



gemeente Cuijk

Provincie Noord-Brabant



Milieueffectrapport randweg te Haps

deel A - Hoofdrapport





Milieueffectrapport randweg te Haps

deel A - Hoofdrapport

© 2011 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opdrachtgever: Gemeente Cuijk en Provincie Noord-Brabant
Projectnr: CUY007
Rapportnr: CUY007-M06
Datum: 17 juli 2013
Paraaf:



Inhoudsopgave

Samenvatting	9
0.1 Inleiding: aanleiding en doel	9
0.2 Alternatieven	11
0.3 Bestemmingsplan en m.e.r.	11
0.4 Beoordelingsmethodiek	13
0.5 Effectbeschrijving en beoordeling doelbereik	14
 1	
Inleiding	25
1.1 Aanleiding	25
1.2 Begrenzing van het plangebied en het studiegebied	27
1.3 m.e.r. en ruimtelijke ordening	27
1.4 Doel van een m.e.r.	28
1.5 Procedure	28
1.6 Leeswijzer	29
 2	
Probleem- en doelstelling randweg	31
2.1 Achtergronden en probleemstelling	31
2.2 Nut en noodzaak	31
Belangrijkste knelpunten	31
Knelpuntenkaart	35
2.3 Doel	36
2.4 Inrichtingseisen en randvoorwaarden	37
 3	
Methoden en technieken	39
3.1 Beoordeling impact van alternatieven op de omgeving	39
 4	
Beleidskader en te nemen besluiten	43
4.1 Beleidskader	43
4.2 Te nemen besluiten/vergunningen	47
 5	
Voorgenomen activiteit en alternatieven	49
5.1 Alternatief 0+	49
5.2 Alternatief 1	49

5.4	Alternatief 3	51
5.5	Alternatief 4	53
6	Effectbeschrijving alternatieven	55
6.1	Beoordelingskader alternatieven	55
6.2	Onderscheidende effecten van de alternatieven en mitigerende maatregelen	58
6.2.1	Verkeer	59
	Conclusies effectbeschrijving verkeer	65
6.2.2	Geologie en geomorfologie	67
6.2.3	Bodem	67
6.2.4	Hydrologie	67
6.2.5	Natuur	71
6.2.6	Grondgebruik	83
6.2.7	Woon- en leefklimaat en leefbaarheid	85
7	Keuze voorkeursalternatief	91
8	Leemten in kennis en informatie	93
9	Literatuur	95

Samenvatting

Voor u ligt deel A van het Milieueffectrapport voor de randweg Haps. Dit rapport betreft het hoofdrapport van het MER, waarin de essentiële onderdelen zijn opgenomen. In voorliggend document wordt ingegaan op de aanleiding voor het opstellen van dit MER, de beoogde ruimtelijke ingreep en de onderzochte alternatieven, de onderzoeksmethodiek en de effecten van de alternatieven op milieu, landschap en leefomgeving. Een uitgebreide beschrijving van de huidige (en referentie-) situatie en een uitgebreide effectenanalyse zijn opgenomen in deel B van dit MER. De bestuurlijke samenvatting maakt tevens onderdeel uit van deel A van het MER. Voor het project randweg Haps is in februari 2012 tevens een tracékeuzenotitie opgesteld en voorgelegd aan de Commissie ruimte van de gemeente Haps. De tracékeuzenotitie is bedoeld ter ondersteuning van de besluitvorming rond een voorkeursalternatief voor de provinciale weg N264 in/rond Haps. Naar aanleiding van de bespreking van de tracékeuzenotitie in de vergadering van de Commissie ruimte d.d. 5 maart 2012 is een oplegnotitie opgesteld. Naar aanleiding van de tracékeuzenotitie en de oplegnotitie heeft er een optimalisatieslag van de tracés plaatsgevonden en zijn enkele relevante onderzoeken geactualiseerd. De geactualiseerde onderzoeksresultaten zijn in dit MER opgenomen.

0.1 Inleiding: aanleiding en doel

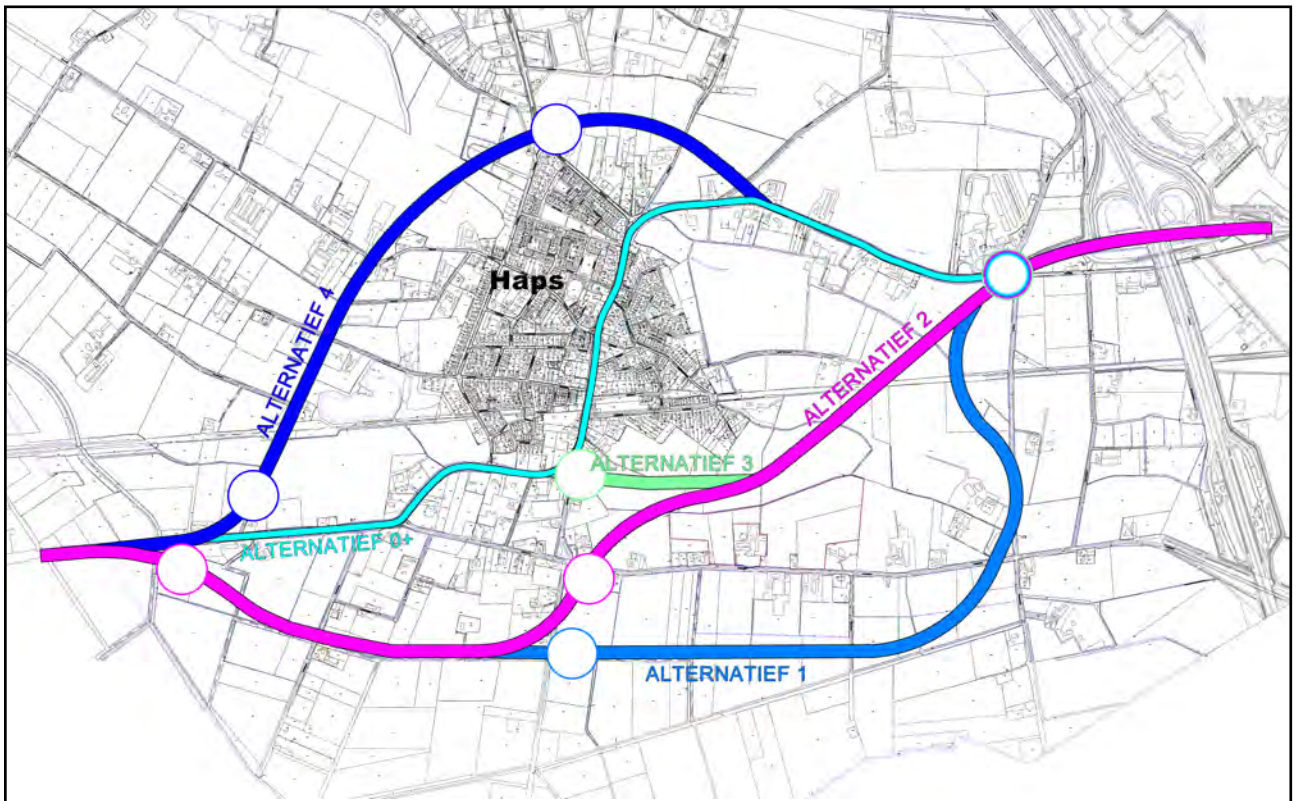
De provinciale weg N264 door Haps veroorzaakt problemen in de dorpskern. De aanwezigheid van een diversiteit aan functies direct gelegen aan de weg in combinatie met veel auto- en vrachtverkeer zorgt voor verkeers- en leefbaarheidsknelpunten. Gezien de op stapel staande ontwikkelingen in de directe omgeving van Haps zal de problematiek significant verergeren. Uit verkeersmodellen blijkt een toename van het verkeer in de kern Haps met ongeveer 40% en een verdubbeling van het aandeel vrachtverkeer (van 19% in 2010 tot 40% in 2025). Deze toename wordt ten dele veroorzaakt door de autonome groei van het verkeer, maar ook de realisatie van het Regionaal Bedrijventerrein Laarakker (RBL) nabij de op- en afrit van de A73 levert hier een belangrijke bijdrage aan.

De huidige verkeersintensiteiten en de geprognoseerde toename van het verkeer leiden tot afwikkelingsproblemen op de N264 in de spitsperiodes, tot een matige tot zeer slechte oversteekbaarheid van de weg en tot milieuhinder. Het grote aandeel zwaar verkeer draagt in belangrijke mate bij aan de problematiek. Zwaar verkeer is in verhouding een ernstige bron van hinder, zowel wat betreft uitstoot van schadelijke stoffen als geluid. Bovendien ervaren de inwoners van Haps met name als gevolg van de hoeveelheid vrachtverkeer een gevoel van (verkeers)onveiligheid. In de kern ontbreekt de ruimte voor een Duurzaam Veilige inrichting van de weg, waardoor er geen sprake is van vrijliggende fietspaden en op enkele wegvakken het trottoir ontbreekt. Kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers, worden geconfronteerd met (vracht)verkeer dat op korte afstand hen passeert.

De slechte oversteekbaarheid van de weg leidt tot barrièrewerking. Belangrijke functies en woongebieden liggen aan weersijden van de weg, waardoor het oversteken van de weg een noodzaak is. Zo is een belangrijke nieuwbouwwijk (De Schans) met veel jonge kinderen aan de oostzijde van de N264 gelegen terwijl de basisschool aan de westzijde ligt. Deze basisschool is direct aan de N264 gelegen en er is een tekort aan parkeergelegenheid. Dit leidt volgens inwoners tot onveilige situaties.

In het verleden zijn enkele onderzoeken uitgevoerd, waaruit de beschreven problematiek bleek. Dit zijn de "Verkenning N264" uit 2008 en het "IDOP Haps" uit 2010. Naar aanleiding van de knelpunten hebben de provincie Noord-Brabant en de gemeente Cuijk een intentieovereenkomst gesloten.

Het doel is om gezamenlijk een toekomstbestendige oplossing voor het mobiliteits- en leefbaarheidsvraagstuk ten aanzien van de N264 in de kern Haps te realiseren.



Afbeelding 0.1: Alternatieven

De doelstelling is uitgesplitst in een aantal subdoelstellingen:

- Afname van de verkeersintensiteit in de kern (lokaal).
- Afname van het aandeel vrachtverkeer in de kern (lokaal).
- Optimaliseren van de verbinding tussen A73 en A50 (regionaal).
- Afname van de reistijd van/door Haps richting A73 en A50 (regionaal).
- Verbetering van de verkeersveiligheid.
- Verbetering van de oversteekbaarheid.
- Bijdrage aan de verbetering van de aantrekkelijkheid van het centrum.
- Afname van de geluidbelasting op de woninggevels langs de weg in de kern.
- Afname van de concentraties lucht verontreinigende stoffen in de kern.
- Afname van de trillingshinder.

0.2 Alternatieven

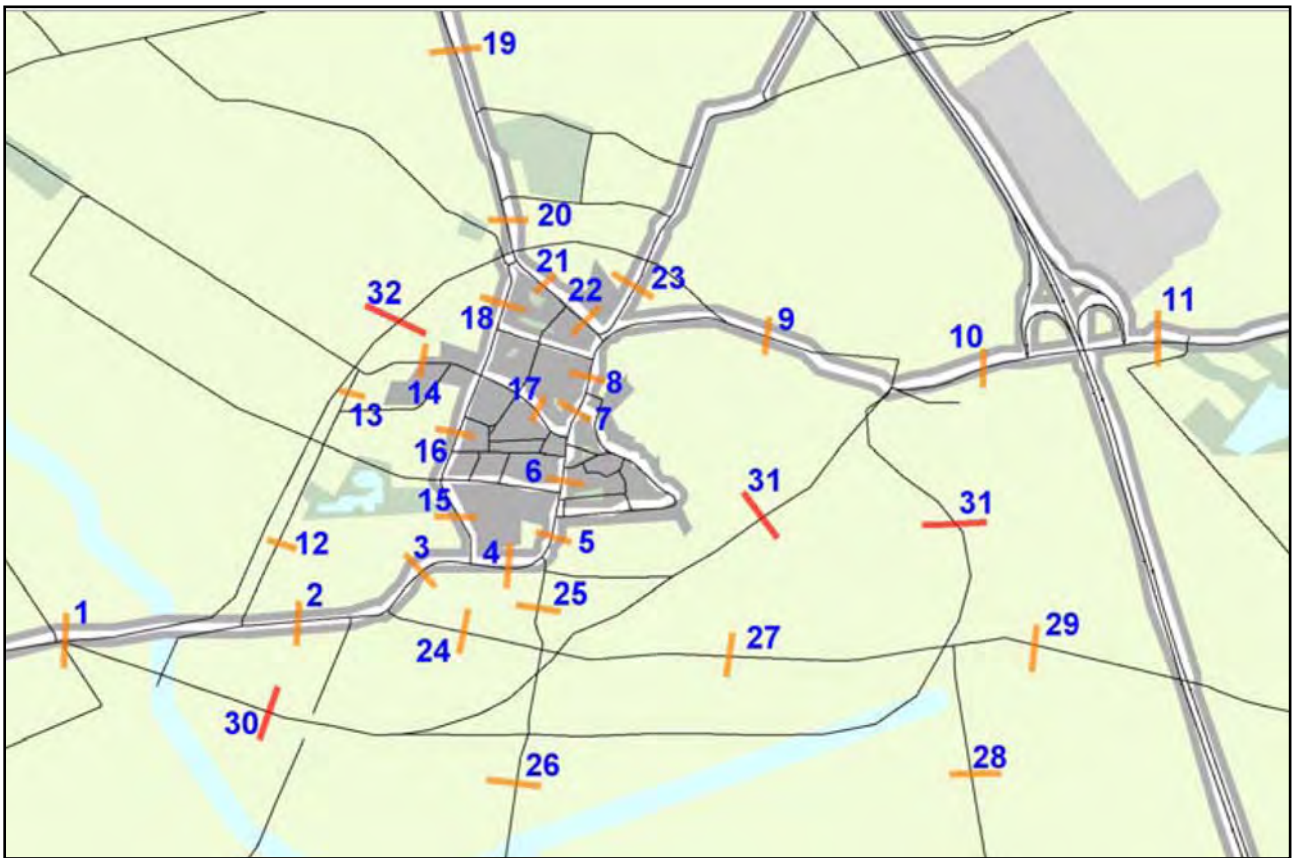
Om de geformuleerde doelstellingen te bereiken is een vijftal alternatieven onderzocht (zie ook afbeelding 0.1):

- Alternatief 0+: een herinrichting van de bestaande N264 in de kern Haps.
- Alternatief 1: een randweg ten zuidoosten van de kern die ter hoogte van de gemeentegrens met de gemeente Mill en Sint Hubert aanhaakt op de bestaande N264 en vervolgens loopt via de Kruisstraat parallel aan de Balkloop en De Bengels en aansluit op de N264 ter hoogte van het RBL.
- Alternatief 2: een randweg ten zuidoosten van de kern die ter hoogte van de gemeentegrens met de gemeente Mill en Sint Hubert aanhaakt op de bestaande N264 en vervolgens tot aan de Zoetsmeerweg hetzelfde tracé volgt als alternatief 1. Vervolgens buigt de randweg af naar het noorden en loopt in noordoostelijke richting tot aan de aansluiting op de bestaande N264 nabij het RBL.
- Alternatief 3: een randweg ten oosten van de kern die tot aan het kruispunt N264-Zoetsmeerweg het bestaande tracé van de N264 volgt. Vervolgens sluit de randweg ten oosten van Haps aan op het tracé van alternatief 2 en loopt in noordoostelijke richting tot aan de aansluiting op de bestaande N264 nabij het RBL.
- Alternatief 4: een randweg ten westen en noorden van de kern die aanhaakt op de N264 nabij de gemeentegrens met de gemeente Mill en Sint Hubert en ten oosten van de Mondsestraat aansluit op de bestaande N264.

0.3 Bestemmingsplan en m.e.r.

De aanleg van één van de hierboven beschreven alternatieven zal niet passen binnen de vigerende bestemmingsplannen van de gemeente Cuijk. Dit geldt zowel voor een herinrichting van de bestaande N264 als voor een alternatief buiten de kern. Om het alternatief te realiseren is een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk. In het kader van de plan- en besluitvorming rond dit bestemmingsplan is ervoor gekozen om een m.e.r.-procedure te doorlopen. Onderdeel van deze procedure is het vervaardigen van een Milieueffectrapport (MER). Doel van het doorlopen van een m.e.r.-procedure is: het milieubelang een volwaardige plaats in het besluitvormingsproces te geven wanneer er sprake is van activiteiten met mogelijke ingrijpende milieugevolgen.

Het MER geeft objectief weer welke milieueffecten te verwachten zijn als gevolg van een geplande ingreep/activiteit. Een milieueffectrapport is geen op zichzelf staand plan, maar is altijd een hulpmiddel bij de besluitvorming door de overheid over de betreffende activiteit. Om die reden is een MER altijd gekoppeld aan een overheidsbesluit of een bij wet bepaalde planvorm (zoals een bestemmingsplan of een structuurvisie) en de procedure die daarvoor dient te worden doorlopen.



Afbeelding 0.2 Rekenpunten verkeersmodel (bron Goudappel Coffeng, 2012)

0.4 Beoordelingsmethodiek

Om de effectbeoordeling van de verschillende alternatieven te structureren, is ervoor gekozen een aantal thema's te benoemen:

- Verkeer.
- Geologie en geomorfologie.
- Bodem.
- Hydrologie.
- Natuur.
- Landschap en cultuurhistorie.
- Grondgebruik.
- Woon- en leefklimaat en leefbaarheid.

Per bovengenoemd thema wordt een effectbeoordeling uitgevoerd. Hierbij worden de benoemde tracé-alternatieven afgewogen tegen de referentiesituatie. De referentiesituatie is gedefinieerd als de huidige situatie, inclusief de autonome ontwikkeling tot 2025. Dit houdt in: de situatie in 2025 zonder randweg, maar wel met de autonome groei van verkeer, het aantal inwoners en bedrijvigheid op basis van de nu bekende initiatieven en de landelijke trends.

Er wordt een beoordelingskader geïntroduceerd, waarin per milieuaspect een aantal concrete criteria wordt geformuleerd aan de hand waarvan de effecten worden beschreven en beoordeeld. Doel hiervan is het MER toe te splitsen op die effecten die van essentieel belang zijn voor de besluitvorming.

De impact van bepaalde milieueffecten als gevolg van de diverse alternatieven wordt altijd vergeleken met de referentiesituatie, die bestaat uit de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Er wordt gewerkt met een 7-punts-schaal.

Score	Betekenis
++	zeer positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
+	positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0/+	gering positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0	verbetering noch verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie
0/-	gering negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
-	negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
--	zeer negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie

Tabel 0.1: Betekenis beoordeling. Op basis van expert judgement wordt bepaald wanneer er sprake is van een gering negatief effect. Dit kan namelijk een groot effect zijn op een element met een geringe waarde óf een klein effect op een element met een hoge waarde.

Per milieuaspect wordt het effect van de alternatieven weergegeven. De effectbeoordeling geschiedt aan de hand van een aantal beoordelingscriteria. De beoordelingscriteria worden per thema bepaald en worden zo gekozen dat de relevante mogelijke effecten per thema goed kunnen worden beoordeeld. Deze werkwijze is ingegeven door de richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r. en zal eveneens door deze commissie worden getoetst.

Onderdeel van het MER is een tracékeuzenotitie als aanvulling op het MER en ter bepaling van een voorkeursalternatief. In het MER worden de effecten samengevat in een tabel, waaruit kan worden afgeleid hoe een alternatief scoort op een bepaald milieuthema. Hiermee biedt het MER een objectief en compleet beeld van de optredende milieueffecten en vervult het MER de rol die het instrument dient te vervullen: het milieubelang een volwaardige plaats in het besluitvormingsproces te geven.

0.5 Effectbeschrijving en beoordeling doelbereik

In voorliggende paragraaf is een beknopte samenvatting van de effectbeschrijvingen opgenomen. In hoofdstuk 6 en in deel B zijn uitgebreidere beschrijvingen van de optredende effecten opgenomen. Per thema is aan de hand van de beschreven beoordelingsmethodiek bepaald welke effecten optreden. In de tracékeuzenotitie is hier het doelbereik van de alternatieven aan toegevoegd. In deze samenvatting wordt ook dit aspect van de beoordeling van de alternatieven weergegeven.

Concretisering van de doelstellingen

De doelstellingen zoals deze zijn geformuleerd voor het project zijn nader geconcretiseerd. In tabel 0.2 is weergegeven op basis van welke criteria is beoordeeld in hoeverre de verschillende alternatieven invulling geven aan de benoemde doelstellingen.

Thema		
Verkeer	Optimaliseren verbinding A50 - A73	Verkeerskundig
		Reistijd
	Afname verkeersintensiteiten in de kern Haps	Afname totaal
		Afname aandeel vrachtverkeer
	Verbeteren (subjectieve en objectieve) verkeersveiligheid	Beperken kans op ongevallen
Woon- en leefklimaat	In de kern Haps	Logische en directe verbindingen
		Afname geluidbelasting op en aantal geluidgevoelige objecten
		Afname luchtverontreiniging
	Buiten de kern Haps	Afname trillingshinder
		Minimaliseren milieuhinder gevoelige objecten (milieukundige inpassing)
Ruimte (landschap, ecologie, grondgebruik en stedenbouw)	In de kern Haps	Revitalisering dorpshart
		Verminderen barrièrewerking N264
	Buiten de kern Haps	Minimaliseren aantasting waardevolle structuren en elementen (ruimtelijke/landschappelijke inpassing)

Tabel 0.2: Beoordeling doelbereik alternatieven

Effectbeschrijving en beoordeling doelbereik

Verkeer

Alternatief 0+

In alternatief 0+ zijn de verkeersintensiteiten in de kern vergelijkbaar met de intensiteiten in de referentiesituatie. De gemodelleerde intensiteiten zijn licht lager dan in de situatie 2025 zonder ingrepen. Dit verschil bedraagt maximaal ongeveer 700 motorvoertuigen per etmaal. In het verkeersmodel ontstaat ten opzichte van de referentiesituatie een beperkte toename van verkeer op de wegen aan de westzijde van het dorp (Steenakkerstraat, Beerseweg en Kalkhofseweg). Deze toename kan worden verklaard uit het saneren van een aantal aansluitingen op de Kerkstraat in de kern Haps. Hierdoor worden de Steenakkerstraat, Beerseweg en Kalkhofseweg meer gebruikt. Het aandeel doorgaand verkeer op de traverse door de kern Haps bedraagt circa 80 a 85%. De afwikkelingskwaliteit staat op de traverse door de kern Haps onder druk. Door de hoge verkeersintensiteiten van licht en zwaar gemotoriseerd verkeer is lokaal de bereikbaarheid in het geding. Er

is sprake van doorstromingsproblematiek. Alternatief 0+ heeft een geringe ingreep in de wegenstructuren rond Haps tot gevolg. Alleen aan de N264 worden wijzigingen doorgevoerd. De bestaande fietststructuren blijven intact. Evenmin vinden er wijzigingen plaats aan de routing van het openbaar vervoer. Alternatief 0+ beantwoordt niet aan de doelstellingen op het gebied van het optimaliseren van de doorstroming en het verminderen van de reistijd door Haps. Omdat de verkeersintensiteiten (zowel voor het totaal als het aandeel zwaar verkeer) nagenoeg hetzelfde zijn als in de autonome situatie wordt evenmin beantwoord aan de doelstellingen met betrekking tot een afname van het verkeer. Revitalisering van het dorps-hart hangt in belangrijke mate samen met de verkeersintensiteiten in de kern en de barrièrewerking van de N264. Beiden worden weinig verbeterd. Enkele kruispunten worden heringericht, waardoor de oversteekbaarheid verbeterd kan worden. Hier staat tegenover dat een aantal aansluitingen op de N264 wordt gesaneerd en er sprake is van omrijafstanden. Bovendien kan de oversteekbaarheid niet worden geoptimaliseerd door de hoge verkeersintensiteiten. De N264 blijft een barrière in het dorp en herinrichting van het dorps-hart tot een verblijfsgebied is niet mogelijk. Door de herinrichting van de N264 in de kern zal naar verwachting de objectieve verkeersveiligheid toenemen. Er blijven echter grote voertuigen door de kern rijden. Dit is in de huidige situatie één van de oorzaken voor het gevoel van onveiligheid die uit de interviews met inwoners van Haps naar voren is gekomen. De (verkeerskundige) invloed op het buitengebied van Haps is in alternatief 0+ gering. Uitsluitend aan de westzijde van Haps zal een beperkte hoeveelheid extra verkeer ontstaan als gevolg van de 0+-maatregelen.

Alternatieven 1, 2, 3 en 4

In afbeelding 0.2 zijn de rekenpunten aangegeven die in het verkeersmodel zijn gebruikt voor het bepalen van de toekomstige verkeersintensiteiten. De kern Haps is grofweg gelegen tussen rekenpunt 4 en 9. Rekenpunt 9 is echter al buiten de bebouwde kom gelegen. In de alternatieven 1 t/m 4 resteren tussen deze rekenpunten maximaal het volgende aantal motorvoertuigen per etmaal:

- Alternatief 1: 5.700
- Alternatief 2: 4.600
- Alternatief 3: 12.500 (op rekenpunt 4 maakt de randweg gebruik van de bestaande N264)
- Alternatief 4: 16.400 (op rekenpunt 9 is de randweg reeds samengekomen met de Oeffeltseweg).

Op rekenpunt 7 dat centraal in het dorp is gelegen, is de verdeling als volgt:

- Alternatief 1: 2.300
- Alternatief 2: 1.800
- Alternatief 3: 1.500
- Alternatief 4: 1.500

Bovenstaande verdeling geeft een goed beeld van de verkeersintensiteiten die in de kern resteren na aanleg van de randweg. Alternatief 3 en 4 hebben in het dorps-hart de grootste reductie van verkeersintensiteiten tot gevolg. Hier staat tegenover dat met name alternatief 3 weliswaar een grote reductie in het dorps-hart tot gevolg heeft, maar dat dit niet geldt voor de gehele bebouwde kom. Het zuidelijke deel van Haps krijgt zelfs te maken met een verkeerstoename ten opzichte van de referentiesituatie. In alternatief 4 komt de randweg pas buiten de bebouwde kom bij de Oeffeltseweg.

Naast bovengenoemde aantallen motorvoertuigen per etmaal is het belangrijk te onderzoeken of er na realisatie van de randweg nog sprake is van doorstromingsproblemen in de kern. De I/C-verhouding is hiervoor maatgevend. Deze bedraagt ter hoogte van de kerk:

- Alternatief 1: 15%.
- Alternatief 2: 10%.
- Alternatief 3: 8%.
- Alternatief 4: 7%.

Geconcludeerd kan worden dat een randweg om het dorp heen in alle alternatieven een aanzienlijke reductie van het aantal motorvoertuigen per etmaal tot gevolg heeft. Daarnaast worden de doorstromings/afwikkelingsproblemen opgelost. De resterende verkeersintensiteiten maken het in deze alternatieven mogelijk om de N264 in de kern verkeersveilig in te richten. In de alternatieven 1, 2, 3 en 4 kan de kern worden omgevormd tot een verblijfsgebied, waarbij er in alternatief 1 meer verkeer resteert dan in de overige alternatieven.

De randweg om het dorp heen geeft een aanzienlijke reductie van de verkeersintensiteiten in de kern. Daarvoor is het wel van belang dat de randweg goed blijft functioneren en dat deze voldoende wordt gebruikt. De aard van het verkeer op de randweg speelt daarin een rol. Het aandeel doorgaand verkeer op de randweg is in de diverse alternatieven als volgt:

- Alternatief 1: 100%
- Alternatief 2: 95%
- Alternatief 3: 85%
- Alternatief 4: 98% (westelijk deel), 85% (oostelijk deel).

De maximale aantallen motorvoertuigen per etmaal op de randweg tussen de grens met de gemeente Mill en St. Hubert (rekenpunt 1) en de aansluiting bij het Regionaal Bedrijvenpark Laarakker (tussen rekenpunt 9 en 10) zijn als volgt verdeeld:

- Alternatief 1: 9.700 mvt/etmaal
- Alternatief 2: 12.700
- Alternatief 3: 13.700
- Alternatief 4: 16.400 (Oeffeltseweg tussen rekenpunt 9 en 10)

Uit het verkeersmodel blijkt dat de randweg in alternatief 1 relatief geringe verkeersintensiteiten kent. Het gebruik van de randweg is relatief laag. Het aandeel van 100% doorgaand verkeer houdt in dat alternatief 1 geen bijdrage levert in het verwerken van verkeer met een directe relatie met Haps. Verkeer met herkomst en bestemming Haps zal dus gebruik blijven maken van de bestaande N264. Alternatief 2 kent een groot gebruik van de randweg en wikkelt een beperkt deel van het herkomst- en bestemmingsverkeer van en naar Haps af. Alternatief 3 kent de grootste verkeersintensiteiten op de randweg. Een relatief groot aandeel bestaat uit verkeer met herkomst en bestemming Haps. Dit betreft met name verkeer van en naar de A73 met de bestemming Haps-Zuid. Dit verklaart ook dat ter hoogte van de Kerkstraat in dit alternatief het minste verkeer in de kern resteert. In alternatief 4 is een verschil te zien tussen het westelijke deel en het oostelijke deel. Het westelijk deel wordt nagenoeg uitsluitend gebruikt door doorgaand verkeer, terwijl op het oostelijk deel relatief veel verkeer rijdt met herkomst en bestemming Haps. Dit is verklaarbaar uit het feit dat hier verkeer van de Kalkhofseweg naar Haps wordt afgewikkeld.

Voor een goed functioneren van de randweg en het voorkomen van gebruik van de bestaande route door de kern moet de I/C-verhouding op de randweg ook in de spits goed zijn. Deze is in de diverse alternatieven als volgt:

- Alternatief 1: 50%
- Alternatief 2: 61%
- Alternatief 3: 66%
- Alternatief 4: 56%

Geconcludeerd kan worden dat er geen sprake zal zijn van capaciteitsproblemen op de randweg. In alternatief 3 blijft in de spitsen een zwaar belaste situatie op de Sint Hubertseweg tussen de Putselaarstraat en Zoetendaalstraat bestaan. Tot structurele problemen leidt dit niet (zo blijkt uit de bovenstaande cijfers), maar incidenteel kan er door de bochten in dit wegvakgedeelte sprake zijn van een incidentele verstoring van de doorstroming op wegvakniveau. Deze problemen zijn lokaler van aard dan in het Nulplus-alternatief. Het risico voor aantasting van de bereikbaarheid is daarom beperkter.

Tussen de aansluiting van de randweg op de bestaande N264 en de op- en afritten van de A73 (vanaf rekenpunt 10) kan er wel sprake zijn van drukte. In alle alternatieven is de I/C-verhouding hier meer dan 90%, waarbij alternatief 3 de hoogste verkeersintensiteiten kent.

Echter ook in de referentiesituatie is de I/C-verhouding meer dan 90%. Technische verkeersmaatregelen aan dit gedeelte van de bestaande N264 zijn daarom onderdeel van dit project. De drukte op dit weggedeelte wordt veroorzaakt door de realisatie van het RBL. De aanleg van een randweg speelt hier geen doorslaggevende rol in.

De alternatieven 1,2,3 en 4 bieden een logische route om Haps, waarop weinig doorstromingsproblemen te verwachten zijn. De verschillen in reistijd tussen de alternatieven zijn beperkt. Alternatief 1 en 4 hebben de grootste lengte. Beide tracés kennen over de gehele weglengte een snelheidsregime van 80 km/u. De tracélengte van alternatief 2 en 3 verschilt marginaal, maar een klein deel van alternatief 3 loopt door de kern, waar de maximaal toegestane snelheid 50 km/u is. Op basis van gegevens in het verkeersmodel van Goudappel Coffeng kan worden gesteld dat alternatief 3 gemiddeld de meeste winst in reistijd oplevert. De verschillen zijn echter zeer klein.

In alternatief 1 en 4 er sprake is er sprake van een rigoureuze ingreep in de verkeersstructuur. In alternatief 1 leidt dit tot een afname van het verkeer op de wegen in het buitengebied ten oosten van Haps, maar tot een toename op enkele wegvakken ten westen van Haps. Er ontstaat een ongewenste alternatieve route via de Steenakkerstraat - Beerseweg - N264 door de bebouwde kom van Haps. In alternatief 4 gaat de verkeersstructuur ten westen van Haps op de kop. Hierdoor is er sprake van omrijafstanden voor bewoners van dit gebied.

In alternatief 2 en 3 is de ingreep in de bestaande verkeersstructuur minder rigoureus. Met name oostelijk van Haps blijft de bestaande structuur onaangetast. Zuidelijk van Haps wordt de aansluiting Wanroijseweg net als in alternatief 1 gesaneerd. Verkeer van en naar Haps wordt afgewikkeld via de aansluiting Zoetsmeerweg.

Alternatief 3 leidt ten opzichte van de overige alternatieven om Haps heen tot de minst rigoureuze ingreep in de omliggende verkeersstructuur. De complete wegenstructuur in het buitengebied blijft onaangetast. Er is voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer geen sprake van omrijafstanden.

De verkeersveiligheid op de randweg kan in de alternatieven 1,2 en 4 als goed worden beoordeeld. Door de aanleg van een nieuwe weg kan deze ontworpen op basis van de uitgangspunten uit Duurzaam Veilig. Aandachtspunt is alternatief 3, waarbij voor een deel gebruik wordt gemaakt van de bestaande N264. De toename van het verkeer in relatie tot het dwarsprofiel en de huidige bochten zijn een punt van zorg, waardoor dit alternatief op het gebied van verkeersveiligheid geen plus scoort.

Ruimtelijke en abiotische kwaliteit, landschap en cultuurhistorie

Bij de beoordeling van de effecten op het gebied van geologie, geohydrologie, bodem, water, landschap en cultuurhistorie is duidelijk dat alternatief 0+ een minder grote ingreep tot gevolg heeft dan de overige alternatieven om de kern heen. In alternatief 0+ vinden de ingrepen ook allen binnen bestaand stedelijk gebied aangrenzend aan de bestaande weg plaats. Dit houdt overigens niet in dat er geen effecten te verwachten zijn.

Geologie, bodem en water

Effecten op het gebied van geologie en geomorfologie ontstaan alleen bij aanleg van een randweg om het dorp heen. Alternatief 2 en 3 zijn feitelijk haaks op het oorspronkelijke patroon van geulen en dekzandruggen ten oosten van Haps ontworpen. Hierdoor is de impact relatief groot. Alternatief 1 volgt meer het bestaande patroon van ruggen en laagtes, maar ook dit alternatief doorsnijdt de aanwezige structuren. In het gebied ten westen van Haps is de geologische ontstaansgeschiedenis minder goed in het landschap herkenbaar. Waardevolle elementen zijn er minder, waardoor de impact van alternatief 4 geringer is.

