 is maximaal 4,4 km (oude spoorbaan tot aan Geenhovensedreef, Merendreef). Dit is in te korten tot 2,5 km, indien onze N69 West-Midden-Variant beter en goedkoper wordt aangelegd. Deze heeft een verkorte aansluiting onder langs de Lissevenlaan. Daarmee kom je op minder dan 5 km nieuw aan te leggen weg.
4. De bewering in het plan-MER dat West-Midden 1 totaal 21,5 km nieuw tracé vergt is dan ook volstrekt onjuist en zet de lezer op het verkeerde been.
5. De provincie zegt € 140 mln beschikbaar te hebben. De gemeenten, het waterschap en anderen moeten, afhankelijk van het gekozen alternatief, dus € 60 mln of € 130 mln bijbetalen. Bij de € 130 mln komen ook nog de kosten voor de twee aansluitingen van Dommelen op de Westparallel.

De kosten voor de gebiedsimpuls komen daar in alle gevallen nog bij. In de kostenraming is daarvoor nog geen bedrag meegenomen. De realisatie valt naar onze mening alleen goed te borgen door de gebiedsimpuls geheel in uitvoering te nemen gelijktijdig met de aanleg van nieuwe infrastructuur.

NULPLUS + WESTPARALLEL 1				NULPLUS + WEST MIDDEN 1			
HOOFDKOSTENPOSTEN PER ALTERNATIEF (IN MILJOEN EURO)	SPECIFICATIE/TOELICHTING	KOSTEN VOLGENS DE PLAN MER N69	KOSTEN VOLGENS HERBEREKENING DOOR HET PLATFORM N69, OP BASIS VAN DE PLAN MER N69	HOOFDKOSTENPOSTEN PER ALTERNATIEF (IN MILJOEN EURO)	SPECIFICATIE/TOELICHTING	KOSTEN VOLGENS DE PLAN MER N69	KOSTEN VOLGENS HERBEREKENING DOOR HET PLATFORM N69, OP BASIS VAN DE PLAN MER N69
VERBETERMAATREGELEN		79	79	VERBETERMAATREGELEN		80	80
HOV		32	32	HOV		32	32
SNELLE FIETSROUTE		3	3	SNELLE FIETSROUTE		3	3
10 EN 60 KM-ZONES		22	22	10 EN 60 KM-ZONES		24	24
AANPASSEN KRUISINGEN		16	16	AANPASSEN KRUISINGEN		15	15
CARPOOLPLAATSEN EN TRANSFERIA		3	3	CARPOOLPLAATSEN EN TRANSFERIA		3	3
OVERIG	ONDERZOEK TRAMLIJN, VERHOOGEN FREQUENTIE OV, DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT	3	3	OVERIG	ONDERZOEK TRAMLIJN, VERHOOGEN FREQUENTIE OV, DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT	3	3
INFRASTRUCTURELE EN ANTIGERENDE MAATREGELEN		98	128	INFRASTRUCTURELE EN ANTIGERENDE MAATREGELEN		110	75
AANLEG NIEUW TRACÉ, INCL. AANSLUITINGEN REGIONALE/LOKALE WEGEN	2,5 KM	18	18	AANLEG NIEUW TRACÉ, INCL. AANSLUITINGEN REGIONALE/LOKALE WEGEN	RESP. 21,5 KM EN 6,8 KM	73	33
AANPASSING BESTAAND TRACÉ		-	-	AANPASSING BESTAAND TRACÉ	14,7 KM	-	25



AANSLUITING RIJKSWEG		10	16	AANSLUITING RIJKSWEG			
KRUISING DEEKDALEN	KRUISINGEN UITGEVOERD OP MAARVELD	2	2	KRUISING DEEKDALEN	KRUISINGEN UITGEVOERD OP MAARVELD	3	3
PASSAGE OP PALEN	0,5 KM	31	31	PASSAGE OP PALEN		-	-
VERDIEPTE AANLEG TRACÉ	6 KM	27	46*	VERDIEPTE AANLEG TRACÉ	2KM INCL ONGELIJKVLOERSE KRUISINGEN	19	8*
UITVOERING NIEUW TRACÉ	2X2 STROOMWEG, 120KM/U		5*	UITVOERING NIEUW TRACÉ			
OVERIG	GEÏLLDWAJ, VERHOOGDE AFBEPASSAGE, OVERSTEEKEN LANDBOUWVERKEER, STIL ASFALT	8	8	OVERIG	GEÏLLDWAJ, VERHOOGDE AFBEPASSAGE, OVERSTEEKEN LANDBOUWVERKEER, STIL ASFALT	15	15
COMPENSATIE			10	COMPENSATIE		11	8
PERCENTAGE VAN DE KOSTEN VOOR INFRASTRUCTUURLEEF EN MITIGERENDE MAATREGELEN	10%	10	13	PERCENTAGE VAN DE KOSTEN VOOR INFRASTRUCTUURLEEF EN MITIGERENDE MAATREGELEN	10%	11	8
GEBIEDSIMPLUS		0M	0M	GEBIEDSIMPLUS		0M	0M
SUBTOTAAL		185	218	SUBTOTAAL		201	164
RISICO-OPSLAG	25% OVER DE TOTALE KOSTEN	46	58	RISICO-OPSLAG	25% OVER DE TOTALE KOSTEN	50	43
TOTAAL		231	276	TOTAAL		251	204

mln

Noten bij de tabel 'Globale berekening van de kosten van de twee kansrijke alternatieven':

i In de Plan MER is ten onrechte uitgegaan van een nieuw tracé over een lengte van 21,5 km. In dit alternatief bedraagt de lengte van het nieuwe tracé slechts 6,8 km; het overige deel (14,7 km) betreft de aanpassing van de bestaande weg. Berekening van de kosten: 1 km nieuw tracé kost € 3,395 mln (€ 73 mln/21,5 km). 6,8 km nieuw tracé kost dus ca € 23 mln. Gesteld dat de kosten van aanpassing van een bestaande weg ca 50% bedragen van de nieuwprijs, dan zijn de kosten voor aanpassing van 14,7 km ca € 25 mln. Nieuw en bestaand samen kost dan ca € 48 mln. Bij de berekening van de kosten voor aanpassing van bestaand tracé is uitgegaan van het verhoudingsgetal 5/9 dat naar voren komt uit kostensoortenlijst van de Grontmij.

ii Bij een aansluiting met 2x2 rijstroken en 120km/u op rijksweg A67 bedragen de meerkosten ca € 5,6 mln. en komt het totaal bedrag op ca € 16 mln. Bron: kostensoortenlijst Grontmij, p. 15.

iii Deze kostenpost valt hoger uit vanwege de realisatie van ongelijkvloerse passages met en aansluitingen op 5 bestaande kruisende wegen. Meerkosten: tussen de € 10 mln. en € 19 mln. Berekening: $3 * € 0,8 \text{ mln} = € 2,4 \text{ mln} + 2 * € 3,7 \text{ mln} = € 7,4 \text{ mln}$ (totaal: € 9,8 mln.) of $5 * € 3,7 \text{ mln} = € 18,5 \text{ mln}$. In de sobere uitvoering betreft het 3 passages voor langzaam verkeer en landbouwverkeer en 2 passages met een volledige doorgang (Broekhovenseweg en Molenstraat).

iv Te berekenen op basis van kosten voor aanpassing bestaand tracé, niet op basis van kosten realisatie nieuw tracé. Herberekening: $2 * € 2,5 \text{ mln} + \text{ongelijkvloerse kruising } € 3,7 \text{ mln} = € 8,7 \text{ mln}$.

v Ontbrekende kostenpost in het plan-MER: aanleg nieuw tracé van de Locht (in het verlengde van de Kempenbaan in Veldhoven), langs Koningshof naar de A67 over 0,8 km, 2x2 rijstroken, 120 km/u = $0,8 * € 5,9 \text{ mln} = € 4,7 \text{ mln}$.

Beantwoording

De interpretatie van de kosten door de inspreker is niet correct. De inspreker heeft een hernieuwde kostenraming vervaardigd op basis van de hoofdkostenposten zoals opgenomen in de kostenbijlage (deel C, bijlage 12, pagina 11). Deze hoofdkostenposten zijn na een



aanscherping van de laatste 2 overgebleven alternatieven gecorrigeert (zie pagina 13 van de kostenbijlage). De provincie neemt afstand van de bewering “volstrekt onjuist” en “zet de lezer op het verkeerde been”. Hieronder wordt ingegaan op de punten zoals aangedragen door de inspreker:

- Voor de Westparallel is gerekend met een lengte van 9 kilometer (op pagina 11 van de kostenbijlage is dit uitgesplitst). Dit is inclusief de Lage Heideweg.
- In de laatste kostenraming is te zien dat bij de correctieslag rekening is gehouden met een afname van het aantal kilometer nieuwe infrastructuur in het alternatief West+Midden.
- In de kostenraming wordt (ook na correctieslag) uitgegaan van een rijksweg aansluiting 2x1. Weliswaar wordt ten zuiden van de aansluiting Veldhoven-West (tot aan de Locht) de Westparallel ruimer uitgevoerd. Echter, de weg ten noorden van de A67 betreft de Kempenbaan in Veldhoven die wordt aangelegd en betaald door de gemeente. De kosten van de aansluiting kunnen dus niet geheel worden toegerekend aan de Westparallel. Omdat bij het opstellen van het plan-Mer nog onduidelijk was met welke meerkosten gerekend moest worden om de Westparallel aan te sluiten op Veldhoven-West is in de kostenraming uitgegaan van een 2x1 aansluiting om zo toch een goede inschatting te kunnen maken.
- In de kostenraming is als uitgangspunt genomen 5 aansluitingen op de Westparallel op maaiveldniveau en geen ongelijkvloerse kruisingen. Dit is een bewuste keuze omdat de aansluitende wegen op maaiveldniveau liggen
- Bij West+Midden is wel gerekend met een tweetal ongelijkvloerse kruisingen nabij Eersel en Bergeijk omdat hierdoor de doorstroming van het verkeer op het “West-tracé” ten opzichte van de huidige situatie moet worden verbeterd. Omdat de weg nabij Bergeijk onvoldoende breed is, is hier uit gegaan van hogere kosten als gevolg van de grondverweving. Voor de berekening is daarom uitgegaan van een aanleg van nieuwe infrastructuur.
- In deze gecorrigeerde raming is tevens rekening gehouden met een nieuw tracé tussen de Locht en de A67.

Inspraakreactie

Het financieel rapport is volgens insprekers (2, 6, 38, 48, 124, 127, 150, 152, 197) slecht onderbouwd. Berekeningen voor de varianten zijn niet juist. Diverse zaken zijn niet meegenomen.

- Er zijn geen kosten geraamd voor compensatie van agrariërs en/of aanvullende maatregelen voor de landbouw.
- In de raming voor de Westparallel is onterecht geen rekening gehouden met kosten voor de aansluiting van Dommelen, maatregelen in Dommelen, extra ongelijkvloerse kruisingen (bv. Lage Heideweg, aansluitingen bij Veldhoven), risico voor de waterhuishouding.
- In de kostenraming voor de Westparallel is onterecht geen rekening gehouden met ongelijkvloerse kruisingen van de Broekhovenseweg en de Molenstraat en de gelijkvloerse kruising met de Mgr. Smetsstraat. In de kostenraming voor West+Midden wordt geen rekening gehouden met lagere kosten i.v.m. het opwaarderen van bestaande wegen i.p.v. het aanleggen van een nieuw tracé. Het behoud van de rotondefunctie van het Stuivertje wordt inhoudelijk onvoldoende gemotiveerd, maar leiden wel tot fors hogere kosten.
- De kosten zijn niet meegenomen w.b. onteigening van terreinen en bestaande woningen. Ook viaducten zijn niet meegenomen.

- De post onvoorzien dient niet te worden gebruikt voor kosten die op dit moment wel kunnen worden voorzien.
- Inspreker constateert dat kosten voor Westparallel 1 hoger en West+Midden 1 lager uitvallen dan berekend, dit vanwege; Het nieuwe tracé Westparallel is 6,8 km. Inclusief de voor Westparallel 1 onmisbare Lage Heideweg bedraagt de lengte van het nieuwe tracé 9 km. Het nieuwe tracé voor West-2 betreft 2,4 km (zuidelijk deel van Beekerheide tot Fressevenweg). Het overige deel van variant West-2 loopt over bestaand tracé tot de A67. Het nieuwe tracé voor wat betreft Midden 1 is maximaal 4,4 km (oude spoorbaan tot aan Geenhovensedreef, Merendreef). Dit is in te korten tot 2,5 km, indien onze N69 West-Midden-Variant beter en goedkoper wordt aangelegd. Deze heeft een verkorte aansluiting onder langs de Lissevenlaan. Daarmee kom je op minder dan 5 km nieuw aan te leggen weg. De bewering in het plan-MER dat West+Midden 1 totaal 21,5 km nieuw tracé vergt is dan ook volstrekt onjuist en zet de lezer op het verkeerde been.
- De kostenbijlage bevat een reeks van onduidelijkheden en onvolledigheden, waardoor onmogelijk is een conclusie te trekken over de kosten. Dit betreft oa; de lengte van de nieuwe tracés, de kosten van nieuw versus op te waarderen tracé, aanpassing N2/A2, aansluitingen bij verdiept tracé, aansluiting Dommelen-noord. Westparallel zal duurder en West+Midden goedkoper uitvallen.

Beantwoording

Zie ook 2.1.3. De provincie is het niet eens met de constatering dat het financieel rapport slecht onderbouwd is. Er is een kostenraming gemaakt die past bij de globale uitwerking van de alternatieven zoals die in het plan-MER zijn onderzocht. Deze kostenraming is voor beide alternatieven op een zelfde, globaal niveau gemaakt met dezelfde aannames waardoor de alternatieven onderling goed te vergelijken zijn.

- Voor de compensatie van agrariërs is nog niet exact te bepalen wat de kosten hiervan zijn. Dit is afhankelijk van de uit te werken variant. Daarom is hiervoor een aanname gedaan in de kostenraming.
- In de kostenraming is rekening gehouden met een aansluiting op Dommelen en met een aansluiting op de A67 bij Veldhoven. Ook is er rekening gehouden met de kosten voor ongelijkvloerse passages (viaducten). De precieze locatie van deze passages is nog niet bekend, dit zal bij de uitwerking van het tracé plaatsvinden.
- De kosten voor de waterhuishouding zijn niet expliciet opgenomen. Deze zijn onderdeel van de compensatie waarvoor een aanname is gedaan.
- Bij West+Midden is rekening gehouden met het deel bestaande tracé. Voor het bestaande tracé zijn wel kosten in rekening genomen omdat hier rekening is gehouden met een verdiepte ligging ter hoogte van Eersel en Bergeijk.
- In de kostenraming is voor de rotonde bij het Stuivertje bij West+Midden gerekend met een ongelijkvloerse rotonde (huidige situatie is een gelijkvloerse rotonde). Omdat in dit alternatief de doorstroming van het "West-tracé" ten op zichte van de huidige situatie moet worden verbeterd.
- De kosten voor onteigening van terreinen en bestaande woningen zijn onderdeel van de compensatie.
- Er is een post risico-opslag opgenomen omdat het in deze fase van het project nog een globale kostenraming betreft. Het is een standaard kostenpost die in zowel de raming voor West+Midden als Westparallel is opgenomen.
- In de kostenraming is voor de Westparallel uitgegaan van een lengte van 9 kilometer. Dit is inclusief de Lage Heideweg.



- In deze laatste kostenraming is te zien dat bij de correctieslag rekening is gehouden met een afname van het aantal kilometer nieuwe infrastructuur in het alternatief West+Midden. Voor West+Midden is op de volgende wijze rekening gehouden met dit verschil van bestaand en nieuw tracé. Voor tracé West:
 - 9 km nieuw, waarvan 0,5 km verdiept;
 - 6 km bestaand, waarvan 0,5 km verdiept
 - Het totale tracé bedraagt daarmee 15 km voor West.Daarnaast is voor het tracé Midden 1 in totaal 9 km nieuw tracé aangehouden (bestaande wegen zijn niet geschikt). Daarmee in totaal 24 km tracé waarvan 18 km nieuw tracé.

Inspraakreactie

Het is volgens inspreker (202) opvallend dat het verschil in kosten tussen de alternatieven West+Midden en Westparallel in hoofdstuk 8 veel groter is dan in hoofdstuk 9. Voor de Westparallel zijn in hoofdstuk 9 kosten meegenomen voor inpassingsmaatregelen. De lagere kosten voor West+Midden wordt echter niet verklaard en komt daarom niet geloofwaardig over. Ook voor deze variant zullen inpassingsmaatregelen nodig zijn.

Beantwoording

In deel C, bijlage 12 (bijlage kosten) is op pagina 13 een tabel opgenomen waarin zowel voor de Westparallel als voor West+Midden is aangegeven wat de oorzaak is van de kostenverschillen.

Inspraakreactie

De kosten van de varianten kunnen volgens inspreker (150) niet goed worden vergeleken, omdat het oplossend vermogen verschilt.

Beantwoording

Onduidelijk is waar inspreker op doelt. Westparallel heeft het grootste oplossend vermogen en de minste kosten. West+Midden lost de problematiek minder op en kost meer.

Inspraakreactie

Een bestaande weg verbreden kan toch niet duurder zijn dat het aanleggen van een nieuwe weg? (inspreker 105)

Beantwoording

In de praktijk kan dit wel degelijk het geval te zijn, mede vanwege het verwijderen van bebouwing, oud asfalt, dichtbijzijnde leidingen en bekabeling, inpassing in stedelijke omgeving e.d.