Bij de bepaling van de effecten op de bestaande bodem worden bodemkwaliteit en de mate van grondverzet beschouwd. De bodemkwaliteit wordt in de beoordeling meegenomen vanwege het risico op verspreiding van verontreinigingen. De mate van grondverzet is met name belangrijk, omdat de aan- of afvoer van grond afgeleide negatieve milieueffecten kan veroorzaken in de aanlegfase. Met betrekking tot de bodemkwaliteit kan worden gesteld dat het toekomstig gebruik als randweg geen significant verschillende bodemrisico's oplevert ten opzichte van het huidige bodemgebruik (veelal agrarisch, verkeer of wonen). Uitzondering hierop is alternatief 1. Nabij de kruising Lokkantseweg-Bengels is namelijk een voormalige vuilstortlocatie gelegen. De bodemkwaliteit ter plaatse is onbekend, maar gezien het voormalig gebruik kan grondverzet hier bodemrisico's opleveren. Om die reden is dit alternatief negatief beoordeeld.

Alternatief 0+ kent een nagenoeg gesloten grondbalans. In alle alternatieven om de kern heen is er sprake van een tekort aan grond. Dit tekort bedraagt maximaal zo'n 30.000 m³. Dit betreft met name grond die benodigd is voor het ophogen van het terrein en maken van het cunet van de weg. Uitgegraven teelaarde kan voor een belangrijk deel binnen het plangebied worden hergebruikt voor de aanleg van bermen en groenstroken. De langere alternatieven 1 en 4 hebben een grotere negatieve grondbalans dan de alternatieven 2 en 3. Alternatief 3 is het kortst, maar scoort ten opzichte van de referentiesituatie toch negatief, omdat de grondbalans niet gesloten is.

De beoordeling van de hydrologische effecten is gesplitst in oppervlaktewater (kwantiteit en kwaliteit) en grondwater (kwaliteit en kwantiteit). De effecten op het oppervlaktewatersysteem betreffen ingrepen waarbij bestaande watergangen en beschermde gebieden worden doorsneden. De invloed op deze watergangen is in het algemeen relatief gering. Omdat alternatief 4 een relatief groot aantal bij Keur (van het waterschap) beschermde gebieden doorsnijdt, is dit alternatief negatief beoordeeld. De oppervlaktewaterkwaliteit kan negatief worden beïnvloed door de realisatie van de randweg, zowel in de aanleg- als in de gebruiksfase. Tijdens de aanleg van een weg kan verontreiniging van watergangen optreden. Dit kan onder andere optreden wanneer machines door watergangen rijden, grond in watergangen geschoven wordt of bouwmaterialen in watergangen terecht komen. Dergelijke mogelijke verontreinigingen zullen tijdens de aanlegwerkzaamheden zoveel mogelijk voorkomen worden. Bij aanleg van duikers en andere kunstwerken worden niet-uitlogende materialen toegepast om verontreiniging van het oppervlaktewater te voorkomen.

Gebruik van de weg kan daarnaast leiden tot verontreiniging van grond- en oppervlaktewater. Dergelijke verontreiniging wordt veroorzaakt door afstromend en verwaaiend wegwater en door het neerslaan van uitlaatgassen op bodem en oppervlaktewaterlichamen. Vindt vanuit de goten van de weg direct lozing van het wegwater op sloten en watergangen plaats, dan kan bij de uitstroom van goten sprake zijn van een puntverontreiniging. Dit dient dan ook te worden voorkomen, hetgeen in de watertoets zal worden opgenomen. Omdat er maatregelen ter voorkoming van verontreinigingen van oppervlaktewater worden voorgeschreven (die voor elk alternatief hetzelfde zijn), zal het negatieve effect te verwaarlozen zijn. De alternatieven krijgen dan ook de score 0.

Met betrekking tot het grondwater is met name de voormalige vuilstortlocatie aan de Lokkantseweg van belang. Door mogelijke uitspoeling van verontreinigingen is hier het risico van grondwaterverontreiniging als gevolg van de aanleg van een randweg aan de orde. Dit speelt alleen een rol in alternatief 1.

Landschap en cultuurhistorie

Om de effecten op het landschap in te schatten is een beoordeling gemaakt aan de hand van de indicatoren "kenmerkende landschapswaarden en -structuren" en "belevingswaarde". Als hulpmiddel bij de beoordeling is gebruik gemaakt van visualisaties. Uit deze visualisaties blijkt dat in alle alternatieven de belevingswaarde van het landschap rond Haps wordt aangetast. In alternatief 1 wordt een bijzonder gebied doorsneden. Dit betreft het gebied ten zuiden van de Lokkantseweg, waar de openheid van het landschap waardevol is. De overige alternatieven zijn gelegen in meer besloten, kleinschaliger gebieden met meerdere opgaande elementen. Wel dient te worden opgemerkt dat in de alternatieven die dicht bij de kom liggen, het zicht op het dorp afneemt. Aan de westkant is de dorpsrand sterk verrommeld.

De impact van alternatief 4 is relatief minder groot. Alternatieven 2 en 3 ontnemen gedeeltelijk het zicht op een nog relatief gave dorpsrand in het oosten van de kern.

In het studiegebied is een aantal cultuurhistorisch waardevolle elementen gelegen. Dit betreft karakteristieke bebouwing, historisch groen en cultuurhistorisch waardevolle landschappen. In alternatief 0+ is beïnvloeding van historisch waardevolle bebouwing in de kern aan de orde. Hetzelfde geldt voor alternatief 3. In de overige alternatieven is met name invloed op cultuurhistorische landschappen van belang.

Alternatief 1 t/m 3 doorsnijden het akkercomplex Haps. Dat geldt met name voor alternatief 2 en 3, die midden door het akkercomplex voeren. Daarbij wordt tevens het aanwezige reliëf (steilranden) aangetast. Alternatief 1 is meer aan de rand van het akkercomplex gesitueerd. De aantasting van het akkercomplex zal dan ook minder zijn, maar dit alternatief leidt wel tot verstoring van de nog gave randen van het akkercomplex.

Alternatief 4 tenslotte, ligt alleen voor een klein gedeelte binnen het akkercomplex (noordwestelijk deel van het tracé), binnen het gedeelte Laarakker. Dit gedeelte van het akkercomplex wordt door het geplande bedrijventerrein Laarakker-noord hoe dan ook aangetast, onafhankelijk van de komst van de randweg.

Alle vier de tracéalternatieven doorsnijden het Duits Lijntje en daarmee ook de historische dijkbegroeiing van deze voormalige spoorlijn. Tracévariant 1 en 2 doorsnijden tevens de historische laanstructuur langs de Wanroyseweg en de St. Anthonisloop. Afhankelijk van de exacte ligging van alternatief 1, kan hier ook een klein deel van de historisch waardevolle begroeiing langs de Balkloop verloren gaan. Alternatief 4 tenslotte, doorsnijdt de historische laanbeplanting langs de Beerseweg.

Alternatief 0+ houdt werkzaamheden in binnen de kern Haps. Deze werkzaamheden zullen met name plaatsvinden nabij bestaande kruisingen. Het ruimtebeslag voor nieuwe kruispuntvormen (zoals rotondes) is waarschijnlijk groter dan in de huidige situatie. Dit houdt een bodemverstoring in. Oudere kernen, zoals Haps, worden over het algemeen aangemerkt met een hoge verwachtingswaarde. Bovendien is de weg gelegen binnen een archeologisch monument. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of ook hier een aanpassing aan de weg noodzakelijk is. Indien dit zo is, zal de mogelijkheid tot behoud in situ moeten worden bekeken.

Geen van de vier tracéalternatieven voor de randweg Haps doorsnijdt een bekende vindplaats of een Archeologisch Monument. Negatieve effecten van aanleg van de randweg op gekende archeologische waarden zijn dan ook niet aan de orde. Het gehele plangebied voor de randweg Haps, waarbinnen de tracéalternatieven 1 t/m 4 gelegen zijn, heeft een hoge archeologische verwachtingswaarde. Voor alle vier de alternatieven geldt derhalve dat er sprake kan zijn van aantasting van archeologische waarden bij aanleg van de randweg. Archeologisch vervolgonderzoek is dan ook noodzakelijk voorafgaand aan aanleg van de weg volgens één van deze vier tracéalternatieven.

Nieuw



Afbeelding 0.3: Visualisatie randweg in alternatief 1 gezien vanaf de Lokkantseweg in de richting van De Balkloop

Natuur

In de effectbeoordeling voor het aspect natuur worden zowel de effecten op beschermde gebieden als de effecten op in het gebied aanwezige soorten beschouwd.

Bij keuze voor alternatief 0+ wordt geen weg aangelegd in het buitengebied van Haps. Daarbij worden geen beschermde gebieden doorsneden of soorten extra aangetast. In de effectbeoordeling voor het aspect natuur is dan ook gefocust op de alternatieven buiten de bebouwde kom. Hiervan is de invloed bepaald op Natura2000-gebieden, de Ecologische Hoofdstructuur en Ecologische Verbindingszones en op de in het gebied aanwezige soorten.

In de omgeving van het plangebied is het Natura2000-gebied Oeffelter Meent gelegen. Dit gebied is gelegen aan de Maas in de gemeente Boxmeer. Directe invloed als gevolg van fysieke ingrepen is er niet. Wel is er sprake van indirecte effecten als gevolg van stikstofdepositie. Om deze effecten in beeld te brengen zijn depositieberekeningen uitgevoerd in het kader van een passende beoordeling. In de passende beoordeling worden de volgende conclusies getrokken:

- Gezien de afstand van circa 3,5 km of meer zijn negatieve effecten van verstoring van geluid en trillingen op instandhoudingsdoelen in Oeffelter Meent en de overige Natura 2000-gebieden uit-gesloten.
- Instandhoudingsdoelen van Oeffelter Meent worden tijdelijk, van 2018 tot 2020, blootgesteld aan een zeer geringe toename van stikstofdepositie.
- Overige Natura 2000-gebieden ondervinden geen toename van stikstofdepositie vanwege de ligging op ruime afstand van de Randweg Haps.
- Door de zeer geringe en tijdelijke aard van de toename van stikstofdepositie zijn geen significante negatieve effecten te verwachten op instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebied Oeffelter Meent.

Invloed op de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Ecologische Verbindingszones (EVZ) is er wel. Areaalverlies van EHS is vanzelfsprekend belangrijk, maar ook doorsnijding van EVZ's speelt in het studiegebied een belangrijke rol. Areaalverlies van EHS is in absolute zin in alle alternatieven beperkt. Het grootst is dit in alternatief 4, dat een viertal als EHS aangeduide percelen doorsnijdt of raakt. In het gebied is een aantal Ecologische Verbindingszones gelegen. Dit zijn het Duits Lijntje (zowel ten westen als ten oosten van Haps), de St. Anthonisloop, de Balkloop/Lokkantseweg en enkele "uitlopers" van deze EVZ's. Alternatief 1 heeft de grootste negatieve invloed op de aanwezige Ecologische Verbindingszones. Zowel het areaalverlies als het aantal doorsnijdingen is het grootst.

De invloed op aanwezige soorten flora en fauna is het grootst in alternatief 4, gevolgd door alternatief 1 en 2. In alternatief 4 is er met name invloed op beschermde soorten fauna. Het gaat hierbij om diverse vogelsoorten en enkele dassenburchten. Daarnaast wordt bebouwing gesloopt die mogelijk onderdak biedt aan vleermuizen. Alternatief 1 beïnvloedt zowel beschermde soorten flora als fauna. Territoria van een aantal vogelsoorten liggen direct aan of in het tracé. Daarnaast zijn er standplaatsen van zowel het Rapunzelklokje als de Brede Wespenorchis die worden geraakt door alternatief 1. Alternatief 2 heeft minder invloed op de in het gebied aanwezige planten- en vogelsoorten. Daar staat tegenover dat het tracé in de nabijheid van een dassenburcht in het Duits Lijntje is gelegen. Dit laatste geldt ook voor alternatief 3. Aangezien dit alternatief voor een deel gebruik maakt van de bestaande weg, is de invloed op flora en fauna op het betreffende weggedeelte nihil. Wel moet worden gezien of er in de te slopen panden verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn. Tenslotte kan de alpenwatersalamander voorkomen op en nabij het Duits Lijntje, daar dit geschikt landhabitat vormt voor deze soort. In de nabijheid van het Duits Lijntje is tevens voortplantingsbiotoop aanwezig in de vorm van sloten. Alternatieven 1, 2 en 3 doorsnijden het Duits Lijntje op een plek waar momenteel een aaneengesloten houtkant aanwezig is op het dijklichaam. Alternatief 4 snijdt het Duits Lijntje ter plaatse van de Steenakkerstraat. Voor alternatief 1, 2 en 3 is derhalve een nieuwe coupure nodig in de houtkant op het Duits Lijntje, voor alternatief 4 dient de bestaande coupure vergroot te worden.

Grondgebruik

Bij de effectbeoordeling van het grondgebruik wordt de invloed van de tracéalternatieven op het grondgebruik ten opzichte van de referentiesituatie beoordeeld. Het gaat daarbij niet uitsluitend om het ruimtebeslag van het betreffende tracéalternatief, maar ook om de gebruiksmogelijkheden van omliggende gronden. Er is een onderscheid gemaakt in de invloed op de landbouw, recreatie, wonen, maatschappelijke voorzieningen en werken.

Gezien de aard van de omgeving van Haps is de invloed op de landbouw verreweg het belangrijkste issue. De fysieke invloed op woningen in het gebied is relatief klein. Dat wil zeggen dat er in elke alternatief slechts een beperkt aantal woningen moet worden geamoveerd. Dit zegt echter niets over het woon- en leefklimaat. Dit is apart beoordeeld. De invloed op werken en recreatie is beperkt.

Het verlies aan oppervlakte agrarische grond het grootst in alternatief 1. In totaal is bijna 14 ha landbouwgrond benodigd voor de aanleg van de randweg. In alternatief 2 is dit ongeveer 11 ha. Alternatief 3 en 4 lopen gedeeltelijk over bestaande wegen. Het areaalverlies is dan ook kleiner: circa 2,7 ha in alternatief 3 en ongeveer 8,5 ha in alternatief 4.

De afname van areaal landbouwgrond zegt niet alles over de invloed van de randweg op de landbouw in het gebied. Belangrijk is welke kavels beïnvloed worden. Huiskavels en aaneengesloten kavels zijn van groot belang voor een gezond agrarisch bedrijf. Dit geldt zeker voor de melkveehouderij, waarbij weidegrond nabij de stal belangrijk is. In alternatief 1 en 2 worden relatief veel huis- en gunstig gelegen veldkavels doorsneden. In alternatief 3 is dit aantal geringer, omdat de afstand door het buitengebied relatief kort is. Alternatief 4 loopt door een gebied met relatief veel intensieve veehouderij en weinig melkveehouders. Voor deze agrarische tak is de beschikking over een grote huiskavel van minder belang. Wel is alternatief 4 het enige tracé waarbij sprake is van het amoveren van bedrijfsbebouwing, omdat deze is gelegen op het beoogde tracé. Dat houdt echter niet in dat dit het enige tracé is met invloed op de levensvatbaarheid van de bedrijven. In afbeelding 6.10 is een kaart met eigendommen in het gebied weergegeven. Hierop zijn de verschillen in invloed op de bedrijven goed zichtbaar. In alternatief 2 wordt de huiskavel van het bedrijf aan de Lökkantseweg 1 voor een groot deel doorsneden, in alternatief 1 geldt dit voor het bedrijf aan de Lökkantseweg 4. De doorsnijding van een tweetal huiskavels in alternatief 2 (St. Hubertseweg 3 en Lökkantseweg 9) is zeer beperkt qua oppervlakte en invloed op de bedrijfsvoering. De doorsnijding van de huiskavel van het bedrijf aan de De Bengels 1 is qua oppervlakte beperkt, maar wat betreft invloed niet, omdat de inrit tot het bedrijf wordt afgesloten en er omrijafstanden naar de kavels aan de overzijde van de Lökkantseweg ontstaan. Het alternatief 0+ levert geen ruimtelijke belemmeringen op voor de landbouw.

In geen van de alternatieven is er sprake van het amoveren van panden of terreinen waarin een maatschappelijke voorziening is gevestigd. Dit aspect van de beoordeling speelt geen rol. Wel is er sprake van invloed op de bereikbaarheid van voorzieningen. De belangrijke maatschappelijke voorzieningen in Haps zijn voor een aanzienlijk deel aan of in de nabijheid van de N264 gelegen. Voorbeelden hiervan zijn basisschool De Bongerd, zaal De Posthoorn, kinderdagverblijf Koetje Boe, het Bibliotheek Servicepunt en de kerk. Bijna al deze voorzieningen (op de Posthoorn na) zijn aan de westzijde van de N264 gelegen. De drukke verkeersader die deze weg nu is, vormt een behoorlijke barrière voor de inwoners aan de oostzijde van het dorp. Dit geldt met name voor de kinderen die naar de basisschool moeten. De aanleg van een randweg scoort om die reden positief, waarbij evenals bij het criterium "bedrijvigheid" geldt dat de alternatieven in dit opzicht gelijkwaardig scoren.

Woon- en leefklimaat

Het woon- en leefklimaat is in het MER vooral beoordeeld aan de hand van de ervaren milieuhinder. Hierbij is ingezoomd op de aspecten geluidhinder, luchtverontreiniging, externe veiligheid en trillingshinder. In deel B zijn de resultaten van de verschillende modelberekeningen op het gebied van akoestiek, lucht en externe veiligheid uitgebreid beschreven. Onderstaand volgt een beschouwing van de belangrijkste conclusies.

Akoestiek

De akoestische berekeningen die voor de diverse tracés zijn uitgevoerd tonen aan dat bij een keuze voor alternatief 0+ geen sprake is van een afname van de geluidhinder in de kern. Er vindt zelfs een toename van het aantal gehinderden plaats. Alternatief 0+ biedt geen oplossing voor het ervaren leefbaarheidsprobleem. Alternatief 1 scoort goed wanneer het gaat om het terugbrengen van het aantal gehinderden. Dit is dan ook het tracé dat het verst van de kern verwijderd ligt. Ook alternatief 2 en 4 bieden een oplossing voor het probleem. Alternatief 3 biedt slechts ten dele een oplossing. Niet alle gevoelige objecten binnen de bebouwde kom van Haps zullen een reductie van de geluidhinder ervaren bij de aanleg van dit alternatief. Dit heeft vanzelfsprekend te maken met de route over het bestaande tracé van de N264 tussen Putselaarstraat en Zoetsmeerweg. Op dit wegvak neemt de geluidbelasting zelfs toe.

Luchtkwaliteit

Bij alle alternatieven, uitgezonderd alternatief 0+, is het zo dat de afname van luchtverontreinigende stoffen in de kern van Haps plaatsvindt. Uit de berekeningen blijkt dat in alternatief 1 en 2 een groter aantal woningen een significante afname van de concentratie luchtverontreinigende stoffen kent dan in alternatief 3 en 4. Dit heeft te maken met het feit dat alternatief 3 en 4 dichter bij de kern zijn gelegen. De significante toename van luchtverontreinigende stoffen is met name merkbaar in het buitengebied, bij de woningen nabij het tracé. Opgemerkt dient te worden dat in alle gevallen de concentratie aan luchtverontreinigende stoffen ruim binnen de wettelijke grenswaarden is gelegen. Hetzelfde geldt voor het wettelijke criterium overschrijdingsdagen. In geen van de alternatieven is er sprake van een onacceptabele verslechtering van de luchtkwaliteit.

Externe veiligheid

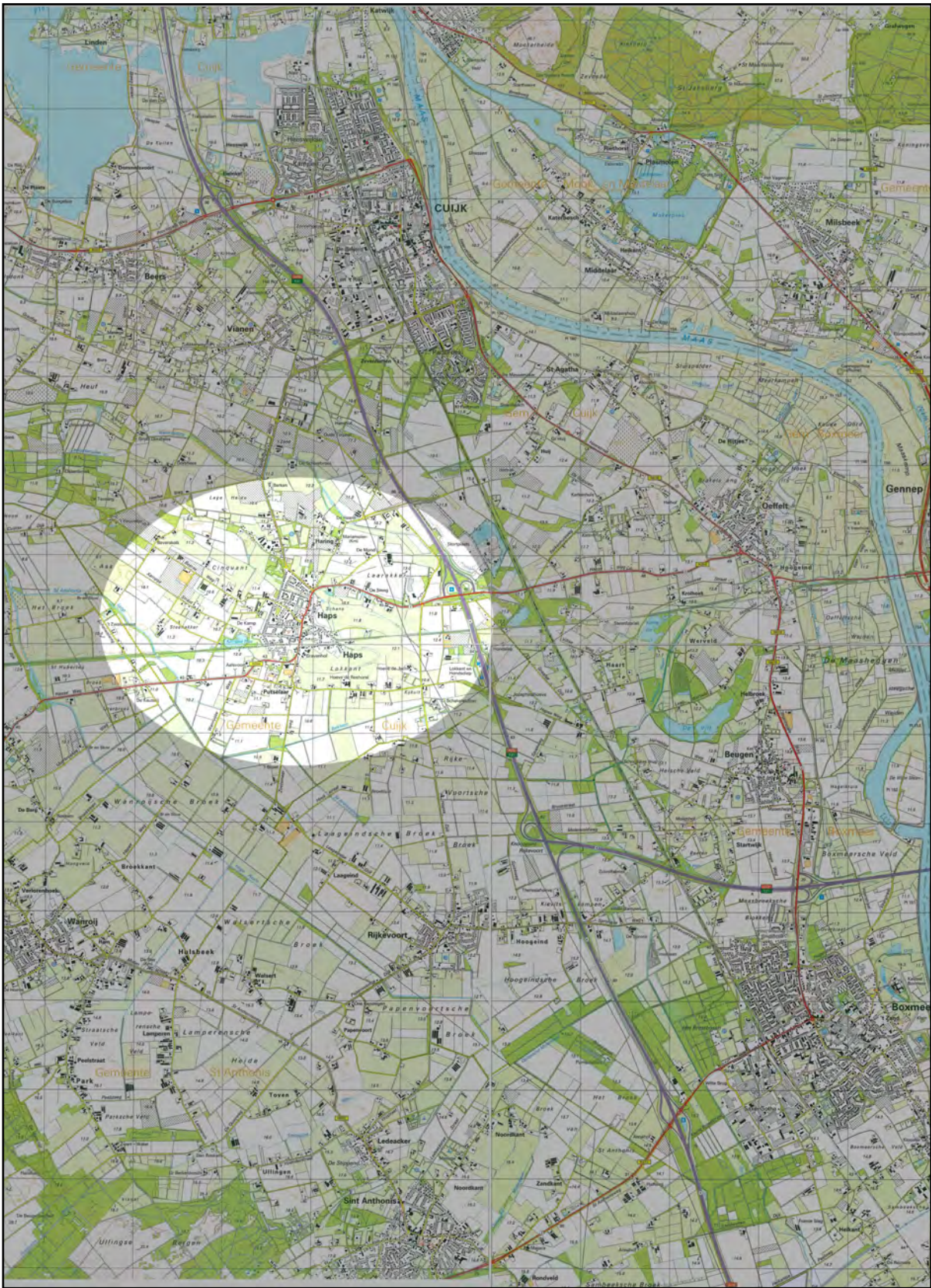
Op het gebied van externe veiligheid is er in geen van de alternatieven sprake van overschrijding van de normen met betrekking tot plaatsgebonden risico of groepsrisico. Aangezien het transport van gevaarlijke stoffen over de weg gering is, is er in dit opzicht geen probleem. Er is daarom voor gekozen alle alternatieven gelijk te scoren met een 0. Vanzelfsprekend zijn er wel verschillen tussen de alternatieven. Hoe meer adressen binnen het invloedsgebied van de transportroute liggen, des te hoger is het externe veiligheidsrisico. Alternatief 0+ levert in dit opzicht geen verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. De positieve invloed van alternatief 3 en 4 is gering, omdat er relatief veel adressen binnen het invloedsgebied van de weg zijn gelegen. In alternatief 1 is het aantal gevoelige objecten het kleinst.

Trillingen

Hetzelfde als hierboven is gesteld met betrekking tot externe veiligheid kan worden gesteld aangaande trillingen. Het invloedsgebied van trillingshinder is echter een stuk kleiner en de effecten zijn wel significant. Omdat alternatief 1 ver van de kern is verwijderd en er het minste adressen aan het tracé zijn gelegen, scoort deze beter dan de overige alternatieven om de kom heen.

Leefbaarheid

De effecten op het vlak van leefbaarheid zijn niet los te zien van de hierboven beschreven effecten op het gebied van woon- en leefklimaat, verkeer en grondgebruik. Wanneer de geluidshinder en de luchtverontreiniging afnemen, de hoeveelheid verkeer in de kern afneemt en er kansen ontstaan voor horeca en maatschappelijke voorzieningen komt dat de leefbaarheid in de kern ten goede. De bewoners hebben zelf in de diverse leefbaarheidsonderzoeken deze directe link ook gelegd. Naast harde feiten uit de onderzoeken, speelt ook de beleving van inwoners een rol in de mate waarin zij de leefbaarheid van hun kern waarderen. Dit is in een onderzoek naar feiten, hetgeen een MER is, niet te kwantificeren en te meten. Duidelijk is wel dat een verbetering van de leefbaarheid in de kern ten koste kan gaan van de leefbaarheid ter plaatse van de nieuwe randweg. Om die reden kan in de beoordeling van dit aspect grofweg worden gesteld: hoe minder personen binnen de invloedssfeer van de weg wonen (of komen te wonen), des te hoger scoort dit alternatief op leefbaarheidsaspecten. Uitzonderingen hierop zijn mogelijk indien belangrijke voorzieningen voor de leefbaarheid in een dorp door de aanleg van een randweg onbereikbaar worden of dreigen te verdwijnen, maar dat is hier niet het geval.



Afbeelding 1.1: Ligging Haps

1 Inleiding

Voor u ligt deel A van het Milieueffectrapport voor de randweg Haps. Dit rapport betreft het hoofdrapport van het MER, waarin de essentiële onderdelen zijn opgenomen. In voorliggend document wordt ingegaan op de aanleiding voor het opstellen van dit MER, de beoogde ruimtelijke ingreep en de onderzochte alternatieven, de onderzoeksmethodiek en de effecten van de alternatieven op milieu, landschap en leefomgeving. Een uitgebreide beschrijving van de huidige (en referentie-) situatie en een uitgebreide effectenanalyse zijn opgenomen in deel B van dit MER. De bestuurlijke samenvatting maakt tevens onderdeel uit van deel A van het MER.

Ter bevordering van de leesbaarheid van dit rapport zijn in de bijlagen 1 en 2 uitvouwbare kaarten op A3-formaat opgenomen die belangrijke informatie bevatten met betrekking tot topografie en de ligging van alternatieven.

1.1 Aanleiding

Het dorp Haps is gelegen aan een tweetal belangrijke verkeersaders in Noordoost Brabant. Ten oosten van het dorp is de A73 gelegen. Het dorp zelf wordt doorsneden door de N264. Dit is één van de belangrijkste regionale oost-west verbindingen in Noordoost Brabant. Automobilisten die vanuit de regio Uden-Veghel naar het oosten moeten, kunnen gebruik maken van een beperkt aantal provinciale N-wegen. Dit zijn de N272 en de N264, waarvan de laatste de meest directe verbinding vormt. De ligging nabij deze belangrijke verkeersaders heeft (onder andere) geleid tot de keuze om nabij de aansluiting van de N264 op de A73 een regionaal bedrijventerrein te ontwikkelen. Deze ontwikkeling volgt uit het beleid dat de provincie Noord-Brabant in 2002 in het streekplan heeft ingezet. Bedrijven die qua aard, schaal en functie niet meer passen bij een landelijke regio (zoals het Land van Cuijk) moeten worden verplaatst naar stedelijke regio's óf regionale bedrijventerreinen.

De functie van regionale verkeersader leidt tot relatief hoge verkeersintensiteiten op de N264. In de huidige situatie is er relatief veel vrachtverkeer op de weg aanwezig. De realisatie van het Regionaal Bedrijvenpark Laarakker (RBL) zal de hoeveelheid vrachtverkeer doen toenemen. De verkeersintensiteiten en het aandeel zwaar verkeer in de huidige situatie leiden ertoe dat automobilisten en bewoners de weg als druk en onveilig ervaren. Tevens is er sprake van milieuhinder en barrièrewerking. In 2008 heeft Grontmij een studie uitgevoerd naar de wegvakken van de N264 die zijn gelegen tussen de N277 (bij vliegbasis Volkel ten westen van Mill) en de Maas (*Verkenning N264, Grontmij 2008*). Doel van deze studie was het uitvoeren van een probleemverkenning en de aanleiding was gelegen in de destijds optredende problematiek en de realisatie van mogelijke probleemversterkers, zoals het Regionaal Bedrijvenpark Laarakker. In het rapport van Grontmij wordt geconcludeerd dat met name op het gebied van de leefbaarheid (geluidsbelasting) er knelpunten zullen ontstaan. Ook worden capaciteitsproblemen verwacht nabij het RBL, in Haps en in Oeffelt. Als gevolg van de capaciteitsproblemen in de kern wordt in het rapport van Grontmij de verwachting uitgesproken dat er sluipverkeer zal ontstaan aan de zuidoostzijde van Haps.

Naar aanleiding van de "Verkenning N264" is door de gemeente Cuijk en de provincie Noord-Brabant een intentieovereenkomst gesloten met als doel een toekomstbestendige oplossing voor het mobiliteits- en leefbaarheidsvraagstuk ten aanzien van de N264 in de kern Haps te realiseren. Hieraan gekoppeld is een m.e.r.-procedure opgestart.



Afbeelding 1.2: Plangebied in rood aangegeven

m.e.r. en MER

In de regelgeving en praktijk van de milieueffectrapportages worden de afkortingen m.e.r. en MER gebruikt. Dit levert soms verwarring op. Voor de duidelijkheid wordt het gebruik van beide afkortingen onderstaand uitgelegd.

MER: de afkorting MER staat voor Milieueffectrapport. Hiermee wordt dus gedoeld op het daadwerkelijke document.

m.e.r.: de afkortingen m.e.r. wordt gebruikt om de procedure voor de milieueffectrapportage aan te duiden.

1.2 Begrenzing van het plangebied en het studiegebied

Op basis van de “Verkenning N264” is het plangebied bepaald op de kern van Haps en het gebied ten zuidoosten ervan. Later is dit gebied op advies van de Commissie m.e.r.* uitgebreid aan de west- en noordzijde van het dorp. Het plangebied is grofweg gelegen tussen de Sint Anthonisloop (en de Steenakkerstraat) in het westen, de Haringsestraat in het noorden, De Bengels in het zuidoosten en De Bakloop in het zuiden. Nabij het RBL sluiten alle alternatieven voor de randweg weer aan op de N264. Tot het plangebied wordt ook het wegvak tussen de op- en afritten van de A73 en de aansluiting van de randweg op de N264 gerekend.

Het studiegebied omvat het gebied waarbinnen mogelijk effecten te verwachten zijn als gevolg van de realisatie en het gebruik van een project. Het studiegebied is daarmee ruimer gedefinieerd dan het plangebied. Per milieueffect kan de omvang van het studiegebied echter verschillen, al naar gelang de reikwijdte van het effect. De verschillende milieuaspecten worden niet alleen afzonderlijk bestudeerd, ook de onderlinge samenhang wordt bekeken. Hierdoor ontstaat een samenhangende gebiedsanalyse voor het gehele gebied.

1.3 m.e.r. en ruimtelijke ordening

De realisatie van een toekomstbestendige oplossing voor het mobiliteits- en leefbaarheidsvraagstuk is niet mogelijk op basis van de geldende bestemmingsplannen van de gemeente Cuijk. Dit geldt voor een herinrichting van de bestaande N264 alsmede voor overige alternatieven (zie hoofdstuk 5 voor een beschrijving van alle alternatieven). Er moet een nieuw bestemmingsplan worden vervaardigd om het project te kunnen realiseren. In de Wet milieubeheer (hoofdstuk 7) en in het Besluit m.e.r. is geregeld dat plannen of besluiten met mogelijk significante negatieve gevolgen voor het milieu moeten worden getoetst op hun effecten. Ten tijde van de start van het project golden de zogeheten C- en D-lijst uit het Besluit m.e.r. als toetsingskader of een ruimtelijke ingreep m.e.r.-plichtig is.

Gedurende het project is de wetgeving rond milieueffectrapportages enigszins gewijzigd. Op 1 juli 2010 is de Wet Modernisering m.e.r. in werking getreden. Deze wet wijzigt de Wet milieubeheer daar waar het gaat om de procedures en de wettelijke bepalingen aangaande het (al dan niet verplicht) opstellen van een milieueffectrapport (MER) en heeft tot doel de regelgeving te vereenvoudigen. Samenhangend hiermee is op 1 april 2011 het besluit tot wijziging van het Besluit m.e.r. in werking getreden.

De belangrijkste wijzigingen betreffen het aanpassen van de richtlijnen m.b.t. de activiteiten waarvoor een MER-beoordeling of een MER moet worden opgesteld. De plandrempels zijn gewijzigd, maar het karakter ervan is eveneens gewijzigd. De beoordelingsdrempels uit het oude Besluit m.e.r. (onderdeel C en D van de bijlage bij het besluit) zijn vanaf 1 april indicatief. Het bevoegd gezag zal zich er voortaan van moeten vergewissen of de activiteiten in dit onderdeel ook beneden de drempel geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.-procedure.

Bovenstaande houdt niet in dat de plandrempels uit het Besluit m.e.r. geen waarde hebben. Ze bieden wel degelijk houvast bij de beoordeling of een plan al dan niet significante negatieve gevolgen voor het milieu hebben. In categorie C 1.2 en C 1.3 van de bijlage behorende bij het Besluit m.e.r. zijn de aanleg en uitbreiding van bestaande wegen opgenomen. De aanleg van een autosnelweg of een autoweg is in alle gevallen m.e.r.-plichtig. Een autoweg is daarbij als volgt gedefinieerd:

1. een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregeld kruispunten en waarop het verboden is te stoppen en te parkeren, of
2. een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens uit 1990.

Daarnaast is de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken, niet zijnde een autosnelweg of een autoweg eveneens m.e.r.-plichtig indien de tracélengte 10 km of meer bedraagt en m.e.r.-beoordelingsplichtig indien de tracélengte 5 km of meer bedraagt.