6.18 Conclusie

Inspraakreactie

De conclusie van hoofdstuk sluit volgens inspreker (202) niet goed aan op hoofdstuk 9: in hoofdstuk 9 wordt Nulplus + West 1,2,3 + Midden 2 als variant onderzocht, terwijl Midden 2a en 2b in hoofdstuk 8 al afvallen.



Beantwoording

In hoofdstuk 9 is West+Midden2 op verzoek van bestuurders opgenomen.

Inpraakreactie

Ranking van alternatieven staat volgens inspreker (152) een evenwichtige beoordeling in de weg.

Beantwoording

Op verzoek van de bestuurders is in hoofdstuk 9 besloten in de laatste stap de twee meest kansrijke alternatieven met elkaar te vergelijken. Dit om de bestuurders te helpen tot een voorkeursalternatief te komen.

Inpraakreactie

Inspreker (20) vindt dat vergelijking tussen elkaar uitsluitende voordelen contraproductief is.

Beantwoording

Onduidelijk is wat inspreker bedoelt met elkaar uitsluitende voordelen.

Inpraakreactie

Inspreker (124) is het niet eens met de interpretatie van tabel 9.5 plan-MER deel A, blz. 63 omdat de tabel niet terugreikt op de doelstellingen. De toetsing op de doelstelling had moeten plaatsvinden voor ook de afgevalen alternatieven voor objectieve afweging.

Beantwoording

Op verzoek van de bestuurders is in hoofdstuk 9 besloten in de laatste stap de twee meest kansrijke alternatieven met elkaar te vergelijken. Dit om de bestuurders te helpen tot een voorkeursalternatief te komen.



7. Structuurvisie

Algemeen

Inspraakreactie

Inspreker (205) vindt dat de structuurvisie deel E niet kan worden vastgesteld omdat herziening van de structuurvisie nog niet mogelijk zolang andere ruimtelijke plannen nog niet onherroepelijk zijn.

Beantwoording

De structuurvisie deel E Gebiedsopgave Grenscorridor N69 is een vervolg op de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening die op 1 januari 2011 in werking is getreden. In de structuurvisie 2011 is de Grenscorridor N69 opgenomen als Gebiedsopgave en is aangegeven dat de provincie de keuze voor de concrete ontwikkeling van de Grenscorridor N69 opneemt in een herziening van de structuurvisie.

Er zijn geen andere plannen die formeel een belemmering vormen voor deze herziening.

7.1 Verbeelding

Inspraakreactie

Een aantal insprekers (6, 48, 84, 121, 150, 156) verzoekt om aanpassing van het zoekgebied, zoals aangegeven in de ontwerp-structuurvisie deel E:

- Verruiming zodanig dat ook West+Midden 1 onderdeel uitmaakt van het zoekgebied
- Uitbreiding van het zoekgebied ter hoogte van de aansluiting Dommelen-Noord: tot de complete westzijde van Dommelen, uitbreiding in zuidelijke richting.
- Juist inkrimpen van het zoekgebied ter hoogte van Dommelen-Noord, zodanig dat Loonderweg er geen onderdeel van uitmaakt of zodanig dat een aansluiting mogelijk wordt - niet direct op de Molenstraat - zonder sluipverkeer vanuit Riethoven.
- Verruiming ter hoogte van de Lage Heideweg.
- Uitbreiding van het zoekgebied samengaan met maatregelen die onderdeel zijn van de gebiedsimpuls.

Beantwoording

Op basis van het voorkeursalternatief is het zoekgebied in de structuurvisie deel E Gebiedsopgave Grenscorridor N69 begrensd tot de Westparallel. Bestuurlijk is de keuze gemaakt voor Westparallel. Deze keuze wordt vastgelegd in de structuurvisie. West+Midden is daarmee geen onderdeel van het zoekgebied.

Mede naar aanleiding van de inspraakreacties heeft provincie besloten het zoekgebied voor de aansluiting Dommelen-Noord, zoals weergegeven in de ontwerp-structuurvisie, te verruimen. In de vervolgfase (provinciaal inpassingsplan en project-m.e.r.) zal nader onderzocht worden waar en op welke manier de aansluiting Dommelen het beste gerealiseerd kan worden en welke effecten dit heeft op de omgeving.

Voor de gebiedsimpulsmaatregelen hoeft de structuurvisie niet te worden aangepast. In het vervolgtraject wordt bekeken of aanvullende ruimtelijke besluiten nodig zijn voor de maatregelen van de gebiedsimpuls.



Inspraakreactie

Inspreker (107) is van mening dat het zoekgebied in de structuurvisie uitgebreid moet worden met het zoekgebied voor het alternatief 'Nulplus, West en Midden 1' en samen met het alternatief 'Nulplus en Westparallel' als volwaardig alternatief integraal en meer in detail uitgewerkt moet worden in de vervolgfase, de project-m.e.r.-procedure. Op die manier wordt voorkomen dat een alternatief dat ook voldoet aan de gestelde doelen op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid, maar aanmerkelijk beter scoort met betrekking tot de eerder genoemde ruimtelijke en milieu kwaliteiten, door een onomkeerbaar proces onmogelijk wordt gemaakt. De uitbreiding van het zoekgebied kan samen gaan met een andere uitwerking van het gebiedsakkkoord en de maatregelen die onderdeel zijn van de gebiedsimpuls. Pas als zo'n nadere uitwerking beschikbaar is, kan inspreker het definitieve standpunt bepalen.

Beantwoording

De provincie honoreert de wens van de inspreker niet om ook West+Midden in de structuurvisie op te nemen. De provincie is van mening dat de afweging voor Westparallel als (enig) voorkeursalternatief voldoende onderzocht en gemotiveerd is.

Bij het Bestuurlijk Overleg in juni 2011 heeft de inspreker aangegeven niet vóór de Westparallel te kunnen kiezen omdat voor hen specifieke informatie ontbrak, zijnde:

- De effecten op het onderliggende wegennet en eventuele compensatie en mitigatie.
 - Antwoord: Het effect is gezamenlijk onderzocht, compensatie en mitigatie als daar al sprake van zou moeten zijn kan pas bij de project- m.e.r. procedure omdat dan pas het tracé wordt vastgesteld.
- De consequenties van de Westparallel voor de procedure aansluiting A67 Veldhoven West.
 - Antwoord: De gemeente Veldhoven draagt zorg voor de aanleg van de aansluiting Veldhoven-West waarbij rekening moet worden gehouden met een aantakking van de Westparallel. De aanleg van de aansluiting A67 is ook voor de provincie belangrijk. Provincie zal hierin dus zorgdragen dat dit op goede manier wordt afgestemd.
- Een financiële dekking van het totaal pakket.
 - Antwoord: bij het gebiedsakkkoord zit een financiële dekking van het totaal pakket.
- Een indicatie van de kosten van een eventuele aanpassing op de A67.
 - Antwoord: Extra maatregelen op de A67 zijn in alle scenario's (ook autonoom) op termijn nodig. Met het ministerie van I&M zal nader overleg plaats vinden over de uitvoering en financiering van de maatregelen op de A67 als gevolg van de extra congestie die kan ontstaan na aantakking van de N69.
- Een vergelijking van de kosten van de aansluiting op het hoofdwegennet van beide alternatieven.
 - Antwoord: Deze vergelijking is gemaakt. Hieruit blijkt dat West+Midden nog hogere kosten kent dan in het plan-MER berekend, omdat de aanpassingen van de HTC aansluiting nog moeten worden toegevoegd. Verschil tussen de pakketten wordt dus groter, waarbij de Westparallel de laagste kostenraming houdt van de twee overgebleven alternatieven.

Dat inspreker pas een definitief standpunt kan bepalen als beide alternatieven nader zijn uitgewerkt betreft de provincie en wordt ter kennisgeving aangenomen.



7.2 Toelichting

Inspraakreactie

Een aantal insprekers verzoekt om naast de Westparallel ook WestMidden1 als volwaardig alternatief op te nemen in de structuurvisie.

Beantwoording

In het plan-MER is gemotiveerd dat de Westparallel inhoudelijk de beste keuze is. De inspraakreacties leiden niet tot een andere afweging en conclusie. De keuze voor de Westparallel als voorkeursalternatief is een bestuurlijke keuze, gevoed door en gemotiveerd vanuit de inhoudelijke informatie, zoals gepresenteerd in het plan-MER. In een intensief bestuurlijk traject van meer dan twee jaar hebben vertegenwoordigers van 25 partijen de problematiek en de mogelijke oplossingen van de Grenscorridor N69 besproken. Er is een Afsprakenkader opgesteld met daarin de spelregels om tot deze keuze te komen. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau hebben de partijen afspraken gemaakt over de doelen, de criteria en onderzoeken en op welke manier tot een voorkeur te komen (het afwegingskader). Gedurende het gehele traject is er gezamenlijk onderzoek gedaan. In het Bestuurlijk Overleg zijn de onderzoeksvragen geformuleerd en de uitkomsten voorgelegd. Om zodoende de partijen in staat te stellen aan hun informatiebehoefte tegemoet te komen om een besluit te kunnen maken. Het plan-MER laat in hoofdstuk 8 zien dat er twee alternatieven zijn die de problematiek in voldoende mate op kunnen lossen en laat zien dat beide alternatieven ook leiden tot negatieve effecten: alternatief Westparallel met name in het buitengebied, West+Midden met name in en langs de kernen. In hoofdstuk 9 van het plan-MER zijn de twee overgebleven alternatieven met elkaar vergeleken. De effectbeoordelingen zijn voor de inzichtelijkheid voor de bestuurders op geaggregeerd niveau samengevat in een concluderende eindtabel, de zogenaamde “blauwe tabel” (tabel 9.7 plan-MER deel B). Hiermee is in de optiek van de provincie de keuze voor de Westparallel als voorkeursalternatief voldoende gemotiveerd. De provincie honoreert de wens van insprekers niet om West+Midden 1 op te nemen in de structuurvisie.

Inspraakreactie

Inspreker (153) vindt dat niet helder is waarom andere alternatieven niet beschouwd zijn in de ontwerp-structuurvisie.

Beantwoording

De beschouwing van alternatieven heeft plaatsgevonden in het plan-MER dat als achterliggend rapport bij de structuurvisie hoort.

Inspraakreactie

Inspreker (189) wil opgenomen hebben in de structuurvisie dat er geen extra belemmerende maatregelen opgenomen mogen worden die leiden tot een verkeersarme situatie of gedeeltelijke afsluiting van de N69.

Beantwoording

De structuurvisie geeft ruimtelijk het zoekgebied weer voor de nieuwe infrastructuur. Daarnaast worden in het gebiedsakkoord afspraken gemaakt over Nulplusmaatregelen. Inspreker doelt op maatregelen en besluiten die niet binnen het kader van de structuurvisie vallen.



Inspraakreactie

Inspreker vindt dat op blz. 6, 2e alinea; ‘alle partijen van een relevant belang’ niet correct is. Niet alle partijen hebben een gelijk belang, en niet alle partijen zijn op gelijke wijze betrokken (174).

Beantwoording

Zie eerdere beantwoording in hoofdstuk 4 van deze reactienota.

Inspraakreactie

Inspreker (174) vindt dat op blz. 33, 6e alinea; ‘versterking’ van de natuurlijke ... ‘verarming’ van de natuurlijke ... moet zijn.

Beantwoording

Inspreker doelt op pagina 18 van de ontwerp-structuurvisie. De mening van de inspreker wordt niet gedeeld door de provincie. Erkend wordt dat de Westparallel negatieve effecten heeft op natuur, maar in de voorkeursoplossing worden wel degelijk naast mitigatie en compensatie door de gebiedsimpuls maatregelen genomen die de natuur langs de Westparallel en elders in de Grenscorridor versterken.

Inspraakreactie

Inspreker (189) wil vastleggen dat alle maatregelen verplicht binnen een bepaalde periode (bijv. 2 jaar) uitgevoerd moeten zijn die volgens het gebiedsakkoord oplossingsgericht nodig zijn. Dit om te voorkomen dat alleen het noodzakelijke asfalt wordt gelegd en andere gebiedsgerichte maatregelen niet uitgevoerd gaan worden waardoor grotere problemen kunnen ontstaan dan die worden opgelost

Beantwoording:

In het gebiedsakkoord wordt over de uitvoering van de maatregelen afspraken gemaakt.

Inspraakreactie

Inspreker (152) stelt dat in de conclusie op pagina 18 van de ontwerp-Structuurvisie de onevenwichtigheid van Westparallel wordt uitgesproken. “Bezien vanuit de ruimtelijke aspecten heeft alternatief Westparallel niet de voorkeur.” Maar vervolgens wordt toch de door de meerderheid van de partijen uitgesproken bestuurlijke voorkeur ondersteunt: “Beschouwd vanuit de doelstellingen, de effecten op verkeer en bereikbaarheid en vanuit de perspectieven haalbaarheid, robuustheid en kosten gaat de voorkeur juist wel uit naar het alternatief Westparallel.” Aangezien het hier over een ruimtelijk plan gaat, is deze conclusie als zodanig al contrair. Wat is de zin van het objectief vaststellen van het beste ruimtelijke tracé, als daarvoor of daarna een ander tracé gekozen wordt?

Beantwoording

De beste oplossing is in de optiek van de provincie die oplossing die het beste invulling geeft aan de regionale en integrale doelstelling van de Gebiedsopgave.

Dit hoeft niet persé het alternatief te zijn dat geen of de minste effecten heeft op de ruimtelijke aspecten als landschap, natuur, landbouw e.d. (zoals met “ruimtelijke aspecten” in de structuurvisie bedoeld is). Ook andere aspecten zijn relevant. De gebiedsimpuls is toegevoegd om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Er is voor gekozen deze gebiedsimpuls niet in het plan-MER op te nemen om zo het negatieve effecten (in beide alternatieven) in beeld te



brengen. In de project-MER worden wel de beoordeling en de effecten van de gebiedsimpuls meegenomen.



8. Adviezen Commissie m.e.r., Provinciale Omgevingscommissie (POC) en Telos

8.1 Advies Commissie m.e.r.

Toetsingsadvies

Op 8 maart 2012 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) een definitief toetsingsadvies gegeven. De Commissie is hierin van oordeel dat in het MER de essentiële informatie aanwezig is voor de besluitvorming over de structuurvisie, waarin het milieubelang een volwaardige rol heeft gespeeld.

De Commissie prijst in haar concept advies de voortvarendheid waarmee in korte tijd de problematiek is doorgrond en geanalyseerd. Deze voortvarendheid heeft geresulteerd in een omvangrijk MER met een uitgebreid overzicht van effecten van verschillende alternatieven die zijn ontwikkeld volgens de mobiliteitsladder van Verdaas. Het MER heeft ook geleid tot een snelle bestuurlijke keuze voor één van de alternatieven: de Westparallel. Deze keuze is gemaakt aan de hand van een toets van de verschillende alternatieven aan doelstellingen.

Aanvullend onderzoek Natura 2000

In het toetsingstraject van de Commissie m.e.r. heeft op verzoek van de Commissie aanvullend onderzoek plaatsgevonden naar de effecten op Natura2000-gebied. In haar voorlopig advies d.d. 14 november 2011 constateerde de Commissie namelijk nog essentiële tekortkomingen in het onderzoek naar effecten op Natura2000-gebieden. De Commissie was van mening dat:

- Een beschrijving ontbrak van de effecten op Natura2000-gebieden op Belgisch grondgebied;
- Een vergelijking ontbrak met de feitelijke situatie die in het beheerplan is beschreven.

Naar aanleiding van het voorlopige advies van de Commissie m.e.r. heeft de provincie in december 2011 een aanvulling op het Natura2000-onderzoek gedaan en deze op 23 december 2011 ter toetsing aan de Commissie m.e.r. gestuurd. De aanvulling bestaat concreet uit:

- Analyse van effecten op Belgische Natura2000-gebieden (in overleg met Vlaams bevoegd gezag).
- Analyse van het effect ten opzichte van de huidige situatie (2011).

De belangrijkste resultaten van het aanvullende onderzoek zijn:

1. Alternatieven Westparallel en West+Midden leiden beide niet tot significante effecten op instandhoudingsdoelstellingen in Natura2000-gebieden in het potentiële invloedsgebied op Nederlands én Belgisch grondgebied. Toelichting: Deze conclusie geldt voor zowel de effecten van ruimtebeslag, verstoring en versnippering, als effecten van stikstofdepositie. Bij deze conclusie wordt de kanttekening geplaatst dat in het habitatype Glanshaveren en Vossenstaartheuvelen in Natura2000-gebied Leenderbos, Groote Heide en De Plateaux als projecteffect een lokale en beperkte netto toename van stikstofdepositie is geconstateerd van 0 - 2,5 mol per hectare per jaar in 2020. Deze toename geldt voor alternatief Westparallel en wordt als niet significant beoordeeld, want per saldo is sprake van een netto afname. Voor de overige habitattypen leidt het project tot een netto afname van stikstofdepositie in het Natura2000-gebied.



2. Gezien de minimale verschillen in effecten is er geen alternatief aan te wijzen als voorkeursalternatief vanuit deze Passende Beoordeling.
3. Gezien het ontbreken van significant negatieve effecten en de beperkte verschillen in de beoordeling van beide alternatieven worden beide alternatieven op dit moment als vergunbaar vanuit de Natuurbeschermingswet beschouwd, met daarbij inachtneming de effecten als gevolg van geluidverstooring in het Belgische Natura2000-gebied. In de vervolprocedure zal hier wederom aandacht aan besteed worden. Toelichting: vergunningplicht is mogelijk aan de orde op het moment dat het alternatief concreet en definitief is. Pas dan kunnen de effecten concreet kunnen worden vastgesteld, zo nodig inclusief optimalisatie van het ontwerp en eventuele mitigerende maatregelen.