Bij de start van het project was het niet duidelijk of de oplossing voor de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in Haps zou voldoen aan de definitie van een autoweg. Toch hebben de gemeente Cuijk en de provincie Noord-Brabant reeds aan het begin van het project besloten op vrijwillige basis een m.e.r.-procedure te doorlopen. Men wil een gedegen keuze kunnen maken tussen verschillende alternatieven voor een oplossing van de geconstateerde problemen. Deze keuze wil men niet louter op basis van verkeerskundige argumenten, maar ook op basis van milieueffecten in de breedste zin van het woord maken. Het doorlopen van een m.e.r.-procedure is hiervoor het meest geëigende instrument.

1.4 Doel van een m.e.r.

De doelstelling van een milieueffectrapport en de procedure tot vervaardiging ervan is om het milieubelang een volwaardige plaats in het besluitvormingsproces te geven wanneer er sprake is van activiteiten met mogelijke ingrijpende milieugevolgen. Het MER geeft objectief weer welke milieueffecten te verwachten zijn als gevolg van een geplande ingreep/activiteit. Een milieueffectrapport is geen op zichzelf staand plan, maar is altijd een hulpmiddel bij de besluitvorming door de overheid over de betreffende activiteit. Om die reden is een MER altijd gekoppeld aan een overheidsbesluit of een bij wet bepaalde planvorm (zoals een structuurvisie) en de procedure die daarvoor dient te worden doorlopen.

1.5 Procedure

Zoals beschreven in paragraaf 1.4 is een MER nooit een op zichzelf staand product, maar dient het ter ondersteuning van een besluitvormingsproces. In dit geval is dit de RO-procedure voor de realisatie van het project. Om de realisatie van het uiteindelijk gekozen alternatief planologisch-juridisch mogelijk te maken, zal een nieuw bestemmingsplan worden vervaardigd. Een voorontwerp van dit bestemmingsplan zal voor een ieder ter inzage worden gelegd, zodat erop kan worden ingesproken. Vervolgens zal het formele traject starten met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en de zienswijze periode, waarna het plan door de gemeenteraad zal worden vastgesteld. Het traject voor het MER wordt aan de RO-procedure gekoppeld. Voorgeschreven is dat het MER in ieder geval gereed moet zijn bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Het streven is om het MER echter al tegelijk met het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen, zodat ook de inspraak op het MER meegenomen kan worden in een eventuele aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan naar het ontwerpbestemmingsplan.

Globaal zijn de te doorlopen stappen in de m.e.r.-procedure de volgende:

- Opstellen startnotitie (op basis van voor de m.e.r.-procedure uitgevoerde tracéstudie).
- Publicatie en inspraak startnotitie (2 juni 2010 - 14 juli 2010).
- Informatieavond (22 juni 2010).
- Advies Commissie m.e.r. over de richtlijnen voor het opstellen van het MER (13 oktober 2010).
- Vaststellen richtlijnen door de gemeenteraad (13 december 2010).
- Opstellen MER aan de hand van de richtlijnen.
- Toetsing door de Commissie MER.
- Aanvaarding MER door bevoegd gezag.
- Publicatie MER tezamen met het (voor)ontwerpbesluit (bestemmingsplan).
- Vaststelling besluit en MER.

In het gehele proces heeft een klankbordgroep bestaand uit inwoners van het dorp en belanghebbenden die al dan niet worden vertegenwoordigd door hun belangenorganisatie (zoals de ZLTO) mee gedacht. Zo zijn diverse tracéalternatieven, zoals deze in de Startnotitie zijn opgenomen, mede bepaald aan de hand van inspraak van de klankbordgroep.

1.6 Leeswijzer

Het MER bestaat uit twee delen (deel A en deel B), een Tracékeuzenotitie en externe bijlagen.

Deel A van het MER is het hoofdrapport. Dit rapport bevat alle benodigde informatie om het milieubelang een goede rol in het besluitvormingsproces te kunnen laten spelen. In hoofdstuk 2 worden de achtergronden van het project en het nut en de noodzaak ervan beschreven. In hoofdstuk 3 wordt beschreven op welke wijze toetsing van alternatieven in het MER wordt uitgevoerd. Het terzake doende beleid is samengevat in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 is een uitgebreide beschrijving van de voorgenomen activiteit en de onderzochte alternatieven opgenomen. In hoofdstuk 6 is de effectbeoordeling samengevat en wordt aangegeven hoe effecten gecompenseerd of gemitigeerd kunnen worden. Hoofdstuk 7 geeft een aanzet voor een evaluatieprogramma en duidt op de leemten in kennis en informatie.

Deel B van het MER vormt de basis voor de effectbeschrijving in hoofdstuk 6 van deel A. In deel B is een uitgebreide beschrijving van de referentiesituatie opgenomen. Daarnaast is een vergelijking van alternatieven voor elk van de diverse in deel A beschreven milieuthema's opgenomen.

Deel A en Deel B bieden tezamen een objectieve beoordeling van de effecten van alle onderzochte alternatieven voor een oplossing van de problematiek in Haps. Wat in deel A en B niet aan de orde komt is het bepalen van een wegingsfactor aan bepaalde milieuthema's. Niet elk milieuthema hoeft per definitie even zwaar te wegen. Ook is het aspect kosten niet in het MER opgenomen én is er geen vergelijking tussen alternatieven onderling gemaakt om te bepalen welk alternatief de doelen van het project het best bereikt zonder daarbij de leefbaarheids- en milieuproblematiek af te wentelen op de omgeving van Haps. Deze informatie is opgenomen in de Tracékeuzenotitie, die onderdeel is van het MER.

Veelal is de grondslag onder de effectbeoordeling een technisch rapport. Deze rapporten zijn opgenomen als externe bijlage bij het MER.



Afbeelding 2.1: N264 buiten de spits. Het hoge aandeel vrachtverkeer is zichtbaar.

2 Probleem- en doelstelling randweg

2.1 Achtergronden en probleemstelling

De inwoners van de kern Haps hebben gedurende de afgelopen jaren gemerkt dat de groei van het autoverkeer gevolgen heeft voor de verkeersdrukte op de belangrijkste weg in het centrum van hun dorp. De weg wordt meer en meer als een barrière ervaren en de overlast als gevolg van het verkeer neemt toe. Toen in 2002 in het streekplan van de provincie het terrein nabij Nabuurs aan de A73 werd opgenomen als lokatie voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein, werd de vrees voor nog meer overlast groter.

Met de toekomstige ontwikkelingen in het achterhoofd is men in 2008 gestart met het analyseren van de weg in z'n directe omgeving. Deze analyse is uitgevoerd door Grontmij en richtte zich op het tracé van de N264 tussen de N277 en de A73. Binnen dit tracé loopt de N264 door de kernen van St. Hubert, Haps en Oeffelt. In de verkenning zijn de aspecten bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid beschouwd en is naar de invloed van de toekomstige ontwikkelingen gekeken. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat gezien de huidige en verwachte leefbaarheids- en milieuproblemen in de kern Haps een randweg een goede optie zou zijn om zowel de bereikbaarheid te garanderen als de leefbaarheid in de kern te vergroten.

Naar aanleiding van de conclusie in de gebiedsverkenning is door de gemeente Cuijk en de provincie Noord-Brabant in 2008 een intentieovereenkomst getekend, waarin de gemeente en de provincie de problematiek in de kom van Haps erkennen en verklaren zich te zullen inspannen om door middel van een gezamenlijke aanpak tot de gewenste oplossing te komen. Onderdeel van het raadsbesluit en de intentieovereenkomst is het opstarten van de m.e.r. procedure. De provincie heeft de plannen voor de realisatie het project opgenomen in het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (B-MIT) 2010 - 2014, het uitvoeringsprogramma van het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP).

2.2 Nut en noodzaak

De verkeersintensiteiten op de N264 in de huidige situatie leiden tot hinder en overlast in de kern Haps. In en rond Haps spelen de nodige ruimtelijke ontwikkelingen. De verwachting is dat deze ontwikkelingen leiden tot een significante toename van de problematiek. Navolgend wordt ingegaan op deze verkeersintensiteiten en worden de belangrijkste knelpunten nader geduid. Hierdoor wordt duidelijk waarom de herinrichting van de N264 in of rond de kern noodzakelijk is. Het nut van de herinrichting zal blijken uit de uitgevoerde modelberekeningen, die later in dit deel en in deel B uitgebreid aan de orde komen.

Belangrijkste knelpunten

Aan de basis van de planvorming rond de randweg Haps is de in de vorige paragraaf beschreven verkenning van de N264 door Grontmij gelegen. In de verkenning wordt een aanzienlijke groei van het verkeer op de N264 gesignaleerd. Deze groei bestaat uit een autonome groei van het verkeer, maar wordt versterkt door de realisatie van het Regionaal Bedrijventerrein Laarakker (RBL). Door realisatie van het RBL zal naar verwachting van Grontmij de hoeveelheid doorgaand verkeer door Haps verder toenemen. Tevens ontstaat het gevaar op ongewenste sluiproutes door het buitengebied (De Bengels, Lokkantseweg). (Grontmij, juni 2008). De verslechterde bereikbaarheid heeft ook een negatief effect op de regionale bereikbaarheid richting A73.

De N264 is momenteel de belangrijkste oost-west verbinding in de regio Noordoost Brabant. Met name sinds de openstelling van de A50 tussen Eindhoven en Oss is het belang van de N264 als regionale schakel toegenomen. De regio Noord-oost-Brabant wordt gezien als een "zwakke schakel" in het wegennet in Brabant, omdat er geen rijksweg in oost-west richting is gelegen. De optie van het doortrekken van de A77 bij Boxmeer is om die reden onderzocht (*Probleemverkenning oostwest-verbinding Oost-Brabant, Goudappel-Coffeng, 2010*). In dit rapport wordt ten aanzien van deze oplossing het

	Wegvak	2010	Autonome ontwikkeling (2025)
1	Hapseweg	8.400	11.700
2	St. Hubersteweg	8.300	11.800
3	St. Hubersteweg	7.900	10.900
4	St. Hubersteweg	7.700	10.600
5	St. Hubersteweg	9.200	13.300
6	Kerkstraat	9.500	13.800
7	Kerkstraat	10.000	14.300
8	Kerkstraat	10.800	15.300
9	Oeffeltseweg	10.200	14.500
10	Oeffeltseweg	11.600	21.400
11	Oeffeltseweg	8.100	10.400
12	Steenakkerstraat	300	800
13	Steenakkerstraat	500	1.000
14	Beerseweg	600	1.100
15	Zoetendaalstraat	400	600
16	Beatrixlaan	< 50	< 50
17	Beerseweg	200	300
18	Wildestraat	300	700
19	Kalkhofseweg	5.400	6.300
20	Kalkhofseweg	5.200	6.100
21	Kalkhofseweg	6.000	6.800
22	Kalkhofseweg	5.500	6.500
23	Cuykseweg	300	500
24	Putselaarstraat	1.600	1.900
25	Zoetsmeerweg	1.600	3.000
26	Zoetsmeerweg	1.400	2.200
27	Lokkantseweg	1.400	2.100
28	Hapsedijk	1.000	400
29	Lokkantseweg	900	1.800

Tabel 2.1: Verkeersintensiteiten in de huidige situatie en in autonome ontwikkeling (afgerond in 100-tallen)

	Wegvak	2010	Autonome ontwikkeling (2025)
1	Hapseweg	1.800	3.800
2	St. Hubersteweg	1.700	3.800
3	St. Hubersteweg	1.700	3.600
4	St. Hubersteweg	1.700	3.500
5	St. Hubersteweg	1.800	3.900
6	Kerkstraat	1.800	4.000
7	Kerkstraat	1.900	4.000
8	Kerkstraat	1.900	4.100
9	Oeffeltseweg	2.000	4.100
10	Oeffeltseweg	2.300	6.700
11	Oeffeltseweg	1.500	1.900
12	Steenakkerstraat	< 50	< 50
13	Steenakkerstraat	< 50	< 50
14	Beerseweg	< 50	< 50
15	Zoetendaalstraat	< 50	< 50
16	Beatrixlaan	< 50	< 50
17	Beerseweg	< 50	< 50
18	Wildestraat	< 50	< 50
19	Kalkhofseweg	100	300
20	Kalkhofseweg	100	300
21	Kalkhofseweg	200	500
22	Kalkhofseweg	200	500
23	Cuykseweg	< 50	< 50
24	Putselaarstraat	100	300
25	Zoetsmeerweg	100	400
26	Zoetsmeerweg	100	300
27	Lokkantseweg	100	300
28	Hapsedijk	200	< 50
29	Lokkantseweg	100	300

Tabel 2.2: Verkeersintensiteiten zwaar verkeer in de huidige situatie en in autonome ontwikkeling (afgerond in 100-tallen)

volgende geconcludeerd: *“Met deze probleemanalyse kan de noodzaak voor een nieuwe oost-westverbinding of zoals ook wel genoemd, ‘het doortrekken van de A77’, vanuit verkeerskundige optiek niet worden aangetoond. De vervoerwaarde is daarvoor (nog) te gering en de voordelen in termen van reistijdverbetering zijn beperkt. Een nieuwe oost-westverbinding geeft, naar aanleiding van de resultaten van het verkeerskundig onderzoek, onvoldoende aanknopingspunten een oplossing te zijn voor de gesignaleerde problematiek in het studiegebied. De resultaten geven daarom geen aanleiding om een nieuwe oostwestverbinding nader te verkennen”.*

Bovenstaande houdt in dat de N264 een belangrijke, regionale verkeersfunctie zal blijven vervullen. Voor Haps is de N264 met afstand de belangrijkste wegverbinding van en naar alle windrichtingen. Circa 2 km oostelijk van Haps is er uitwisseling mogelijk tussen de N264 en de A73. Buiten de bebouwde kom zijn vrijliggende fietsvoorzieningen langs de N264 aangebracht. Binnen de bebouwde kom is hiervoor binnen de bestaande eigendomsgrenzen te weinig ruimte voor en is derhalve gekozen voor verhoogde, aanliggende fietspaden. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom is de N264 niet ingericht conform de essentiële herkenbaarheidskenmerken zoals die volgens Duurzaam Veilig zijn voorgeschreven bij gebiedsontsluitingswegen.

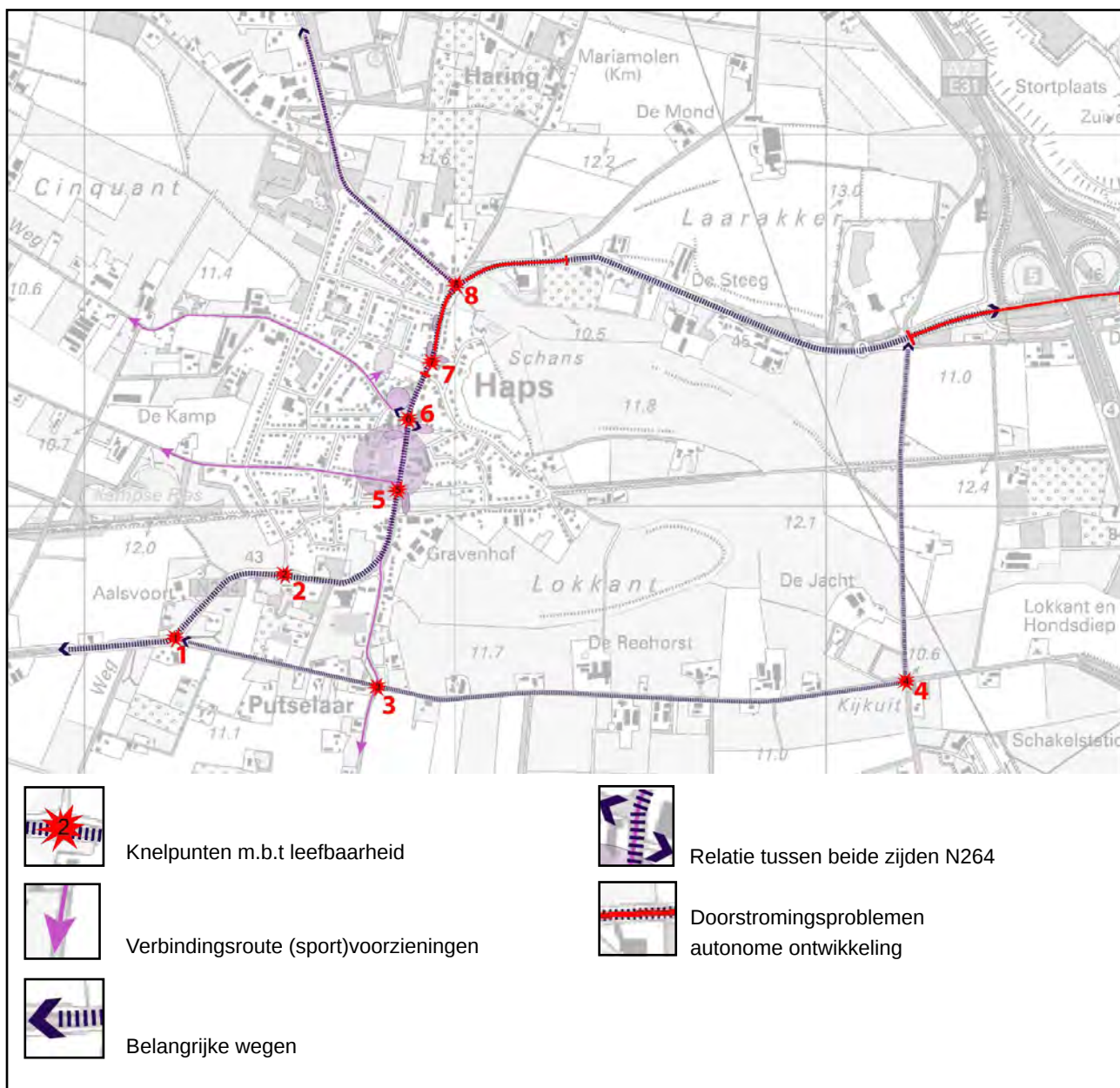
Naast verkeersproblematiek speelt leefbaarheid in de kern een belangrijke rol. In het Integraal Dorpsontwikkelingsprogramma Haps (IDOP) is op basis van onderzoek hieromtrent het volgende geconstateerd:

“Een enorme kans om de verbinding in het dorp beter te maken en de ruimtelijke kwaliteit van het dorpshart te versterken ligt in de mogelijke omleiding van de provinciale weg. De weg heeft in de loop van de jaren een steeds zwaardere rol gekregen in de regio. Met de komst van het RBL wordt de noodzaak voor een duurzame ontlasting van de kern van Haps steeds zwaarder. De omleiding maakt het mogelijk dat de leefbaarheid van de kern van Haps enorm vergroot wordt”.

Eén van de eerste stappen bij het opstellen van het MER voor de randweg Haps was het opstellen van een verkeersmodel om de verwachte verkeerstoename inzichtelijk te maken. In deel B is uitgebreid beschreven op basis van welke randvoorwaarden en modeluitgangspunten dit model is opgesteld.

In tabel 2.1 en 2.2 zijn de verkeersintensiteiten op de N264 in de kern Haps in 2010 en na autonome ontwikkeling opgenomen. Gezien de aanzienlijke hoeveelheid kruisingen met zijwegen en inritten, de aanwezige winkels met aan de weg grenzende langspaarvakken, het wegprofiel en de ligging van het kinderdagverblijf en de basisschool direct aan de N264 zijn de intensiteiten in de huidige situatie reeds aan de hoge kant. Daarnaast is het aandeel vrachtverkeer hoog (ongeveer 19%). Op wegvakniveau ontstaan problemen in de doorstroming van verkeer wanneer aan de N264 gelegen voorzieningen worden bevoorraad. Daarnaast is er sprake van een slechte oversteekbaarheid. De oversteekbaarheid van de N264 is berekend met het programma Capacito. Hierin is een berekeningsmethode verwerkt die uitgaat van aantallen voertuigen per uur, de oversteeklengte, de snelheid van het verkeer en de doelgroep. Uitkomst is dat de oversteekbaarheid in Haps kan worden getypeerd als matig tot zeer slecht. Tot slot leiden de hoge verkeersintensiteiten en het aandeel zwaar verkeer tot hinder door de uitstoot van schadelijke stoffen, geluid en trillingen.

In 2025 neemt het verkeer toe ten opzichte van 2010. De traverse door Haps, de route Sint Hubertseweg - Kerkstraat – Oeffeltseweg, krijgt een verkeerstoename van circa 40% in 2025 ten opzichte van 2010. Vooral het aandeel vrachtverkeer neemt toe. Op bijna alle geselecteerde wegvakken is sprake van minimaal een verdubbeling van het aantal vrachtwagens ten opzichte van de huidige situatie. Dit wordt veroorzaakt door een hoge groeiverwachting van het vrachtverkeer (zoals ook in het NRM is geprognosticeerd) en een toename als gevolg van het RBL. Rekening houdend met de autonome groei van het verkeer en alle ruimtelijke ontwikkelingen neemt de hoeveelheid verkeer op de N264 in de kern Haps toe tot 11.000 - 15.500 motorvoertuigen per etmaal. Het drukste wegvak is de N264 tussen de ontsluiting van bedrijventerrein Laarakker en de A73. Dit wegvak krijgt in de toekomst ruim 21.000 motorvoertuigen per etmaal te verwerken.



Afbeelding 2.2: Knelpuntenkaart

Het aandeel doorgaand verkeer op de traverse door de kern Haps bedraagt in de autonome ontwikkeling (2025) circa 80 à 85%. Vooral de avondspits, maar ook de ochtendspits zorgt voor afwikkelingsproblemen op de 'doorgaande route' door de kern Haps (met name op het wegvak tussen De Schans en de Mondsestraat). Dit uit zich in een intensiteits/capaciteitsverhouding van 1,03 op de N264 daar waar verkeer Haps in oostelijke richting verlaat. Vanaf een I/C-waarde boven de 0,8 wordt doorstroming structureel als knelpunt ervaren. Ook op het wegvak tussen de aansluiting van het RBL en de A73 ontstaat een hoge belastingsgraad (circa 90%), waardoor in 2025 incidentele verstoring van de doorstroming op wegvakniveau kan ontstaan. Er is een grote verkeersbelasting aanwezig op de nieuwe aansluiting van het RBL en op de aansluiting met de A73. Dit in combinatie met de zware belasting op het wegvak tussen de rotonde en de A73 zorgt voor problemen in de verkeersafwikkeling.

Door de hoge verkeersintensiteiten van licht en zwaar gemotoriseerd verkeer is lokaal de bereikbaarheid in het geding en gaat in de gehele kern de leefbaarheid achteruit. Aangezien in de basissituatie 2010 al een leefbaarheidsprobleem wordt ervaren zal dit in 2025 alleen maar toenemen. Vooral de hoeveelheid zwaar verkeer speelt een belangrijke rol. Er is sprake van een verslechtering van de oversteekbaarheid van de N264, in meer gevoelens van onveiligheid onder het langzaam verkeer dat een kwetsbare groep verkeersdeelnemers vormt én een toename van het geluidsniveau en de uitstoot van schadelijke stoffen. Zwaar verkeer is in verhouding een ernstige bron van hinder, zowel wat betreft uitstoot van schadelijke stoffen als geluid. Fietzers in de kern Haps worden met grote aantallen gemotoriseerd verkeer geconfronteerd, hetgeen niet bevorderlijk is voor comfort, aantrekkelijkheid en verkeersveiligheid voor deze kwetsbare groep verkeersdeelnemers.

Hoewel het aantal ongevallen in de kern Haps beperkt is, mag redelijkerwijs een toename van de objectieve verkeersonveiligheid worden verwacht. Hoewel de relatie met de subjectieve verkeersonveiligheid niet onomstotelijk vaststaat zal een toename van het verkeer leiden tot meer potentiële conflicten met gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. Tevens zal de oversteekbaarheid verslechteren hetgeen negatief van invloed is op de hiaatacceptatie, waardoor de kans op ongevallen verder wordt vergroot.

Knelpuntenkaart

Onderdeel van de analyse van de problematiek in Haps is een onderzoek naar de leefbaarheid in het dorp. In dit onderzoek (Leefbaarheid Haps m.b.t. N264, Kragten 2012) zijn aan de hand van literatuuronderzoek en interviews knelpunten benoemd. In afbeelding 2.2 zijn deze knelpunten aangegeven. De kaart is aangevuld met knelpunten die zijn gebleken uit het opgestelde verkeersmodel en de analyse van de huidige verkeerssituatie en de situatie na autonome ontwikkeling (situatie 2025).

Een aantal van de beschreven knelpunten heeft te maken met het profiel of de inrichting van de weg. De meeste van deze knelpunten zijn voor het schaalniveau van het MER niet relevant. Wel belangrijk is het feit dat er op bepaalde locaties in de kern te weinig ruimte is voor een verkeersveilige inrichting van de weg. Zo is er geen ruimte om het voetpad dat van de school naar de kerk loopt verder door te trekken dan het kerkhof. Dit levert de noodzaak op voor een extra oversteek (knelpunt 7). Op andere plekken in de kern ontbreekt eveneens een voetpad, waardoor voetgangers op Ook het feit dat er geen vrijliggende fietspaden kunnen worden gerealiseerd, is niet "Duurzaam Veilig".

Nabij de school is er te weinig parkeergelegenheid. Dit leidt ertoe dat er gevaarlijke situaties ontstaan bij het halen en brengen van kinderen, omdat regelmatig wordt geparkeerd op het fietspad langs de N264. Overige parkeergelegenheden langs de N264 zijn naar mening van de inwoners niet veilig, omdat deze haaks op de doorgaande weg zijn gelegen. Dit maakt het in-en uitrijden van de vakken lastig en levert conflicten op met doorgaand verkeer.

In de interviews wordt een aantal kruispunten genoemd, die als gevaarlijk worden ervaren. Dit is bijvoorbeeld het kruispunt N264-Beerseweg.(knelpunt 6). Aan de westzijde van de N264 wordt het fietspad in twee richtingen bereden, hetgeen tot onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties op het genoemde kruispunt leidt. Men noemt het kruispunt Oeffeltseweg – Kerk-

straat – Cuijkseweg en Kalkhofseweg (knelpunt 8) onoverzichtelijk. Verkeer komt uit verschillende richtingen. Bovendien wordt de kruising ook gebruikt door veel jongeren die gebruik maken van de sportvoorzieningen aan de noord- en zuidzijde van het dorp.

De oversteekbaarheid van de N264 is op basis van onderzoek als matig tot zeer slecht beoordeeld. Dit wordt bevestigd in de interviews met inwoners. Men ervaart de N264 als een barrière die het dorp in tweeën deelt. Dit wordt extra gevoeld, omdat een nieuwbouwwijk met veel jonge kinderen (De Schans) en de basisschool aan verschillende zijden van de N264 zijn gelegen. Ook liggen veel voorzieningen aan beide zijden van de weg, waardoor men genoodzaakt wordt veel over te steken.

De knelpunten 1 en 2 staan voor lokaties waar volgens de geïnterviewden veel ongevallen plaatsvinden. De knelpunten 3 en 4 zijn buiten de kern gelegen en betreffen kruispunten die men gevaarlijk vindt. Dit heeft te maken met het feit dat veel langzaam verkeer van en naar de sportvoorzieningen gaat (knelpunt 3) en de hoge snelheid waarmee men het kruispunt oprijdt in samenhang met het beperkte zicht (knelpunt 4).

Door aanwonenden van de N264 in de kern wordt aangegeven dat er sprake is van neerslag van roetdeeltjes en zout op de gevels en in de tuinen. Daarnaast is er sprake van geluidsoverlast en maakt men zich zorgen om de luchtkwaliteit. In deel B van het MER is beschreven in hoeverre er sprake is van akoestische hinder en van luchtkwaliteitsproblemen in de autonome situatie. Gesteld kan worden dat er met name sprake is van akoestische hinder met een relatief groot aantal gehinderden en ernstig gehinderden als gevolg. .

Tot slot zijn op de kaart de wegvakken aangegeven die in de autonome ontwikkeling doorstromingsproblemen kennen. Deze wegvakken zijn met een rode lijn weergegeven. Naast het wegvak De Schans - Mondsestraat betreft dit het wegvak tussen de nieuwe aansluiting van het Regionaal Bedrijventerrein Laarakker en de op- en afritten van de A73.

2.3 Doel

Het doel van het project is het bieden van een oplossing voor de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps en het realiseren van een verkeerskundig optimale verbinding tussen de aansluiting van de N264 op de A73 en de gemeentegrens (en verder). Daarbij dient de leefbaarheids- en milieuproblematiek zo min mogelijk af te worden gewenteld op de omgeving van het dorp.

Afgeleid van de hoofddoelstelling zijn de volgende subdoelstellingen bepaald:

- Afname van de verkeersintensiteit in de kern (lokaal).
- Afname van het aandeel vrachtverkeer in de kern (lokaal).
- Optimaliseren van de verbinding tussen A73 en A50 (regionaal).
- Afname van de reistijd van/door Haps richting A73 en A50 (regionaal).
- Verbetering van de verkeersveiligheid.
- Verbetering van de oversteekbaarheid.
- Bijdrage aan de verbetering van de aantrekkelijkheid van het centrum.
- Afname van de geluidbelasting op de woninggevels langs de weg in de kern.
- Afname van de concentraties lucht verontreinigende stoffen in de kern.
- Afname van de trillingshinder.

2.4 Inrichtingseisen en randvoorwaarden

De te kiezen oplossing voor de problematiek in Haps moet een volwaardige verbinding vormen tussen de Sint Hubertseweg en de Oeffeltseweg en moet daarom aan een aantal eisen voldoen. Om de geformuleerde doelstellingen te bereiken is een aantal alternatieven onderzocht. Het betreft een viertal alternatieven om de kern heen én de herinrichting van het bestaande tracé door de kern. Op deze alternatieven wordt in hoofdstuk 5 specifiek ingegaan. Voor alle alternatieven gelden dezelfde randvoorwaarden ten aanzien van de functie, de vormgeving en het gebruik van de weg:

- Duurzaam Veilige inrichting.
- Functie: gebiedsontsluitingsweg (binnen en/of buiten de bebouwde kom).
- Maximale snelheid: 80 km/u buiten bebouwde kom, 50 km/u binnen de bebouwde kom.
- Waar nodig parallelwegen voor bereikbaarheid percelen en ontsluiting woningen.
- Waar nodig fietspaden voor een logische verbinding met het bestaande fietsnetwerk.

Om maximaal oplossend vermogen te bereiken dient aan een aantal voorwaarden voldaan te worden bij het bepalen van de tracés:

- Voorkomen van omrij-afstanden. Wanneer de route door de kern Haps aantrekkelijker blijft zal de randweg onvoldoende door doorgaand verkeer gebruikt worden.
- Om het gebruik van de randweg voor doorgaand verkeer maximaal te laten zijn dient de randweg vanuit de A73 en vanuit de richting Mill / Uden de logische route te zijn. Men dient als het ware af te slaan wanneer men herkomst of bestemming in Haps heeft.
- Gelet op de ontwikkeling van het RBL is een snelle ontsluiting van het RBL op de randweg wenselijk.
- De barrièrewerking van de randweg dient minimaal te zijn.
- De noodzakelijke bereikbaarheid van woningen en percelen dient gewaarborgd te zijn. Er zijn dus enkele aansluitingen op het onderliggend wegennet noodzakelijk.
- Landschappelijke inpassing met ruimtereservering voor realisatie van onder andere ecologische verbindingzones.
- Zo min mogelijk hinder voor bestaande functies in en rond zoekgebied, specifiek rekening houdend met:
 - Agrarische bedrijvigheid en eigendommen in het zoekgebied.
 - Relatie (landschappelijk en functioneel) Haps;
 - (Maatschappelijke) voorzieningen, woningen, school;
 - Natuur- en cultuurhistorische waarden;
 - Realisatie Regionaal Bedrijventerrein Laarakker.

3 Methoden en technieken

3.1 Beoordeling impact van alternatieven op de omgeving

Het doel van elk MER is het inzichtelijk maken van de milieueffecten van een bepaalde ruimtelijke ingreep (of alternatieven ervan). Dit dient op een dusdanige wijze te geschieden dat de resultaten van het onderzoek ondersteunend zijn in de besluitvorming en het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming kan krijgen. Om de effectbeoordeling van de verschillende alternatieven te structureren, is ervoor gekozen een aantal thema's te benoemen:

- Verkeer.
- Geologie en geomorfologie.
- Bodem.
- Hydrologie.
- Natuur.
- Landschap en cultuurhistorie.
- Grondgebruik.
- Woon- en leefklimaat en leefbaarheid.

Referentiesituatie

Per bovengenoemd thema wordt een effectbeoordeling uitgevoerd. Hierbij worden de benoemde tracé-alternatieven afgewogen tegen de referentiesituatie. De referentiesituatie is gedefinieerd als de huidige situatie, inclusief de autonome ontwikkeling tot 2025. Dit houdt in: de situatie in 2025 zonder randweg, maar wel met de autonome groei van verkeer, het aantal inwoners en bedrijvigheid op basis van de nu bekende initiatieven en de landelijke trends. Initiatieven waarover reeds besluiten zijn genomen behoren in ieder geval tot de autonome ontwikkeling. Initiatieven waaraan gedacht moet worden betreffen het Regionaal Bedrijventerrein Laarakker (noord en zuid), de LOG-gebieden Rijkevoort en de Ass, bedrijventerpark Sterckwijk, de woonwijk Maasbroeksche Blokken. Voor de huidige situatie is gekozen voor het peiljaar 2010. Dit is het meest recente jaar waarvan over het volledige jaar (verkeersintensiteits)gegevens beschikbaar zijn.

Beschrijving effecten

Bij de beschrijving van de verschillende effecten wordt onderscheid gemaakt in effecten die optreden gedurende de aanlegfase en effecten die optreden na realisatie van de randweg. Er wordt een beoordelingskader geïntroduceerd, waarin per milieuaspect een aantal concrete criteria wordt geformuleerd aan de hand waarvan de effecten worden beschreven en beoordeeld. Doel hiervan is het MER toe te splitsen op die effecten die van essentieel belang zijn voor de besluitvorming. Bij het bepalen van onderscheid tussen de mate van relevantie van effecten, spelen met name de volgende karakteristieken een rol:

- De omvang en de ernst van het effect.
- De duur van het effect.
- De (on)omkeerbaarheid van het effect.

Bij de effectbeoordeling wordt een detailniveau gehanteerd dat past bij het thema en het m.e.r.-plichtige besluit. Bij de bepaling van de criteria bij een thema is getracht de effecten zo goed mogelijk kwantificeerbaar te maken. Waar dat niet mogelijk is, wordt gebruik gemaakt van een kwalitatieve beoordeling.