M.b.t. Belgisch grondgebied:

Eventuele effecten in het invloedsgebied in België moeten worden beoordeeld binnen het Belgische wetgeving en vergunningverlening voor Natura2000-gebieden. De bevindingen die zijn gebleken uit de berekeningen leiden tot een vergelijkbare conclusie als voor de Nederlandse situatie is getrokken ten aanzien van vergunbaarheid volgens Belgisch toetsingskader.

M.b.t. Geluidsverstooring:

Ten opzichte van de huidige situatie zal na realisatie van de gebiedsontwikkeling N69 in 2020 sprake zijn van een toename van de geluidsbelasting in het Natura2000-gebied. Deze geluidsbelasting zal voor enkele vogelsoorten een kwaliteitsafname van het broedgebied betekenen. De mate en ernst van deze afname en een nauwkeuriger inzicht in de soorten die het betreft moet in de nadere planuitwerking en met behulp van gedetailleerder gegevens in beeld worden gebracht.

De conclusie zoals in het plan-MER opgenomen verandert hiermee niet.

Beoordeling Commissie m.e.r. op aanvullende onderzoeken

De Commissie is in haar toetsingsadvies van mening dat met de aanvullende onderzoeken de effecten van depositie door wegverkeer verstooring van broedvogels door geluid voldoende in beeld zijn gebracht

De Commissie is het echter niet eens met de conclusie dat op voorhand kan worden gesteld dat de alternatieven Westparallel en West+Midden niet tot significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstelling van de Natura2000-gebieden zullen leiden. De Commissie zet vraagtekens bij de methodiek van het vereffenen van depositietoename binnen een overbelast habitatype met depositieafname bij dit type elders binnen hetzelfde Natura2000-gebied zolang het type in het gebied overbelast blijft.

Dit is een aandachtspunt bij de beoordeling van het voorkeursalternatief in het kader van de Natuurbeschermingswet (Nb-wet).

Beantwoording

De provincie blijft bij haar standpunt dat de salderingsmethodiek valide is. In de project-m.e.r.-procedure. zal nader onderzoek gedaan worden naar de effecten op Natura2000-gebieden in relatie tot de Nb-wet conform de (dan) geldende wet- en regelgeving en gevraagde methodieken.



Adviezen voor vervolprocedure

Naast de essentiële tekortkoming heeft de Commissie m.e.r. een aantal adviezen gegeven voor de vervolprocedure. Dit betreft geen essentiële tekortkomingen in de besluitvorming in het kader van het plan-MER.

- Nagenoeg alle onderzochte alternatieven leveren een verbetering van de geluidssituatie op. Deze zijn met name te danken aan het toepassen van bronmaatregelen zoals de toepassing van stil asfalt en vrachtwagenverbod in de woonkernen. De verbetering van de geluidssituatie treedt met name op buiten de dorpskernen. Binnen de kernen van Valkenswaard, Aalst en Waalre is de verbetering relatief gering. Na toepassing van de varianten zijn er nog altijd ruim 500 woningen met een geluidbelasting hoger dan 68 dB. Dat zijn circa 150 woningen minder dan in de referentiesituatie. De forse overschrijdingen van de wettelijke grenswaarde moeten worden aangepakt door extra maatregelen dan wel door het treffen van zodanige saneringsmaatregelen (zoals verbetering van de gevelisolatie) dat ten minste het binnengeluidniveau in de woningen voldoet aan de wettelijke normwaarden. Veel van voornoemde woningen moeten worden aangepakt in het saneringsprogramma in het kader van de Wet geluidhinder. Beschrijf welke maatregelen getroffen zullen worden om geluidhinder in de kernen van Valkenswaard, Aalst en Waalre te verminderen en aan de Wet geluidhinder te voldoen.

Beantwoording:

De provincie deelt de mening van de Commissie niet dat de verbeteringen in de kernen relatief gering zijn en dat nog altijd ruim 500 woningen met een geluidbelasting hoger dan 68 dB over blijven. Het getal van 500 woningen klopt op zich, maar ca 400 woningen bevinden zich in Eindhoven, ca 100 in de kernen en het buitengebied van de Grenscorridor. In Aalst en Waalre leiden Westparallel en West+Midden tot een geluidbelasting zodanig dat er geen woningen boven de 68 dB meer voorkomen. In Valkenswaard neemt het aantal woningen boven de 68 dB met 13 (West+Midden) tot 17 (Westparallel) af.

In de project-m.e.r.-procedure zal nader onderzoek gedaan worden naar de effecten op geluid in relatie tot de Wet geluidhinder. Uiteindelijk is de wegbeheerder verantwoordelijk voor het nemen van saneringsmaatregelen.

- Beschrijf in de vervolgbesluitvorming over het uiteindelijke tracé en de wijzigingen in de bestemmingsplannen welke maatregelen getroffen zullen worden om de bijdrage van NO₂ in de kernen van Valkenswaard, Waalre en Aalst verder te verminderen indien normwaarden in 2015 worden overschreden.

Beantwoording:

In de project-m.e.r.-procedure zal nader onderzoek gedaan worden naar de effecten op luchtkwaliteit. Indien (alsnog) sprake is van overschrijding van normen (bv. voor NO₂ in 2015) zullen maatregelen beschreven en onderzocht worden om deze overschrijding teniet te doen.

- De Commissie vindt het onderscheidend vermogen van de gezondheidsanalyse in dit stadium van het proces voldoende. De Commissie verwacht niet dat een meer verfijnde analyse tot andere conclusies over de vergelijking van alternatieven zal leiden omdat de geluidbijdrage bepalend is voor de gezondheids situatie. In de vervolgonderzoeken



en besluitvorming naar de geluid- en gezondheidsituatie in de kernen van Valkenswaard, Waalre en Aalst moet wel inzichtelijk worden gemaakt wat de gevolgen voor de gezondheid zijn.

Beantwoording:

In de project-m.e.r.-procedure zal nader onderzoek gedaan worden naar de effecten op gezondheid. Hierbij zal gebruik worden gemaakt van de GES-methodiek (Gezondheids Effecten Screening). Hierover heeft reeds afstemming plaatsgevonden met de GGD.

- De Commissie constateert dat de doelstellingen meer SMART gemaakt hadden kunnen worden, waardoor de beoordeling en de onderlinge weging meer navolgbaar zouden zijn. Het ontbreken van SMART geformuleerde doelstellingen is echter geen tekort van het MER. Uit de informatie in het MER is op te maken welke keuzes bij de trechtering van de alternatieven zijn gemaakt. Daaruit blijkt dat bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen zwaarder hebben gewogen dan negatieve gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteiten. Omdat bij veel doelstellingen niet is vastgelegd welke mate van probleemoplossing nodig en wenselijk is, is een kwantitatieve afweging van positieve effecten (op bijvoorbeeld bereikbaarheid en leefbaarheid) tegen negatieve effecten (op bijvoorbeeld ruimtegebruik en natuur) slecht te maken. Veel insprekers en belanghebbenden hebben dan ook moeite om dit afwegingsproces en deze keuze te kunnen volgen. De Commissie adviseert om de gemaakte keuzes voor de beoordeling van de alternatieven inzichtelijk te maken. Vervolgens adviseert de Commissie dit afwegingskader bij de terinzagelegging van het besluit over de structuurvisie te presenteren.

Beantwoording

In deel 1 van de reactienota is aangegeven waarom de doelstellingen zo zijn gesteld als in het plan-MER is gebeurd. In de optiek van de provincie kon het doelstellingenkader niet smarter en was dit niet gewenst in de zoektocht naar de ideale oplossing. In deel 1 is het besluitvormingstraject nader toegelicht.

- Uit het MER blijkt dat het bereiken van bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen én de verbetering van de ruimtelijke kwaliteiten moeilijk te combineren zijn. Bij alle alternatieven treedt een verslechtering van ruimtelijke kwaliteiten op ten opzichte van de bestaande situatie. Dit is ook te verwachten aangezien er geen ruimtelijke verbetermaatregelen meegewogen zijn als onderdeel van de alternatieven. Op basis hiervan concludeert de Commissie dat de alternatieven met name op basis van de doelstellingen voor bereikbaarheid en leefbaarheid zijn gewogen. Ruimtelijke kwaliteiten zijn daarbij niet als doelstelling gehanteerd maar eerder als elementen waarvoor de gevolgen zo mogelijk geminimaliseerd zullen worden. In het MER zijn wel kansen in de gebiedsimpuls beschreven voor de twee resterende alternatieven. Deze kansen zijn erg algemeen en vrijblijvend en maken geen deel uit van de alternatiefontwikkeling en de afweging voor het voorkeursalternatief. De effectbeoordeling van deze kansen in de gebiedsimpuls geeft aan dat de effecten van de gebiedsimpuls positief zijn voor natuur, landbouw, water, landschap en recreatie. Maar in hoeverre deze maatregelen de situatie uiteindelijk zullen verbeteren en opwegen tegen de eerder geconstateerde negatieve effecten voor landschap, natuur, landbouw wege is niet beschreven. De Commissie adviseert bij de vervolgsluitvorming over het uiteindelijke tracé en de wijzigingen in de bestemmingsplannen de



effecten van deze maatregelen te onderzoeken en bij de uiteindelijke keuze van het tracé mee te wegen.

Beantwoording

De gebiedsimpuls is inmiddels nader uitgewerkt als onderdeel van het Gebiedakkoord. In de project-m.e.r.-procedure, zal nader onderzoek gedaan worden naar de effecten van deze uitgewerkte gebiedsimpulsmaatregelen.

- De Commissie adviseert bij de uiteindelijke uitwerking van het voorkeurstracé 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 wegtracé.

Beantwoording

In de project-m.e.r.-procedure zal nader onderzoek gedaan worden naar de hydrologische effecten van de (uitgewerkte) voorkeursalternatief.

- Vat kort de hoofdconclusies van de verschillende onderzoeken en keuzes in de trechtering samen.

Beantwoording:

Bij de publicatie van de (definitieve) herziening van de structuurvisie zal een samenvatting worden gepubliceerd, waarin kort en helder de afweging om tot Westparallel als voorkeursalternatief te komen, wordt gemotiveerd.

8.2 Advies POC

Op 6 oktober 2011 heeft de Provinciale Omgevingscommissie advies gegeven over de ontwerp structuurvisie en het plan-MER. Hoofdpunten van het advies zijn:

- De POC kan zich in grote lijnen vinden het voorstel en adviseert positief.
- De POC heeft met waardering kennisgenomen van het gevoerde proces en is van mening dat in uiterste zorgvuldigheid is gekomen tot het voorkeursalternatief.
- Het voorkeursalternatief Westparallel biedt in beginsel voldoende mogelijkheden voor een slagvaardige en voortvarende aanpak van de al lang bestaande problemen in de regio.
- De POC constateert dat de Westparallel de in het gebied aanwezige natuur- en landschapswaarden aanzien aantast en vindt het daarom essentieel dat parallel aan de investering aan de weg ook daadwerkelijk realisatie van mitigerende en compenserende maatregelen en de gebiedsimpuls geborgd wordt.
- Indien op het vlak van borging problemen ontstaan en er onvoldoende middelen beschikbaar zijn voor de mitigerende, compenserende en gebiedsimpulsmaatregelen, adviseert de POC om West+Midden1 opnieuw in overweging te nemen.

Beantwoording:

De provincie is zeer content met dit advies. Het geeft erkenning voor de complexiteit van het dossier en de mate van zorgvuldigheid waarmee de partijen tot een afweging zijn gekomen en Westparallel Plus als voorkeursalternatief hebben genoemd. De Provinciale Omgevingscommissie geeft hiermee een belangrijk signaal af aan de regionale betrokken partijen en bewoners. Namelijk dat er een oplossing ligt voor de jarenlange problematiek die voldoet, maar ook dat er extra aandacht nodig is om de inpassing goed te doen vanwege de aanwezige



landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten in het gebied. De steun voor de gebiedsimpuls van POC aan dat ook zij het belangrijk vinden dat de ruimtelijke kwaliteit wordt versterkt en dat dit onlosmakelijk verbonden is aan de infrastructurele maatregelen.

De BMF heeft per brief d.d. 13 oktober 2011 gereageerd op het advies van de provinciale omgevingscommissie en aangegeven het advies niet te kunnen onderschrijven. De BMF geeft in de reactie aan nog lang niet zo ver te zijn dat een positief advies voor de Westparallel gesteund kan worden. Er bestaan nog te veel twijfels over een aantal aspecten. Daarnaast bepleit de BMF om een variant op West+Midden 1 in de verdere planvorming mee te nemen.

Beantwoording

De provincie neemt deze reactie voor kennisgeving aan. De BMF neemt een minderheidsstandpunt in in de POC. Inhoudelijk is in de reactienota op de diverse bezwaren van de BMF ingegaan.

8.3 Advies Telos

Op 6 juni 2011 heeft Telos, universitair kennisinstituut op het gebied van duurzame ontwikkeling, een toets op duurzaamheid op het plan-MER uitgevoerd. Telos concludeert dat het uitvoeren van een (separate) duurzaamheidstoets geen toegevoegde waarde heeft. Het plan-MER beschrijft volgens Telos op heldere wijze hoe tot de keuze van de verschillende varianten is gekomen en wat, binnen de door het Bestuurlijk Overleg geformuleerde uitgangspunten, de te verwachten effecten zijn van de verschillende alternatieven. Het plan-MER beschrijft de te verwachten effecten op een groot aantal terreinen, die in belangrijke mate overlappend zijn met de in de Telos PPP-scan onderscheiden voorraden. Daar waar bepaalde voorraden uit de Telos methodiek niet in de beschouwing zijn meegenomen betreft het vooral voorraden die als minder of niet relevant kunnen worden beschouwd. Door zijn brede benadering heeft het plan-MER zelf al het karakter gekregen van een duurzaamheidseffectrapportage, in plaats de klassieke, "enge" milieueffectrapportage. Telos is van mening dat het plan-MER op inzichtelijke wijze, op een met de PPP-scan vergelijkbare manier, laat zien wat de sterke en zwakke kanten zijn van de verschillende varianten.

Beantwoording

De provincie is tevreden met het positieve advies van Telos. Dit geeft nogmaals aan dat er sprake is van een evenwichtige keuze waarbij alle facetten van duurzame ontwikkeling aanbod zijn gekomen. Dit stelt bestuurders in staat om een goede afweging te maken.

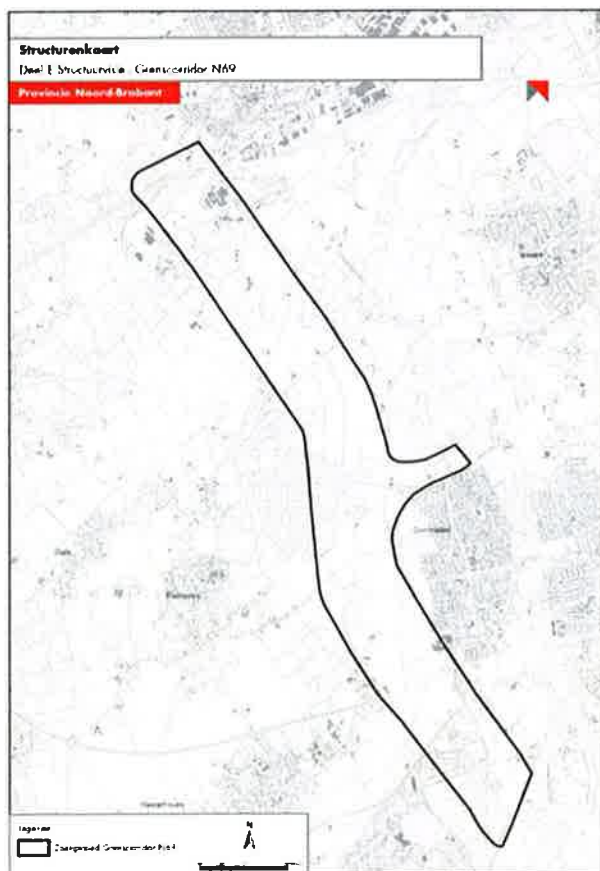


9. Nota van wijzigingen structuurvisie deel E

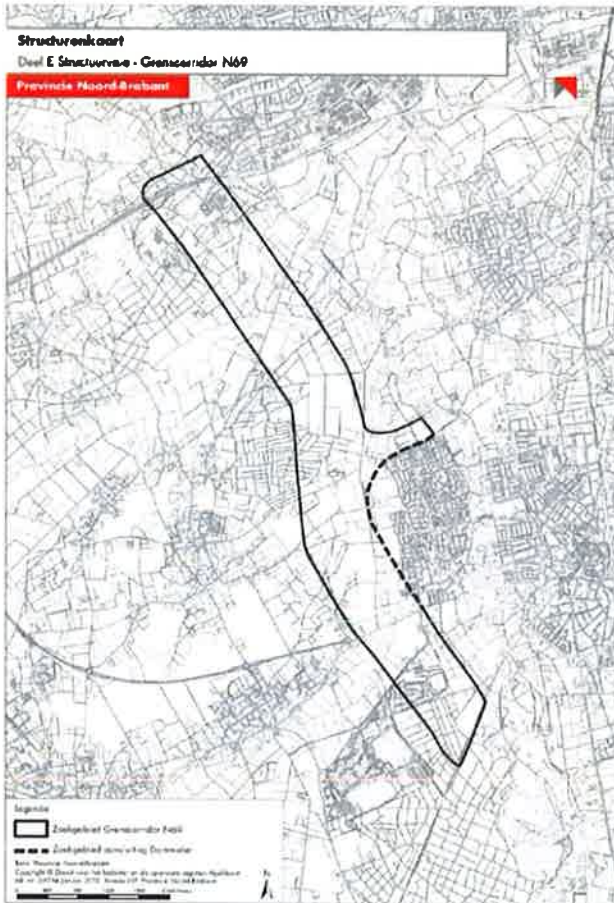
9.1 Verbeelding

“Aansluiting Dommelen-Noord” vervangen door “Zoekgebied aansluiting Dommelen”

Naar aanleiding van de inspraakreacties over de aansluiting van de Westparallel op het onderliggend wegennet in Dommelen is de plangrens in de structuurvisie ter hoogte van Dommelen aangepast. De aanpassing bestaat uit het onderbroken maken van de grens, waarbij wordt bedoeld dat er nader onderzocht zal worden gedaan naar de aansluiting van de Westparallel op het onderliggend wegennet in Dommelen.