De impact van bepaalde milieueffecten als gevolg van de diverse alternatieven wordt altijd vergeleken met de referentiesituatie, die bestaat uit de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Er wordt gewerkt met een 7-punts-schaal.

Score	Betekenis
++	zeer positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
+	positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0/+	gering positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0	verbetering noch verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie
0/-	gering negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
-	negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
--	zeer negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie

Tabel 3.1: Betekenis beoordeling. Op basis van expert judgement wordt bepaald wanneer er sprake is van een gering negatief effect. Dit kan namelijk een groot effect zijn op een element met een geringe waarde óf een klein effect op een element met een hoge waarde.

Per milieuaspect wordt het effect van de alternatieven weergegeven. De effectbeoordeling geschiedt aan de hand van een aantal beoordelingscriteria. Deze criteria kunnen volgen uit beleidsdoelstellingen of wettelijke normen, maar kunnen ook op basis van expert judgement worden benoemd. In onderstaande tabel is aan de hand van een voorbeeld weergegeven hoe de beoordeling in zijn werk gaat. De benoemde indicatoren kunnen zowel van kwantitatieve als van kwalitatieve aard zijn.

Thema	Criterium	Methode/indicator
Bodem en grondwater	Geologie en geomorfologie	Verandering van bodemreliëf en geologie
	Grondbalans	Hoeveelheid grondverzet
		Gesloten grondbalans (m3 tekort of overschot)
		Transportbewegingen voor aan- afvoer grond
	Kwaliteit van bodem en grondwater	Aantal (potentiële) verontreinigingen
		Toets aan risicogrenswaarden
		Besluit bodemkwaliteit

Tabel 3.2: Voorbeeld beoordelingscriteria

De resultaten van de beoordeling worden samengevat in tabelvorm. Als voorbeeld is onderstaand een dergelijke tabel opgenomen.

Beoordelingscriterium	Alternatief 0+	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3	Alternatief 4
Criterium 1	+	++	0	0/-	+
Criterium 2	+	0	0	--	++
Criterium 3	--	0/+	0	-	++

Tabel 3.3: Voorbeeld tabel beoordeling

De beoordelingscriteria worden per thema bepaald en worden zo gekozen dat de relevante mogelijke effecten per thema goed kunnen worden beoordeeld. Deze werkwijze is ingegeven door de richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r. en zal eveneens door deze commissie worden getoetst.

Onderdeel van het MER is een tracékeuzenotitie als aanvulling op het MER en ter bepaling van een voorkeursalternatief. In het MER worden de effecten samengevat in een tabel, waaruit kan worden afgeleid hoe een alternatief scoort op een bepaald milieuthema. Hiermee biedt het MER een objectief en compleet beeld van de optredende milieueffecten en vervult het MER de rol die het instrument dient te vervullen: het milieubelang een volwaardige plaats in het besluitvormingsproces te geven.

Wat in het MER niet aan de orde komt is het bepalen van een wegingsfactor aan bepaalde milieuthema's. Niet elk milieuthema hoeft per definitie even zwaar te wegen. Ook is het aspect kosten niet in het MER opgenomen én is er geen vergelijking tussen alternatieven onderling gemaakt om te bepalen welk alternatief de doelen van het project randweg Haps het best bereikt zonder daarbij de leefbaarheids- en milieuproblematiek af te wentelen op de omgeving van Haps. De tracékeuzenotitie biedt deze informatie wel en is bedoeld als document ter ondersteuning van de besluitvorming rond het vaststellen van een voorkeursalternatief. Als zodanig zal deze notitie onderdeel uitmaken van het MER Randweg Haps (zoals beschreven in paragraaf 1.6).

4 Beleidskader en te nemen besluiten

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het vigerend beleidskader dat voor dit MER van belang is. Daarnaast wordt ingegaan op de besluiten die nog genomen moeten worden ten behoeve van de realisatie van de randweg Haps. In deel B wordt per thema uitgebreider ingegaan op het ter zake doende beleid. In paragraaf 4.1 wordt ingegaan op het ter zake doende beleid op de diverse overheidsniveaus. In paragraaf 4.2 wordt het wettelijk kader behandeld.

4.1 Beleidskader

In deze paragraaf wordt kort ingegaan op de diverse ter zake doende beleidsdocumenten. In onderstaande tabel wordt de invloed van dit beleid op de realisatie van de randweg weergegeven. In deel B van het MER is per thema een uitgebreide beschrijving van het relevante beleid opgenomen.

Document	Korte omschrijving beleid	Invloed op de randweg
Internationaal beleid		
Habitatrichtlijn	Bescherming van gebieden die van belang zijn voor het voortbestaan van bepaalde leefomstandigheden	Nee, geen gebieden in de omgeving
Vogelrichtlijn	Bescherming van gebieden die ene bijzondere status hebben voor de instandhouding van (bepaalde) groepen vogels	Nee, geen gebieden in omgeving
Natura 2000	Europees netwerk van beschermde gebieden	Nee, geen gebieden in omgeving
Kaderrichtlijn water	Europese richtlijn gericht op het verbeteren van de kwaliteit van de watersystemen. Hierbij gaat het met name om vermindering van lozingen, duurzaam watergebruik en het terugdringen van grondwaterverontreiniging.	Ja, keurwatergangen worden doorsneden, watersysteem moet worden aangepast
Verdrag van Malta	Europees verdrag ter behoud van het archeologisch bodemarchief. Heeft inmiddels doorwerking gekregen in de Wet op de archeologische monumentenzorg (zie nationaal beleid en wetgeving).	Ja, er vindt bodemverstoring plaats
Nationaal beleid		
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities voor Nederland in 2040: een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk zijn de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028 en is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde zijn. De SVIR is vastgesteld op 13 maart 2012.	Ja, randweg geeft invulling aan duurzame mobiliteitsgedachte uit de nota
Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro):	In het Barro stelt het Rijk regels ter bescherming van de nationale ruimtelijke belangen zoals benoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Er zijn onder meer regels opgenomen ter bescherming van hoofdvaarwegen, erfgoed en hoofdwegen. Regels ten aanzien van hoofdwegen zijn uitgewerkt in de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro).	Nee, de randweg ligt niet binnen een in het Barro aangewezen zone.
Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro):	In de Rarro zijn (onder andere) reserveringsgebieden voor nieuwe hoofdwegen, radargebieden en militaire terreinen aangewezen.	Nee, de randweg ligt niet binnen een in de Rarro aangewezen zone.
Structuurschema Groene Ruimte 2	Compensatieplicht voor natuur- en landschapswaarden en onderdelen van de EHS die verloren gaan of aangetast worden. Behoud/herstel en ontwikkeling van landelijk gebied, waarbij verlies door verstedelijking dient te worden gecompenseerd met (recreatief) aantrekkelijk groen.	Ja, beïnvloeding EHS is aan de orde

Nationaal milieubeleidsplan 4	Visie op milieuproblematiek, waarbij de kwaliteit van leven centraal staat. Van zeven grote mondiale milieuproblemen worden de consequenties geschetst en er worden ambities voor de lange termijn gekoppeld aan doelstellingen en maatregelenpakketten.	Ja, milieuvloeden van tracés vormen onderdeel van de besluitvorming
Vierde Nota waterhuishouding	Duurzaam stedelijk waterbeheer, terugdringen van verdroging, reductie van emissie diffuse bronnen en waterbodemsanering	Ja, duurzame omgang met hemelwater en watersysteem
Nationaal bestuursakkoord water	Nederland leeft met water. Dat wil zeggen meer ruimte voor water, waterschappen en diverse overheidslagen werken samen aan een duurzaam watersysteem.	Ja, duurzame omgang met hemelwater en watersysteem
Waterbeleid 21ste eeuw	Waterbeheer volgens de trits: vasthouden, bergen, afvoeren.	Ja, duurzame omgang met hemelwater en watersysteem
Beleidsbrief regenwater en riolering	De beleidsbrief heeft geresulteerd in een verdere invulling van het regenwaterbeleid, gericht op een duurzame wijze van omgaan met regenwater. Uitgangspunt hierbij is de doelmatigheid van de uit te voeren maatregelen.	Ja, duurzame omgang met hemelwater en watersysteem
Nota "Natuur voor mensen, mensen voor natuur"	Rijksnota, waarin het strategisch beleid op hoofdlijnen ten aanzien van natuurbeheer en -beleid is opgenomen. Hoofdoelstelling is het behoud, herstel, ontwikkeling en duurzaam gebruik van natuur en landschap als essentiële bijdrage aan een leefbare en duurzame samenleving. Daar worden de volgende uitgangspunten gehanteerd: - natuur heeft behalve een intrinsieke waarde, ook beleevings- en gebruikswaarde. - natuur beperkt zich niet tot de EHS, maar begint bij de voordeur. - natuur dient nadrukkelijk een verantwoordelijkheid van heel de samenleving te zijn. Voor het riviereengebied vertaalt dit zich in een kwaliteitsverbetering in samenhang met maatregelen ter vergroting van de veiligheid.	Ja, beleevings- en gebruiksmogelijkheden natuurgebieden worden beïnvloed (bijv. Duits Lijntje)
Provinciaal en regionaal beleid		
Structuurvisie	In de Structuurvisie ruimtelijke ordening is het provinciale ruimtelijke beleid opgenomen. De kern van deze plannen bestaat uit een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Brabant en de op die visie gebaseerde beleidslijnen. Het hoofddoel van de visie is het nastreven van een zorgvuldiger ruimtegebruik.	Ja, bevorderen bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit (en leefbaarheid in de kernen) zijn belangrijke beleidsthema's uit de structuurvisie, waar de randweg een antwoord op kan zijn.
Verordening ruimte	De planologische verordening is een instrument waarmee een provincie regels kan stellen waar de gemeente bij de ontwikkeling van bestemmingsplannen rekening mee dient te houden. Door deze regels weten de gemeenten al in een vroeg stadium waar ze aan toe zijn. In de Verordening ruimte zijn regels opgenomen aangaande ruimtelijke kwaliteit, stedelijke ontwikkeling, de Ecologische Hoofdstructuur, water, aardkunde en cultuurhistorie, de landbouw en niet-agrarische ruimtelijke ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied.	Ja, gebieden binnen het studiegebied kennen speciale bescherming op basis van de Verordening ruimte
Provinciaal beleid cultuurhistorie en archeologie (CHW)	De cultuurhistorische waardenkaart geeft aan waar bijzondere waarden aanwezig zijn. Uitgangspunt is dat deze waarden bijdragen aan de identiteit van de woonomgeving en de ruimtelijke kwaliteit. Dit erfgoed moet ook op de langere termijn worden behouden	Ja, er zijn enkele waardevolle structuren binnen het plangebied gelegen
Natuurbeheerplan 2012-2013	Het natuurbeheerplan vormt de provinciale uitwerking van de EHS.	Ja, er is invloed op de EHS
Waterhuishoudingsplan 2	Het waterhuishoudingsplan vormt de uitwerking van de plicht uit de Wet op de waterhuishouding tot het vastleggen van het provinciale waterbeleid op hoofdlijnen, gericht op integraal waterbeheer. Het beleid richt zich op het bereiken en in stand houden van watersystemen die ruimte bieden aan een gezond leefmilieu voor mens, dier en plant. Daarbij zijn economische en ecologische ontwikkelingen met elkaar in evenwicht, met als randvoorwaarde een veilige en bewoonbare provincie.	Ja, invloed op lokale watersysteem
StructuurvisiePlus Land van Cuijk	De Structuurvisie Plus bestaat uit een structuurbeeld met daaraan gekoppeld een uitvoeringsprogramma. In het structuurbeeld is het gebied tussen Haps en het RBL aangewezen als multifunctionele ontwikkelingsas. Het Duits Lijntje is aangewezen voor de versterking van ecologische waarden, het RBL is aangewezen voor patroonspecifieke stads- en dorpsontwikkeling en de overige gebieden zijn aangeduid voor beheer van primair agrarisch gebied.	Ja, invloed op Duits Lijntje, doelstellingen RBL

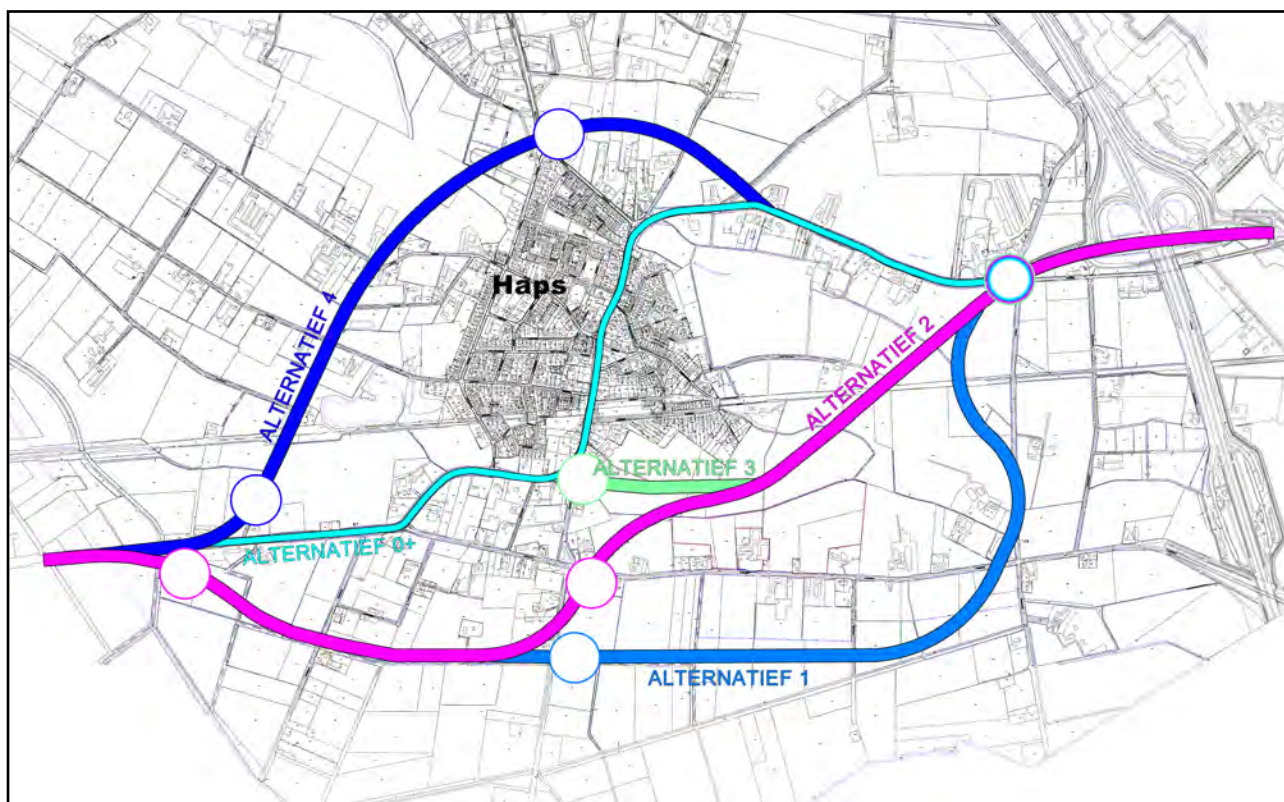
Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan	In het PVVP geeft de provincie de visie en het beleid op de mobiliteit weer. Daarbij wordt uitgegaan van de "deur tot deur" benadering. De mobiliteitsbehoeften van burgers en bedrijfsleven zijn uitgangspunt. Daarbij zijn een regionale aanpak en het bieden van gebiedsgerichte oplossingen leidraad. Het PVVP moet op verschillende manieren bijdragen aan de kwaliteiten van Brabant. Daarbij wordt gestreefd naar duurzame bereikbaarheid, vertaald in een aantal concrete doelen: - PVVP-bijdrage aan economische kwaliteit. - PVVP-bijdrage aan sociale kwaliteit. - PVVP-bijdrage aan de ecologische kwaliteit. Haps is getypeerd als landelijke regio (AHS). Auto en fiets zijn hier de belangrijkste vervoermiddelen. De bereikbaarheid van agrarische bedrijven moet vooral voor het agrarisch goederenvervoer verzekerd zijn. De regionale partners houden hiermee specifiek rekening; zowel in de Regionale Netwerkvisies als in het duurzaam veilig wegontwerp. Daarnaast is de landschappelijke inpassing van wegen in het agrarisch cultuurlandschap (volgens het Groenbeleidsplan) een belangrijk thema. Voor fietsers is er een regionaal fietsnetwerk. Dit netwerk sluit goed aan op allerlei bestemmingen in de regio. Scholenconcentraties krijgen in het fietsnetwerk speciale aandacht. Ook recreatieve routes maken deel uit van het netwerk. Stroomwegen in het gebied vormen geen onveilige barrières voor fietsers. Het openbaar vervoer biedt een ontsluitende functie op maat, bijvoorbeeld door een regiotaxi. Het openbaar vervoer dient vooral als sociale vangnetvoorziening.	Ja, inpassing randweg Haps, fietsroutenetwerk wordt beïnvloed.
Beleid waterschappen	Het plangebied is gelegen in het waterschap Aa en Maas, in het stroomgebied van de Raam. Er is geen speciaal beleid voor dit gebied vastgesteld. Ook is het geen beschermd gebied in het kader van de Keur. Wel is er een aantal hoofdwaterlopen in het gebied gelegen die Keurbescherming genieten. Ook is er een tweetal natte Ecologische Verbindingszones ingetekend op de Keurkaart.	Ja, Keurwatergangen worden doorsneden
Fietsplan GGA-gebied Noordoost Brabant	De provincie Noord-Brabant heeft stimuleren van het fietsverkeer hoog op de agenda staan. Immers, voor korte verplaatsingsafstanden is de fiets een uitstekend alternatief voor milieubelastende vervoerwijzen zoals de auto. Om hieraan concreet invulling te kunnen geven dient de infrastructuur voor deze specifieke doelgroep aan bepaalde eisen te voldoen. Zo dient de kwaliteit van de fietsvoorzieningen aan bepaalde minimum-eisen te voldoen (breedte, kwaliteit verharding) en dienen aanvullende voorzieningen ervoor te zorgen dat het aantrekkelijk is voor de fiets als vervoermiddel te kiezen. De provincie heeft dan ook provinciebreed behoefte aan actueel inzicht in de kwaliteit van het fietsnetwerk, zowel op netwerkniveau als op wegvakniveau. Per GGA-gebied dient een fietsplan opgesteld te worden, zodat voor de komende jaren inzichtelijk wordt waar welke maatregelen genomen moeten worden om de kwaliteit van het fietsnetwerk te optimaliseren. Haps ligt in het GGA-gebied Noordoost Brabant. Op basis van een analyse van het regionaal utilitair fietsroutenetwerk is een uitvoeringsprogramma opgesteld, waarin knelpunten worden aangepakt. Algemene conclusies is dat het regionaal utilitair fietsroutenetwerk in de regio Noordoost-Brabant een samenhangend geheel vormt. De belangrijkste aandachtspunten in de regio vormen het aanbrengen van vrijliggende fietsvoorzieningen langs gebiedsontsluitingswegen (met name in Uden, Mill, Boxmeer en Sint Anthonis) en het verbeteren van het comfort met name op die wegvakken waar nu sprake is van een klinkerverharding (Uden, Mill).	Ja, randweg heeft invloed op fietsroutenetwerken
Gemeentelijk beleid		
Integrale Dassennota	De integrale dassennota is opgesteld om een afstemming te vinden in de bescherming van de bijzondere natuur- en landschapswaarden in de gemeente (waar de das representatief voor is) en de behoefte aan ruimte voor wonen, werken en recreëren. Middels de dassennota beoogt de gemeente een duurzaam evenwicht tot stand te brengen tussen de aanwezigheid van een levensvatbare populatie dassen en de ruimte voor verstedelijking. De nota is bedoeld als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen.	Ja, tracés beïnvloeden mogelijk fourageer- of leefgebied
Gemeentelijk waterplan	In samenwerking met de gemeenten Boxmeer, Grave, Mill & Sint Hubert en Sint Anthonis heeft de gemeente Cuijk een waterplan opgesteld, dat in december 2008 is vastgesteld. Hierin zijn de plannen ten aanzien van water in deze gemeenten vastgelegd.	Ja, invloed randweg op watersysteem
Archeologiebeleid gemeente Cuijk	De gemeente Cuijk heeft in 2009 het "Archeologisch beleidsplan gemeente Cuijk" vastgesteld. Basis van het archeologiebeleid in Cuijk is het streven naar behoud en beheer van archeologische waarden als belangrijke informatie- en inspiratiebron en behoud in situ. Om dit te bereiken zal het archeologisch belang als vanzelfsprekende en gelijkwaardige factor worden betrokken bij alle ruimtelijke ontwikkelingen en besluitvormingsprocessen.	Ja, archeologische verwachtingswaarden

Tabel 4.1: Samenvatting beleid

4.2 Te nemen besluiten/vergunningen

Om de realisatie van de randweg om Haps mogelijk te maken is het noodzakelijk een nieuw bestemmingsplan te vervaardigen dat voldoet aan de bepalingen in de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Naast besluitvorming aangaande dit bestemmingsplan zullen tevens in het kader van verschillende andere wetten procedures moeten worden gevolgd. Onderstaand is een overzicht gegeven van mogelijk ter zake doende wet- en regelgeving dit in aanvulling op het schema met de diverse beleidsmatige aspecten:

- **Wet ruimtelijke ordening:** Om de aanleg van de randweg mogelijk te maken is het noodzakelijk een nieuw bestemmingsplan conform artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.
- **Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo);** De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht integreert een groot aantal sectorale wetten en vergunningen. Dit gaat onder meer om bouwvergunningen, kapvergunningen, sloopvergunningen en een aantal milieuvergunningen. Om de randweg te kunnen realiseren is het noodzakelijk een omgevingsvergunning aan te vragen.
- **Waterwet;** Het betreft een wet, waarin de doelstelling van het waterbeheer als volgt is samengevat: "Het voorkomen en waar nodig beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met de bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen en de vervulling van functies die krachtens de Waterwet zijn toegekend aan watersystemen". Voor bepaalde werkzaamheden kan een vergunning in het kader van de Waterwet benodigd zijn.
- **Natuurbeschermingswet:** Wet die de bescherming regelt van gebieden die als beschermd natuurgebied zijn aangemerkt (Natura2000-gebieden). Gezien de afstand tussen de beoogde tracés voor de randweg en het dichtstbijzijnde Natura2000-gebied de Oeffelter Meent is het niet noodzakelijk om in het kader van deze wet een ontheffing of een vergunning aan te vragen.
- **Flora en faunawet:** Wet ter bescherming van individuele soorten Flora en fauna. Binnen het plangebied komen een aantal soorten beschermde flora en fauna voor. Beschouwd moet worden of dit aanleiding geeft voor het aanvragen van een ontheffing.
- **Boswet:** De Boswet heeft tot doel het beschermen van bossen. Daartoe is in de Boswet de herplantplicht opgenomen: wanneer bos wordt gekapt, dient dit op dezelfde locatie of elders herplant te worden. De Boswet is tevens van toepassing op houtkanten en laanstructuren. Indien er sprake is van kap van bomen in een laanstructuur, houtkant of een bos dient een melding te worden gedaan.
- **Wet milieubeheer:** deze wet gaat uit van een integrale benadering van milieuproblematiek. Een aantal bedrijven of activiteiten behoeven een vergunning in het kader van de Wet milieubeheer. In de Wet milieubeheer zijn tevens luchtkwaliteitseisen opgenomen (hoofdstuk 5). De m.e.r.-procedure is opgestart op basis van de Wet milieubeheer (hoofdstuk 7).
- **Wet bodembescherming:** deze wet schrijft voor dat er niet op vervuilde grond mag worden gebouwd en dat bouwstoffen moeten voldoen aan het Besluit Bodemkwaliteit.
- **Watertoets:** met ingang van februari 2001 is het verplicht om bij ruimtelijke plannen expliciet rekening te houden met het aspect water middels het uitvoeren van een watertoets. Onderdeel hiervan is het opnemen van een waterparagraaf in een besluit (bestemmingsplan, projectbesluit) die ter toetsing aan de waterbeheerder dient te worden voorgelegd.
- **Wet geluidhinder:** de wet geluidhinder schrijft voor dat in nieuwe situaties nabij zoneplichtige infrastructuur bepaalde akoestische grenswaarden niet mogen worden overschreden. Dit is bijvoorbeeld het geval indien woningen nabij een weg worden gerealiseerd, waar men harder dan 30 km/uur mag rijden. Overigens is het mogelijk om, tot een vastgelegd maximum en onder bepaalde voorwaarden, hogere grenswaarden toe te staan.
- **Wet op de archeologische monumentenzorg:** Wet waarin onder meer wordt bepaald hoe men in de ruimtelijke ordening dient om te gaan met archeologische bodemschatten bij ruimtelijke ingrepen. In de vaststelling van bestemmingsplannen dient archeologie een onderdeel van de belangenafweging te zijn.



Afbeelding 5.1: Alternatieven

5 Voorgenomen activiteit en alternatieven

In voorliggend hoofdstuk wordt ingegaan op de geplande ingrepen in het gebied. De in dit hoofdstuk beschreven tracé-alternatieven zijn bepaald middels het uitvoeren van een tracéstudie. Deze tracéstudie heeft tezamen met de Startnotitie m.e.r. ter inzage gelegen. Op basis van de Startnotitie, de opmerkingen hierop van de Commissie m.e.r. én de tracéstudie heeft de gemeenteraad de richtlijnen voor dit MER vastgesteld. In deze richtlijnen zijn de te onderzoeken alternatieven bevestigd.

5.1 Alternatief 0+

Het alternatief Nulplus behelst het opwaarderen van de bestaande N264 door de kern. Primair gaat het hier om een optimale Duurzaam Veilige inrichting waarbij, in tegenstelling tot de overige vier tracés, de huidige verkeersfunctie van de weg door de kern behouden blijft. De N264 blijft dan een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/u binnen de bebouwde kom. De lengte van het bestaande tracé bedraagt circa 3,5 km, gerekend vanaf de nieuwe aansluiting ter hoogte van Regionaal Bedrijventerrein Laarakker tot en met de gemeentegrens van de gemeente Mill en Sint Hubert.. Qua inrichting gaat het met name om het toepassen van de essentiële herkenbaarheidskenmerken: aanpassen van de markering en het optimaliseren van de fietsvoorzieningen (van aanliggend naar vrijliggend). Daarnaast dient de maatvoering van de rijbaan, fietspaden en voetpaden aangepast te worden aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig, dient de overstekbaarheid te worden verbeterd en dient de vormgeving van enkele kruispunten te worden aangepast. Dit varieert van het saneren van een aansluiting op de N264 tot het realiseren van een rotonde op één of meerdere kruispunten. Het saneren van aansluitingen op de N264 heeft daarbij directe gevolgen voor de verkeerscirculatie door de kern. Op hoofdlijnen is in samenspraak met de gemeente Cuijk de inrichting voorgesteld, zoals opgenomen in afbeelding 5.2 is weergegeven.

5.2 Alternatief 1

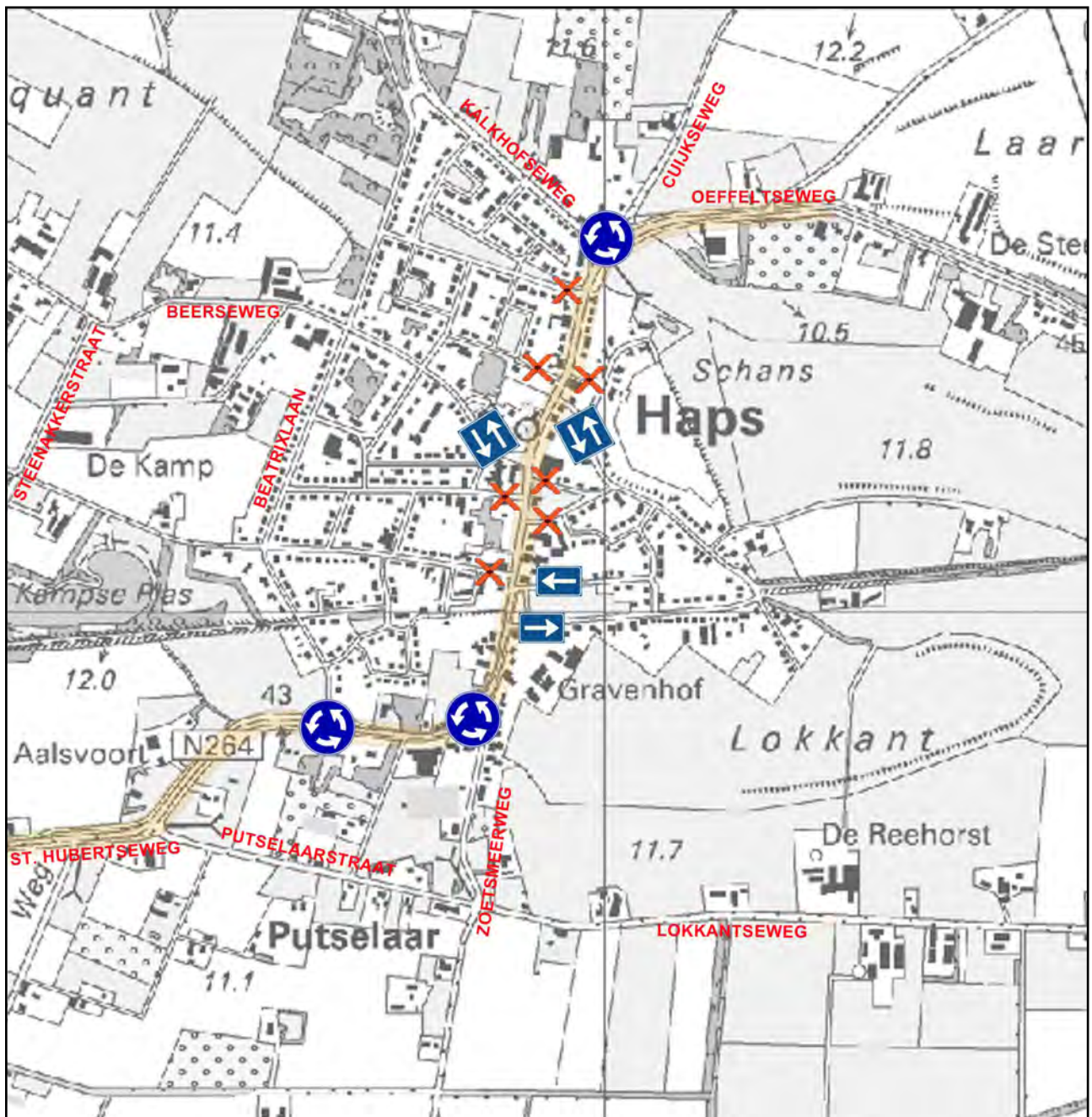
Alternatief 1 is het langste tracé van de vier tracés om de kern heen. Het tracé heeft een lengte van circa 4,3 kilometer en is daarmee circa 0,8 kilometer langer dan de bestaande route door Haps.

Het tracé doorkruist het gebied tussen N264 en De Bengels ten zuiden van buurtschap Putselaar en de Lokkantseweg. Aan de westzijde sluit het tracé ter hoogte van de gemeentegrens met de gemeente Mill en Sint Hubert aan op de bestaande N264. Deze aansluiting is vormgegeven door middel van een afbuigende voorrangsweg, waarbij verkeer van en naar Haps duidelijk ondergeschikt wordt gemaakt aan verkeer op de doorgaande relatie via de randweg. Vanaf dit punt buigt het tracé in zuidelijke richting af en volgt eerst de Kruisstraat, om zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaande infrastructuur. Vervolgens loopt het tracé door het agrarisch gebied min of meer parallel aan de Balkloop.

Om het aantal aansluitingen, en daarmee potentiële conflictpunten, op de randweg zo beperkt mogelijk te houden is alleen uitwisseling ter hoogte van de Zoetsmeerweg voorzien door middel van een rotonde. Er is geen uitwisseling voorzien met de Wanroijseweg. Er is ook geen uitwisseling voorzien met de Lokkantseweg en Rijkevoortseweg, met name om ongewenst sluipverkeer tussen de randweg en Beugen / Sterckwijk zoveel mogelijk te voorkomen.

Noordelijk van de Lokkantseweg volgt het tracé min of meer het huidige tracé van De Bengels, waarbij de woningen aan weerszijden van De Bengels gespaard worden. Ter plaatse van de N264 wordt doormiddel van een nieuw kruispunt aangesloten op de Oeffeltseweg, hier is ook uitwisseling mogelijk met Laarakker-Noord.

Om de bereikbaarheid van nabijgelegen woningen en percelen te waarborgen is voorzien in parallelwegen, echter alleen daar waar strikt noodzakelijk. Dit is het geval wanneer de gangbare route van en naar bepaalde woningen / percelen door de randweg wordt afgesneden en een alternatief gecreëerd moet worden. Hetzelfde geldt voor de functie van de Lokkant-



Afbeelding 5.2: Alternatief 0+

seweg als school-thuisroute voor scholieren uit Haps die in Boxmeer naar school gaan. Om deze redenen wordt de randweg vanaf de N264 tot en met het kruispunt Lokkantseweg-De Bengels aan de zuidzijde voorzien van een parallelweg. Tussen de Zoetsmeerweg en de Wanroijseweg zijn aan beide zijden parallelwegen noodzakelijk, westelijk van de Wanroijseweg is alleen aan de zuidzijde een parallelweg noodzakelijk

5.3 Alternatief 2

Het tracé van alternatief 2 heeft een totale lengte van circa 3,6 kilometer en is daarmee nagenoeg even lang als de bestaande route door de kern (circa 3,5 kilometer). Het westelijk deel van het tracé van alternatief 2 is gelijk aan dat van alternatief 1. Er gelden exact dezelfde uitgangspunten en inrichtingsvoorwaarden.

Ten westen van de Zoetsmeerweg buigt het tracé van alternatief 2 af naar het noorden. Uitwisseling van verkeer op het onderliggende wegennet en de randweg vindt, evenals in alternatief 1, plaats middels een rotonde ter hoogte van de Zoetsmeerweg. De locatie van de rotonde is echter gewijzigd. In alternatief is deze gelegen ter hoogte van de woning aan de Zoetsmeerweg 12. In alternatief is de rotonde richting het noorden verschoven tot in de oksel van de Lokkantseweg en de Zoetsmeerweg, ten oosten van de bestaande Zoetsmeerweg.