Verbeelding ontwerp-structuurvisie deel E



Verbeelding structuurvisie deel E

9.2 Toelichting

Paginnummers verwijzen naar ontwerp-structuurvisie deel E

Kaft

actualisatie

- “Ontwerp Structuurvisie” vervangen door “Structuurvisie”
- “Gedeputeerde Staten” vervangen door “Provinciale Staten”
- “12 juli 2011” vervangen door “XX juni 2012”

Voorblad

actualisatie

“Ontwerp Structuurvisie” vervangen door “Structuurvisie”

Blz 4 Bijlagen

actualisatie

Toevoegen “Bijlage 19 Reactienota zienswijzen plan-MER en ontwerp-structuurvisie deel E Gebiedsopgave Grenscorridor N69”

Blz 6, 1.3 Voorkeursalternatief Westparallel-Plus

actualisatie

Tekst afgestemd op actuele beschrijving, zoals opgenomen in het Gebiedsakkoord



Blz 7, 1.4 Deel E van de provinciale Structuurvisie

Naar aanleiding van inspraakreacties

Naar aanleiding van inspraakreacties is de volgende tekst toegevoegd over de aansluiting van de Westparallel op Dommelen en over de verbeter- en gebiedsimpulsmaatregelen:

De nieuwe infrastructuur Westparallel dient binnen het aangegeven zoekgebied nader te worden uitgewerkt. Een deel van de plangrens is een onderbroken lijn. Hiermee wordt aangegeven dat in de vervolgfase nader onderzoek gedaan wordt naar de aansluiting van de Westparallel op het onderliggend wegennet in Dommelen. De overige onderdelen van het voorkeursalternatief Westparallel (Nulplusmaatregelen, mitigerende en compenseerende maatregelen en de Gebiedsimpuls) worden niet vastgelegd in dit Deel E van de provinciale Structuurvisie, maar worden vastgelegd in het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69 en daaruit volgende uitvoeringsovereenkomsten. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan bij een doorkijk naar het vervolgtraject van de plan- en besluitvorming.

Daarnaast is een aangepaste kaart met het zoekgebied opgenomen.

Blz 8, 1.5 Maatschappelijk proces

actualisatie

De volgende tekst over de terinzagelegging van plan-MER en ontwerp-Structuurvisie is toegevoegd:

Plan-MER en ontwerp Structuurvisie deel E hebben van 20 juli t/m 5 oktober 2011 ter inzage gelegen. In deze periode zijn 212 inspraakreacties en adviezen ontvangen. Deze zijn beantwoord in de Reactienota Zienswijzen plan-MER en ontwerp Structuurvisie deel E Gebiedsopgave Grenscorridor N69. Op 14 november 2011 heeft de Provinciale Omgevingscommissie een positief advies gegeven op de plan- en besluitvorming. Op 8 maart heeft de Commissie m.e.r. een positief toetsingsadvies gegeven op het plan-MER. Dit mede op basis van een aanvulling op het Plan-MER met betrekking tot de effecten op Natura2000-gebieden. De reacties van POC en Commissie m.e.r. zijn verwerkt in de Reactienota.

Blz 8 1.6 milieuaspecten, laatste zin

actualisatie

Conform de tekst in het Gebiedsakkoord wordt de passage “provinciaal inpassingplan of gemeentelijke bestemmingsplannen” vervangen door “provinciaal inpassingsplan”

Blz 9, 1.7 Watertoets

Actualisatie

De volgende tekst is toegevoegd: “Het waterschap heeft in een inspraakreactie gereageerd op het plan-MER en een aantal aandachtspunten benoemd, die in de vervolgfase zullen worden betrokken”.

Blz 9, 1.8 Leeswijzer

Ambtelijke wijziging

“Grenscorridor” vervangen door “Gebiedsopgave”

Blz 11, 2, derde alinea

Actualisatie

Naar aanleiding van het gereedkomen van het Gebiedsakkoord is de tekst van de alinea aangepast in:



“Het resultaat van het plan-MER heeft samen met onder andere ruimtelijk-economische en financiële overwegingen geleid tot een bestuurlijk gedragen advies keuze voor een voorkeuralternatief. Dit advies wordt vastgelegd in Gebiedsakkkoord Grenscorridor N69, dat op 27 juni 2012 wordt ondertekend door de betrokken partijen uit het Bestuurlijk Overleg. Het Bestuurlijk Overleg heeft de provincie geadviseerd haar advies deze keuze in Deel E van de Structuurvisie vast te leggen”.

Blz 13, e.v. Afweging alternatieven

Actualisatie

Tekst over afweging alternatieven is afgestemd op deel 1 van de Reactienota, opgesteld mede op advies van de Commissie m.e.r..

Blz. 17, 18 Beoordeling van de alternatieven

Naar aanleiding van inspraakreacties

De tekst is aangepast en aangevuld, zodanig dat gemotiveerd wordt waarom voor Westparallel gekozen is als voorkeursalternatief ondanks de negatieve effecten op het beekdalenlandschap en beschermde natuur:

“Om tot een voorkeursalternatief te komen, zijn de verschillende varianten beoordeeld op de aspecten leefbaarheid, verkeer en bereikbaarheid, ruimtelijke aspecten, kosten en haalbaarheid.

In essentie komt de keuze neer op een afweging van de belangen van enerzijds ruimtelijke kwaliteiten (landschap, natuur, bodem, water, recreatie, landbouw, cultuurhistorie en archeologie) en anderzijds leefbaarheid, bereikbaarheid, kosten en haalbaarheidsaspecten.

Daarnaast wegen de effecten op de leefbaarheid, als gevolg van de relatief kleine verschillen, in minder sterke mate mee. Bij de keuze kunnen - beschouwd op het niveau van het gehele studiegebied - de effecten op de leefkwaliteit een ondergeschikte rol vervullen.

Beschouwd vanuit de doelstellingen (zoals beschreven in hoofdstuk 2 van het plan-MER), de effecten op verkeer en bereikbaarheid en vanuit de perspectieven haalbaarheid, robuustheid en kosten gaat de voorkeur juist wel uit naar het alternatief Westparallel.

Westparallel geeft invulling aan de doelstellingen op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid.

West+Midden geeft invulling aan een deel van de doelstellingen op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid, maar voor een deel ook niet. Daarnaast leidt West+Midden tot een verplaatsing van problematiek binnen de kernen van Aalst-Waalre en Valkenswaard. West+Midden is daarmee geen goede oplossing en geen alternatief voor Westparallel.

Bezien vanuit de ruimtelijke aspecten heeft alternatief Westparallel niet de voorkeur. Westparallel heeft negatieve effecten op landschap, natuur, water, landbouw en recreatie. Echter er is geen alternatief en er is sprake van een groot maatschappelijk belang en noodzaak, die de negatieve effecten op ruimtelijke aspecten rechtvaardigt.”

Blz 21, 3.1. Structuurvisie ruimtelijke ordening

Naar aanleiding van inspraakreacties

Toevoeging tekstpassage over streven voorkomen nieuwe doorsnijdingen in buitengebied:

“Bij de verbetering van de bereikbaarheid streeft de provincie naar het optimaal benutten van bestaande weginfrastructuur. Infrastructuur wordt uitgebouwd als dat noodzakelijk is. Nieuwe doorsnijdingen van het buitengebied door infrastructuur wil de provincie zoveel mogelijk voorkomen.”

Blz 25, 3.5 Ontwerp structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Actualisatie

“Ontwerp structuurvisie” vervangen door “structuurvisie”



Blz 31, 4 Vervolgtraject planvorming

Actualisatie en naar aanleiding van inspraakreacties

Tekst is geactualiseerd, zoals ook opgenomen in het Gebiedsakkoord. Daarnaast wordt verduidelijkt hoe met de maatregelen, anders dan infrastructurele, wordt opgegaan in het vervolgtraject.

Blz 33 Eindnoten

Actualisatie en correctie

De eindnoten zijn verwijderd. Eindnoot 1 is niet meer actueel, Eindnoot 2 betreft een fout (eindnoot slaat niet op Gebiedsopgave Grenscorridor N69).



Bijlage Overzicht insprekers

Nr	Naam	Plaats	Dubbel Ingediend	Beantwoording in paragraaf
1	DAS Rechtsbijstand namens C.W.H.M. Rijkers	Veldhoven		2.1.3, 5.4
2	G. Huygens	Riethoven		2.2, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.3, 3.2, 4.1, 4.2, 6.1, 6.9, 6.16, 6.17
3	H.P. Hardon	Dommelen		2.1.2, 3.1
4	R.J.M.Smolders, H.R.M. Smolders, H.G.M. Smolders-Leijten	Westerhoven		2.1.2, 5.4, 6.1
5	P.G. Steeneken	Eindhoven		2.1.1, 2.1.2
6	F.M. de Kort	Valkenswaard		2.1.2, 2.1.3, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1, 5.3, 5.4, 6.1, 6.2, 6.4, 6.5, 6.7, 6.8, 6.10, 6.11, 6.12, 6.13, 6.14, 6.16, 6.17, 7.1
7	T. Schreiber	onbekend		4.1, 4.2, 4.3, 5.4
8	J.A.C. Bardeel	Riethoven		2.1.2, 6.1
9	M.C.M. Timmermans	Walik		2.1.2
10	P. Krabbendam		Reactie komt overeen met reactie 6	2.1.2, 2.1.3, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1, 5.3, 5.4, 6.1, 6.2, 6.4, 6.5, 6.7, 6.8, 6.10, 6.11, 6.12, 6.13, 6.14, 6.16, 6.17, 7.1
11	J.W.C. Moonen	Riethoven		2.1.2, 3.2
12	N. Scholtens	Riethoven		4.1
13	A. Manders	Dommelen		2.1.1, 2.1.2, 3.1.3, 5.2, 6.2
14	R. Snellen	Valkenswaard		2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 5.4, 6.2, 6.4
15	M. Roes-Boudewijns	Riethoven	Reactie komt overeen met reactie 9	2.1.2
16	R. Snellen	Valkenswaard	Dubbel ingediend, zie reactie 14	2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 5.4, 6.2, 6.4
17	Th. M. Broeke	Valkenswaard		2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.2, 4.2
18	L.. Rutten	Valkenswaard		4.1, 4.2, 5.3
19	Petrochemical Pipeline Services BV	Geleen		6.1
20	M. Biekmann	onbekend		2.1.1, 2.1.3, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 4.2, 4.3, 5.1, 6.2, 6.18
21	Fam. Brevé	Valkenswaard		2.1.1, 3.1, 3.1.2, 3.1.3, 5.1, 5.3, 6.1
22	L.P. Prinsen/J. Blok	Dommelen		2.1.2, 3.1, 3.1.1, 4
23	C. Beemer	Eersel		2.2, 4.3, 5.4
24	J. Smolders	onbekend		2.2, 5.4
25	P.A.M. van Marrewijk	onbekend		2.1.1, 2.1.2, 3.2, 5.4
26	GGD	's-Hertogenbosch		2.1.1, 5.1, 6.6
27	J.A. Rijnbeek	Veldhoven		2.1.2, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 5.3, 6.1, 6.2
28	J.M. Pipping	Dommelen		5.3
29	J. van Nunen	Valkenswaard	Reactie komt overeen met reactie 22	2.1.2, 3.1, 3.1.1, 4



Nr	Naam	Plaats	Dubbel Ingediend	Beantwoording in paragraaf
30	GBV	Veldhoven		2.1.3, 4.1, 4.2, 5.3, 6.1
31	Bestuur Wijkraad Dommelen	Valkenswaard		2.1.2, 2.1.3, 5.2, 6.4
32	H. Karsmakers	Waalre		2.1.3, 3.2
33	J.L.G. van den Enden	Dommelen	Reactie komt overeen met reactie 22	2.1.2, 3.1, 3.1.1, 4
34	W.H. Hofmeester	Veldhoven	Reactie komt overeen met reactie 27	2.1.2, 3.1.1, 3.1.2, 4.1, 5.3, 6.1, 6.2
35	PvdA Veldhoven	Veldhoven		2.1.2, 3.1.2, 3.1.3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.3, 6.1, 6.2
36	M. Tops	Veldhoven	Reactie komt grotendeels overeen met reactie 27	2.1.2, 3.1.1, 3.1.2, 4.1, 5.3, 6.1, 6.2, 4.2
37	O.J.W. Reijnders	Waalre		2.1.1, 4.1, 6.1
38	Agrarische ondernemers Riethoven/ Westerhoven	Riethoven		2.1.2, 4.2, 5.3, 6.12, 6.17
39	A.W.E.M. op de Beke	Veldhoven		2.1.1, 2.1.2, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 4.1, 4.2, 5.1, 6.1, 6.5, 6.12, 6.13
40	J.H.M. Linders	onbekend		2.1.1, 2.1.2, 3.2, 4.2, 4.3
41	P. van den Biggelaar	Geldrop		2.1.1, 2.1.2
42	Stichting Bravo Compagnie	Valkenswaard		5.2
43	J.G. Bosch	Veldhoven	Reactie komt overeen met reactie 27	2.1.2, 3.1.1, 3.1.2, 4.1, 5.3, 6.1, 6.2
44	W.A. Berting	Eersel		2.2
45	GBV	Veldhoven	Dubbel ingediend, zie reactie 30	2.1.3, 4.1, 4.2, 5.3, 6.1
46	P. Goutier	Valkenswaard		2.1.2, 3.1
47	B. Hiddinga	Waalre		2.1.2, 2.1.3, 3.2
48	W.J.M. Wijnhoven	Riethoven		4.2, 4.3, 6.1, 6.17, 7.1
49	G. Schrijnemakers	Waalre		2.1.1, 2.2, 3.2, 6.1
50	Vereniging CDA-fractie Veldhoven	Veldhoven		5.3
51	J. Rooijackers	Veldhoven	Reactie komt overeen met reactie 27	2.1.2, 3.1.1, 3.1.2, 4.1, 5.3, 6.1, 6.2
52	C. v.d. Meulen	Veldhoven	Reactie komt overeen met reactie 27	2.1.2, 3.1.1, 3.1.2, 4.1, 5.3, 6.1, 6.2
53	P. van der Steen	Veldhoven	Reactie komt grotendeels overeen met reactie 27	2.1.2, 3.1.1, 3.1.2, 4.1, 5.3, 6.1, 6.2
54	W. Boerman	Riethoven		3.2, 4.1, 4.3, 5.1, 5.2, 5.3, 6.2, 7.2
55	H.M.G. van Dort	Riethoven		2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 4.2, 5.1, 6.1
56	W.M.E.C. Louwers	Waalre		3.2
57	H. van den Boomen	Westerhoven		2.1.1, 3.2, 5.2
58	T. van der Linden	Riethoven		Inspreker geeft alleen aan het eens te zijn met de petitie Riethoven 9-9- 2011



Nr	Naam	Plaats	Dubbel Ingediend	Beantwoording In paragraaf
59	W. van Haag	Riethoven		2.2, 3.2
60	Themagroep Leefomgeving en Verkeer Waalre	Waalre		2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.2, 4.2, 6.1
61	A.A.J. van den Hout	Valkenswaard		2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 4.2
62	P. van Gogh	Valkenswaard	Reactie komt overeen met reactie 22	2.1.2, 3.1, 3.1.1, 4.
63	Y.C. Rutten	Dommelen		3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 4.1, 4.3, 5.4, 6.1
64	Van de Burgt	Waalre		2.1.1, 3.1.1
65	C.W.H.M.. Rijkers, M.L.P. Rijkers- Couwenberg en B.T.M. Rijkers	Veldhoven		2.1.2
66	Baselmans-Rijsdijk	Waalre	Reactie komt overeen met reactie 64	2.1.1, 3.1.1
67	J.A.J. Smolders	Valkenswaard		5.2
68	E. Gijsbers en D. Verhoeven	Riethoven		2.1.1, 2.1.3
69	A. Intven	Riethoven	Reactie komt overeen met reactie 55	2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 4.2, 5.1, 6.1
70	M. Schreiber-Kuyten	Valkenswaard		2.1.1, 2.1.2, 3.2, 4.2, 4.3, 5.4
71	A. Touwen	Riethoven	Reactie komt overeen met reactie 55	2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 4.2, 5.1, 6.1
72	B.G.N.C. van Doormalen	Waalre		2.1.1, 3.2
73	Vereniging Samenwerkend Veldhoven	Veldhoven		2.1.1, 2.1.3, 4.1, 4.2, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 6.1
74	F. Oenes	Valkenswaard		2.1.1, 2.1.2
75	M. van de Kerkhof	Waalre	Reactie komt overeen met reactie 64	2.1.1, 3.1.1
76	H. Geven	Waalre	Reactie komt overeen met reactie 64	2.1.1, 3.1.1
77	H.C. Palsrok van der Made	Waalre		2.1.1
78	W.J. van Gerwen	Waalre		2.1.1, 3.2
79	M.G.M. Lammers	Riethoven	Reactie komt overeen met reactie 55	2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 4.2, 5.1, 6.1
80	E. Schylander	Waalre	Reactie komt overeen met reactie 64	2.1.1, 3.1.1
81	H.A.T.C. van Gestel	Valkenswaard		2.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.3, 4.1, 4.2, 5.1, 6.2
82	R. van Asten	Waalre		6.1
83	J.G. Joordens	Eersel		2.2
84	A.V. van Wagenberg	Valkenswaard		5.2, 6.4, 7.1
85	H.A. Vink	Valkenswaard	Reactie komt overeen met reactie 22	2.1.2, 3.1, 3.1.1, 4
86	IVN Veldhoven-Vessem	Veldhoven		2.1.2, 2.1.3, 3.1.1, 3.1.3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.3, 6.10
87	R. van Asselt	Valkenswaard		2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.4, 6.1
88	S.J.H. de Koning	Valkenswaard		2.1.2, 2.1.3, 3.1.1, 3.1.3, 5.1