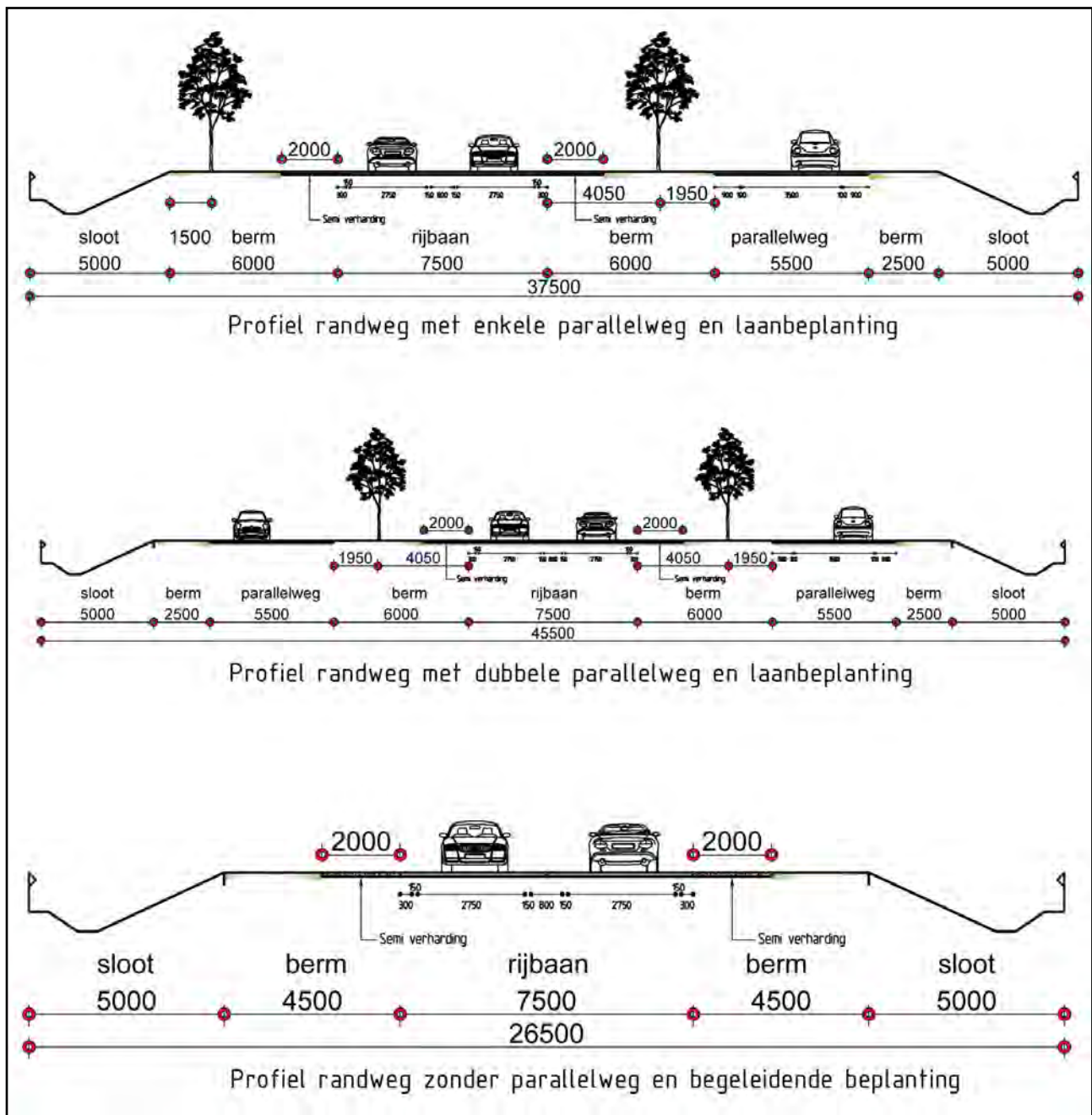
Na de rotonde loopt het tracé van alternatief 2 door het oude akkercomplex dat op de kaart is aangeduid als Lokkant. Vervolgens kruist het tracé de voormalige spoorlijn “het Duits Lijntje” en sluit ter plaatse van het nieuwe kruispunt nabij het RBL aan op de Oeffeltseweg.

Ten behoeve van de ontsluiting van aanliggende percelen worden parallelwegen aangelegd. Dit is uitsluitend noodzakelijk op het wegvak ten westen van de Zoetsmeerweg. Tussen de Zoetsmeerweg en de Wanroijseweg zijn aan beide zijden parallelwegen noodzakelijk, westelijk van de Wanroijseweg is alleen aan de zuidzijde een parallelweg noodzakelijk

5.4 Alternatief 3

Het tracé van alternatief 3 heeft een lengte van circa 3,2 kilometer, waarvan circa 1,5 kilometer nieuwe infrastructuur betreft. Alternatief 3 volgt het bestaande tracé van de N264 tot aan het kruispunt met de Zoetsmeerweg (binnen de bebouwde kom van Haps). Vanaf dit punt gaat de nieuwe randweg verder in oostelijke richting en kan men naar het noorden afslaan om in de kern van Haps te komen. Hier moeten enkele woningen worden geamoveerd om de randweg aan te kunnen leggen. Vanaf het kruispunt Zoetsmeerweg-N264, dat wordt vormgegeven als een rotonde, zal de nieuwe randweg nog ongeveer 200 meter tot de bebouwde kom worden gerekend. Vanaf de entree van het dorp aan de huidige N264 tot hier wordt de randweg ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/uur. Ter plaatse van het oude akkercomplex Haps wordt vervolgens hetzelfde tracé in noordoostelijke richting gevolgd als dat van alternatief 2. Het Duits Lijntje wordt gekruist en de aansluiting op de Oeffeltseweg vindt ook in dit alternatief plaats door middel van een nieuw kruispunt nabij het Regionaal Bedrijvenpark Laarakker.

Gelet op de korte afstand van het tracé zijn tussen beide aansluitingen op de bestaande N264 geen uitwisselmogelijkheden voorzien. Parallelwegen zijn evenmin noodzakelijk, omdat aangrenzende percelen via de bestaande infrastructuur goed bereikbaar zijn.



Afbeelding 5.3: Profielen randweg Haps. Laanbeplanting wordt toegepast in de kleinschalige landschappen, zoals het gebied ten westen van de Zoetsmeerweg in alternatief 1 en 2. In de open gebieden wordt het profiel zonder begeleidende beplanting toegepast

5.5 Alternatief 4

Het tracé voor alternatief 4 heeft een totale lengte van circa 4,0 kilometer. De eerste en laatste 0,5 kilometer van dit tracé lopen over de bestaande N264. Vanaf het startpunt volgt het tracé de bestaande N264 tot aan de Steenakkerstraat. Hier buigt het tracé van alternatief 4 als afbuigende voorrangsweg in noordelijke richting af en volgt de bestaande Steenakkersstraat, welke onderdeel wordt van de parallelstructuur. Lokaal verkeer van en naar Haps wordt ondergeschikt gemaakt aan doorgaand verkeer via de randweg. De Steenakkerstraat wordt gevolgd tot aan de Beerseweg, waarna het tracé in noordelijke richting door agrarisch gebied verder loopt tot aan de Kalkhofseweg. Om het aantal aansluitingen op de randweg te minimaliseren is alleen op het kruispunt met de Kalkhofseweg in uitwisseling voorzien met het onderliggend wegennet. Dit betekent dat de aansluitingen met de Steenakkerstraat (zijweg), Kampsestraat en Beerseweg zullen worden gesaneerd. Ten oosten van de Kalkhofseweg loopt het tracé zuidelijk van de begraafplaats en het sportpark tot aan het kruispunt met de Mondsestraat. Tot aan de nieuwe rotonde ten behoeve van het RBL wordt de bestaande N264 gevolgd.

Om het gebruik van de randweg bij dit tracé maximaal te laten zijn, is ervoor gekozen om ter hoogte van de Mondsestraat de aansluiting naar Haps vanaf de randweg te saneren. Verkeer met bestemming Haps wordt op deze manier gedwongen gebruik te maken van de randweg om vervolgens via de aansluiting Kalkhofseweg naar Haps te rijden. Herkomst- en bestemmingsverkeer van en naar Haps wordt nu duidelijk ondergeschikt gemaakt aan het doorgaand verkeer via de randweg.

Om de noodzakelijke bereikbaarheid van percelen te waarborgen is voorzien in parallelwegen. Vanaf de westelijke aansluiting op de N264 tot aan de Kalkhofseweg aan beide zijden. Tussen de Kalkhofseweg en de oostelijke aansluiting op de N264 zijn vanwege de ligging van de bestaande infrastructuur, geen parallelwegen noodzakelijk.

6 Effectbeschrijving alternatieven

In voorliggend hoofdstuk wordt een samenvatting gegeven van de effecten op de omgeving die ontstaan als gevolg van de realisatie van de afzonderlijke alternatieven. Voor een uitgebreide beschrijving van de effecten wordt verwezen naar Deel B van het MER. Daar waar relevant wordt tevens ingegaan op compenserende en mitigerende maatregelen.

6.1 Beoordelingskader alternatieven

In tabel 6.1 wordt een compleet overzicht gegeven van het beoordelingskader voor de verschillende alternatieven. Hierbij worden per thema de beoordelingscriteria en de indicatoren beschreven. Deze werkwijze is gebaseerd op de richtlijnen die voor het MER zijn vastgesteld.

Thema	Aspect	Criteria	Indicator	Kwantitatief/ kwalitatief
Verkeer	Leefbaarheid in de kern	Reductie verkeersintensiteit in kern	Verkeer op N264 in kern én gebruik randweg	Kwantitatief
		Verbetering overstekbaarheid	Verkeersintensiteiten in kern	Kwantitatief
	Leefbaarheid in buitengebied	Hoeveelheid verkeer op ongewenste alternatieve (sluip)routes	Verkeersintensiteiten buitengebied (buiten randweg)	Kwantitatief
	Bereikbaarheid	Bereikbaarheid in kern Haps	Mate van ingreep in onderliggende wegenstructuur	Kwalitatief
		Regionale bereikbaarheid	Doorstroming op de randweg	Kwantitatief
			Afwikkeling extra verkeer RBL	Kwantitatief
	Verkeersveiligheid	Verwacht effect op objectieve verkeersveiligheid	(Verwachte) afname aantal geregistreerde ongevallen	Kwantitatief/ Kwalitatief
	Langzaam verkeer	Effect op fietsverkeer (utilitair en recreatief) en landbouwverkeer	Verkeersveiligheid aansluitingen randweg	Kwalitatief
			Doorsnijding/continuïteit fietsroutenetwerk	Kwalitatief
			Doorsnijding/continuïteit landbouwverkeer routes	
	Openbaar vervoer	Effect op o.v.	Consequenties voor de lijnvoering	Kwalitatief
			Consequenties ligging bushaltes	Kwalitatief
Ondergrond	Geologie en geomorfologie	Effect op aanwezige geologische en geomorfologische waarden	Kenmerkende waarden: - Microreliëf in de vorm van ruggen, vlakten en steilranden; - Maas als insnijdingsrivier	Kwalitatief
Bodem	Bodem	Grondbalans	Hoeveelheid grondverzet	Kwantitatief
			Gesloten grondbalans	Kwantitatief
		Kwaliteit van bodem	(Potentiële) verontreinigingen	Kwalitatief

Thema	Aspect	Criteria	Indicator	Kwantitatief/ kwalitatief
Hydrologie	Oppervlaktewater	Watersysteem	Waterkwantiteit (droogte- cq nat-schade)	Kwalitatief
			Wijzigingen in watersysteem	Kwalitatief
		Waterkwaliteit	Effect op kwaliteit oppervlaktewater	Kwalitatief
	Grondwater	Watersysteem	Waterkwantiteit (droogte- cq nat-schade)	Kwalitatief
		Waterkwaliteit	Effect op kwaliteit grondwater	Kwalitatief
Natuur	Natura2000-gebieden	Instandhoudingsdoelstellingen	Interne effecten	Kwalitatief
			Externe effecten	Kwalitatief
	Ecologische Hoofdstructuur (EHS)	Wezenlijke kenmerken en waarden	Vernietiging (ruimtebeslag)	Kwantitatief
			Verstoring (licht/geluid)	Kwalitatief
			Versnippering (relaties)	Kwalitatief
			Verdroging/vernatting	Kwalitatief
	Door gemeente aange- wezen te beschermen waarden	Aangewezen ecologi- sche waarden	Vernietiging (ruimtebeslag)	Kwantitatief
			Verstoring (licht/geluid)	Kwalitatief
			Versnippering (relaties)	Kwalitatief
			Verdroging/vernatting	Kwalitatief
	Aanwezige soorten	Flora	Vernietiging	Kwantitatief
			Verdroging/vernatting	Kwalitatief
		Fauna	Vernietiging	Kwantitatief
			Verstoring	Kwalitatief
Landschap en cultuurhistorie	Landschap	Effect op kenmerkende landschapstypen en -structuren	Kenmerkende landschapstypen en -structuren: - akkercomplexen met aan- liggende buurtschappen en groen; - laanbeplanting/houtwallen/ singels	Kwalitatief
		Effect op belevings- waarde	Beleefbaarheid landschap: - effect op openheid/besloten- heid; - effect op zichtlijnen; - recreatieve waarde landschap	Kwalitatief
	Historische geografie	Historische wegen en transportroutes	Inhoudelijke kwaliteit	Kwalitatief
			Beleefde kwaliteit	Kwalitatief
			Fysieke kwaliteit	Kwalitatief
		Historisch groen	Inhoudelijke kwaliteit	Kwalitatief
			Beleefde kwaliteit	Kwalitatief
			Fysieke kwaliteit	Kwalitatief

Thema	Aspect	Criteria	Indicator	Kwantitatief/ kwalitatief
	Historische (steden) bouwkunde	Historische bebouwing	Inhoudelijke kwaliteit	Kwalitatief
			Beleefde kwaliteit	Kwalitatief
			Fysieke kwaliteit	Kwalitatief
	Archeologie	Gekende kwaliteit	Inhoudelijke kwaliteit	Kwalitatief
			Beleefde kwaliteit	Kwalitatief
			Fysieke kwaliteit	Kwalitatief
		Verwachte kwaliteit	Inhoudelijke kwaliteit	Kwalitatief
			Beleefde kwaliteit	Kwalitatief
			Fysieke kwaliteit	Kwalitatief
Grondgebruik	Landbouw	Effect op areaal landbouwgrond	Oppervlakte landbouwgrond	Kwantitatief
		Effect op huiskavels/barrièrewerking randweg	Beïnvloedde kavels	Kwalitatief/ kwantitatief
	Recreatie	Effect op routes	Recreatieve routestructuren (wandelen, fietsen, paardrijden)	Kwalitatief
		Effect op bestaande objecten	Ruimtelijke impact	Kwalitatief
			Bereikbaarheid	Kwalitatief
	Wonen	Fysieke invloed op bestaande woningen en uitbreidingsmogelijkheden	Aantal te amoveren woningen	Kwantitatief
			Effect op uitbreidingsmogelijkheden	Kwalitatief
	Werken	Effect op bestaande bedrijven en uitbreidingsmogelijkheden	Aantal te amoveren bedrijven	Kwantitatief
			Invloed op uitbreidingsmogelijkheden	Kwalitatief
	Maatschappelijke voorzieningen	Effect op bestaande voorzieningen	Ruimtelijke impact	Kwalitatief
			Bereikbaarheid	Kwalitatief
Woon- en leefklimaat	Leefbaarheid	Effect op subjectieve leefbaarheid kern en buitengebied	Beleving leefmilieu	Kwalitatief
			Beleving verkeersveiligheid	Kwalitatief
			Beleving verkeersdruk/oversteekbaarheid	Kwalitatief
	Milieu	Akoestiek	Aantal woningen met geluidbelasting hoger dan grenswaarde	Kwantitatief
			Geluidsbelaste oppervlakte	Kwantitatief
			Aantal gehinderden	Kwantitatief
		Luchtkwaliteit	Effect "in betekende mate"	Kwantitatief
		Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	Kwantitatief
			Groepsrisico	Kwantitatief
		Trillingen	Aantal gehinderden	Kwantitatief

Tabel 6.1: Beoordelingskader

6.2 Onderscheidende effecten van de alternatieven en mitigerende maatregelen

In deel B van het MER is een uitgebreide beschrijving van de effecten van alle alternatieven opgenomen. Deze beschrijving is per thema opgezet. In deze paragraaf is een samenvatting van alle effectbeoordelingen opgenomen. Deze is opgenomen in tabel 6.2. Vervolgens worden de belangrijkste effecten per thema toegelicht. Ook wordt aandacht besteed aan compenserende of mitigerende maatregelen.

EFFECTBEOORDELING ALTERNATIEVEN	0+	A1	A2	A3	A4
Verkeer					
Verkeersintensiteiten op N264 in het dorpshart	0/+	+	++	++	++
Gebruik van de randweg	nvt	+	++	++	++
Verkeersintensiteiten op wegen in buitengebied	0	-	0/-	0/-	0/+
Mate van ingreep in onderliggende wegenstructuur	0	--	-	0/+	--
Doorstroming op de randweg	nvt	++	++	++	+
Afwikkeling van extra verkeer RBL	0	0/+	++	++	++
Afname aantal geregistreerde ongevallen	-	+	+	+	+
Verkeersveiligheid aansluitingen randweg	nvt	+	+	-	+
Doorsnijding/continuïteit fietsroutenetwerk	0	--	-	0	-
Doorsnijding/continuïteit landbouwverkeersroutes					
Consequenties lijnvoering OV	0	0	0	0	0
Consequenties ligging bushaltes	0	0	0	0	-
Geologie en geomorfologie					
Geologische en geomorfologische waarden	0	0/-	-	-	0/-
Bodem					
Grondverzet	0	--	-	0/-	--
Bodemkwaliteit	0	-	0	0	0
Bodemopbouw	0	0/-	0/-	0/-	0/-
Hydrologie					
Grondwatersysteem	0	0/-	0/-	0/-	-
Grondwaterkwaliteit	0	-	0	0	0
Oppervlaktewatersysteem	0	0/-	0/-	0/-	-
Oppervlaktewaterkwaliteit	0	0	0	0	0
Natuur					
Instandhoudingsdoelstellingen Natura 2000	0	0	0	0	0
Wezenlijke kenmerken en waarden EHS	0	-	-	0/-	--
Ecologische waarden gemeentelijke bestemmingen	0	-	-	-	--
Aanwezige beschermde soorten	0	--	--	--	--
Landschap en cultuurhistorie					
Kenmerkende landschapstypen en -structuren	0	--	-	0/-	-
Belevingswaarde landschap	0	--	-	0/-	-
Cultuurhistorische landschappen	0	-	--	-	-

EFFECTBEOORDELING ALTERNATIEVEN	0+	A1	A2	A3	A4
Historische wegen en transportroutes	0/-	--	-	0/-	--
Historisch groen	0	-	0/-	0/-	--
Historische (steden)bouwkunst	0/-	0	0/-	0/-	0
Gekende archeologische waarden	-	0	0	0	0
Verwachte archeologische waarden	-	-	0/-	0/-	0/-
Grondgebruik					
Areaal landbouwgrond	0	--	--	0/-	-
Barriere-werking landbouw	0	--	-	-	-
Recreatieve routes	0	-	0/-	0	--
Recreatieve objecten	0	0/-	0/-	0/-	0/-
Bestaande woningen en uitbreidingsmogelijkheden	0	0/-	-	--	--
Bestaande bedrijven en uitbreidingsmogelijkheden	0	0	0/-	-	-
Bereikbaarheid maatschappelijke voorzieningen	-	+	++	++	+
Woon- en leefklimaat					
Akoestiek- aantal (ernstig) gehinderden	-	++	++	++	++
Akoestiek- geluidbelaste oppervlakte	0/+	--	--	-	-
Luchtkwaliteit (PM10)	0	0/+	0/+	0	0/+
Luchtkwaliteit (NO2)	0	+	+	+	+
Externe veiligheid	0	0	0	0	0
Trillingen	0	++	++	+	+
Leefbaarheid	0/-	++	++	+	+

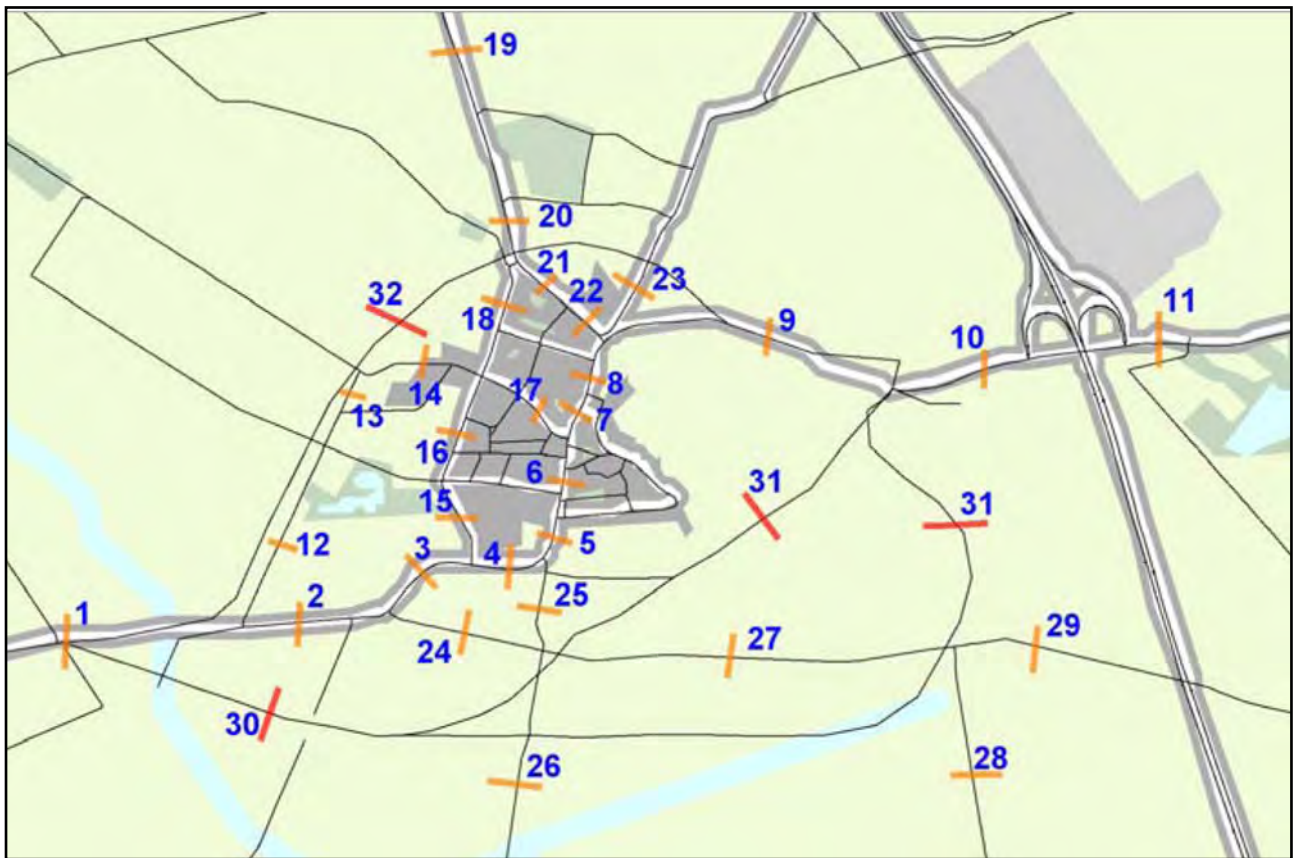
Tabel 6.2: Samenvatting effectbeoordeling

6.2.1 Verkeer

De effectbeschrijving van de verschillende alternatieven voor het aspect verkeer is in deel B van dit MER opgesplitst per alternatief. Onderstaand wordt echter uitsluitend ingegaan op de hoofdzaken.

Referentiesituatie en alternatief 0+

De basis van de effectbeschrijving wordt gevormd door het verkeersmodel. De verschillende alternatieven worden vergeleken met de referentiesituatie die in het verkeersmodel is gemodelleerd. In deze referentiesituatie ontstaat er in de kern Haps een verkeerstoename van circa 40%. Daarnaast is op bijna alle geselecteerde wegvakken minimaal een verdubbeling van het aantal vrachtwagens te zien. Wat opvalt is het grote aandeel doorgaand verkeer dat door het dorp rijdt. Ongeveer 80-85% van het verkeer in de kern bestaat uit doorgaand verkeer. De toename van het verkeer leidt tot capaciteitsproblemen op de Kerkstraat. Er ontstaan in de ochtend- en avondspits afwikkelingsproblemen op de doorgaande route door Haps. Dit uit zich in een I/C-verhouding (intensiteits/capaciteits-verhouding) van 103%. Hierdoor ontstaan er, zij het in beperkte mate, sluiproutes op de wegen in het buitengebied. De hoeveelheid verkeer is echter niet zo groot dat hierdoor verkeers- of leefbaarheidsproblemen buiten de kern ontstaan. De toename van (zwaar) verkeer leidt tot een minder aantrekkelijke route voor fietsverkeer door het dorp.



Afbeelding 6.1: Rekenpunten en wegvakken verkeersmodel

In het nulplus-alternatief zijn de verkeersintensiteiten in de kern vergelijkbaar met de intensiteiten in de referentiesituatie. De gemodelleerde intensiteiten zijn licht lager dan in de situatie 2025 zonder ingrepen. Dit verschil bedraagt maximaal ongeveer 700 motorvoertuigen per etmaal. In het verkeersmodel ontstaat ten opzichte van de referentiesituatie een beperkte toename van verkeer op de wegen aan de westzijde van het dorp (Steenakkerstraat, Beerseweg en Kalkhofseweg). Deze toename kan worden verklaard uit het saneren van een aantal aansluitingen op de Kerkstraat in de kern Haps. Hierdoor worden de Steenakkerstraat, Beerseweg en Kalkhofseweg meer gebruikt. Het aandeel doorgaand verkeer op de traverse door de kern Haps bedraagt circa 80 a 85%. De afwikkelingskwaliteit staat op de traverse door de kern Haps onder druk. Door de hoge verkeersintensiteiten van licht en zwaar gemotoriseerd verkeer is lokaal de bereikbaarheid in het geding. Er is sprake van doorstromingsproblematiek.

Alternatief 0+ heeft een geringe ingreep in de wegenstructuren rond Haps tot gevolg. Alleen aan de N264 worden wijzigingen doorgevoerd. De bestaande fietststructuren blijven intact. Evenmin vinden er wijzigingen plaats aan de routing van het openbaar vervoer. De barièrewerking van de N264 wordt niet verminderd. Door de hoge verkeersintensiteiten zijn er nog altijd problemen met oversteekbaarheid en blijft het gevoel aanwezig dat de weg het dorp in tweeën deelt.

Verkeer in de kern na aanleg van een randweg

In afbeelding 6 zijn de rekenpunten aangegeven die in het verkeersmodel zijn gebruikt voor het bepalen van de toekomstige verkeersintensiteiten. De kern Haps is grofweg gelegen tussen rekenpunt 4 en 9. Rekenpunt 9 is echter al buiten de bebouwde kom gelegen. In de alternatieven 1 t/m 4 resteren tussen deze rekenpunten maximaal het volgende aantal motorvoertuigen per etmaal:

- Alternatief 1: 5.700
- Alternatief 2: 4.600
- Alternatief 3: 12.500 (op rekenpunt 4 maakt de randweg gebruik van de bestaande N264)
- Alternatief 4: 16.400 (op rekenpunt 9 is de randweg reeds samengekomen met de Oeffeltseweg).

Op rekenpunt 7 dat centraal in het dorp is gelegen, is de verdeling als volgt:

- Alternatief 1: 2.300
- Alternatief 2: 1.800
- Alternatief 3: 1.500
- Alternatief 4: 1.500

Bovenstaande verdeling geeft een goed beeld van de verkeersintensiteiten die in de kern resteren na aanleg van de randweg. Alternatief 3 en 4 hebben in het dorpshart de grootste reductie van verkeersintensiteiten tot gevolg. Hier staat tegenover dat met name alternatief 3 weliswaar een grote reductie in het dorpshart tot gevolg heeft, maar dat dit niet geldt voor de gehele bebouwde kom. Het zuidelijke deel van Haps krijgt zelfs te maken met een verkeerstoename ten opzichte van de referentiesituatie. In alternatief 4 komt de randweg pas buiten de bebouwde kom bij de Oeffeltseweg.

Naast bovengenoemde aantallen motorvoertuigen per etmaal is het belangrijk te onderzoeken of er na realisatie van de randweg nog sprake is van doorstromingsproblemen in de kern. De I/C-verhouding is hiervoor maatgevend. Deze bedraagt ter hoogte van de kerk:

- Alternatief 1: 15%.
- Alternatief 2: 10%.
- Alternatief 3: 8%.
- Alternatief 4: 7%.

Geconcludeerd kan worden dat een randweg om het dorp heen in alle alternatieven een aanzienlijke reductie van het aantal motorvoertuigen per etmaal tot gevolg heeft. Daarnaast worden de doorstromings/afwikkelingsproblemen opgelost.

	Wegvak	2010	Referentie	0+	A1	A2	A3	A4
1	Hapseweg	8.400	11.700	11.700	11.700	12.900	13.100	12.900
2	St. Hubersteweg	8.300	11.800	11.700	1.400	1.000	12.900	4.700
3	St. Hubersteweg	7.900	10.900	10.700	1.200	600	12.300	1.400
4	St. Hubersteweg	7.700	10.600	10.400	1.100	800	12.500	1.100
5	St. Hubersteweg	9.200	13.300	13.000	3.100	3.300	3.800	2.500
6	Kerkstraat	9.500	13.800	12.800	2.200	1.900	2.100	1.600
7	Kerkstraat	10.000	14.300	13.600	2.300	1.800	1.500	1.500
8	Kerkstraat	10.800	15.300	15.100	4.900	3.900	3.100	4.100
9	Oeffeltseweg	10.200	14.500	14.400	5.700	4.600	3.800	16.400
10	Oeffeltseweg	11.600	21.400	21.300	21.100	22.900	23.100	22.100
11	Oeffeltseweg	8.100	10.400	10.400	10.500	10.800	10.800	10.700
12	Steenakkerstraat	300	800	900	1.700	1.800	1.900	0
13	Steenakkerstraat	500	1.000	1.100	2.000	1.800	1.900	0
14	Beerseweg	600	1.100	1.200	2.100	1.800	1.900	200
15	Zoetendaalstraat	400	600	700	500	700	1.200	600
16	Beatrixlaan	< 50	< 50	< 50	100	100	100	200
17	Beerseweg	200	300	500	300	300	300	200
18	Wildestraat	300	700	700	1.600	1.500	1.700	600
19	Kalkhofseweg	5.400	6.300	6.400	6.800	6.400	6.500	8.800
20	Kalkhofseweg	5.200	6.100	6.100	6.500	6.200	6.300	9.000
21	Kalkhofseweg	6.000	6.800	6.800	6.100	5.800	5.700	5.800
22	Kalkhofseweg	5.500	6.500	6.700	5.600	5.300	5.200	4.000
23	Cuykseweg	300	500	400	500	400	400	0
24	Putselaarstraat	1.600	1.900	1.900	300	500	1.600	2.000
25	Zoetsmeerweg	1.600	3.000	3.000	2.400	3.700	3.000	1.600
26	Zoetsmeerweg	1.400	2.200	2.200	2.500	2.400	2.200	1.300
27	Lokkantseweg	1.400	2.100	2.100	1.500	1.900	1.800	1.800
28	Hapsedijk	1.000	400	400	300	400	400	400
29	Lokkantseweg	900	1.800	1.800	1.700	1.500	1.400	1.700
30	Randweg zuidoost (west)	0	0	0	9.300	11.100	0	0
31	Randweg zuidoost (oost)	0	0	0	9.700	12.700	13.700	0
32	Randweg noord-west	0	0	0	0	0	0	12.600

Tabel 6.3: Overzicht geprognoseerde verkeersintensiteiten (afgerond op 100-tallen). Tussen punt 3 en 9 ligt de bebouwde kom.

Verkeer op de randweg

De randweg om het dorp heen geeft een aanzienlijke reductie van de verkeersintensiteiten in de kern. Daarvoor is het wel van belang dat de randweg goed blijft functioneren en dat deze voldoende wordt gebruikt. De aard van het verkeer op de randweg speelt daarin een rol. Het aandeel doorgaand verkeer op de randweg is in de diverse alternatieven als volgt:

- Alternatief 1: 100%
- Alternatief 2: 95%
- Alternatief 3: 85%
- Alternatief 4: 98% (westelijk deel), 85% (oostelijk deel).

De maximale aantallen motorvoertuigen per etmaal op de randweg tussen de grens met de gemeente Mill en St. Hubert (rekenpunt 1) en de aansluiting bij het Regionaal Bedrijvenpark Laarakker (tussen rekenpunt 9 en 10) zijn als volgt verdeeld:

- Alternatief 1: 9.700 mvt/etmaal
- Alternatief 2: 12.700
- Alternatief 3: 13.700
- Alternatief 4: 16.400 (Oeffeltseweg tussen rekenpunt 9 en 10)

Uit het verkeersmodel blijkt dat de randweg in alternatief 1 relatief geringe verkeersintensiteiten kent. Het gebruik van de randweg is relatief laag. Het aandeel van 100% doorgaand verkeer houdt in dat alternatief 1 geen bijdrage levert in het verwerken van verkeer met een directe relatie met Haps. Verkeer met herkomst en bestemming Haps zal dus gebruik blijven maken van de bestaande N264. Alternatief 2 kent een groot gebruik van de randweg en wikkelt een beperkt deel van het herkomst- en bestemmingsverkeer van en naar Haps af. Alternatief 3 kent de grootste verkeersintensiteiten op de randweg. Een relatief groot aandeel bestaat uit verkeer met herkomst en bestemming Haps. Dit betreft met name verkeer van en naar de A73 met de bestemming Haps-Zuid. Dit verklaart ook dat ter hoogte van de Kerkstraat in dit alternatief het minste verkeer in de kern resteert. In alternatief 4 is een verschil te zien tussen het westelijke deel en het oostelijke deel. Het westelijk deel wordt nagenoeg uitsluitend gebruikt door doorgaand verkeer, terwijl op het oostelijk deel relatief veel verkeer rijdt met herkomst en bestemming Haps. Dit is verklaarbaar uit het feit dat hier verkeer van de Kalkhofseweg naar Haps wordt afgewikkeld.