Nr	Naam	Plaats	Dubbel Ingediend	Beantwoording In paragraaf
89	R.J.M. van Dam	Valkenswaard		2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.3, 3.2, 4.2, 4.2, 5.1, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4
90	B.J.M. Gerard	Eindhoven		2.1.2, 2.1.3, 3.2, 4.1, 4.3, 5.1
91	G.E. Huygens	Riethoven	Reactie komt overeen met reactie 55	2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 4.2, 5.1, 6.1
92	S. Peeters	Valkenswaard		2.1.2, 4.1, 4.2, 5.4
93	J.P. ten Have	Waalre		5.1, 5.2, 5.4, 6.1
94	E.J.A. Wienholts	Valkenswaard		2.1.2, 5.2, 6.1
95	J. Knossen	Waalre	Reactie komt overeen met reactie 64	2.1.1, 3.1.1
96	R. Janssen	Waalre	Reactie komt overeen met reactie 64	2.1.1, 3.1.1
97	M. Maenen en P. Velthuizen	Valkenswaard	Reactie komt overeen met reactie 22	2.1.2, 3.1, 3.1.1, 4
98	H. en J. Verbunt-Duisters	Valkenswaard		4.3
99	R. Thelosen	Waalre		2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1.1, 3.1.2, 4.2, 4.3, 5.3
100	Th. E.R. Oenes	Valkenswaard	Reactie komt overeen met reactie 22	2.1.2, 3.1, 3.1.1, 4
101	Verenigde Winkeliersvereniging Valkenswaard	Valkenswaard		geen concrete vragen
102	A. van den Heuvel-Baken	Valkenswaard	Reactie komt overeen met reactie 22	2.1.2, 3.1, 3.1.1, 4
103	J.T.G.M. Stokmans	Riethoven		2.1.2, 5.3, 5.4
104	A.H.J.M. Smolders	Westerhoven		5.2, 5.3, 6.1, 6.9, 6.12
105	R.P. Kieviet	Veldhoven		3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.17
106	Oplossing N69 Bewonersoverleg Dommelen	Valkenswaard		2.1.1, 2.1.2
107	Gemeente Veldhoven	Veldhoven		4.1, 5.1, 7.1
108	G.P.F. Antonis	Riethoven		2.1.1, 3.1.2, 4.1, 4.2, 4.3
109	Verenigde Winkeliersvereniging Valkenswaard	Valkenswaard	Dubbel ingediend, zie reactie 101	geen concrete vragen
110	B.J.H. van den Berg	Veldhoven		4.1, 4.2, 5.3, 7.2
111	R.J.M. van Dam	Valkenswaard	Dubbel ingediend, zie reactie 89	2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.3, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4
112	F.P.H.J. Spijkerman	Valkenswaard		2.1.2
113	J.P. Meus	Eersel		2.2
114	K.N. Barten	Eersel		2.1.2, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3
115	F.A.C.M. Schoofs	Dommelen		2.1.3
116	I. Jeurig	onbekend		
117	Waterschap De Dommel	Boxtel		5.1, 5.2, 6.9, 6.10
118	Bewonersgroep Riethoven en N69 oplossingen	onbekend		2.1.1, 2.1.2, 3.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.4, 6.2
119	H.T. Dijkstra	Valkenswaard		2.1.2
120	Milieuwerkgroep Aalst-Waalre (onderdeel IVN Valkenswaard)	Leende		2.1.1, 2.1.2, 3.2, 5.2, 5.3



Nr	Naam	Plaats	Dubbel Ingediend	Beantwoording In paragraaf
121	ZLTO afdelingen Kempen-Zuidoost, Bergeijk en Eersel-Veldhoven	onbekend		2.1.2, 4.1, 4.2, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 6.12, 7.1
122	R. Berendsen-van Dulst.	Valkenswaard		2.1.2, 3.2, 6.1
123	H.J. ten Berge	Valkenswaard		2.1.1, 4.1, 4.2, 4.3, 5.4, 6.1, 6.2, 6.3
124	H.J. A. Anemaat.	Valkenswaard		2.1.1, 3.2, 4.2, 5.2, 6.1, 6.2, 6.3, 6.15, 6.17, 6.18
125	H.A.T.C. van Gestel	Valkenswaard	Dubbel ingediend, zie reactie 81	2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.3, 4.1, 4.2, 5.1, 6.2
126	Fam. Aarts- van der Aa	Riethoven		2.1.1, 2.1.2, 3.1.1, 3.1.2, 4.1, 4.2, 5.2, 6.1, 6.10, 6.12
127	Veldhoven Samen Anders (VSA)	Veldhoven		2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.3, 6.1, 6.2, 6.4, 6.7, 6.10, 6.17
128	Fam. Verhoeven	Riethoven		2.1.2
129	L.J. de Lange	Valkenswaard	Reactie komt overeen met reactie 22	2.1.2, 3.1, 3.1.1, 4
130	M. Kühl	Valkenswaard	Reactie komt overeen met reactie 22	2.1.2, 3.1, 3.1.1, 4
131	Fam. van der Vleuten	Veldhoven		2.1.2, 4.3
132	T.A.M. Gooskens	Valkenswaard		2.1.3, 5.2
133	A. de Koning	Waalre	Reactie komt overeen met reactie 64	2.1.1, 3.1.1
134	H. Bakken	Valkenswaard	Reactie komt overeen met reactie 22	2.1.2, 3.1, 3.1.1, 4
135	T.L.E. Oenes-Timmer	Valkenswaard	Reactie komt overeen met reactie 100	2.1.2, 3.1, 3.1.1, 4
136	W.J. R. Kant.	Waalre	Reactie komt overeen met reactie 64	2.1.1, 3.1.1
137	Achmea Rechtsbijstand namens fam. Hoeks	Riethoven		2.1.2, 3.2, 6.2
138	F.H.A.M. Bierens en P.G.L. Bierens- Verkuijlen	Veldhoven		2.1.2
139	L.A.W. van Dommelen en J.A.F.M. Schoone	Riethoven		2.1.2, 4.1, 4.2, 5.4, 6.12
140	M.C. van Oort	Waalre		2.1.1
141	A. van den Hout	Valkenswaard	Dubbel ingediend, zie reactie 61	2.1.1, 3.1.1
142	W.J.M. Wijnhoven	Riethoven	Reactie komt grotendeels overeen met reactie 48	4.2, 4.3, 6.1, 6.17, 7.1
143	T. Hoyneck van Papendrecht	Valkenswaard		2.1.2, 3.2, 6.2
144	Natuurmonumenten, Stichting Brabants Landschap en Staatsbosbeheer	's-Graveland		2.1.2, 3.1.2, 4.1, 5.1, 5.3, 6.10
145	W.J. Bosman	Waalre	Reactie komt grotendeels overeen met reactie 49	2.1.1, 2.2, 3.2, 6.1
146	J. de Bruin	Dommelen		2.1.2, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3



Nr	Naam	Plaats	Dubbel Ingediend	Beantwoording In paragraaf
147	J.G.A. van Herk.en J.M.C. van Herk-Jacobs	Riethoven		2.1.2
148	R.F.J. van den Putte en J.J.J. van den Putte- Daams	Riethoven		5.1, 5.2, 5.4
149	J.A.M. Hoogers	Riethoven	Reactie komt overeen met reactie 55	3.1.1
150	Stichting Kernraad Riethoven	Riethoven		2.1.1, 2.1.2, 3.1.1, 3.1.2, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 5.3, 6.1, 6.2, 6.4, 6.12, 6.17, 7.1, 7.2
151	H. en H. van Rooij-Verlinden	Valkenswaard		2.1.1, 2.1.2, 4.1
152	Brabantse Milieufederatie	Tilburg		2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1, 5.3, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.7, 6.9, 6.10, 6.12, 6.13, 6.15, 6.17, 6.18, 7.2
153	B.J.H. van den Berg	Veldhoven	Dubbel ingediend, zie reactie 110	4.1, 4.2, 5.3, 7.2
154	H. en F. van Zelst	Riethoven	Reactie komt overeen met reactie 55	2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 4.2, 5.1, 6.1
155	H. Izeboud	Riethoven	Reactie komt overeen met reactie 55	2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 4.2, 5.1, 6.1
156	Gemeente Bergeijk	Bergeijk		2.2, 3.2, 5.2, 5.3, 5.4, 7.1
157	A.A. van der Zwart-Mensing.	Riethoven	Reactie komt overeen met reactie 55	2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 4.2, 5.1, 6.1
158	M.J.A.S. van Zwet.en C.T. van Zwet-van Steenbergen	Riethoven		2.2
159	J. en K. Claes	Riethoven	Reactie komt overeen met reactie 55	2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 4.2, 5.1, 6.1
160	W.G.E. Huygens	Riethoven	Reactie komt overeen met reactie 55	2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 4.2, 5.1, 6.1
161	N. vd. Ven en H. Verhaar	Riethoven	Reactie komt overeen met reactie 55	2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 4.2, 5.1, 6.1
162	H. Elish	Riethoven	Reactie komt overeen met reactie 55	2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 4.2, 5.1, 6.1
163	J.N. Herk	Riethoven	Reactie komt overeen met reactie 55	2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 4.2, 5.1, 6.1
164	R.J.M. van Dam	Valkenswaard	Dubbel ingediend, zie reactie 89	2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.3, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4
165	W.C.A. Gijssbers	Riethoven	Reactie komt overeen met reactie 55	2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 4.2, 5.1, 6.1
166	A.T. Vink	Waalre		2.1.1, 3.2
167	G. Nolet	Waalre	Reactie komt overeen met reactie 64	2.1.1, 3.1.1
168	A.T.W.J. van Nisselrooij	Valkenswaard		6.2



Nr	Naam	Plaats	Dubbel Ingediend	Beantwoording in paragraaf
169	IVN Veldhoven-Vessem	Veldhoven	Dubbel ingediend, zie reactie 86	2.1.2, 2.1.3, 3.1.1, 3.1.3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.3, 6.10
170	Stichting Polvokamp	Waalre		2.1.1
171	Gemeente Eersel	Eersel		2.2, 5.2
172	Zienswijze is ingetrokken			
173	Milieuwerkgroep Valkenswaard	Valkenswaard		2.1.3, 3.2, 6.2
174	S. Kuijlaars	Eindhoven		2.1.1, 2.1.2, 4.2, 5.1, 5.4, 6.2, 6.10, 7.2
175	A.H. van der Aa	Waalre	Reactie komt overeen met reactie 64	2.1.1, 3.1.1
176	ZLTO Kempen Zuidoost	Leende	Dubbel ingediend, zie reactie 121	2.1.2, 4.1, 4.2, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 6.12, 7.1
177	A.A.J. Goossens en W.M.S.C. Goossens-Couwenberg	Valkenswaard	Reactie komt grotendeels overeen met reactie 6	2.1.2, 2.1.3, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1, 5.3, 5.4, 6.1, 6.2, 6.4, 6.5, 6.7, 6.8, 6.10, 6.11, 6.12, 6.13, 6.14, 6.16, 6.17, 7.1
178	A.A.J. Goossens en W.M.S.C. Goossens-Couwenberg	Valkenswaard	Dubbel ingediend, zie reactie 177	2.1.2, 2.1.3, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1, 5.3, 5.4, 6.1, 6.2, 6.4, 6.5, 6.7, 6.8, 6.10, 6.11, 6.12, 6.13, 6.14, 6.16, 6.17, 7.1
179	Inwoners Braambos te Westerhoven	Westerhoven		2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.3, 4.1, 4.2, 5.1, 6.1, 6.2, 6.5, 6.12
180	Gemeente Bergeijk	Bergeijk	Dubbel ingediend, zie reactie 156	2.2, 3.2, 5.2, 5.3, 5.4, 7.1
181	H.J. ten Berge	Valkenswaard		2.1.1, 2.1.2, 3.1.2, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 5.2, 5.4, 6.3
182	A.C. Strijbosch	Dommelen		2.1.3, 5.2
183	A. van Dort	Riethoven		2.1.2, 3.1.1
184	M. Ghaem Panah	Waalre	Reactie komt overeen met reactie 64	2.1.2, 3.1.1
185	F.J. Emaus	Eersel		2.2
186	R. Verbeek en G.M.J. Verbeek-Thiels	Dommelen		2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3
187	Gemeente Valkenswaard	Valkenswaard		5.2, 5.3, 5.4
188	A. Huijbregts	Eersel		2.2, 3.1.3, 3.2
189	J.M.M. Jaspers en N.A.C.M. Jaspers-Teunissen	Valkenswaard		2.1.1, 4.1, 5.4, 6.4, 7.1, 7.2
190	S. Bogaerts	onbekend		6.10
191	H.C.W. Poos	Riethoven	Reactie komt overeen met reactie 22	2.1.2, 3.1, 3.1.1, 4
192	A. van de Ven	Valkenswaard		2.1.2, 4.1, 4.3
193	A.J.M. de Jong en A.G. de Jong	Riethoven		2.1.1, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.2, 4.1, 4.2, 7.2
194	G.J. Witvoet.	Waalre		2.1.1, 2.1.2, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1
195	P.R.A. Evers	onbekend		5.2, 5.4
196	A.A.A.M. Zwerts	Valkenswaard		2.1.3, 3.1, 3.1.1, 4.1, 4.3, 5.1, 6.1, 6.2



Nr	Naam	Plaats	Dubbel Ingediend	Beantwoording in paragraaf
197	A. Eden	Riethoven		2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 4.1, 4.2, 4.3, 6.1, 6.17
198	J.M.C.G. Gerits	Valkenswaard		3.1.1, 4.1, 4.3, 5.1, 6.1, 6.2
199	W.M.G.J.G. Jacobs	Valkenswaard		4.1
200	H.J. ten Berge	Valkenswaard	Dubbel ingediend, zie reactie 181	2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 5.2, 5.4, 6.3
201	J. Coolen	Riethoven	Reactie komt overeen met reactie 55	2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 3.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 4.2, 5.1, 6.1
202	Recron Noord-Brabant	onbekend		2.2, 3.2, 5.1, 5.2, 5.4, 6.12, 6.13, 6.17, 6.18
203	J.G.P. Hofste	Bergeijk		2.1.1, 2.1.2, 3.1, 3.1.3, 4.1, 4.2, 5.1
204	W. Lenssen	Waalre	Reactie komt overeen met reactie 64	2.1.1, 3.1.1
205	Stichting Belangenplatform De Malpie e.o.	Dommelen		2.1.2, 2.1.3, 3.2, 4.2, 6.1, 6.2, 7
206	Inwoners Van Dommelen Zuid	Dommelen	Reactie komt overeen met reactie 205	2.1.2, 2.1.3, 3.2, 4.2, 6.2, 7
207	E. Gijsbers	onbekend	Reactie komt overeen met reactie 68	2.1.1, 2.1.3
208	VVD-Fractie Gemeente Veldhoven	Veldhoven		2.1.1, 2.1.3, 6.2
209	J.M. Maas	Waalre	Reactie komt grotendeels overeen met reactie 49	2.1.1, 2.2, 3.2, 6.1
210	J. en G. van der Linden	Aalst	Reactie komt grotendeels overeen met reactie 64	2.1.1, 3.1.1
211	Gemeente Valkenswaard	Valkenswaard	Dubbel ingediend, zie reactie 187	5.2, 5.3, 5.4
212	E. Konings	Waalre		2.1.1, 5.1



Bijlage Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

1. Oordeel over het MER

Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord Brabant heeft het voornemen de bereikbaarheid en leefbaarheid van de zogenoemde Grenscorridor N69² te verbeteren. Overige onderdelen van de integrale ontwikkeling van dit gebied zijn het verbeteren van de kwaliteit van landschap, natuur, water, wonen, werken en recreëren. De keuzes die hiervoor gemaakt worden, worden planologisch vastgelegd in een herziening van de provinciale structuurvisie Grenscorridor N69. Ten behoeve van de besluitvorming over deze structuurvisie is een milieueffectrapport opgesteld. Provinciale Staten van Noord Brabant zijn bevoegd gezag.

Tijdens de toetsing heeft een gesprek plaats gevonden tussen de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. Daar heeft de Commissie (mede naar aanleiding van de zienswijzen en adviezen) kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen onvolledig is/geen juist beeld geeft. Naar aanleiding daarvan heeft de initiatiefnemer een aanvulling aangeleverd over:

- de gevolgen voor de Natura 2000-gebieden op Belgisch grondgebied (Hamonterheide, Hageven, Butenheide, Stamprooierbroek en Mariahof);
- de gevolgen van de alternatieven in vergelijking met de feitelijke situatie voor de Natura 2000 gebieden, die in het concept-beheerplan wordt beschreven.

De Commissie is van oordeel dat in het MER en de aanvulling tezamen de essentiële informatie aanwezig is voor de besluitvorming over de structuurvisie, waarin het milieubelang een volwaardige rol heeft gespeeld.

In de aanvulling zijn alle gevolgen van de alternatieven op de Natura 2000-gebieden op zowel Nederlands als Belgisch grondgebied zo veel mogelijk in kaart gebracht. Anders dan in het MER geconcludeerd, is de Commissie van mening dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden op Nederlands en Belgisch grondgebied niet is uit te sluiten. Uit het MER en de aanvulling blijkt dat negatieve gevolgen door stikstofdepositie en door verstoring van broedvogels door geluid in het vogelrichtlijngebied Hamonterheide, Hageven, Butenheide, Stamprooierbroek en Mariahof niet op voorhand met zekerheid uit te sluiten zijn. Dit wordt verder toegelicht in hoofdstuk 2 van dit advies.

Uit het MER blijkt dat nagenoeg alle onderzochte alternatieven de leefbaarheid in de kernen van Eersel, Bergeijk, Valkenswaard, Aalst en Waalre sterk verbetert. Ook blijkt dat veel geluidsknelpunten in met name de kernen van Aalst, Waalre en Valkenswaard door alternatieven niet opgelost kunnen worden. De Commissie vraagt hier in de vervolgbesluiten over de N69 aandacht aan te besteden. Dit wordt verder toegelicht in hoofdstuk 3 van dit advies.

2 Grofweg het gebied dat wordt begrensd door de Belgische grens aan de zuidzijde, de Randweg Eindhoven en de A67 aan de noordzijde, de provinciale weg N397 Eersel-Bergeijk (in zuidelijke richting tot aan de Belgische grens) aan de westzijde en de A2-Zuid Leenderheide-Leende (in zuidelijke richting tot aan de Belgische grens) aan de oostzijde.



In hoofdstuk 2 is onderverdeeld in de eerdere conclusies van de Commissie op basis van de informatie in het MER en vervolgens de conclusies van de Commissie op basis van de aanvulling op het MER. In hoofdstuk 3 worden aanbevelingen gedaan voor het vervolgtraject. De aanvulling heeft niet ter visie gelegen. De Commissie adviseert de aanvulling zo spoedig mogelijk openbaar te maken



2. Toelichting op het oordeel

2.1 Natura2000-gebieden

2.1.1 Grensoverschrijdende effecten

Toename van stikstofdepositie

MER (zonder aanvulling)

Voor Natura 2000-gebieden op Belgisch grondgebied (met in ieder geval het habitatrictlijn-gebied “Hageven met Dommelvallei, Beverbeekse heide, Warmbeek en Wateringen”) zijn in het MER en de Passende Beoordeling geen berekeningen van de toe- of afname van stikstofdepositie door wegverkeer uitgevoerd. In de Passende Beoordeling wordt geconcludeerd dat vergelijkbare resultaten worden verwacht als in de Natura 2000-gebieden Leenderbos, Grootte Heide en de Plateaux.

De Commissie is het niet eens met deze conclusie. In het MER en de Passende Beoordeling is geen informatie gegeven over de locaties van voor verzuring en vermisting gevoelige habitattypen in deze Natura-2000 gebieden en waar verkeersintensiteiten toe of af zullen nemen. Er is in België geen sprake van een afname van verkeersintensiteiten na realisering van de onderzochte alternatieven Westparallel en West+Midden. Hierdoor bestaat er een grote kans dat de stikstofdepositie op gevoelige habitattypen in België toe zal nemen. Ook voor deze gebieden geldt net als voor Leenderbos, Grootte Heide en de Plateaux een overbelaste situatie.

Aanvulling

In de aanvulling zijn de toe- en afnamen van depositie in de relevante habitattypen op Belgisch grondgebied voor alle alternatieven in kaart gebracht. Daaruit blijkt dat:

- alle alternatieven leiden tot een toename van de depositie ten opzichte van de autonome ontwikkeling³;
- bij de onderzochte alternatieven Westparallel en West+Midden geen sprake zal zijn van een toename van de stikstofdepositie om en nabij gevoelige habitattypen in België wanneer dit gesaldeerd wordt met het schoner worden van het wegverkeer.

De Commissie is van mening dat de effecten van depositie door wegverkeer voldoende in beeld gebracht zijn. De Commissie concludeert hieruit dat daarmee op voorhand niet kan worden gesteld dat de alternatieven Westparallel en West+Midden niet tot significante gevolgen voor de instandhoudings-doelstelling van dit gebied zullen leiden. Het voornemen zorgt namelijk voor een toename van stikstofdepositie op een Natura 2000- gebied waarvan:

- de habitattypen gevoelig zijn voor stikstofdepositie,
- er verbeterdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige habitattypen zijn;
- de kritische depositiewaarde voor stikstof nu en in de autonome ontwikkeling in ruime mate worden overschreden.

Daarmee kan niet zondermeer worden geoordeeld dat geen sprake is van een aantasting van de natuurlijke kenmerken van dat gebied⁴.

³ Daarbij wordt onder de ‘autonome ontwikkeling’ verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd

⁴ Zie ook de uitspraak van de Raad van State over Buitenring Parkstad Limburg, 201011757/1/R1 en 201012728/1/R1 waarin gesteld wordt dat niet zonder meer kan worden geoordeeld dat geen sprake is van een aantasting van de natuurlijke kenmerken in een Natura 2000-gebied indien de toename van stikstofdepositie ten gevolge van een bepaald plan of project lager is dan de autonome depositieafname op dat gebied (bijv. door schoner wegverkeer)



De Commissie wijst er op dat de overgebleven alternatieven Westparallel en West+Midden zorgen voor een toename van de stikstofdepositie op Nederlandse en Belgische Natura 2000-gebieden, waarmee aantasting van de natuurlijke kenmerken niet zondermeer is uit te sluiten.

Verstoring door wegverkeer

MER (zonder aanvulling)

Voor Belgische vogelrichtlijngebieden (in ieder geval “Hamonterheide, Hageven, Butenheide, Stamprooierbroek en Mariahof”) ontbreekt in het MER en de Passende Beoordeling informatie over:

de locaties van soorten die behoren tot de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden en die gevoelig zijn voor verstoring door wegverkeer;

welk deel van de populatie van die soorten in de alternatieven te maken krijgt met een significante toename van de geluidbelasting.

Aanvulling

In de aanvulling zijn de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden op Belgisch grondgebied beschreven en vervolgens getoetst aan het Belgisch toetsingskader voor Natura 2000-gebieden.

Uit de aanvulling op het MER blijkt dat verstoring van broedvogels door geluid in het vogelrichtlijngebied Hamonterheide, Hageven, Butenheide, Stamprooierbroek en Mariahof in België toe zal nemen. Voor de soorten zijn geen verspreidingskaarten beschikbaar voor dit Belgische natuurgebied. Voor zowel het alternatief Westparallel als het alternatief West+Midden neemt de geluidverstoring toe waardoor geschikt broedgebied van de blauwborst en boomleeuwerik zal afnemen. De verwachting is dat de overige soorten weinig tot geen effect ondervinden, aangezien ze op grotere afstand van de weg buiten de verstoringzone te verwachten zijn. De Commissie is het met deze conclusies eens. Dit betekent echter dat totdat actuele verspreidingskaarten voor soorten beschikbaar zijn er geen zekerheid is over mogelijke aantasting van de natuurlijke kenmerken.

De Commissie is het eens met de conclusie dat de alternatieven zullen leiden tot geluidbelastingtoename voor een aantal vogelsoorten in het Belgische Natura 2000-areaal. In hoeverre dit tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van de Belgische Natura 2000-gebieden leidt is niet te beoordelen zonder actuele verspreidingskaarten.

2.1.2 Gekozen referentie

MER (zonder aanvulling)

Onduidelijkheid bestaat over de gekozen referentie. De berekening met de achtergronddepositie van stikstof in 2020 als basis kan mogelijk dienen als autonome ontwikkeling voor het MER, maar voldoet niet voor de Passende Beoordeling. Daar moeten de alternatieven vergeleken worden met de feitelijke situatie, die in het beheerplan wordt beschreven.

Aanvulling

In de aanvulling zijn de stikstofdepositie van de in het MER onderzochte alternatieven op de daarvoor gevoelige habitattypen Natura2000-gebieden de Malpie, de Plateaux en Leender-



heide vergeleken met de huidige feitelijke situatie als referentie. Daaruit blijkt dat de conclusies niet anders zijn dan die eerder in de Passende Beoordeling bij het MER zijn beschreven. Bij het alternatief Westparallel is sprake van een beperkte netto toename van stikstofdepositie voor het habitatype Glanshaver-Vossestaart-hooilanden (H6510).

Zowel in het MER als in de aanvulling is aangegeven dat een depositietoename vereffend kan worden met een afname van de netto stikstofdepositie van hetzelfde habitatype in andere delen van hetzelfde Natura 2000-gebied de Malpie en de Plateaux. Gemiddeld neemt daarmee de stikstofdepositie op dit habitatype niet toe zodat effecten op voorhand uit te sluiten zijn.

Op deze wijze wordt de depositietoename binnen een habitatype vereffend met depositieafname binnen hetzelfde type als gevolg van hetzelfde voornemen. Dit betekent dat binnen gevoelige, al overbelaste, habitattypen de stikstofbelasting door het voornemen plaatselijk extra toeneemt met een verslechtering van de condities voor een deel van het habitat tot gevolg. Het is de vraag of dit kan worden verrekend met verbetering van de condities in een ander deel van het habitat waar de depositie hoger blijft dan de kritische grens waarbij een verslechtering van natuurlijke kenmerken en waarden niet uit te sluiten zijn.

De Commissie signaleert een risico bij het vereffenen van depositietoename binnen een overbelast habitatype met depositieafname bij dit type elders binnen hetzelfde Natura 2000- gebied zolang het type in het gebied overbelast blijft. Dit is een aandachtspunt bij de beoordeling van het voorkeursalternatief in het kader van de Natuurbeschermingswet.



3. Aanbevelingen voor het vervolgproces

De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

3.1 Leefbaarheid en Gezondheid

Geluid

Nagenoeg alle onderzochte alternatieven leveren een verbetering van de geluidssituatie op. Deze zijn met name te danken aan het toepassen van bronmaatregelen zoals de toepassing van stil asfalt en vrachtwagenverbod in de woonkernen. De verbetering van de geluidssituatie treedt met name op buiten de dorpskernen. Binnen de kernen van Valkenswaard, Aalst en Waalre is de verbetering relatief gering. Na toepassing van de varianten zijn er nog altijd ruim 500 woningen met een geluidbelasting hoger dan 68 dB. Dat zijn circa 150 woningen minder dan in de referentiesituatie.

De forse overschrijdingen van de wettelijke grenswaarde moeten worden aangepakt door extra maatregelen dan wel door het treffen van zodanige saneringsmaatregelen (zoals verbetering van de gevelisolatie) dat ten minste het binnengeluidniveau in de woningen voldoet aan de wettelijke normwaarden. Veel van voornoemde woningen moeten worden aangepakt in het saneringsprogramma in het kader van de Wet geluidhinder.

De Commissie adviseert om voor de vervolgbesluitvorming over het uiteindelijke tracé en de wijzigingen in de bestemmingsplannen te beschrijven welke maatregelen getroffen zullen worden om geluidhinder in de kernen van Valkenswaard, Aalst en Waalre te verminderen en aan de Wet geluidhinder te voldoen

Luchtkwaliteit

Gezien de huidige bijdrage van NO₂ op diverse punten kan een overschrijding van de NO₂-normwaarden in 2015 in de kernen Valkenswaard, Aalst, Waalre en Eindhoven-Zuid niet geheel worden uitgesloten. De luchtkwaliteitsituatie voor de eindsituatie (2020) bedraagt, afhankelijk van de locatie 20 tot 30 µg/m³. Deze is als acceptabel aan te merken. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke normwaarde.

De Commissie adviseert om voor de vervolgbesluitvorming over het uiteindelijke tracé en de wijzigingen in de bestemmingsplannen te beschrijven welke maatregelen getroffen zullen worden om de bijdrage van NO₂ in de kernen van Valkenswaard, Aalst en Waalre verder te verminderen indien normwaarden in 2015 overschreden dreigen te worden

Gezondheidsanalyse

Voor de referentiesituatie en de alternatieven Westparallel 1 en West+Midden 1 en 2 is in het MER een gezondheidsanalyse gedaan. Daaruit blijkt dat de geluidbijdrage het bepalende element is. De gezondheidssituatie verbetert bij alle alternatieven. Wel wordt geconstateerd dat de gezondheidssituatie in de kernen slechts beperkt verbetert. De GGD Brabant-Zeeland geeft aan dat deze analyse in het MER gehanteerde systematiek een kleiner onderscheidend vermogen heeft dan de Gezondheidseffectscreening Stad & Milieu (GES) waarop de systematiek gebaseerd is.

De Commissie acht het onderscheidend vermogen van de gezondheidsanalyse in dit stadium van het proces voldoende. De Commissie verwacht niet dat een meer verfijnde analyse tot



andere conclusies over de vergelijking van alternatieven zal leiden omdat de geluidbijdrage bepalend is voor de gezondheids situatie. In de vervolgonderzoeken en besluitvorming naar de geluid- en gezondheids situatie in de kernen van Valkenswaard, Waalre en Aalst moet wel inzichtelijk worden gemaakt wat de gevolgen voor de gezondheid zijn.

3.2 Doelstelling en ruimtelijke kwaliteiten

Het MER heeft geleid tot een snelle bestuurlijke keuze voor één van de alternatieven: de Westparallel. Deze keuze is gemaakt aan de hand van een toets van de verschillende alternatieven aan doelstellingen. De Commissie constateert dat de doelstellingen meer SMART⁵ gemaakt hadden kunnen worden, waardoor de beoordeling en de onderlinge weging meer navolgbaar zouden zijn. Het ontbreken van SMART geformuleerde doelstellingen is echter geen tekort van het MER. Uit de informatie in het MER is op te maken welke keuzes bij de trechtering van de alternatieven zijn gemaakt. Daaruit blijkt dat bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen zwaarder hebben gewogen dan negatieve gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteiten (doorsnijding van beekdalen en gevolgen voor de ecologische hoofdstructuur en Natura 2000 gebieden).

Omdat bij veel doelstellingen niet is vastgelegd welke mate van probleemoplossing nodig en wenselijk is, is een kwantitatieve afweging van positieve effecten (op bijvoorbeeld bereikbaarheid en leefbaarheid) tegen negatieve effecten (op bijvoorbeeld ruimtegebruik en natuur) slecht te maken⁶. Veel insprekers en belanghebbenden hebben dan ook moeite om dit afwegingsproces en deze keuze te kunnen volgen⁷. Ook omdat veel geluidsknelpunten in met name de kernen van Aalst, Waalre en Valkenswaard door alternatieven niet opgelost kunnen worden⁸.

De Commissie adviseert om de gemaakte keuzes voor de beoordeling van de alternatieven inzichtelijk te maken. Vervolgens adviseert de Commissie dit afwegingskader bij de terinzagelegging van het besluit over de structuurvisie te presenteren.

Uit het MER blijkt dat het bereiken van bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen én de verbetering van de ruimtelijke kwaliteiten moeilijk te combineren zijn. Bij alle alternatieven treedt een verslechtering van ruimtelijke kwaliteiten op ten opzichte van de bestaande situatie. Dit is ook te verwachten aangezien er geen ruimtelijke verbetermaatregelen meegewogen zijn als onderdeel van de alternatieven⁹.

5 SMART staat voor: specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden

6 Dit geldt overigens niet voor wettelijke normen voor geluidhinder en luchtkwaliteit welke wel in het MER zijn beschreven

7 Zoals onder andere de gemeente Veldhoven die van mening is dat de doelen onvoldoende meetbaar en toetsbaar zijn geformuleerd waardoor het niet mogelijk is om de alternatieven te toetsen op doelbereik

8 De meerderheid van de insprekers geven aan dat de keuze voor alternatief Westparallel onvoldoende is onderbouwd omdat deze grotere gevolgen voor ruimtelijke kwaliteiten heeft dan het alternatief West+Midden. Zie de zienswijzen van de gemeente Veldhoven, Platvorm N69, N69 Bewonersoverleg Dommelen, Bewonersgroep Riethoven en N69 oplossingen, Themagroep Leefomgeving en Verkeer Waalre, Natuurmonumenten, Brabantse Milieufederatie, IVN, Brabants Landschap en Staatsbosbeheer en anderen.

9 Het eerdere uitgangspunt was een totaaloplossing, waarbij de functionele en ruimtelijke kwaliteiten van de Grenscorridor worden versterkt: dat betekent een oplossing voor de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek op en rond de N69 én het verbeteren van de kwaliteit op het gebied van landschap, natuur, water, recreatie



Op basis hiervan concludeert de Commissie dat de alternatieven met name op basis van de doelstellingen voor bereikbaarheid en leefbaarheid zijn gewogen. Ruimtelijke kwaliteiten zijn daarbij niet als doelstelling gehanteerd maar eerder als elementen waarvoor de gevolgen zo mogelijk geminimaliseerd zullen worden.