Voor een goed functioneren van de randweg en het voorkomen van gebruik van de bestaande route door de kern moet de I/C-verhouding op de randweg ook in de spits goed zijn. Deze is in de diverse alternatieven als volgt:

- Alternatief 1: 50%
- Alternatief 2: 61%
- Alternatief 3: 66%
- Alternatief 4: 56%

Geconcludeerd kan worden dat er geen sprake zal zijn van capaciteitsproblemen op de randweg. Tussen de aansluiting van de randweg op de bestaande N264 en de op- en afritten van de A73 (vanaf rekenpunt 10) kan er wel sprake zijn van drukte. In alle alternatieven is de I/C-verhouding hier meer dan 90%, waarbij alternatief 3 de hoogste verkeersintensiteiten kent. Echter ook in de referentiesituatie is de I/C-verhouding meer dan 90%. Technische verkeersmaatregelen aan dit gedeelte van de bestaande N264 zijn daarom onderdeel van dit project. De drukte op dit weggedeelte wordt veroorzaakt door de realisatie van het RBL. De aanleg van een randweg speelt hier geen doorslaggevende rol in.

Invloed op wegenstructuur in het buitengebied en langzaam verkeer

In alternatief 0+ vinden geen ingrepen plaats die gevolgen hebben voor de wegenstructuur in het buitengebied. Door de hoge I/C-verhouding in de kern kan er in de spits wel in beperkte mate sprake zijn van verkeer dat een alternatieve route gaat zoeken. Dit blijkt uit de (beperkte) toename van verkeersintensiteiten op de wegen ten westen van Haps, zoals de Steenakkerstraat en de Beerseweg.

In alternatief 1 zijn rigoureuze ingrepen in de lokale wegenstructuur noodzakelijk. Deze vinden met name plaats aan de Lokkantseweg. Om deze weg niet aantrekkelijk te maken als sluiproute van en naar de randweg is ervoor gekozen niet rechtstreeks hierop aan te sluiten. Dit heeft gevolgen voor de langzaamverkeersroute van en naar Beugen. Deze route wordt veel door scholieren gebruikt. Zij moeten nu omrijden via de parallelstructuur aan de zuidzijde van de randweg. Deze kan worden bereikt via de Zoetsmeerweg, waar middels een rotonde uitwisseling met de randweg en de parallelstructuur mogelijk is. Wat opvalt in alternatief 1 is de toename van verkeersintensiteiten aan de westzijde van Haps. De hoeveelheid verkeer aan de oostzijde van Haps neemt af, maar aan de westzijde neemt deze toe. Dit is ook het geval in alternatieven 2 en 3, maar in mindere mate dan in alternatief 1. Kennelijk is er meer weerstand om voor het langere alternatief om de kern heen te kiezen en ontstaat er een ongewenste route via de Beerseweg en de Steenakkerstraat.

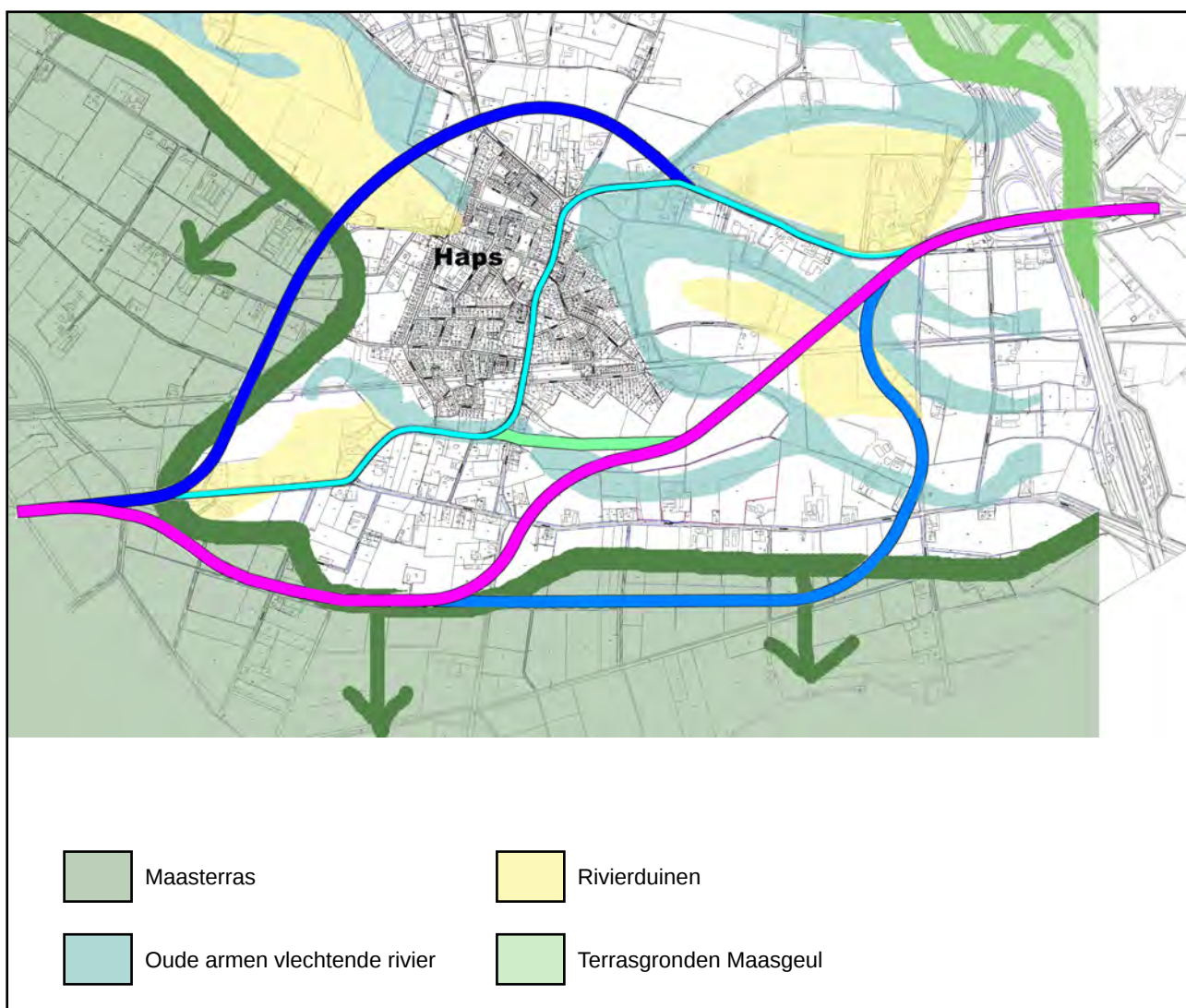
De ingrepen in de wegenstructuur zijn in alternatief 2 iets minder rigoureuze dan in alternatief 1. Aan de oostzijde van Haps blijft de Lokkantseweg een functie als route behouden, omdat nabij de kruising Zoetsmeerweg-Putselaarstraat een mogelijkheid tot uitwisseling wordt geboden middels een rotonde. De gevolgen voor het langzaam verkeer zijn dan ook minder ingrijpend. De verkeersintensiteiten op de wegen in het buitengebied nemen ten oosten en ten noorden van Haps af. In het westen is sprake van een beperkte toename op met name de Steenakkerstraat. Opvallend is de verkeerstoename op de Zoetsmeerweg. Blijkbaar wordt door een deel van het verkeer naar Haps in plaats van de westelijke aansluiting op de randweg de Zoetsmeerweg gebruikt als ontsluiting en entree van het dorp.

Alternatief 3 heeft slechts een beperkte invloed op de wegenstructuur in het buitengebied. Er is geen sprake van afsluiting van bestaande wegen en er ontstaan geen omrijafstanden voor lokaal verkeer of langzaam verkeer. Wel is de inrichting van de bestaande N264 vanaf de gemeentegrens tot aan het kruispunt Zoetsmeerweg - Kerkstraat een aandachtspunt. Na dit kruispunt wordt een nieuw tracé voor de randweg aangelegd. Hiervoor wordt de bestaande weg benut. Dit weggedeelte dient (uiteindelijk) te worden gereconstrueerd conform Duurzaam Veilig. Hierbij is met name de toename van (zwaar) verkeer door beide aanwezige bochten een punt van zorg. In de spits blijft dit weggedeelte zwaar belast door de toename van het aantal motorvoertuigen per etmaal. Hier kan incidenteel een verstoring van de doorstroming op wegvakniveau ontstaan. Opvallend is de toename van verkeer op de Zoetendaalstraat. Deze straat heeft een aansluiting op de randweg vanuit het noorden op het wegvak tussen de Putselaarstraat en de Zoetsmeerweg. De Zoetendaalstraat in combinatie met de randweg wordt voor de bewoners van het zuidwestelijk deel van Haps een aantrekkelijke route richting de A73. Dit verklaart de toename van verkeersintensiteiten op deze weg.

Alternatief 4 heeft evenals alternatief 1 een grote impact op de bestaande wegenstructuur. In dit alternatief vindt deze ingreep plaats aan de westzijde van de kern en in de noordzijde van de kern zelf. Om het gebruik van de randweg bij dit tracé maximaal te laten zijn is ervoor gekozen om ter hoogte van de Mondsestraat de aansluiting naar Haps vanaf de randweg te saneren. Verkeer met bestemming Haps wordt op deze manier gedwongen gebruik te maken van de randweg om vervolgens via de aansluiting Kalkhofseweg naar Haps te rijden. Verder worden aansluitingen van de randweg met de "kruisende"wegen aan de westzijde gesaneerd (Beerseweg, Steenakkerstraat en Kampsestraat). Lokaal verkeer en langzaam verkeer wordt hierdoor geconfronteerd met omrijafstanden. In alternatief 4 vindt een aanzienlijke toename van verkeer op de Kalkhofseweg plaats. De randweg werkt hier verkeersaantrekkend. Vanuit het noorden en noordwesten ontstaat een aantrekkelijke route richting de A73 die deze toename verklaart.

Conclusies effectbeschrijving verkeer

- Alle alternatieven buiten de kern van Haps om bieden een oplossing voor het verkeers- en leefbaarheidsprobleem in het dorpshart.
- Alternatief 0+ biedt geen oplossing voor de problemen in het dorpshart. Doorgaand (vracht)verkeer blijft van de N264 gebruik maken. Rekening houdend met de autonome groei van het verkeer en het extra vrachtverkeer dat het Regionaal Bedrijventerrein Laarakker genereert zal de overlast van verkeer in de kern juist verder toenemen. Dit is niet alleen negatief voor de leefbaarheid (toename geluidbelasting en uitstoot schadelijke stoffen), maar ook voor de bereikbaarheid (dreigende filevorming op enkele wegvakken in 2025) en de verkeersveiligheid. De oversteekbaarheid verslechtert met het risico op een lagere hiaatacceptatie en de kans op potentiële conflicten neemt toe. Dit ondanks dat enkele kruispunten worden omgebouwd naar rotonde en dat enkele aansluitingen op de N264 in de kern zullen worden gesaneerd. Gelet op de hogere maximum snelheid en veel (zwaar) verkeer is er sprake van relatief grote massa- en snelheidsverschillen, waardoor ook de ernst van de potentiële conflicten naar verwachting toeneemt.
- Alternatief 3 biedt weliswaar een oplossing voor het dorpshart van Haps, maar het zuidelijke deel van het dorp krijgt te maken met een toename van verkeer (t.o.v. referentiesituatie) en grotere milieueffecten. Daarnaast moet veel verkeer dat vanuit Haps verder rijdt richting Sint Hubert afgewikkeld worden via de N264 met twee gevaarlijke bochten. Herinrichting van dit vervolgwegvak is dan ook noodzakelijk.
- Hoe verder een alternatief om de kern heen wordt gelegd, dus te minder is het gebruik van de randweg en des te hoger zijn de verkeersintensiteiten die in de kern resteren.
- Hoe korter het alternatief aan de zuid-oost zijde, hoe meer verkeer gebruik maakt van de randweg, hoe meer verkeer uit de kern verdwijnt en hoe minder alternatieve routes aan de westzijde van Haps worden gebruikt.
- Alternatief 3 heeft de minste consequenties voor onderliggende netwerken en structuren. Zowel aan de oostzijde als de westzijde blijft de bestaande verkeersstructuur in tact.
- Alternatief 4 leidt tot een maximaal gebruik van de randweg en tot de grootste afname van verkeer in de kern. Hier is wel een ingrijpende maatregel als het afsluiten van de Oeffeltseweg/Kerkstraat ter hoogte van de oostelijke aansluiting op de randweg voor nodig (zie beschrijving alternatieven in deel A).
- Fietsstructuren en de lijnvoering van het openbaar vervoer blijven in alle tracés grotendeels in tact.
- De lijnvoering van het openbaar vervoer wordt alleen in alternatief 4 aangepast als gevolg van de knip in de Oeffeltseweg/Kerkstraat ter plaatse van de aansluiting op de randweg. De route dient voor korte afstand te worden verlegd via de Kalkhofseweg en vervolgens verder door de kern.
- Ten opzichte van de vier onderzochte alternatieven scoort het Nulplus-alternatief op de verkeersaspecten en leefbaarheidsaspecten veel slechter.
- In de kern is redelijkerwijs door de forse afname van verkeer in de alternatieven 1, 2, 3 en 4 een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid te verwachten. Echter, realisatie van een veelgebruikte randweg kan weer leiden tot nieuwe verkeersonveiligheid op wegvakken en op kruispunten. Bij alle alternatieven is ernaar gestreefd het aantal aansluitingen op het onderliggend wegennet te minimaliseren en lokaal verkeer van doorgaand verkeer optimaal van elkaar te scheiden door middel van het toepassen van parallelstructuren. Gecombineerd met het Duurzaam Veilig inrichten van de randweg, rekening houdend met alle functionele en operationele eisen die hierbij horen, wordt de kans op (ernstige) conflicten geminimaliseerd.
- Het wegvak tussen de geprojecteerde rotonde ter ontsluiting van het RBL waarop tevens de randweg aansluit en de aansluiting op de A73 is, ongeacht het alternatief, zwaar belast. Dit leidt tot afwikkelingsproblemen op de kruispuntvormen. Aangezien deze mogelijke knelpunten zich in ieder alternatief voordoen zijn deze niet onderscheidend in de effectbeoordeling. Wel wordt hiervoor in de uitwerking van één van de alternatieven een technische oplossing ontworpen.



Afbeelding 6.2: Geomorfologie

6.2.2 Geologie en geomorfologie

Effecten op het gebied van geologie en geomorfologie ontstaan alleen bij aanleg van een randweg om het dorp heen. Alternatief 2 en 3 zijn feitelijk haaks op het oorspronkelijke patroon van geulen en dekzandruggen ten oosten van Haps ontworpen. Hierdoor is de impact relatief groot. Alternatief 1 volgt meer het bestaande patroon van ruggen en laagtes, maar ook dit alternatief doorsnijdt de aanwezige structuren. In het gebied ten westen van Haps is de geologische ontstaansgeschiedenis minder goed in het landschap herkenbaar. Waardevolle elementen zijn er minder, waardoor de impact van alternatief 4 geringer is.

6.2.3 Bodem

De effectbeoordeling van het aspect bodem gaat enerzijds in op de invloed van de tracéalternatieven op de bodemkwaliteit, anderzijds op de hoeveelheid grondverzet die benodigd is bij de aanleg van de verschillende alternatieven. De hoeveelheid grondverzet heeft namelijk gevolgen voor de in de aanlegfase optredende effecten. Wanneer er niet wordt gewerkt met een gesloten grondbalans is aan- of afvoer van grond noodzakelijk. Dit levert extra transportbewegingen op met consequenties voor het milieu.

Bodemkwaliteit

De effectbeoordeling van de kwaliteit van de bodem is gemaakt op basis van de te verwachten invloed op de bodemkwaliteit. Hierbij moeten de effecten van het grondgebruik in de referentiesituatie op de bodemkwaliteit worden afgewogen tegen de effecten na realisatie van het betreffende alternatief. Met betrekking tot de bodemkwaliteit kan worden gesteld dat het toekomstig gebruik als randweg geen significant verschillende bodemrisico's oplevert ten opzichte van het huidige bodemgebruik (veelal agrarisch, verkeer of wonen). Uitzondering hierop is alternatief 1. Nabij de kruising Lokkantseweg-Bengels is namelijk een voormalige vuilstortlocatie gelegen. De stortplaats is ontstaan toen rond 1965 een deel van het perceel is ontgrond. Deze ontgroning besloeg een oppervlakte van circa 0,3 hectare tot een diepte van ongeveer 2 meter –maaiveld (DHV, 1994). Tracé 1 loopt over de stortplaats. De bodemkwaliteit ter plaatse is onbekend, maar gezien het voormalig gebruik kan grondverzet hier bodemrisico's opleveren. Om die reden is dit alternatief negatief beoordeeld.

Grondbalans

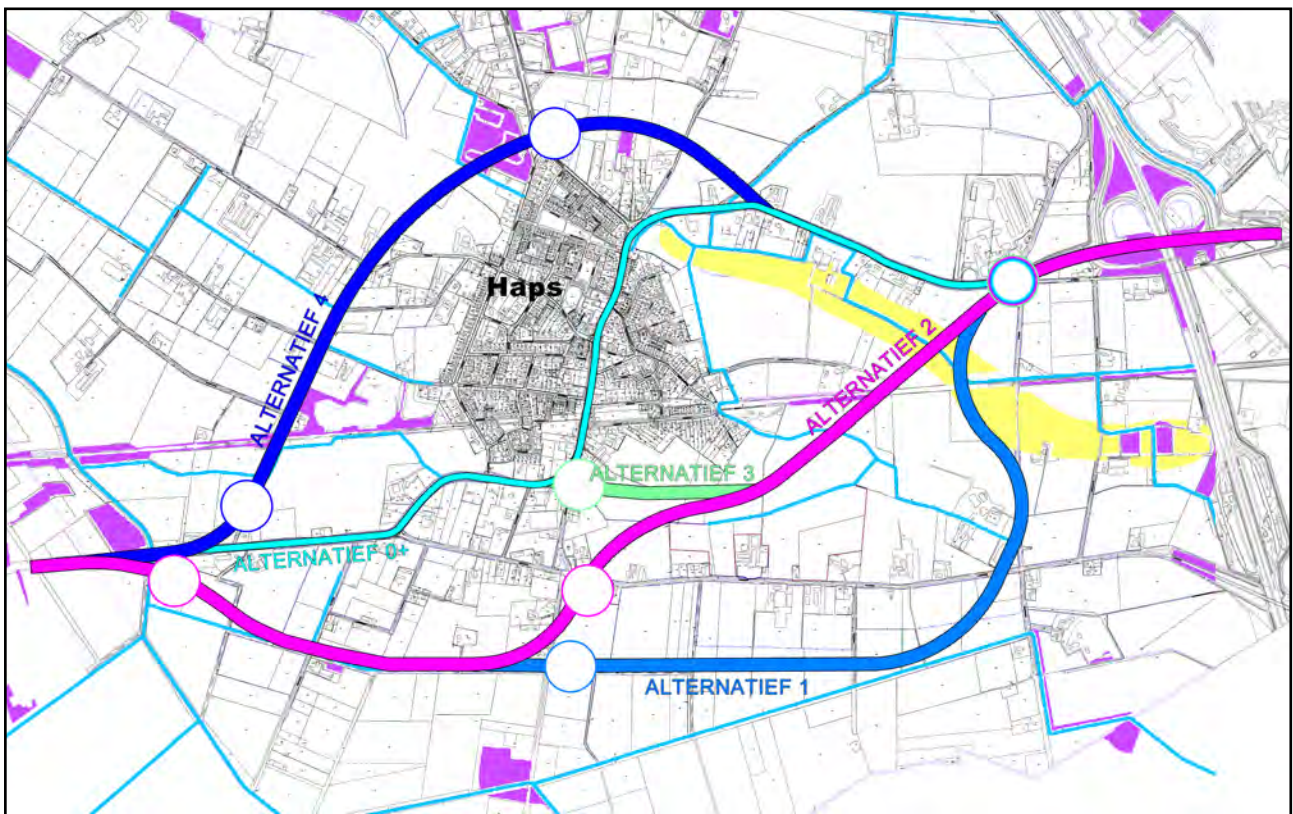
Alternatief 0+ kent een nagenoeg gesloten grondbalans. In alle alternatieven om de kern heen is er sprake van een tekort aan grond. Dit tekort bedraagt maximaal zo'n 30.000 m³. Dit betreft met name grond die benodigd is voor het ophogen van het terrein en maken van het cunet van de weg. Uitgegraven teelaarde kan voor een belangrijk deel binnen het plangebied worden hergebruikt voor de aanleg van bermen en groenstroken. De langere alternatieven 1 en 4 hebben een grotere negatieve grondbalans dan de alternatieven 2 en 3. Alternatief 3 is het kortst, maar scoort ten opzichte van de referentiesituatie toch negatief, omdat de grondbalans niet gesloten is.

6.2.4 Hydrologie

De effectbeoordeling op het gebied van hydrologie is uitgesplitst in oppervlaktewater en grondwater.

Oppervlaktewater

De beoordeling van het oppervlaktewater vindt plaats op basis van de invloed van de alternatieven op het watersysteem en op de waterkwaliteit. Uitsluitend bij aanleg van alternatief 0+ is er geen invloed op het oppervlaktewatersysteem. In alle alternatieven buiten de kern om is er sprake van kruisingen met waterlopen. De nieuw aan te leggen randweg zal op diverse plaatsen kruisen met bestaande leggerwatergangen. De watergangen zullen dan ook overkluisd moeten worden. Dit kan nadelig zijn voor de aanwezige flora en fauna in en langs de watergang. Voor het hydrologisch functioneren van de



Afbeelding 6.3: Keurwaterlopen en beschermingsgebieden

watergang zijn de effecten (uitgaande van een juiste dimensionering van technische voorzieningen) nihil. Belangrijker dan de doorsnijding van watergangen is de invloed op de in de Keur van het waterschap opgenomen beschermingsgebieden.

Alternatief 1 t/m 4 beïnvloeden allen een volledig beschermd gebied nabij de op- en afritten van de A73. Daarnaast beïnvloeden alternatief 2 en 3 een volledig beschermd gebied dat onderdeel is van het Duits Lijntje. Alternatief 4 beïnvloedt de volledig beschermde gebieden in het Duits Lijntje, De Kampse Plas, het bosgebied nabij de begraafplaats en een bosgebied ten oosten hiervan. Binnen het studiegebied is één beperkt beschermd gebied aangeduid. Dit is een zone van Haps tot aan de A73 die is gelegen in het noordelijk deel van het akkercomplex Haps. Dit gebied wordt doorsneden door de alternatieven 1, 2 en 3.

De begrenzing van 'Volledig beschermd gebied' (de EHS en Ecologische Verbindingszones) is ontleend aan de kaartlagen uit de Verordening Water dan wel overgenomen uit de Verordening Ruimte (meest recente versie). Binnen "Volledig beschermde gebieden" geldt op basis van de Keur van het Waterschap Aa en Maas een "nee, tenzij-beleid". Dit houdt in dat er in principe geen waterhuishoudkundige ingrepen plaatsvinden, tenzij deze expliciet zijn gericht op het verbeteren van de condities voor natuur. Binnen de "beperkt beschermde gebieden" geldt op basis van de Keur een "ja, mits"-beleid. In deze gebieden geldt een beschermingsregime dat is gericht op het behoud van (hydrologische) leefomstandigheden voor moerasvogels, amfibieën, reptielen, natte vlinders en planten.

Wanneer ook de invloed op beschermde gebieden wordt meegenomen in de beoordeling van de effecten op het oppervlaktewatersysteem, scoren alternatief 1 t/m 3 licht negatief. De impact van alternatief 4 op beschermde gebieden is relatief groot en de beoordeling is dan ook negatief.

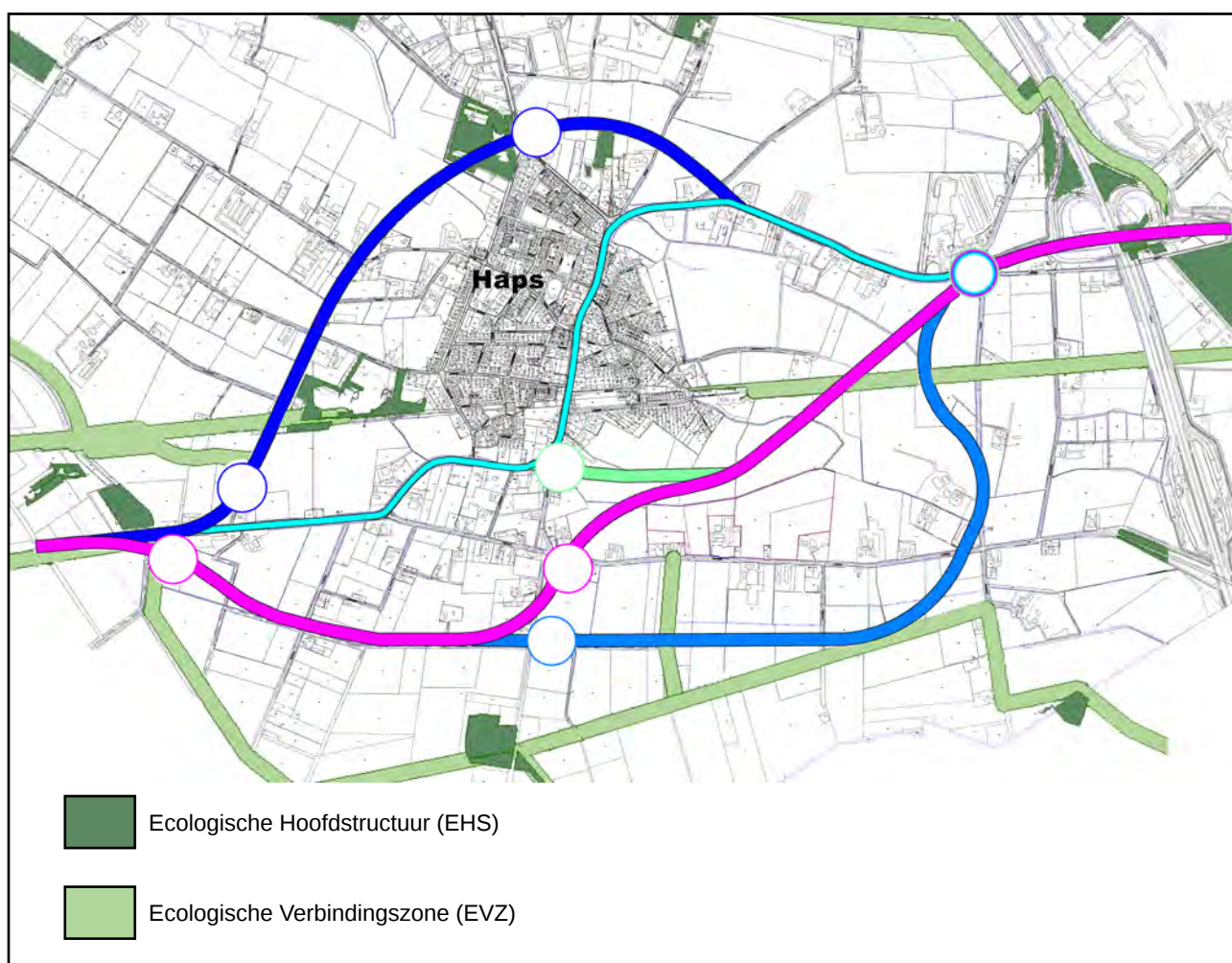
De oppervlaktewaterkwaliteit kan negatief worden beïnvloed door de realisatie van de randweg, zowel in de aanleg- als in de gebruiksfase. Tijdens de aanleg van een weg kan verontreiniging van watergangen optreden. Dit kan onder andere optreden wanneer machines door watergangen rijden, grond in watergangen geschoven wordt of bouwmaterialen in watergangen terecht komen. Dergelijke mogelijke verontreinigingen zullen tijdens de aanlegwerkzaamheden zoveel mogelijk voorkomen worden. Bij aanleg van duikers en andere kunstwerken worden niet-uitlogende materialen toegepast om verontreiniging van het oppervlaktewater te voorkomen.

Gebruik van de weg kan daarnaast leiden tot verontreiniging van grond- en oppervlaktewater. Dergelijke verontreiniging wordt veroorzaakt door afstromend en verwaaiend wegwater en door het neerslaan van uitlaatgassen op bodem en oppervlaktewaterlichamen. Vindt vanuit de goten van de weg direct lozing van het wegwater op sloten en watergangen plaats, dan kan bij de uitstroom van goten sprake zijn van een puntverontreiniging. Dit dient dan ook te worden voorkomen, wat in de watertoets zal worden opgenomen. Omdat er maatregelen ter voorkoming van verontreinigingen van oppervlaktewater worden voorgeschreven (die voor elk alternatief hetzelfde zijn), zal het negatieve effect te verwaarlozen zijn. De alternatieven krijgen dan ook de score 0.

Grondwater

De hierboven beschreven Keur-bescherming geldt niet alleen voor oppervlaktewater. Het beschermingsregime is ook gericht op het grondwatersysteem. Daarnaast speelt de invloed van de randweg op regionale grondwaterstromen een rol. Dit heeft relatie met de verspreiding van verontreinigingen van bodem en grondwater en de grondwaterkwaliteit. Gezien de relatief geringe ingreep in de bodem in alle alternatieven voor de randweg is de invloed op grondwaterstromen verwaarloosbaar. De toename van verhard oppervlak als gevolg van de aanleg van de randweg wordt gecompenseerd door het afkoppelen van dit oppervlak en het infiltreren van hemelwater in de bodem.

Infiltrerend hemelwater kan invloed hebben op de grondwaterkwaliteit. Hiervoor geldt hetzelfde als voor de oppervlaktewaterkwaliteit. Tegenover het toevoegen van een potentiële bron van verontreiniging staat ook het wegnemen van het agrarisch gebruik van gronden. Dit agrarisch gebruik kan door bemesting eveneens een negatieve invloed op de grond-



Afbeelding 6.4: EHS en EVZ

Tabel 6.4: Berekening passende beoordeling stikstofdepositie 2025

ID	Referentie 17 dec 2004 bijdra- ge bestaande tracé	Passende beoordeling									
		Stikstofdepositie 2025 [mol/ha/jaar]									
		Alternatief 0+		Alternatief 1		Alternatief 2		Alternatief 3		Alternatief 4	
		bijdrage	verschil	bijdrage	verschil	bijdrage	verschil	bijdrage	verschil	bijdrage	verschil
1	0,236	0,194	-0,042	0,283	0,047	0,230	-0,006	0,230	-0,006	0,230	-0,006
2	0,204	0,158	-0,046	0,246	0,042	0,194	-0,010	0,194	-0,010	0,177	-0,027
3	0,187	0,141	-0,046	0,210	0,023	0,158	-0,029	0,141	-0,046	0,141	-0,046
4	0,086	0,069	-0,017	0,069	-0,017	0,089	0,003	0,089	0,003	0,089	0,003
5	0,119	0,105	-0,014	0,158	0,039	0,141	0,022	0,141	0,022	0,105	-0,014
6	0,119	0,105	-0,014	0,158	0,039	0,141	0,022	0,141	0,022	0,105	-0,014
7	0,069	0,053	-0,016	0,053	-0,016	0,089	0,020	0,053	-0,016	0,053	-0,016
8	0,016	0,016	0,000	0,000	-0,016	0,036	0,020	0,000	-0,016	0,000	-0,016
9	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

waterkwaliteit hebben. De invloed van de randweg op de grondwaterkwaliteit wordt in de alternatieven 0+, 1, 2 en 3 neutraal beoordeeld. Alternatief 1 scoort echter negatief. Dit heeft te maken met de voormalige stortplaats nabij het kruispunt Lokantseweg - De Bengels. Door de aanleg van de randweg ontstaat er risico op het verspreiden van de aanwezige bodemverontreiniging en vervuiling van het grondwater.

6.2.5 Natuur

Effectbeoordeling

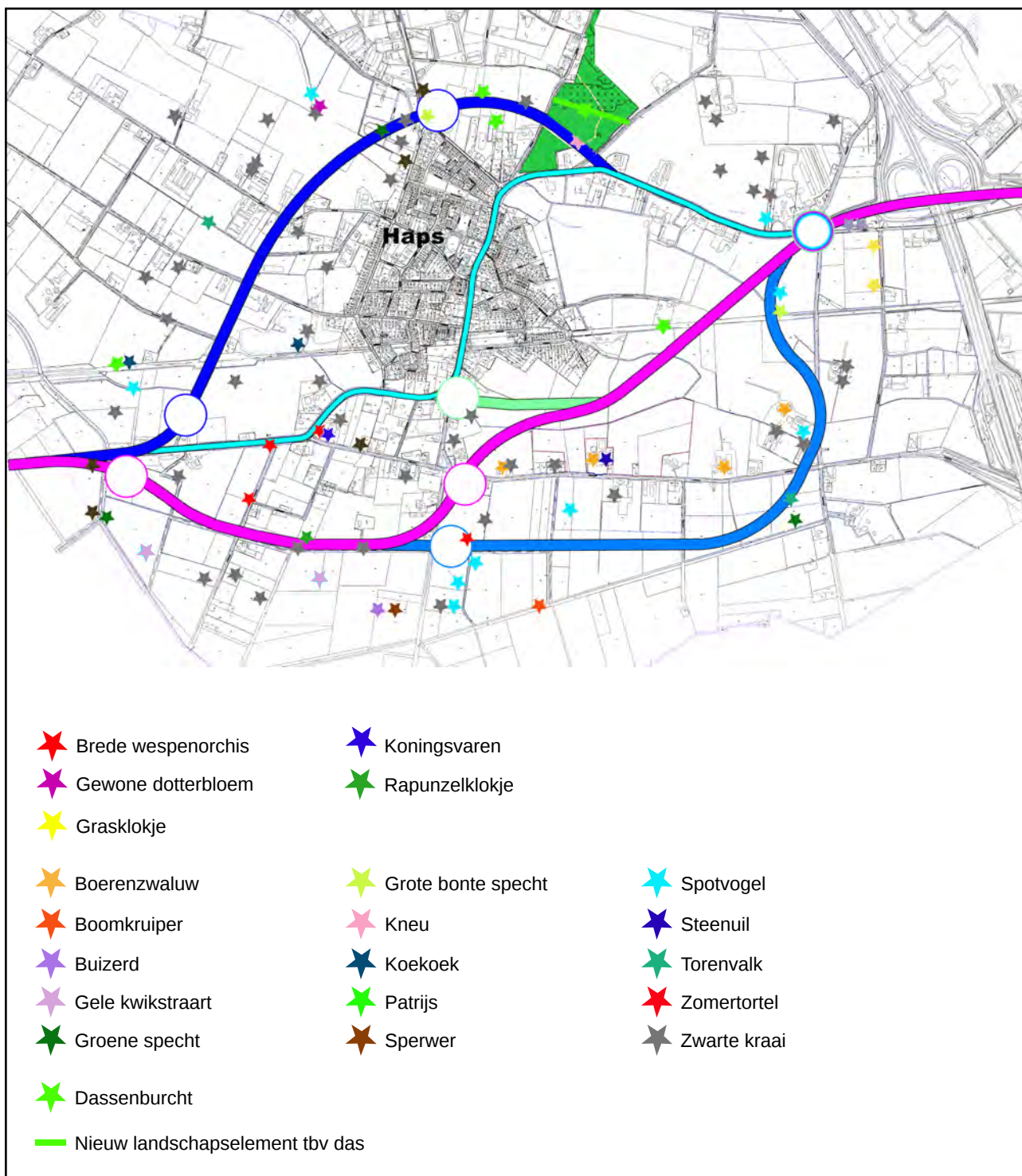
In de effectbeoordeling voor het aspect natuur worden zowel de effecten op beschermde gebieden als de effecten op in het gebied aanwezige soorten beschouwd.