In het MER zijn wel kansen in de gebiedsimpuls¹⁰ beschreven voor de twee resterende alternatieven. Deze kansen zijn erg algemeen en vrijblijvend en maken geen deel uit van de alternatiefontwikkeling en de afweging voor het voorkeursalternatief. De effectbeoordeling van deze kansen in de gebiedsimpuls geeft aan dat de effecten van de gebiedsimpuls positief zijn voor natuur, landbouw, water, landschap en recreatie. Maar in hoeverre deze maatregelen de situatie uiteindelijk zullen verbeteren en opwegen tegen de eerder geconstateerde negatieve effecten voor landschap, natuur, landbouw wegen is niet beschreven.

De Commissie adviseert bij de vervolgbesluitvorming over het uiteindelijke tracé en de wijzigingen in de bestemmingsplannen de effecten van deze maatregelen te onderzoeken en bij de uiteindelijke keuze van het tracé mee te wegen.

3.3 Verdiepte ligging van de Westparallel

Een verdiepte ligging van de Westparallel wordt in het MER als maatregel beschreven om de effecten voor landschap en ecologie te verminderen. De hydrologische consequenties van de verdiepte ligging in het beekdal (en daarmee de consequenties voor de natte natuur) zijn niet in beeld gebracht¹¹ waardoor het onderscheid tussen de alternatieven Westparallel en West Midden groter kan zijn.

Voor de uiteindelijke keuze tussen de twee resterende alternatieven is deze informatie niet essentieel. Het alternatief Westparallel scoort op de aspecten landschap en ecologie slechter dan het alternatief West+Midden en zou met informatie over de hydrologische consequenties van de verdiepte ligging in het beekdal mogelijk nog slechter scoren.

De Commissie adviseert bij de uiteindelijke uitwerking van het voorkeurstracé 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 wegtracé

3.4 Leesbaarheid en presentatie

Door de omvangrijke trechtering en beschrijving van het gevolgde proces is het MER slecht toegankelijk geworden. De hoofdconclusies van de verschillende onderzoeken en de gevolgen daarvan voor de trechtering van de alternatieven hadden samengevat kunnen worden in een samenvatting. De bij het MER gevoegde samenvatting is te omvangrijk.

De Commissie adviseert om de hoofdconclusies van de verschillende onderzoeken en keuzes in de trechtering daarom kort samen te vatten en bij de terinzagelegging van het besluit over de structuurvisie te presenteren.

¹⁰ De gebiedsimpuls bestaat uit een samenhangend pakket van maatregelen voor natuur, landbouw, water, landschap en recreatie om de leefbaarheid van het landschap en de ruimtelijke kwaliteit in de grenscorridor N69 te versterken

¹¹ Het Waterschap de Dommel vraagt om ook aan te geven op welke wijze het waterbergend vermogen van gebieden die door de alternatieven doorsneden worden gecompenseerd zullen worden



Bijlage Advies Provinciale Omgevingscommissie (POC)

Provinciale Omgevingscommissie
Noord-Brabant



Aan het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

i.a.a. Provinciale Staten van Noord-Brabant

Onderwerp

Ongevraagd advies inzake de Ontwerp Structuurvisie RO deel E 'Grenscorridor N69' en planMER Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Datum

6 oktober 2011



Secrariaat
Brabantlaan 1
's-Hertogenbosch
Correspondentieadres
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon
073 6812415
E-mail
info@pocbrabant.nl
Website
www.pocbrabant.nl

Geacht college,

De Provinciale Omgevingscommissie Noord-Brabant (POC) heeft in haar vergadering van 6 oktober 2011 gesproken over de Ontwerp Structuurvisie RO deel E 'Grenscorridor N69' en planMER Gebiedsopgave Grenscorridor N69.

De commissie adviseert u als volgt.

De commissie kan zich in grote lijnen vinden in het voorstel van uw college en adviseert derhalve positief.

De commissie heeft met waardering kennis genomen van het gevoerde proces, waarbij de provincie in nauwe samenwerking met de samenwerkende partijen in de regio streek werkt aan een totaaloplossing voor de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen en versterking van de ruimtelijke kwaliteiten in de Grenscorridor. Hierbij is gezocht naar een breed gedragen en integrale oplossing. Er is in uiterste zorgvuldigheid gekomen tot het voorkeursalternatief.

Het is duidelijk dat de al lang bestaande problemen in de regio vragen om een slagvaardige en voortvarende aanpak. Het voorgestelde voorkeursalternatief Westparafel Plus biedt hiertoe in beginsel voldoende mogelijkheden.

POC 00102011 Advies inzake Ontwerp Structuurvisie RO deel E 'Grenscorridor N69' en planMER Gebiedsopgave Grenscorridor N69





De commissie constateert dat bij realisering van het voorkeursalternatief een aanzienlijke aantasting plaatsvindt van de in het gebied aanwezige natuur- en landschapswaarden. Het is daarom essentieel dat parallel aan de investering aan de weg ook de daadwerkelijke realisatie van mitigerende en compenserende maatregelen en de benoemde gebiedsimpuls geborgd wordt.

Zij gaat er van uit dat dit voldoende geborgd wordt. Indien er echter op dit vlak problemen ontstaan, en blijkt dat er onvoldoende middelen beschikbaar zijn om de mitigerende en compenserende maatregelen en de gebiedsimpuls te effectueren, dan adviseert de commissie u om de WM1 variant opnieuw in overweging te nemen.

De commissie hoort graag uw reactie op haar advies

De commissie hoopt u met het bovenstaande advies van dienst te zijn en ziet uw reactie met belangstelling tegemoet. Graag vernemen wij in onze vergadering van 8 december a.s. uw reactie.

Hoogachtend,

drs. F.C.H. Slangen,

Voorzitter van de Provinciale Omgevingscommissie Noord-Brabant.



Bijlage Reactie BMF op advies POC



Tilburg, 13 oktober 2011

Aan: het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

i.a.a.: - provinciale staten van Noord-Brabant
- Voorzitter en leden POC
- Statencommissies MF en ROW

Kenmerk: VV 06.N69-274-nv

Betreft: Reactie op ongevraagd advies van de Provinciale Omgevingscommissie inzake de ontwerp structuurvisie RO deel E 'Grenscorridor N69' en planMER Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Geacht college,

Op 12 oktober 2011 heeft u kennis kunnen nemen van het ongevraagde advies van de POC inzake de Ontwerp Structuurvisie RO deel E 'Grenscorridor N69' en planMER Gebiedsopgave Grenscorridor N69. Ook wij hebben kennis genomen van dit advies en alhoewel wij in de overgrote meerderheid van de gevallen de adviezen van de POC afgewogen, zorgvuldig en verstandig vinden, spijt het ons u te moeten meedelen dat wij dit specifieke advies niet kunnen onderschrijven.

Zoals ook uit onze inspraakreactie, evenals die van Natuurmonumenten (mede namens Brabants Landschap en Staatsbosbeheer) en de gemeente Veldhoven blijkt, zijn wij nog lang niet zover dat wij een positief advies voor de voorlopige keuze van het voorkeursalternatief kunnen steunen. Daarvoor bestaan er nog teveel twijfels over oplossend vermogen, terugdringing overlast omwonenden, kosten, landschapsaantasting, onnodig verlies van landbouwgrond, aantasting van beeksystemen etc. De onderbouwing van deze argumenten kunt u vinden in onze inspraakreactie van 4 oktober 2011 die wij mede namens een tiental lokale en regionale groepen hebben ingediend (zie ook onze site). Vanuit die onderbouwing blijven wij er voor pleiten ook het andere kansrijke alternatief West-Midden1 (dat onze sterke voorkeur heeft) in het vervolg van de planvorming op te nemen. Blijkbaar zijn deze argumenten bij het opstellen van dit advies onvoldoende meegewogen en zijn vooral argumenten ingebracht door voorstanders van het voorkeursalternatief (West-parallel) in het definitieve advies verwoord. Door deze keuze missen wij de balans die wij doorgaans in de adviezen van de POC zo waarderen.

Wij hopen van ganser harte dat in het belang van de duurzaamheid alsnog de keuze voor het meenemen van beide alternatieven door uw college zal worden gemaakt. Ook uit het oogpunt van risicobeheersing en het voorkomen van vertraging lijkt ons dit een verstandige keuze.

Met vriendelijke groet,

Nol Verdaasdonk
directeur Brabantse Milieufederatie

Postbus 591, 5000 AN Tilburg * tel. (013) 535 62 25 * fax (013) 535 35 03 * Tradosbank 21 24 97 251
* e-mail: bmf@brabantsemilieufederatie.nl | www.brabantsemilieufederatie.nl
* bezoekadres: Spoorlaan 434b. U vindt ons kantoor in Tilburg
in het gebouw van het Natuurmuseum - schuin tegenover het station.





Bijlage Advies Telos

Provincie Noord Brabant
t.a.v. mevr. K. Horck
Postbus 90151
5200 MC Den Bosch

Tilburg
6 juni 2011

Betreft: Duurzaamheidtoets N69

Geachte mevrouw Horck, beste Karin,

Telos is door de Provincie Noord-Brabant en het Bestuurlijk Overleg inzake de Grenscorridor/N 69 gevraagd een duurzaamheidtoets uit te voeren op de twee resterende kansrijke alternatieven (met bijhorende subvarianten). Telos heeft hertoe in onze brief van 11 mei 2011 (kenmerk 11/IS/3396of393.049) een Plan van Aanpak opgesteld met bijbehorende begroting. Belangrijkste uitgangspunten uit dit Plan van Aanpak:

- De duurzaamheidtoets vindt plaats op de 2 overgebleven hoofdvarianten voor de Gebiedsopgave grenscorridor N69 in combinatie met de pakketten gebiedsgerichte- en compensatiemaatregelen. Het gaat om de varianten: West-Midden en West-Parallel, waarbij de variant West-Midden uit twee subvarianten bestaat.
- De duurzaamheidtoets bouwt verder op de eerder gehouden quick-scan van nov. 2010.
- De duurzaamheidtoets gebeurt aan de hand van de door Telos ontwikkelde PPPscan. De daarin geformuleerde criteria, die gebaseerd zijn op de Telos visie op duurzame ontwikkeling, zijn de criteria aan de hand waarvan de verschillende varianten worden getoetst.
- De toets gebeurt uitsluitend op basis van bestaande documentatie. In het bijzonder op basis van de door Oranjewoud opgestelde PlanMER. De PNB is verantwoordelijk voor het tijdig aanleveren van de relevante informatie.
- Telos zal zelf geen apart aanvullend onderzoek verrichten indien zou blijken dat de PlanMER onvolkomen dan wel onvolledig zou blijken te zijn. Daar waar dit het geval is zal dit door Telos worden aangegeven.
- Telos geeft geen finaal oordeel over de wenselijkheid van een van de beide varianten. Het is aan de bestuurlijk verantwoordelijken om op basis van de o.a. door Telos aangedragen informatie een eigen, afgewogen oordeel te vellen.

In een bespreking op 18 mei 2011 met een afvaardiging van het Bestuurlijk Overleg is deze aanpak toegelicht en besproken en geaccordeerd.

Op 23 mei 2011 hebben wij de conceptversie van de PlanMER (projectnummer 233400, revisie 01, dd. 20 mei 2011) ontvangen. In de week daaraan voorafgaande heeft het onderzoeksteam een excursie gehad door het gebied om niet alleen van het papier een indruk te krijgen van de problematiek in de Grenscorridorregio, maar deze ook met eigen ogen te aanschouwen.

Bestudering van de documenten, in het bijzonder deel A: het hoofdrapport en deel B: het Achtergrondrapport, brengt ons tot de conclusie dat het uitvoeren van een duurzaamheidtoets zoals beschreven in ons Plan van Aanpak geen toegevoegde waarde heeft. De volgende overwegingen brengen ons tot deze conclusie:

- De PlanMER beschrijft op heldere wijze hoe tot de keuze van de verschillende varianten is gekomen en wat, binnen de door het Bestuurlijk Overleg geformuleerde uitgangspunten, de te verwachten effecten zijn van de verschillende alternatieven.



- De PlanMER beschrijft de te verwachten effecten op een groot aantal terreinen, die in belangrijke mate overlappend zijn met de in Telos PPPscan onderscheiden voorraden. Daar waar bepaalde voorraden uit de Telossystematiek niet in de beschouwing zijn meegenomen betreft het vooral voorraden die in onze ogen als minder of niet relevant kunnen worden beschouwd (bijv. de voorraad sociale samenhang en identiteit).
- Door zijn brede benadering heeft de PlanMER zelf al het karakter gekregen van een duurzaamheffectrapportage, in plaats van de klassieke, 'enge' milieueffectrapportage. Telos juicht de verbreding van de scope van de MER toe.
- Op inzichtelijke wijze (deel A: pag. 58 en deel B: pag. 438) laat de PlanMER, op een met de PPPscan vergelijkbare manier, zien wat de sterke en zwakke kanten zijn van de verschillende varianten. Ze laat zien waar de overeenkomsten en verschillen zitten tussen de verschillende varianten.

De door Telos uit te voeren duurzaamheidstoets zou in onze ogen gezien het bovenstaande in belangrijke mate een doublure worden van de PlanMER, hetgeen in onze ogen niet zinvol is.

Ik hoop u met bovenstaande voldoende geïnformeerd te hebben. Mocht u of (de vertegenwoordigers van) het bestuurlijk overleg nog behoefte hebben aan een nadere toelichting van onze kant dan zijn wij daar te allen tijde toe bereid.



Bijlage Overzicht verkeersintensiteiten maatgevende wegvakken

Wegvak Alternatief	N69 Giens			N69 Valkenswaard Zuid			N69 Aalst N2/A2 (bij aansluiting)			N69 Aalst centrum			N306			N397			Nieuwe verbinding Westparallel			Nieuwe verbinding Midden		
	wegvaknr	15	6	4	3	9	16																	
	tot	vr	% vr	tot	vr	% vr	tot	vr	% vr	tot	vr	% vr	tot	vr	% vr	tot	vr	% vr	tot	vr	% vr	tot	vr	% vr
Referentie 2020	18.200	2.900	16%	11.900	2.000	17%	36.600	2.200	6%	24.200	1.700	7%	17.000	3.100	18%	40.900	4.500	11%						
Nulplus	17.900	2.700	15%	11.400	1.900	17%	37.600	2.600	7%	25.700	2.300	9%	16.900	2.700	16%	42.500	4.700	11%						
Westparallel 1 met Nulplus	21.000	1.400	10%	12.400	2.700	22%	11.700	600	5%	17.200	200	1%	17.900	1.400	8%	34.800	1.500	4%	24.600	1.700	7%			
WM1 met Nulplus	18.100	3.100	17%	8.200	1.500	18%	27.800	600	2%	6.400	100	1%	17.600	4.000	23%	44.400	6.200	14%				27.500	600	2%

Bron: Verkeersklapper zoals in bijlagenrapport C plan-MER:

referentie: tabel 5.4, blz 32 en 33

nulplus: tabel 6.3, blz 46 en 47

WP1: tabel 8.4, blz 192 en 193

WM1: tabel 8.13, blz 205 en 206



Bijlage Overzicht geluidbelaste woningen

Opmerking Commissie m.e.r.:

Na toepassing van de varianten zijn er nog altijd ruim 500 woningen met een geluidbelasting hoger dan 68 dB. Dat zijn circa 150 woningen minder dan in de referentiesituatie.

Reactie: Er blijven inderdaad ca 500 woningen met een geluidbelasting hoger dan 68 dB. €€€€ circa 400 daarvan bevinden zich in Eindhoven, 100 woningen in en rond Aalst, Waalre en Valkenswaard

Omdat een aantal wegvakken uit Eindhoven zijn meegenomen, druk de belasting qua geluid in Eindhoven relatief zwaar op de geluidshinder/effecten van de Grenscorridor N69. Voor een meer evenwichtig beeld is Eindhoven in onderstaande schema uit de telling gehaald om te zien hoe de score dan is ten opzichte van het referentiesituatie. Inzicht in de effecten buiten Eindhoven is belangrijk omdat de opgave van geluidssanering bij de wegbeheerder ligt. Die verantwoordelijkheden gaan op een aantal plekken veranderen. Niet in Eindhoven, waar de grootste saneringsopgave ligt.

Aantal geluidbelaste woningen > 63 dB

	Referentie Totaal	Referentie Eindhoven	Referentie excl.Eindhoven	WP1 totaal	WP1 Eindhoven	WP1 excl Eindhoven	WM1 totaal	WM1 Eindhoven	WM1 excl. Eindhoven
63-68 dB	3353	1441	1912	2741	1401	1340	2736	1458	1278
68-73 dB	591	402	189	453	352	101	439	343	96
> 73 dB	48	43	5	35	31	4	34	30	4

WP1 = Westparallel 1. WM1 = West+Midden 1

Effect van Westparallel 1 op de regio (excl. Eindhoven) voor het aantal woningen met een hogere geluidsbelasting:

63-68 db = 572 minder woningen

68-73 db = 88 minder woningen

> 73 db = 1 woning minder

Effect van West+Midden 1 op regio (excl. Eindhoven) voor het aantal woningen met een hogere geluidsbelasting:

63-68 db = 634 minder woningen in deze klasse

68-73 db = 93 minder woningen in deze klasse

> 73 db = 1 woning minder



Ligging woningen boven de 68 dB (buiten Eindhoven). Tussen haakjes het aantal woningen > 73dB

Gemeente	Referentie	WP1	WM1
Aalst	49 (1)	0	0
Bergeijk	12 (0)	13 (0)	7 (0)
Dommelen	1 (0)	0	0
Eersel	2 (0)	2 (0)	2 (0)
Heeze Leende	17 (2)	17 (2)	16 (2)
Riethoven	0	0	0
Steensel	0	0	0
Valkenswaard	53 (0)	36 (0)	40 (0)
Veldhoven	17 (1)	15 (1)	17 (1)
Waalre	15 (0)	0	0
Westerhoven	0	0	0
Buitengebied NW	10 (1)	5 (1)	5 (1)
Totalen	176 (5)	88 (4)	87(4)

Ligging aantal woningen in de categorie 63-68 dB buiten Eindhoven.