Bij keuze voor alternatief 0+ wordt geen weg aangelegd in het buitengebied van Haps. Daarbij worden geen beschermde gebieden doorsneden of soorten extra aangetast. In de effectbeoordeling voor het aspect natuur is dan ook gefocust op de alternatieven buiten de bebouwde kom. Hiervan is de invloed bepaald op Natura2000-gebieden, de Ecologische Hoofdstructuur en Ecologische Verbindingszones en op de in het gebied aanwezige soorten. De score die aan elk van de alternatieven wordt gegeven heeft altijd een relatie met de referentiesituatie en moet niet worden gezien als een waardeoordeel in absolute zin. Met andere woorden: wanneer een alternatief zeer negatief scoort, houdt dit niet in dat er sprake is van een onacceptabele aantasting van de natuur. Het wil niet anders zeggen dat de aanwezige waarden in het gebied ten opzichte van de referentiesituatie zwaar worden getroffen.

In de omgeving van het plangebied is het Natura2000-gebied Oeffelter Meent gelegen. Dit gebied is gelegen aan de Maas in de gemeente Boxtmeer. Directe invloed als gevolg van fysieke ingrepen is er niet. Wel is er sprake van indirecte effecten als gevolg van stikstofdepositie. Om deze effecten in beeld te brengen zijn depositieberekeningen uitgevoerd in het kader van een passende beoordeling. Voor de passende beoordeling moet het referentiejaar 2005 worden aangehouden. Voor dit jaar is de bijdrage van de N264 aan de totale depositie van stikstof op het gebied Oeffelter Meent berekend. Vervolgens is berekend welke bijdrage de N264 zowel in 2015 en 2025 zonder ingrepen als in alle alternatieven in 2015 en 2025 levert aan de totale depositie en is het verschil met 2005 bepaald. Voor de rekenresultaten wordt verwezen naar deel B van dit MER. Geconcludeerd wordt dat in het planjaar 2015 er in alle alternatieven een overschrijding is van meer dan 0,051 mol/ha/jaar. De provincie Noord-Brabant heeft vastgelegd dat een toename van minder dan 0,051 mol/ha/jaar als gevolg van een activiteit/plan wordt geaccepteerd. In het jaar 2025 wordt er geen overschrijding van de norm berekend. Er zijn geen significante negatieve effecten. Vanwege de overschrijding in het jaar 2015 is er wel een passende beoordeling uitgevoerd die als externe bijlage bij het MER is gevoegd (Passende beoordeling randweg Haps, Ecologisch adviesbureau Viridis, juli 2013).

In de passende beoordeling worden de volgende conclusies getrokken:

- Gezien de afstand van circa 3,5 km of meer zijn negatieve effecten van verstoring van geluid en trillingen op instandhoudingsdoelen in Oeffelter Meent en de overige Natura 2000-gebieden uit-gesloten.
- Instandhoudingsdoelen van Oeffelter Meent worden tijdelijk, van 2018 tot 2020, blootgesteld aan een zeer geringe toename van stikstofdepositie.
- Overige Natura 2000-gebieden ondervinden geen toename van stikstofdepositie vanwege de ligging op ruime afstand van de Randweg Haps.
- Door de zeer geringe en tijdelijke aard van de toename van stikstofdepositie zijn geen significante negatieve effecten te verwachten op instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebied Oeffelter Meent.



Afbeelding 6.5: Beschermde flora en fauna in het studiegebied

Naast de passende beoordeling is er ook een vergelijking gemaakt van de bijdrage van de weg aan de stikstofdepositie op de Oeffelter Meent tussen de referentiesituatie in het MER (2025 zonder ingrepen) en alle alternatieven. De resultaten zijn weergegeven in tabel 6.4. Duidelijk blijkt dat alle alternatieven een grotere bijdrage aan de stikstofdepositie op de Oeffelter Meent leveren dan de referentiesituatie en dus allen negatief scoren.

Invloed op de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Ecologische Verbindingszones (EVZ) is er wel. Areaalverlies van EHS is vanzelfsprekend belangrijk, maar ook doorsnijding van EVZ's speelt in het studiegebied een belangrijke rol. Areaalverlies van EHS is in absolute zin in alle alternatieven beperkt. Het grootst is dit in alternatief 4, dat een viertal als EHS aangeduide percelen doorsnijdt of raakt. In het gebied is een aantal Ecologische Verbindingszones gelegen. Dit zijn het Duits Lijntje (zowel ten westen als ten oosten van Haps), de St. Anthonisloop, de Balkloop/Lokkantsweg en enkele "uitlopers" van deze EVZ's. Alternatief 1 heeft de grootste negatieve invloed op de aanwezige Ecologische Verbindingszones. Zowel het areaalverlies als het aantal doorsnijdingen is het grootst.

Beschermde soorten zijn in het gehele studiegebied aanwezig. Over het algemeen is de ecologische waarde van de doorsneden percelen echter niet bijzonder groot. Er zijn enkele beschermde soorten in het plangebied aanwezig waarop de alternatieven voor de randweg direct invloed hebben. Dit zijn de planten Brede wespenorchis (tabel 1, AMvB artikel 75, Flora- en faunawet) en het Rapunzelklokje (tabel 2, AMvB artikel 75) en de vogels de Zwarte Kraai, de Groene Specht, de Grote bonte specht, de Torenvalk, de Spotvogel en de Kneu. De vogelsoorten betreffen met uitzondering van de Kneu soorten waarvan bij het verloren gaan van de nestplaats een omgevingsscan plaats moet vinden. De nesten mogen uitsluitend worden verwijderd indien in de omgeving voldoende alternatieve nestgelegenheid aanwezig is. Dit is het geval. Voor de Kneu geldt de bescherming van de nestplaats alleen gedurende het broedseizoen. Tot slot zijn in het plangebied enkele dassenburchten aanwezig. Deze burchten en het leef- en fourageergebied van de Dassen zijn beschermd.

De invloed op aanwezige soorten flora en fauna is het grootst in alternatief 4, gevolgd door alternatief 1 en 2. In alternatief 4 is er met name invloed op beschermde soorten fauna. Het gaat hierbij om diverse vogelsoorten en enkele dassenburchten. Daarnaast wordt bebouwing gesloopt die mogelijk onderdak biedt aan vleermuizen. Alternatief 1 beïnvloedt zowel beschermde soorten flora als fauna. Territoria van een aantal vogelsoorten liggen direct aan of in het tracé. Daarnaast zijn er standplaatsen van zowel het Rapunzelklokje als de Brede Wespenorchis die worden geraakt door alternatief 1. Alternatief 2 heeft minder invloed op de in het gebied aanwezige planten- en vogelsoorten. Daar staat tegenover dat het tracé in de nabijheid van een dassenburcht in het Duits Lijntje is gelegen. Dit laatste geldt ook voor alternatief 3. Aangezien dit alternatief voor een deel gebruik maakt van de bestaande weg, is de invloed op flora en fauna op het betreffende weggedeelte nihil. Wel moet worden bezien of er in de te slopen panden verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn. Tenslotte kan de alpenwatersalamander voorkomen op en nabij het Duits Lijntje, daar dit geschikt landhabitat vormt voor deze soort. In de nabijheid van het Duits Lijntje is tevens voortplantingsbiotoop aanwezig in de vorm van sloten. Alternatieven 1, 2 en 3 doorsnijden het Duits Lijntje op een plek waar momenteel een aaneengesloten houtkant aanwezig is op het dijklichaam. Alternatief 4 snijdt het Duits Lijntje ter plaatse van de Steenakkerstraat. Voor alternatief 1, 2 en 3 is derhalve een nieuwe coupure nodig in de houtkant op het Duits Lijntje, voor alternatief 4 dient de bestaande coupure vergroot te worden.

Mitigerende maatregelen

De grootste impact op de flora en fauna in het studiegebied wordt veroorzaakt door de versnipperende werking van een randweg. Verbindingszones worden doorsneden en leef- en fourageergebieden fysiek gescheiden. Areaalverlies speelt ook een rol, maar een veel kleinere. Voor wat betreft dit laatste geldt een compensatieverplichting voor zover het areaalverlies bos of EHS betreft. In het bestemmingsplan voor de randweg moet duidelijk worden gemaakt hoe en waar de compensatie van de verloren gegane EHS wordt ingericht. De barrièrewerking van de randweg zal worden gereduceerd door het treffen van fysieke maatregelen. Zo zullen bijvoorbeeld faunapassages worden gemaakt. Tot slot zijn er beschermde soorten in het gebied aanwezig. Om de verblijfs- of standplaatsen van deze soorten te kunnen verwijderen ten gunste van de randweg is veelal een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk. Mogelijk zijn in dit kader ook compenserende maatregelen vereist.



Afbeelding 6.6: Visualisatie randweg in alternatief 2 ten noorden van het Duits Lijntje, kijkend in de richting van Haps



Afbeelding 6.7: Visualisatie randweg in alternatief 1 gezien vanaf de Lokantseweg in de richting van De Balkloop

6.2.5 Landschap en cultuurhistorie

Landschap

De beoordeling van de invloed van elk van de alternatieve tracés voor de randweg Haps op het landschap vindt plaats aan de hand van de indicatoren “kenmerkende landschapsstructuren en -elementen” en “belevingswaarde”.

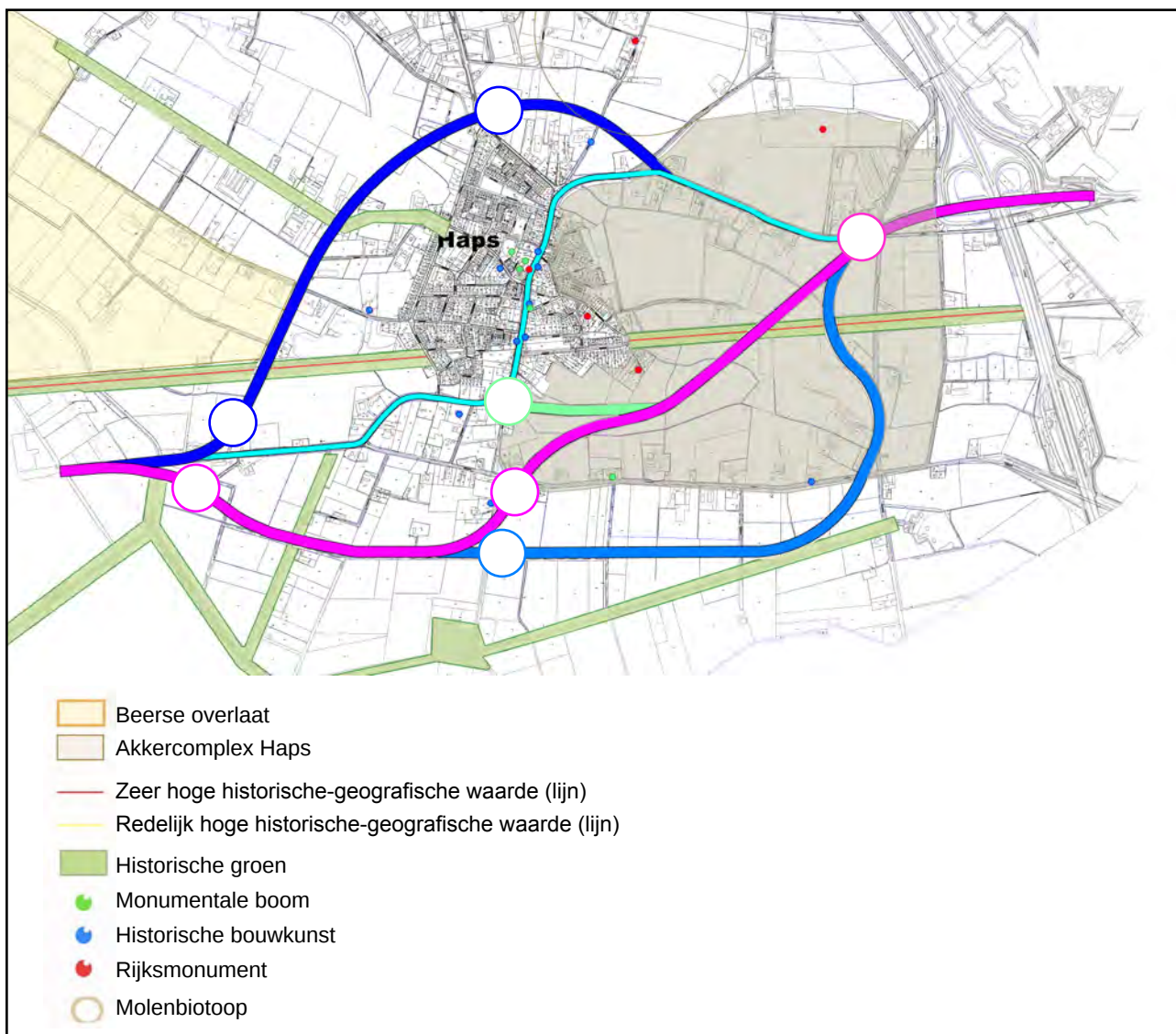
In alternatief 0+ vindt geen aanleg plaats van nieuwe wegen in het buitengebied van Haps. Wél worden maatregelen getroffen binnen de kern Haps die aanvullend op de verlaging van de snelheid de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid moeten verbeteren. Deze maatregelen hebben gevolgen voor de stedenbouw binnen het dorp. Aan de N264 in Haps is een aantal belangrijke objecten in het kader van de historische bouwkunst gelegen. Ook al worden deze objecten niet verwijderd, wel kan de aanpassing van de N264 gevolgen hebben voor de beleefde kwaliteit.

Kenmerkende landschapselementen in het studiegebied zijn deels ook van cultuurhistorisch belang. Daar waar beide aspecten aan de orde zijn, worden de effecten van de randweg bij beiden beschreven en beoordeeld.

De tracés van de alternatieven 1 en 2 starten vanaf de St. Hubertseweg gelijk. Vanaf de aansluiting op de bestaande N264 tot even ten westen van de Zoetsmeerweg zijn beide alternatieven gepland in het relatief kleinschalige landschap ten zuiden van de Putselaarstraat. Voor een groot deel wordt gebruik gemaakt van de bestaande Kruisstraat die ten westen van de Wanroijseweg start. Vanzelfsprekend dient deze weg te worden opgewaardeerd. Langs het meest oostelijk gelegen deel van de Kruisstraat is laanbeplanting met eiken aanwezig. Door de opwaardering van de Kruisstraat in de alternatieven 1 en 2 zal deze beplanting in ieder geval aan één zijde van de weg moeten worden verwijderd. De hier aanwezige eiken zijn echter nog relatief jong en klein. Door aanplant van begeleidende beplanting aan de randweg kan dit verlies worden gecompenseerd. Ten westen van de kruising met de Zoetsmeerweg buigt het tracé van alternatief 2 af naar het noorden. Het tracé van alternatief 1 wordt oostwaarts doorgetrokken en loopt parallel aan de Lokkantseweg. Ter plaatse van De Bengels buigt het tracé van alternatief 1 af naar het noorden.

Alternatief 1 is voor een groot deel gelegen in een landschappelijk gaaf gebied ten zuiden van de Lokkantseweg met een kenmerkende openheid. Deze 20e eeuwse ontginningen zijn momenteel nog gaaf, zodat de aanleg van de weg hier aanzienlijke schade zal toebrengen. Dit is een belangrijk negatief effect, aangezien dit ontginningslandschap, met de karakteristieke eikenlanen, de met eiken omzoomde akkers en de Balkloop het lokale landschapstype zeer goed illustreren. Daar waar de weg naar het noorden afbuigt nabij De Bengels loopt het tracé door het akkercomplex ten oosten van Haps. Landschappelijk wordt dit gebied gekenmerkt door een relatief open, agrarisch complex omzoomd door laanstructuren. Het gebied wordt doorsneden door het Duits Lijntje. Landschappelijk waardevolle elementen in het gebied zijn met name de aanwezige hoogteverschillen, waaronder enkele steilranden, de lanen en de begeleidende beplanting langs het Duits Lijntje. De invloed van alternatief 1 op dit gebied is relatief gering, omdat voor een groot deel de bestaande weg wordt gevolgd (De Bengels). Wel heeft de aanleg van de randweg invloed op het Duits Lijntje en de laanstructuur langs De Bengels.

Alternatief 2 kruist de Lokkantseweg nabij het bestaande kruispunt met de Zoetsmeerweg. Hier wordt een nieuwe kruispuntvorm aangelegd. Deze rotonde is gelegen in de oksel van de Lokkantseweg en de Zoetsmeerweg. Hier is het landschap relatief kleinschalig en is karakteristieke bebouwing aanwezig. De aanleg van de randweg introduceert een element van een andere schaal, waardoor het kleinschalige karakter ter plaatse negatief wordt beïnvloed. Vervolgens wordt het oude akkercomplex ten oosten van Haps doorsneden. In tegenstelling tot alternatief 1 volgt alternatief 2 geen bestaande wegenstructuren. De agrarische gronden worden diagonaal doorsneden tot aan het Duits Lijntje en vervolgens tot aan de aansluiting op de Oeffeltseweg. Dit houdt in dat het akkercomplex (na de eerdere doorsnijding door het Duits Lijntje en de realisatie van woningbouw aan de randen) nogmaals wordt doorsneden. Met de inrichting van de weg en de ligging t.o.v. maaiveld kan de visuele impact hier zoveel mogelijk worden geminimaliseerd. Dit houdt in dat er in ieder geval geen opgaande beplanting wordt aangelegd en de weg daar waar mogelijk op maaiveld wordt aangelegd.



Afbeelding 6.8: Cultuurhistorische waarden in het studiegebied

De impact van alternatief 3 op het oude akkercomplex is vergelijkbaar met alternatief 2, omdat voor een groot deel hetzelfde tracé wordt gevolgd. In de kern Haps is de impact van alternatief 3 echter groot. Voor de randweg zal zoveel ruimte nodig zijn, dat de kleine brink aan het noordelijke begin van de Zoetsmeerweg zal verdwijnen. Dit zal een aantasting betekenen van het dorps karakter van dit deel van Haps. Tevens wordt Haps als het ware in tweeën gesplitst, waarbij het voormalige buurtschap Putselaar los van Haps komt te liggen.

Alternatief 4 volgt grotendeels bestaande wegen in het buitengebied. Deze wegen hebben geen zeer hoge (historisch) landschappelijke waarde, zodat aanpassing van het profiel geen grote aantasting van het aangrenzende landschap zal betekenen. Wel zal de bestaande laanstructuur langs de Steenakkerstraat, de Kalkhofseweg en de Beerseweg worden aangetast. Verder voert de randweg door het bosgebied aan de Kalkhofseweg, vlak langs de begraafplaats. Het oude akkercomplex noordelijk en noordwestelijk van Haps wordt eveneens doorsneden door dit tracéalternatief, waarbij het buurtschap Haring wordt afgesneden van Haps. Beide nederzettingen zijn momenteel echter niet aan elkaar gegroeid en zelfstandig herkenbaar. Aantasting van het Duits Lijntje door alternatief 4 is relatief beperkt. Het alternatief kruist het Duits Lijntje ter plaatse van de Steenakkerstraat, waar reeds sprake is van doorsnijding van de voormalige spoorlijn. Deze doorsnijding zal wel vergroot moeten worden om voldoende ruimte te creëren voor de randweg.

In de afbeeldingen 6.6 en 6.7 is de impact van de diverse alternatieven op het landschap weergegeven. Uit deze visualisaties blijkt dat in alle alternatieven de belevingswaarde van het landschap rond Haps wordt aangetast. In alternatief 1 wordt echter een bijzonder gebied doorsneden. Dit betreft het gebied ten zuiden van de Lokkantsseweg, waar de openheid van het landschap waardevol is. De overige alternatieven zijn gelegen in meer besloten, kleinschaliger gebieden met meerdere opgaande elementen. Hier bestaan meer mogelijkheden voor landschappelijke inpassing van de weg. Wel dient te worden opgemerkt dat in de alternatieven die dicht bij de kom liggen, het zicht op het dorp afneemt. Aan de westkant is de dorpsrand sterk verrommeld. De impact van alternatief 4 is relatief minder groot. Alternatieven 2 en 3 ontnemen gedeeltelijk het zicht op een nog relatief gave dorpsrand in het oosten van de kern.

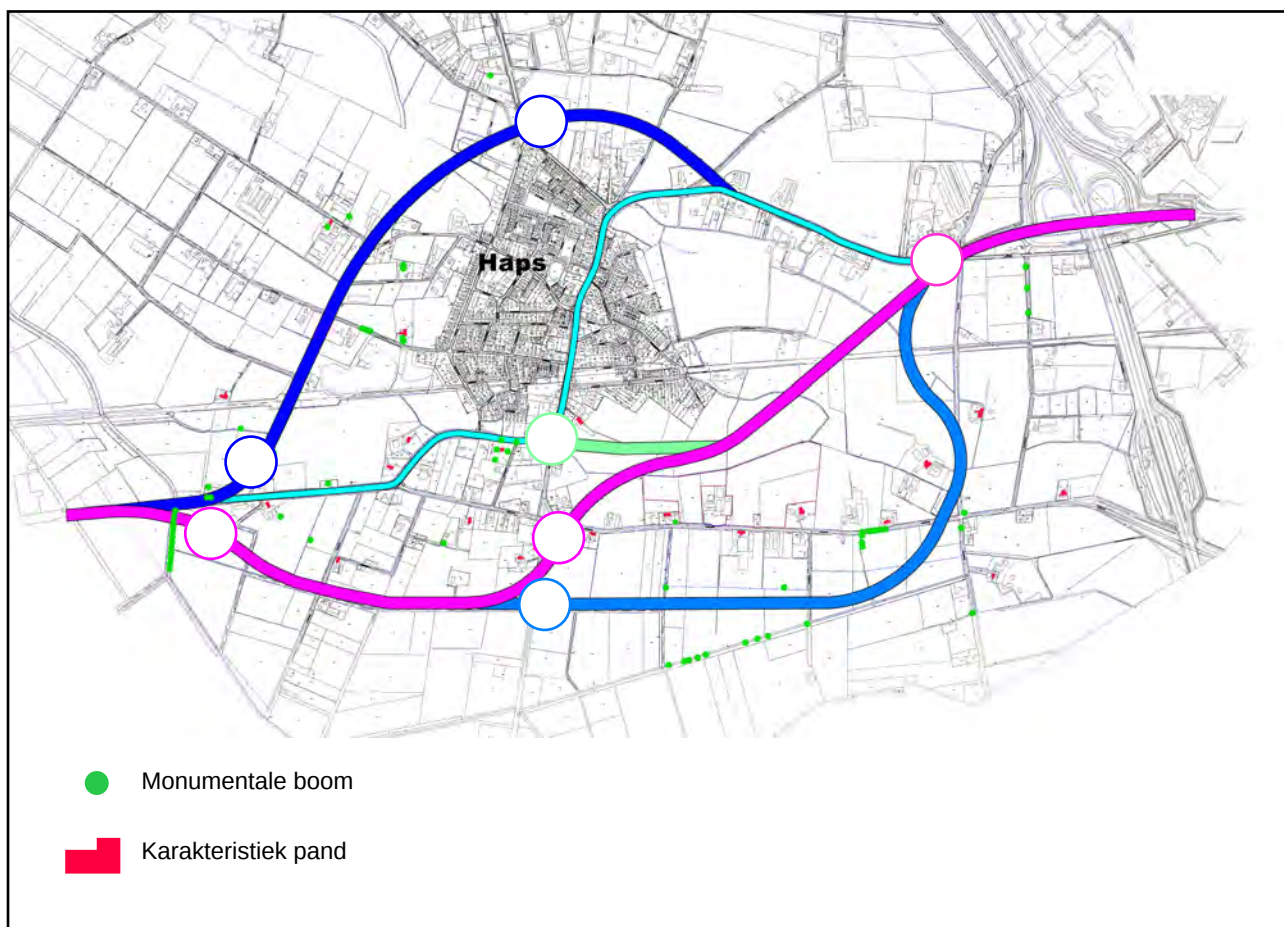
Cultuurhistorie

In het studiegebied is een aantal cultuurhistorisch waardevolle elementen gelegen. Dit betreft karakteristieke bebouwing, historisch groen en cultuurhistorisch waardevolle landschappen. In deel B van het MER is een tabel (tabel 3.30 in paragraaf 3.7) opgenomen, waarin deze waarden zijn beschreven. Onderstaand volgt een beschrijving van de invloed van de diverse alternatieven op aanwezige waarden.

Alternatief 1 t/m 3 doorsnijden het akkercomplex Haps. Dat geldt met name voor alternatief 2 en 3, die midden door het akkercomplex voeren. Daarbij wordt tevens het aanwezige reliëf (steilranden) aangetast. Alternatief 1 is meer aan de rand van het akkercomplex gesitueerd. De aantasting van het akkercomplex zal dan ook minder zijn, maar dit alternatief leidt wel tot verstoring van de nog gave randen van het akkercomplex. Alternatief 4 tenslotte, ligt alleen voor een klein gedeelte binnen het akkercomplex (noordwestelijk deel van het tracé), binnen het gedeelte Laarakker. Dit gedeelte van het akkercomplex wordt door het geplande bedrijventerrein Laarakker-noord hoe dan ook aangetast, onafhankelijk van de komst van de randweg.

Alternatief 4 grenst direct aan de Beerse Overlaat. De Steenakkerstraat, waarop het tracé voor de randweg geprojecteerd is, vormt momenteel nog een verhoogd gelegen weg langs de polder Hollanderbroek. Wordt ook de randweg verhoogd aangelegd, dan blijft het fysieke verschil tussen hogere kade en lagere polder aanwezig. Wanneer er echter voor gekozen wordt de randweg op het niveau van de polder aan te leggen, dan gaat een belangrijk element van de polder Hollanderbroek verloren.

Alle vier de tracéalternatieven doorsnijden het Duits Lijntje en daarmee ook de historische dijkbegroeiing van deze voormalige spoorlijn. Tracévariant 1 en 2 doorsnijden tevens de historische laanstructuur langs de Wanroyseweg en de St.



Afbeelding 6.9: Karakteristieke panden en monumentale bomen zoals opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied 2010

Anthonisloop. Afhankelijk van de exacte ligging van alternatief 1, kan hier ook een klein deel van de historisch waardevolle begroeiing langs de Balkloop verloren gaan. Alternatief 4 tenslotte, doorsnijdt de historische laanbeplanting langs de Beerseweg.

Geén van de alternatieven heeft fysieke aantasting van historische bebouwing tot gevolg. Wel ligt alternatief 2 in de directe nabijheid van de als historisch waardevol aangemerkte kortgevelboerderij aan de Zoetsmeerweg. Het zicht op de boerderij blijft bestaan, wel is er enige invloed op de beleving van het ensemble van bebouwing en omgeving.

Alternatief 4 raakt aan het molenbiotoop dat behoort bij de als Rijksmonument aangewezen Mariamolenvliet. Daar de molen echter niet meer in functie is als molen, heeft het molenbiotoop geen daadwerkelijke functie meer. Aantasting van het molenbiotoop kan eenvoudig worden voorkomen door geen opgaande beplanting langs de eventuele randweg aan te planten ter plaatse van het molenbiotoop.

Naast de panden en bomen die een monumentale status hebben, zijn ook waardevolle bebouwing en bomen beschermd op basis van het bestemmingsplan Buitengebied 2010 van de gemeente Cuijk. Ook bebouwing die niet als rijks- of gemeentelijk monument is aangewezen, kan in het bestemmingsplan de aanduiding bouwaanduiding "Karakteristiek" hebben gekregen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de woning aan de Lokkantsseweg 3. Geén van de alternatieven heeft fysieke invloed op panden met de bouwaanduiding "Karakteristiek". Alternatieven 1, 2 en 4 hebben mogelijk negatieve invloed op een aantal monumentale bomen in het westen van het plangebied. Alternatief 4 is deels gelegen op het profiel van de huidige Steenakkerstraat. Aan de oostzijde van deze straat zijn enkele monumentale bomen gelegen die bij de noodzakelijke verbreding invloed kunnen ondervinden. Alternatieven 1 en 2 doorsnijden een bomenrij met monumentale bomen langs de Sint Anthonisloop.

Archeologie

Alternatief 0+ houdt werkzaamheden in binnen de kern Haps. Deze werkzaamheden zullen met name plaatsvinden nabij bestaande kruisingen. Het ruimtebeslag voor nieuwe kruispuntvormen (zoals rotondes) is waarschijnlijk groter dan in de huidige situatie. Dit houdt een bodemverstoring in. Oudere kernen, zoals Haps, worden over het algemeen aangemerkt met een hoge verwachtingswaarde. Bovendien is de weg gelegen binnen een archeologisch monument. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of ook hier een aanpassing aan de weg noodzakelijk is. Indien dit zo is, zal de mogelijkheid tot behoud in situ moeten worden bekeken.

Geen van de vier tracéalternatieven voor de randweg Haps doorsnijdt een bekende vindplaats of een Archeologisch Monument. Negatieve effecten van aanleg van de randweg op gekende archeologische waarden zijn dan ook niet aan de orde. Het gehele plangebied voor de randweg Haps, waarbinnen de tracéalternatieven 1 t/m 4 gelegen zijn, heeft een hoge archeologische verwachtingswaarde. Voor alle vier de alternatieven geldt derhalve dat er sprake kan zijn van aantasting van archeologische waarden bij aanleg van de randweg. Archeologisch vervolgonderzoek is dan ook noodzakelijk voorafgaand aan aanleg van de weg volgens één van deze vier tracéalternatieven. In de effectbeoordeling is gekozen voor een licht negatief effecten op verwachte archeologische kwaliteiten: aanleg vindt plaats binnen gebied met een hoge verwachtingswaarde, maar onderzoek voorafgaand aan de aanleg dient nader uitsluitsel te geven over de daadwerkelijk aanwezige waarden. Middels opgraving van aanwezige vondsten, kan dan alsnog worden voorkomen dat archeologische waarden verloren gaan. Omdat alternatief het langste tracé heeft (zonder daarbij veel gebruik te maken van bestaande wegen) wordt dit alternatief negatiever beoordeeld dan de overige alternatieven buiten de kern. Omdat alternatief 0+ is gelegen binnen een archeologisch monument, wordt dit negatiever beoordeeld.



Afbeelding 6.10: Huiskavels en gunstig gelegen veldkavels grondgebonden agrarische bedrijven

6.2.6 Grondgebruik

Bij de effectbeoordeling van het grondgebruik wordt de invloed van de tracéalternatieven op het grondgebruik ten opzichte van de referentiesituatie beoordeeld. Het gaat daarbij niet uitsluitend om het ruimtebeslag van het betreffende tracéalternatief, maar ook om de gebruiksmogelijkheden van omliggende gronden. Er is een onderscheid gemaakt in de invloed op de landbouw, recreatie, wonen, maatschappelijke voorzieningen en werken.

Landbouw

Haps ligt in een overwegend agrarisch gebied. Er bevinden zich dan ook diverse grondgebonden en niet-grondgebonden agrarische bedrijven in het buitengebied van Haps. Aan de noordzijde van Haps bevinden zich tevens boomkwekerijen (tuinbouw). Het gebied biedt daarom diverse ontwikkelingsmogelijkheden voor de agrarische sector. De aanleg van een randweg kan op twee manieren de landbouw beïnvloeden. Ten eerste is er sprake van areaalverlies; er zijn simpelweg agrarische gronden benodigd voor de aanleg van de weg. Ten tweede is er sprake van barrièrewerking en versnippering van nu aaneengesloten percelen.

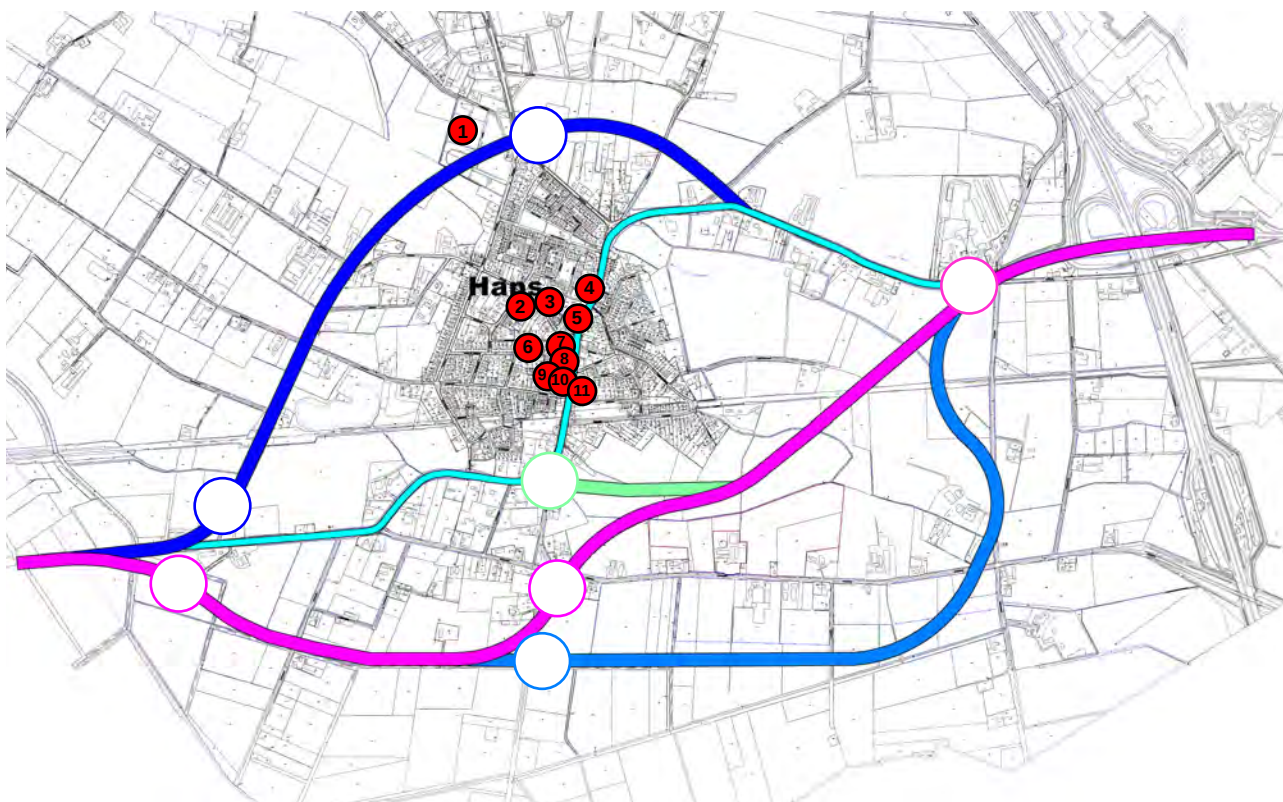
Opp. m2	0+	A1	A2	A3	A4
Akkerland	-	96.765	69.241	513	38.659
Boomkwekerij	-	-	-	-	9.129
Grasland	-	42.643	41.367	26.064	37.685
Wegen	-	8.336	1.092	662	9.813
Watergangen	-	380	380	-	266
Gebouwen	-	-	503	776	1.116

Tabel 6.5: Areaalverlies verschillende landgebruiksvormen

Zoals af te lezen is uit tabel 6.5 is het verlies aan oppervlakte agrarische grond het grootst in alternatief 1. In totaal is bijna 14 ha landbouwgrond benodigd voor de aanleg van de randweg. In alternatief 2 is dit ongeveer 11 ha. Alternatief 3 en 4 lopen gedeeltelijk over bestaande wegen. Het areaalverlies is dan ook kleiner: circa 2,7 ha in alternatief 3 en ongeveer 8,5 ha in alternatief 4.