Gemeente	Referentie	WP1	WM1
Aalst	214	85	78
Bergeijk	143	134	121
Dommelen	38	41	24
Eersel	152	62	67
Heeze Leende	110	107	107
Riethoven	0	0	0
Steensel	0	0	0
Valkenswaard	569	339	300
Veldhoven	428	418	405
Waalre	92	31	49
Westerhoven	0	0	0
Buitengebied NW	57	27	40
Totalen	1803	1244	1191

NB1: Totalen zijn niet gelijk aan Referentie Totaal aantal woningen uit bovenste tabel, omdat alleen het buitengebied NW gespecificeerd is vanwege de verschillen tussen de varianten, de andere buitengebieden niet.



Bijlage Analyse BMF/Platform N69 variant "Verbeterde West+Midden 1"

Deventer	Den Haag	Eindhoven
Snijperingsdijk 4	Verheeskade 197	Flight Forum 92-94
7417 DJ Deventer	2521 00 Den Haag	5657 DC Eindhoven
T +31 (0)570 666 222		
F +31 (0)570 666 888	Leeuwarden	Amsterdam
Postbus 161	F. HaverSchmidtweg 2	De Ruijterkade 143
7400 AD Deventer	8914 BC Leeuwarden	1011 AC Amsterdam

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Provincie Noord-Brabant

Modelberekening alternatief "Platform N69"

8 maart 2012
NDA244/Bnc/2073

Door het Platform N69 is een alternatieve oplossing voorgedragen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek in de Grenscorridor N69. Deze oplossing betreft een variant op het alternatief West met Midden 1 dat in de PlanMER uitgebreid is onderzocht.

Deze notitie geeft een beschrijving van de te verwachten effecten van deze variant. Er wordt aangegeven hoe de stromen bij de nieuwe variant worden afgewikkeld en of dit ten opzichte van het alternatief Nulplus met West en Midden 1 tot een wezenlijke verbetering of verslechtering zal leiden.

Hoe worden deze verkeersstromen bij alternatief Platform N69 afgewikkeld?

Bij het alternatief Platform N69 wordt een nieuwe, snelle verbinding gerealiseerd tussen de N69 (ten zuiden van Aalst) en de Professor Holstlaan. Er vindt geen uitwisseling plaats met de Willibrorduslaan (tussen Aalst en Waalre) en de Randweg N2. Tabel 1 geeft de Intensiteiten, percentages vrachtverkeer en de toe- en afnames ten opzichte van de referentiesituatie weer (conform PlanMER).

Nr	Omschrijving	Intensiteit (mvt/etmaal)	Percentage vrachtverkeer	Toe- en afname mvt	Vershil aandeel vracht
1	Willibrorduslaan Eersel ¹	9.800	3%	-9%	-35%
2	Fresserwenweg noord, Bergelijk	16.700	19%	44%	29%
3	N69 onder Aalst	11.400	0%	-53%	-95%
4	N69 ten noorden van Aalst	29.300	2%	-20%	-58%
5	Ileikantstraat Waalre	11.600	1%	31%	90%

¹ Let op: dit is dus NIET de Willibrorduslaan in Waalre.



Nr	Omschrijving	Intensiteit (mvt/etmaal)	Percentage vrachtverkeer	Toe- en afname mvt	Verschil aandeel vracht
6	Luikerweg zuid van V'waard	7.300	21%	-39%	24%
7	Zuidelijke Randweg V'waard	9.700	20%	67%	-11%
8	Markt Valkenswaard	5.000	1%	-59%	-91%
9	N396 Leenderweg, Valkenswaard	19.400	21%	14%	22%
10	N397 bij Bergeijk	29.200	19%	21%	16%
11	Burg. Aartsiaan Bergeijk	3.000	0%	-9%	-100%
12	Broekhovenseweg Riethoven	2.700	1%	-23%	-56%
13	Fressevenweg zuid Bergeijk	15.100	22%	18%	40%
14	Hoek Bergeijk	10.100	17%	-15%	-3%
15	N69 Grensovergang	18.000	17%	-1%	8%
16	N397 bij A67, Eersel	45.800	13%	12%	16%
17	Zilverbaan Veldhoven	18.000	2%	1%	14%
18	Locht Veldhoven	4.400	9%	5%	-3%
19	Kempenbaan Veldhoven	36.700	11%	0%	-4%
20	Ileerseweg Veldhoven	4.200	1%	-5%	68%
21	Meerveldhovenseweg Eindhoven	30.400	6%	5%	4%
22	Professor Holstlaan Eindhoven	17.200	5%	9%	-45%
23	Aalsterweg Eindhoven	25.000	5%	-14%	-23%
24	Leenderweg Eindhoven	36.800	10%	0%	11%
25	Burgemeester Mollaan Waalre	14.100	2%	33%	-33%
26	Europalaan Valkenswaard	5.500	3%	-13%	-55%
27	Nieuwe Waalreseweg V'waard	22.300	1%	4%	-79%
28	Onze Lieve Vrouwedijk Waalre	12.100	1%	-25%	-82%

Tabel 1: Intensiteiten variant 'Platform N69'

Tabel 2 geeft de vergelijking weer van het aantal motorvoertuigen per etmaal met een aantal eerdere relevante alternatieven. Op de vetgedrukte intensiteiten wordt in het vervolg ingegaan.

Nr	Omschrijving	Referentie	Nulplus met West 2 en Midden 1	Nulplus met Westparallel 1	Nulplus met 'Platform N69'
1	Willibrorduslaan Eersel	10.800	9.700	9.600	9.800
2	Fressenvenweg noord, Bergeijk	11.600	16.400	4.500	16.700
3	N69 onder Aalst	24.200	6.300	17.200	11.400
4	N69 ten noorden van Aalst	36.600	27.500	31.200	29.300
5	Heikantstraat Waalre	16.700	8.100	8.900	11.600
6	Luikerweg zuid van V'waard	11.900	8.200	12.400	7.300
7	Zuidelijke Randweg V'waard	5.800	10.500	10.500	9.700
8	Markt Valkenswaard	12.100	6.600	6.900	5.000
9	N396 Leenderweg, Valkenswaard	17.000	17.500	17.900	19.400
10	N397 bij Bergeijk	24.200	28.700	18.900	29.200
11	Burg. Aartsiaan Bergeijk	3.300	2.900	6.000	3.000



Nr	Omschrijving	Referentie	Nulplus met West 2 en Midden 1	Nulplus met Westparallel 1	Nulplus met 'Platform N69'
12	Broekhovenseweg Rlethoven	3.500	2.600	1.600	2.700
13	Fressevenweg zuid Bergeijk	12.800	14.900	2.800	15.100
14	Hoek Bergeijk	11.900	10.100	12.400	10.100
15	N69 Grensovergang	18.200	18.100	21.000	18.000
16	N397 bij A67, Eersel	40.900	45.200	34.800	45.800
17	Zilverbaan Veldhoven	17.800	18.100	19.700	18.000
18	Locht Veldhoven	4.200	4.400	9.700	4.400
19	Kempenbaan Veldhoven	36.600	35.200	34.500	36.700
20	Heerseweg Veldhoven	4.400	3.700	2.600	4.200
21	Meerveldhovenseweg Eindhoven	29.000	28.600	29.900	30.400
22	Professor Holstlaan Eindhoven	15.800	23.300	14.700	17.200
23	Aalsterweg Eindhoven	29.000	25.100	27.100	25.000
24	Leenderweg Eindhoven	36.700	36.600	36.700	36.800
25	Burgemeester Mollaan Waalre	10.600	22.900	8.800	14.100
26	Europalaan Valkenswaard	6.300	9.900	8.400	5.500
27	Nieuwe Waalresegweg V'waard	21.500	20.600	17.600	22.300
28	Onze Lieve Vrouwedijk Waalre	16.200	9.600	10.900	12.100

Tabel 2: Intensiteiten variant 'Platform N69' in vergelijking met eerdere alternatieven (mvt/etmaal)

N69 door de kern Aalst

De meetpunten 3 en 4 laten zien dat de N69 door Aalst bij de variant 'Nulplus met Platform N69' drukker is dan bij alternatief 'Nulplus met West en Midden 1'. De verkeersstroom vanuit de kernen Valkenswaard en Aalst naar de Randweg N2 en het oostelijk deel van Eindhoven worden door deze nieuwe variant niet beïnvloed. Voor dit verkeer blijft de bestaande route dwars door Aalst de meest interessante optie. Het verkeersmodel laat zien dat het niet aannemelijk is dat verkeer de N69 verlaat, over de nieuwe verbinding naar de Burgemeester Mollaan rijdt en vervolgens rechtsaf slaat richting de aansluiting op de Randweg N2 bij de Aalsterweg.

De verkeersstroom vanuit de kernen Valkenswaard, Aalst en Dommelen naar het westen van Eindhoven wordt wel beïnvloed door de nieuwe verbinding. De route via de Professor Holstlaan is nu sneller dan via de N69 en de Aalsterweg. Vanwege de aansluiting op de Burgemeester Mollaan maakt ook verkeer uit Aalst van deze verbinding gebruik. Ten opzichte van de referentiesituatie is daarom op de Burgemeester Mollaan en de Professor Holstlaan (meetpunten 25 en 22) een toename te zien. Omdat de aansluiting HTC niet voor het reguliere verkeer beschikbaar is, is de verkeersdruk echter lager dan bij alternatief Nulplus met West 2 en Midden 1.



Valkenswaard-West en Waalre

Doordat het nieuwe tracé niet aansluit op de N2 bij de HTC, blijft voor een deel van het verkeer de route via Valkenswaard-West, Waalre en De Run interessant om bij Veldhoven-Zuid de N2 op te rijden. De Heikantstraat (meetpunt 5), Nieuwe Waalreseweg (meetpunt 27) en de Onze Lieve Vrouwedijk Waalre (meetpunt 28) blijven hierdoor druk.

Gebruik N397 en N396

Het nieuwe tracé vormt een minder directe route dan het tracé Midden 1. Hierdoor rijdt minder verkeer via de Luikerweg Valkenswaard in (zie de lager intensiteit op meetpunt 6). De N396 Leenderweg (meetpunt 9) en de N397 bij Bergeijk en Eersel (meetpunten 10, 13 en 16) zijn daardoor drukker dan in de overige alternatieven.

Kern Valkenswaard

Het eenrichtingsverkeer zorgt er in de kern van Valkenswaard voor dat de verkeersstromen uit elkaar worden gehaald. Eenrichtingsverkeer zorgt ervoor dat voor een deel van het (veelal lokale) verkeer de meest directe route komt te vervallen. Dit verkeer verkiest een andere route in de directe omgeving. Het eenrichtingsverkeer heeft een duidelijk positief effect op de verkeersdruk op de Markt (meetpunt 8) en de Europalaan (meetpunt 26). Op andere wegen in de kern Valkenswaard is ten opzichte van 'Nulplus met West 2 en Midden 1' echter sprake van een duidelijke toename. Voorbeelden hiervan zijn de Eindhovenseweg, de Smelen/Merendreef, de Nieuwe Waalreseweg, de Bakkerstraat en de Waalreseweg.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de Pendelweg een deel van het verkeer van de N69 door Aalst afhaalt. De 'winst' is echter beduidend kleiner dan bij het oorspronkelijke alternatief Midden 1:

- Voor verkeer met bestemming Randweg N2 of Eindhoven-Oost blijft de Eindhovenseweg/N69 de snelste route
- Het oorspronkelijke tracé Midden 1 is aantrekkelijker omdat de parallelle N69 buiten de bebouwde kom wordt afgewaardeerd naar 60 km/uur. In het alternatief 'Pendelweg' maakt dit onderdeel uit van het tracé waardoor deze extra push ('zijn') maatregel niet beschikbaar is.
- De Heikantstraat in Waalre blijft druk en er is de verkeersdruk op de Nieuwe Waalreseweg en de Onze Lieve Vrouwedijk is hoog.
- Het eenrichtingsverkeer in Valkenswaard zorgt ervoor dat andere wegen binnen de kom drukker worden.

Het kernprobleem wordt dus niet opgelost. Er is nog steeds sprake van doorgaand verkeer in de dorpskernen Aalst en Waalre en de verkeersproblemen worden in Valkenswaard verplaatst naar parallelle routes door de kom.



Bijlage Analyse effecten op hoofdwegennet

Deventer

Snijperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag

Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven

Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden

F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam

De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Provincie Noord-Brabant

Alternatieven Grenscorridor N69 en de Randweg Eindhoven

Bestuurlijke samenvatting

Datum

8 december 2011

Kenmerk

NBA239/Bnc/2059

Eerste versie

7 december 2011

Aanleiding

Bestuurders in de regio hebben na zorgvuldige afweging op vrijdag 17 juni 2011 gekozen voor de Westparallel als voorkeursalternatief voor het oplossen van leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in de Grenscorridor N69. Voor een aantal partijen blijft het alternatief West+Midden of een variant daarop echter een realistische optie. Een belangrijk aspect bij de beoordeling van tracéalternatieven is de wijze waarop aansluiting wordt gemaakt op het omliggende autosnelwegennet. Goudappel Coffeng heeft de effecten in beeld gebracht van de alternatieven Westparallel en West+Midden op het autosnelwegennet. Op basis hiervan kan Rijkswaterstaat een advies aan de Minister geven over de wenselijkheid van de diverse aansluitingen.

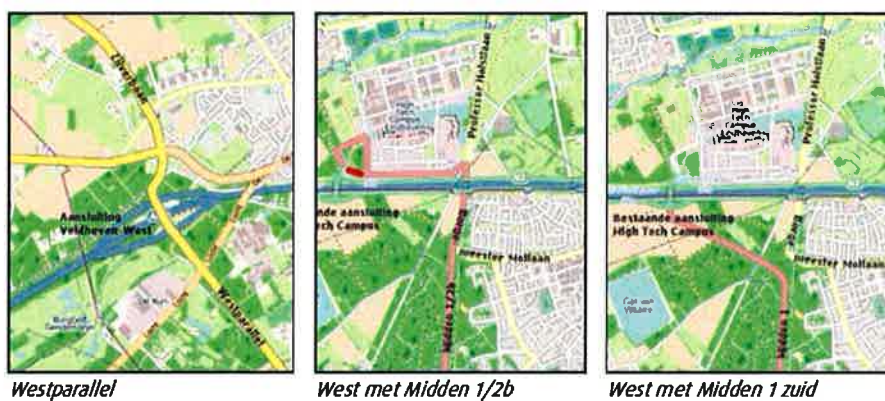
Knelpuntanalyse

Resultaat van de studie is een overzicht van locaties waar de verkeersafwikkeling bij bepaalde alternatieven noopt tot het nemen van maatregelen. Hiervoor is een knelpuntanalyse uitgevoerd. Concreet zijn de volgende alternatieven onderzocht:

- Westparallel
- West met Midden 1/2b
- West met Midden 1 zuid

www.goudappel.nl

goudappel@goudappel.nl



De knelpuntenanalyse resulteert in de volgende bevindingen, gegroepeerd naar wegvakken, weefvakken en kruispunten.

1. **Wegvakken**
Maatregelen op wegvakken zijn nodig wanneer de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit 0,90 of hoger is. Hiervan is in alle alternatieven sprake op de A67 tussen Veldhoven-West en De Hogt. Ook in de referentiesituatie 2020 zijn maatregelen nodig om een vlotte verkeersafwikkeling te waarborgen.
2. **Weefvakken tussen De Hogt en High Tech Campus**
Weefvakken functioneren goed wanneer de I/C-verhouding lager is dan 0,80. Zowel op basis van het handboek "Capaciteit Infrastructuur Autosnelwegen" als op basis van een simulatiestudie (Fosim) blijft de I/C-verhouding op de weefvakken in alle gevallen beneden 0,80.
3. **Kruispunten aansluitingen Waalre en High Tech Campus**
De verkeersregelingen bij de aansluiting Waalre functioneren in de diverse plansituaties beter dan in de referentiesituatie door de maatregelen die in de diverse planalternatieven worden genomen (zoals de afwaardering van de bestaande N69 door Aalst). In alle Midden-alternatieven is het nodig de bestaande rotondes bij de High Tech Campus aan te passen. De zuidelijke rotonde voldoet bij de alternatieven West met Midden 1 en West met Midden 2b. Bij alternatief West met Midden 1 zuid is de capaciteit onvoldoende. De noordelijke rotonde moet in alle Midden-alternatieven worden aangepast. De bestaande (halve) knierotonde heeft onvoldoende capaciteit om het verkeer af te wikkelen.

Maatregelen

Concreet zijn voor de knelpunten de volgende maatregelen voorgesteld:

- Bij alle alternatieven een 3^e rijstrook of spitsstrook in beide rijrichtingen op de A67 tussen Veldhoven-West en De Hogt om de I/C-verhouding te verlagen.
- Bij de Midden-alternatieven de realisatie van een grotere turborotonde op de noordelijke kruising. Aanvullend bij Midden 1 zuid de realisatie van een turborotonde op de zuidelijke kruising.