De afname van areaal landbouwgrond zegt niet alles over de invloed van de randweg op de landbouw in het gebied. Belangrijk is welke kavels beïnvloed worden. Huiskavels en aaneengesloten kavels zijn van groot belang voor een gezond agrarisch bedrijf. Dit geldt zeker voor de melkveehouderij, waarbij weidegrond nabij de stal belangrijk is. In alternatief 1 en 2 worden relatief veel huis- en gunstig gelegen veldkavels doorsneden. In alternatief 3 is dit aantal geringer, omdat de afstand door het buitengebied relatief kort is. Alternatief 4 loopt door een gebied met relatief veel intensieve veehouderij en weinig melkveehouders. Voor deze agrarische tak is de beschikking over een grote huiskavel van minder belang. Wel is alternatief 4 het enige tracé waarbij sprake is van het amoveren van bedrijfsbebouwing, omdat deze is gelegen op het beoogde tracé. Dat houdt echter niet in dat dit het enige tracé is met invloed op de levensvatbaarheid van de bedrijven. In afbeelding 6.9 is een kaart met eigendommen in het gebied weergegeven. Hierop zijn de verschillen in invloed op de bedrijven goed zichtbaar. In alternatief 2 wordt de huiskavel van het bedrijf aan de Lokkantseweg 1 voor een groot deel doorsneden, in alternatief 1 geldt dit voor het bedrijf aan de Lokkantseweg 4. De doorsnijding van een tweetal huiskavels in alternatief 2 (St. Hubertseweg 3 en Lokkantseweg 9) is zeer beperkt qua oppervlakte en invloed op de bedrijfsvoering. De doorsnijding van de huiskavel van het bedrijf aan de De Bengels 1 is qua oppervlakte beperkt, maar wat betreft invloed niet, omdat de inrit tot het bedrijf wordt afgesloten en er omrijafstanden naar de kavels aan de overzijde van de Lokkantseweg ontstaan.

Het nulplusalternatief levert geen ruimtelijke belemmeringen op voor de landbouw.



1. Begraafplaats
2. Steunpunt Mariagaarde
3. Sportcafé De Stappert
4. Bibliotheek Servicepunt
5. Kerk H. Nicolaas en kerkhof
6. Woonzorg-voorziening De Schittering
7. Trombosdienst en fysiotherapie
8. Kinderdagverblijf Koetje Boe
9. Jeugdgebouw De Kuip
10. Basisschool De Bongerd en BSO Boemerang
11. De Posthoorn (café en zaal)

Afbeelding 6.11: Maatschappelijke voorzieningen

Recreatie

De recreatie speelt een relatief kleine rol in de omgeving van Haps. De invloed van de verschillende alternatieven is gering en verschilt niet veel van elkaar. In alternatief 4 worden de meeste recreatieve routes doorsneden. Dit betreft de fietsroutes langs de Beerseweg en de Kalkhofseweg en de wandelroute over het Duits Lijntje. Deze wandelroute is alleen ten westen van Haps aanwezig. Verder heeft alternatief 4 impact op de manege De Kamp, omdat het tracé voor een deel over gronden van de manege is geprojecteerd. Om deze reden wordt alternatief 4 negatief beoordeeld. Alternatief 3 grenst aan een grote recreatieve onderneming, De Aalshof. De impact op het leefklimaat ter plaatse van deze onderneming levert een negatieve beoordeling op. Alternatieven 1 en 2 hebben invloed op de bereikbaarheid van het aan de Zoetsmeerweg gelegen tennispark. Het park blijft per auto te bereiken, maar er ontstaan wel omrijafstanden.

Wonen en werken

De aanleg van een randweg heeft gevolgen voor de bestaande woningen en bedrijven, omdat wegen moeten worden verbreed, kruispunten moeten worden aangepast of nieuwe wegvakken met bijbehorende voorzieningen moeten worden aangelegd. Dit is zo in het nulplus-alternatief in de kern en de alternatieven om de kern heen. Ook heeft de aanleg van een randweg mogelijk gevolgen voor toekomstige woningbouwontwikkelingen of bedrijfsuitbreidingen. Omdat in alternatief 3 en 4 de grootste fysieke invloed op bestaande bedrijven en woningen optreedt, zijn deze het meest negatief beoordeeld.

In de beoordeling is geen rekening gehouden met de positieve effecten van een minder drukke N264 in de kern van Haps. Dit aspect komt bij het thema Woon- en leefklimaat aan bod.

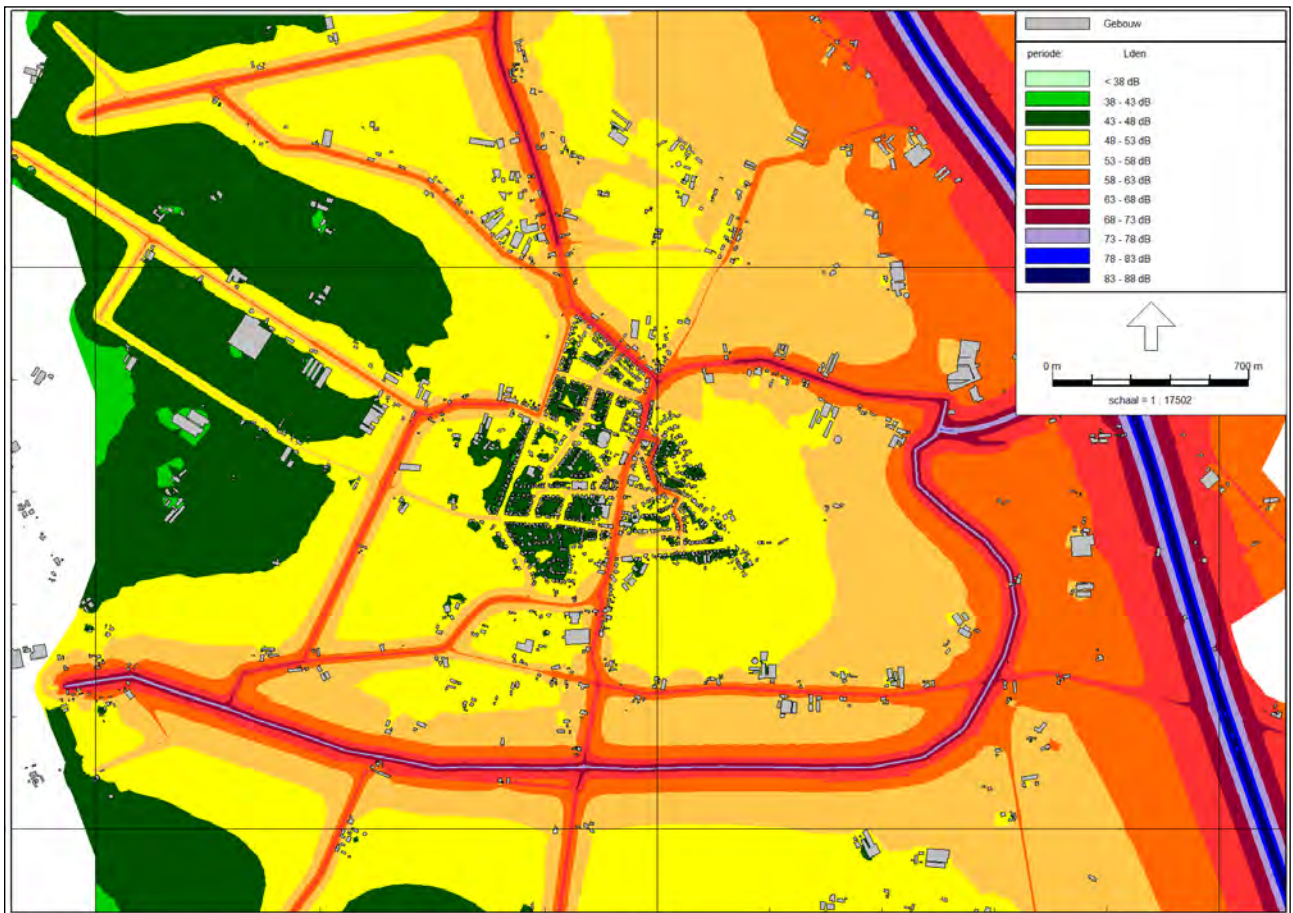
Maatschappelijke voorzieningen

In geen van de alternatieven is er sprake van het amoveren van panden of terreinen waarin een maatschappelijke voorziening is gevestigd. Dit aspect van de beoordeling speelt geen rol. Wel is er sprake van invloed op de bereikbaarheid van voorzieningen. De belangrijke maatschappelijke voorzieningen in Haps zijn voor een aanzienlijk deel aan of in de nabijheid van de N264 gelegen. Voorbeelden hiervan zijn basisschool De Bongerd, zaal De Posthoorn, kinderdagverblijf Koetje Boe, het Bibliotheek Servicepunt en de kerk. Bijna al deze voorzieningen (op de Posthoorn na) zijn aan de westzijde van de N264 gelegen. De drukke verkeersader die deze weg nu is, vormt een behoorlijke barrière voor de inwoners aan de oostzijde van het dorp. Dit geldt met name voor de kinderen die naar de basisschool moeten. De aanleg van een randweg scoort om die reden positief, waarbij evenals bij het criterium "bedrijvigheid" geldt dat de alternatieven in dit opzicht gelijkwaardig scoren. Er is wel één verschil. In alternatief 4 wordt de begraafplaats aan de Straatkantseweg ruimtelijk afgesloten van het dorp. Op het kruispunt N264 - Kalkhofseweg blijft weliswaar uitwisseling tussen de randweg en het onderliggend wegennet behouden, maar er zal voor het gehele dorp een barrière gevormd door een relatief drukke weg ontstaan.

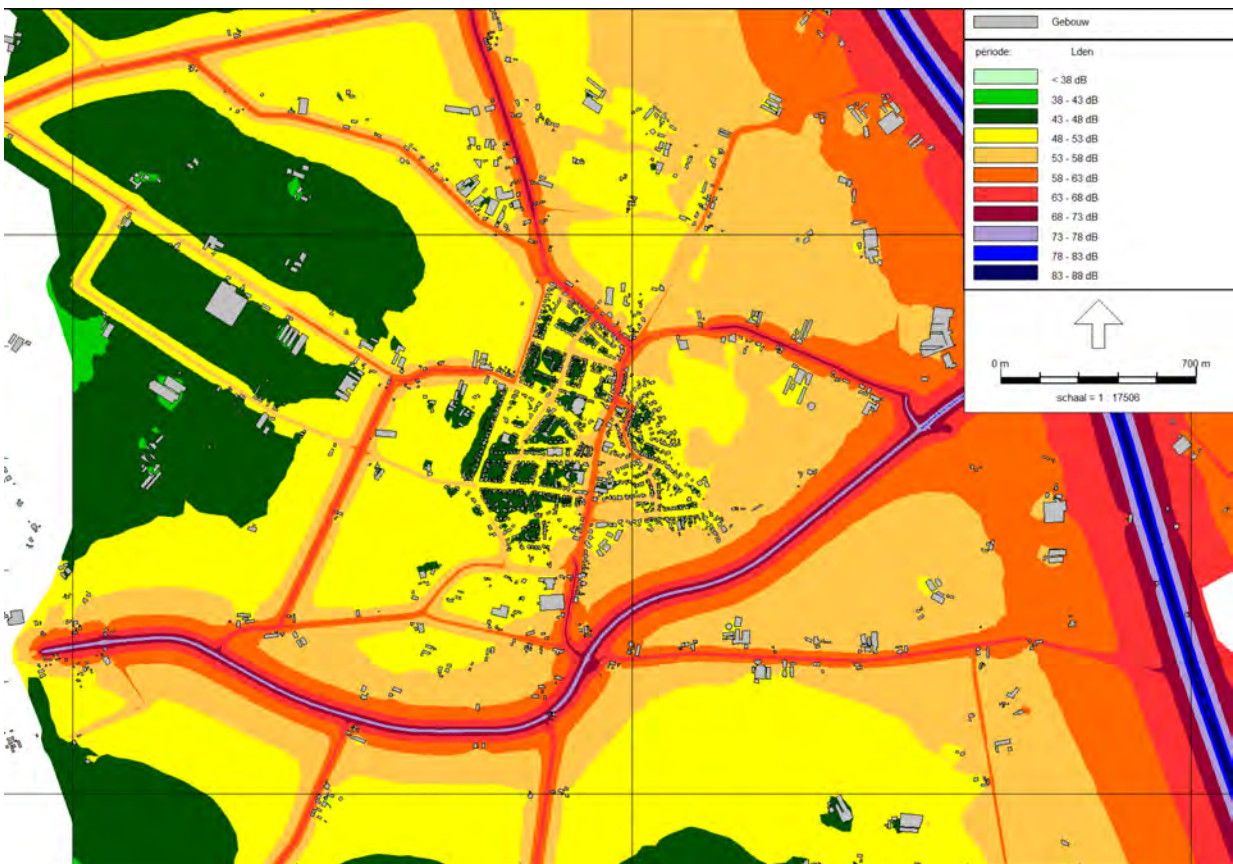
6.2.7 Woon- en leefklimaat en leefbaarheid

Het woon- en leefklimaat is in het MER vooral beoordeeld aan de hand van de ervaren milieuhinder. Hierbij is ingezoomd op de aspecten geluidhinder, luchtverontreiniging, externe veiligheid en trillingshinder. In deel B zijn de resultaten van de verschillende modelberekeningen op het gebied van akoestiek, lucht en externe veiligheid uitgebreid beschreven. Onderstaand volgt een beschouwing van de belangrijkste conclusies.

Belangrijk gegeven is dat ongeacht welk alternatief buiten de kern om wordt gekozen er een aanzienlijke verbetering van de milieusituatie in de kern optreedt. In alternatief 0+ is dit niet het geval, omdat de route en verkeersintensiteiten niet wijzigen ten opzichte van de referentiesituatie. Voor de milieusituatie in de kern geldt: hoe verder een alternatief van de kern verwijderd is, des te groter is de positieve invloed op de lokale milieukwaliteit in de kern. Wanneer er aan het tracé daarnaast weinig milieugevoelige objecten zijn gelegen is er weinig sprake van afwenteling van milieueffecten en scoort het alternatief goed. Vanzelfsprekend kan niet oneindig met een tracé worden geschoven om het zover mogelijk van de kern te krijgen. Op een gegeven moment wordt de ervaren omrijafstand voor de gebruikers van de N264 te groot en zal de route om de kern heen minder worden gebruikt.



Afbeelding 6.12 Geluidsbelasting alternatief 1



Afbeelding 6.13: Geluidsbelasting alternatief 2

Akoestiek

Geluidbelasting	Aantal geluidsbelaste woningen in het studiegebied					
	Referentie	0+	A1	A2	A3	A4
< 48 dB	153	138	293	225	164	213
48-53 dB	578	574	483	546	585	549
53-58 dB	213	215	220	214	230	214
58-63 dB	121	147	117	118	126	120
63-68 dB	65	58	22	20	29	33
> 68 dB	8	6	3	3	1	5

Tabel 6.6: Aantal geluidbelaste woningen in het studiegebied

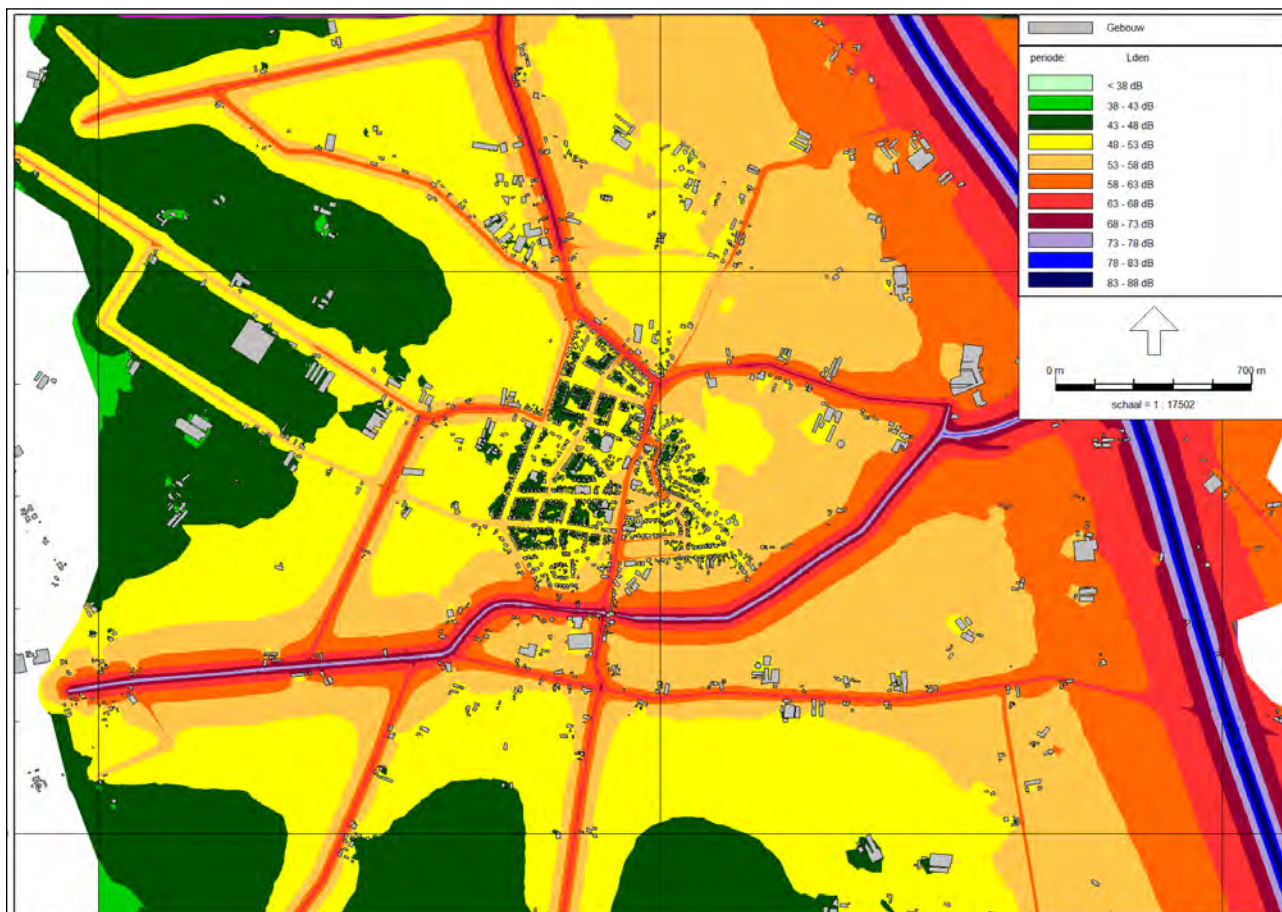
Geluidbelasting	Aantal geluidsbelaste woningen in de kern Haps					
	Referentie	0+	A1	A2	A3	A4
< 48 dB	130	113	272	207	141	191
48-53 dB	507	507	417	475	518	493
53-58 dB	133	138	115	118	140	117
58-63 dB	52	73	58	49	60	56
63-68 dB	39	30	2	2	2	7
> 68 dB	3	3	0	0	0	0

Tabel 6.7: Aantal geluidbelaste woningen in de kern Haps

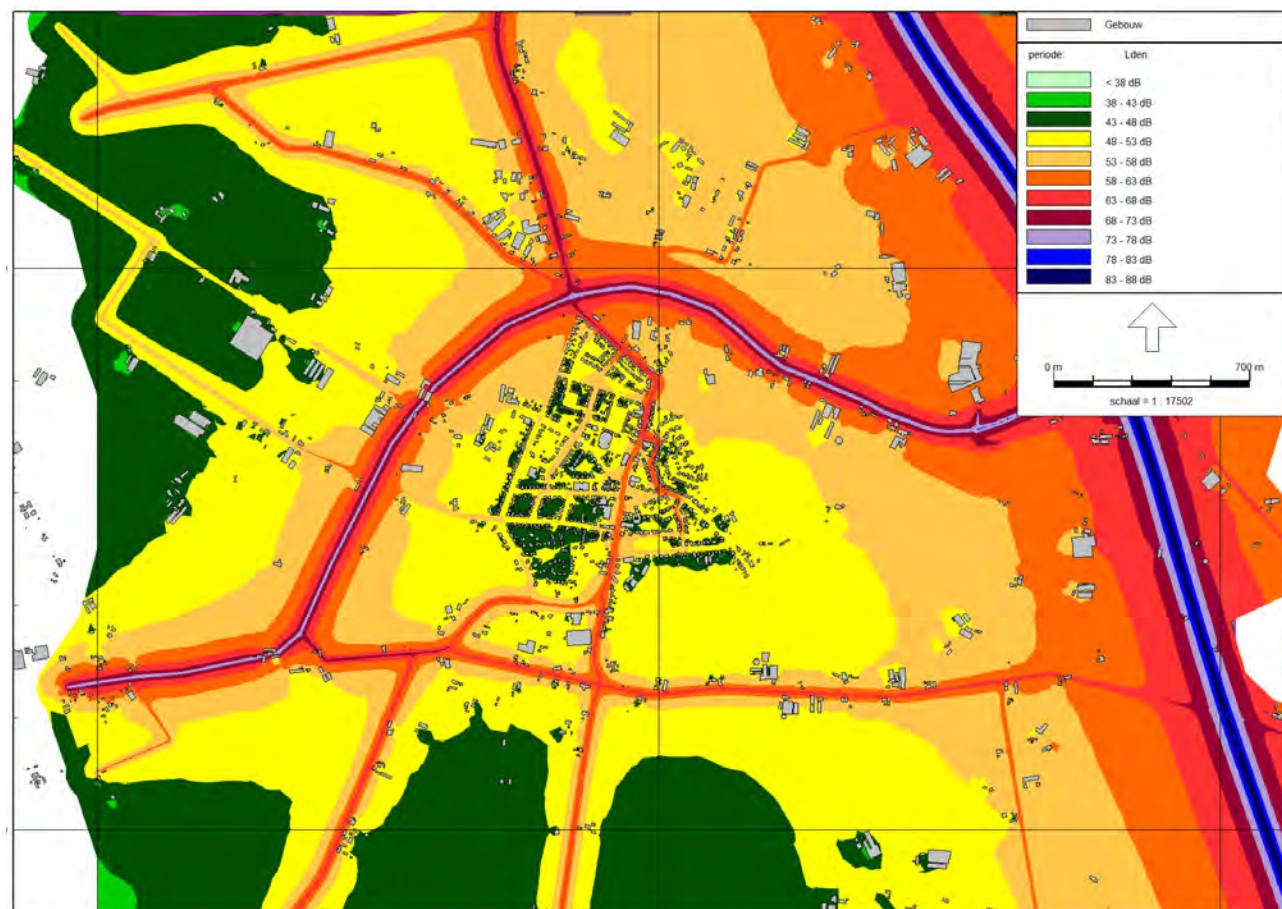
De akoestische berekeningen die voor de diverse tracés zijn uitgevoerd tonen aan dat bij een keuze voor alternatief 0+ geen sprake is van een afname van de geluidhinder in de kern. Er vindt zelfs een toename van het aantal gehinderden plaats. Alternatief 0+ biedt geen oplossing voor het ervaren leefbaarheidsprobleem. Alternatief 1 scoort goed wanneer het gaat om het terugbrengen van het aantal gehinderden. Dit is dan ook het tracé dat het verst van de kern verwijderd ligt. Ook alternatief 2 en 4 bieden een oplossing voor het probleem. Alternatief 3 biedt slechts ten dele een oplossing. Niet alle gevoelige objecten binnen de bebouwde kom van Haps zullen een reductie van de geluidhinder ervaren bij de aanleg van dit alternatief. Dit heeft vanzelfsprekend te maken met de route over het bestaande tracé van de N264 tussen Putselaarstraat en Zoetsmeerweg. Op dit wegvak neemt de geluidbelasting zelfs toe.

Geluidbelasting	Aantal gehinderden abs.					
	Referentie	0+	A1	A2	A3	A4
53-58 dB	45	45	46	45	48	45
58-63 dB	36	44	35	35	38	36
63-68 dB	27	24	9	8	12	14
> 68 dB	4	3	2	2	1	3

Tabel 6.8: Aantal gehinderden in het studiegebied



Afbeelding 6.14: Geluidsbelasting alternatief 3



Afbeelding 6.15: Geluidsbelasting alternatief 4

Geluidbelasting	Aantal ernstig gehinderden abs.					
	Referentie	0+	A1	A2	A3	A4
53-58 dB	17	17	18	17	18	17
58-63 dB	16	19	15	15	16	16
63-68 dB	13	12	4	4	6	7
> 68 dB	2	2	1	1	0	2

Tabel 6.9: Aantal ernstig gehinderden

Opvallend is dat hoewel alternatieven 1, 2, 3 en 4 een nieuwe weg in het buitengebied introduceren, de toename van het aantal woningen met een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde buiten de kern nauwelijks toeneemt. Dit kan worden verklaard door het feit dat in de referentiesituatie de Oeffeltseweg wordt benut, waarlangs een aantal geluidgevoelige objecten is gelegen. In alternatief 1, 2 en 3 is dit niet het geval. Dit verklaart meteen de relatief grote toename van het aantal geluidgehinderden in alternatief 4, welke wel gebruik maakt van de Oeffeltseweg. Het aantal woningen met een geluidbelasting boven de maximale ontheffingswaarde blijft in alle alternatieven gelijk of vermindert ten opzichte van de referentiesituatie.

Luchtkwaliteit

Bij alle alternatieven, uitgezonderd alternatief 0+, is het zo dat de afname van luchtverontreinigende stoffen in de kern van Haps plaatsvindt. Uit de berekeningen blijkt dat in alternatief 1 en 2 een groter aantal woningen een significante afname van de concentratie luchtverontreinigende stoffen kent dan in alternatief 3 en 4. Dit heeft te maken met het feit dat alternatief 3 en 4 dicht bij de kern zijn gelegen. De significante toename van luchtverontreinigende stoffen is met name merkbaar in het buitengebied, bij de woningen nabij het tracé. Opgemerkt dient te worden dat in alle gevallen de concentratie aan luchtverontreinigende stoffen ruim binnen de wettelijke grenswaarden is gelegen. Hetzelfde geldt voor het wettelijke criterium overschrijdingsdagen. In geen van de alternatieven is er sprake van een onacceptabele verslechtering van de luchtkwaliteit.

Externe veiligheid

Op het gebied van externe veiligheid is er in geen van de alternatieven sprake van overschrijding van de normen met betrekking tot plaatsgebonden risico of groepsrisico. Aangezien het transport van gevaarlijke stoffen over de weg gering is, is er in dit opzicht geen probleem. Er is daarom voor gekozen alle alternatieven gelijk te scoren met een 0. Vanzelfsprekend zijn er wel verschillen tussen de alternatieven. Hoe meer adressen binnen het invloedsgebied van de transportroute liggen, des te hoger is het externe veiligheidsrisico. Alternatief 0+ levert in dit opzicht geen verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. De positieve invloed van alternatief 3 en 4 is gering, omdat er relatief veel adressen binnen het invloedsgebied van de weg zijn gelegen. In alternatief 1 is het aantal gevoelige objecten het kleinst.

Trillingen

Hetzelfde als hierboven is gesteld met betrekking tot externe veiligheid kan worden gesteld aangaande trillingen. Het invloedsgebied van trillingshinder is echter een stuk kleiner en de effecten zijn wel significant. Omdat alternatief 1 ver van de kern is verwijderd en er het minste adressen aan het tracé zijn gelegen, scoort deze beter dan de overige alternatieven om de kom heen.

Leefbaarheid

De effecten op het vlak van leefbaarheid zijn niet los te zien van de hierboven beschreven effecten op het gebied van woon- en leefklimaat, verkeer en grondgebruik. Wanneer de geluidshinder en de luchtverontreiniging afnemen, de hoeveelheid verkeer in de kern afneemt en er kansen ontstaan voor horeca en maatschappelijke voorzieningen komt dat de leefbaarheid in de kern ten goede. De bewoners hebben zelf in de diverse leefbaarheidsonderzoeken deze directe link ook gelegd. Naast harde feiten uit de onderzoeken, speelt ook de beleving van inwoners een rol in de mate waarin zij de leefbaarheid van hun kern waarderen. Dit is in een onderzoek naar feiten, hetgeen een MER is, niet te kwantificeren en te meten. Duidelijk is wel dat een verbetering van de leefbaarheid in de kern ten koste kan gaan van de leefbaarheid ter plaatse van de nieuwe randweg. Om die reden kan in de beoordeling van dit aspect grofweg worden gesteld: hoe minder personen binnen de invloedssfeer van de weg wonen (of komen te wonen), des te hoger scoort dit alternatief op leefbaarheidsaspecten. Uitzonderingen hierop zijn mogelijk indien belangrijke voorzieningen voor de leefbaarheid in een dorp door de aanleg van een randweg onbereikbaar worden of dreigen te verdwijnen, maar dat is hier niet het geval.

Mitigerende maatregelen

De akoestische belasting op de gevels van woningen zal in het kader van het vaststellen van het bestemmingsplan nader worden bepaald. Dit zal geschieden met behulp van de wettelijke rekenmethode zoals bepaald in de Wet geluidshinder. Aan de hand van deze berekening zal worden bepaald in hoeverre en waar mitigerende maatregelen in de vorm van stil asfalt of geluidsschermen noodzakelijk zijn.

7 Keuze voorkeursalternatief

Op basis van de informatie uit het MER die is samengevat in de tracékeuzenotitie en de oplegnotitie en die is aangevuld met de beoordeling van het doelbereik en de kostenramingen is op 15 mei 2012 door Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant een keuze gemaakt voor alternatief 2 als voorkeursalternatief. Het ontwerp voor dit alternatief is uitgewerkt van VO+ naar DO en is opgenomen in het bestemmingsplan Randweg Haps.

8 Leemten in kennis en informatie

Bij het milieuonderzoek zijn, behoudens de normale onzekerheden in modellen, enkele leemten in kennis en informatie geconstateerd.

- Akoestiek: Bij het modelleren van de alternatieven is een aanname voor de hoogteligging van de alternatieven gedaan, omdat vanzelfsprekend geen uitgewerkte technische plannen voor alle alternatieven zijn vervaardigd. Bij het uitwerken van een alternatief in een bestemmingsplan moet worden gezien of er sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder.
- Flora en fauna: het flora en faunaonderzoek is voor een groot deel gebaseerd op literatuuronderzoek. In de uitwerking van de plannen moet een aanvullend veldonderzoek worden uitgevoerd.
- Bodem: voor het aspect bodem is gebruik gemaakt van informatie uit bestaande onderzoeken, die niet het totale gebied dekken. In het kader van de voorbereiding van de aanleg van de weg dient aanvullend onderzoek te worden uitgevoerd.
- Archeologie: hetgeen voor bodem geldt, geldt ook voor archeologie. Veldonderzoek dient in een bestemmingsplanprocedure te worden uitgevoerd.

9 Literatuur

Opgestelde literatuur t.b.v. MER Randweg Haps

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport, commissie MER; 18 oktober 2010, rapportnummer 2442-88.

Archeologisch bureauonderzoek randweg Haps, SOB Research, januari 2012, ISBN 978-90-5801-825-0.

Effectenstudie Landschap en geomorfologie MER randweg Haps, Kragten, 21 december 2011, kenmerk CUY007.

Leefbaarheid Haps m.b.t. N264, Kragten, 19 januari 2012, kenmerk CUY007.

Milieueffectrapportage Randweg N264 te Haps: onderzoek externe veiligheid; Windmill Milieu Management Advies, 18 november 2011; Rapportnummer: P2011.018.01-4.

Milieueffectrapportage Randweg N264 te Haps: onderzoek luchtkwaliteit; Windmill Milieu Management Advies, 18 november 2011, Rapportnummer: P2011.018.01-3.

Milieueffectrapportage Randweg N264 te Haps: onderzoek akoestiek, Windmill Milieu Management Advies, 27 juni 2012; Rapportnummer: P2011.018.01-11.

Milieueffectrapportage Randweg N264 te Haps: onderzoek stikstofdepositie, Windmill Milieu Management Advies, 11 juli 2013; Rapportnummer: P2011.018.03-13.

MER randweg Haps: Verkeersonderzoek, Goudappel Coffeng, 17 januari 2012, Kenmerk KGT004/Sps/0007.

Passende beoordeling randweg N264 te Haps, Virides, 15 juli 2013, 2013-54.

Oplegnotitie randweg Haps, Kragten, 20 maart 2012, kenmerk CUY007.

Startnotitie m.e.r. randweg Haps, Kragten, 20 mei 2010, kenmerk CUY007.

Tracékeuzenotitie randweg Haps; Kragten, februari 2012, kenmerk CUY007.

Geraadpleegde literatuur

Bedrijvenpark Laarakker-Zuid: Verkennend flora en faunaonderzoek, Kragten, 2010, CUY008.

Bedrijvenpark Laarakker-Zuid: Watertoets, Kragten, 2010, BOD 10.034.

Bestemmingsplan Buitengebied Cuijk, blad 5, Croonen adviesbureau, 19 september 2011.

Dassen op het Regionaal Bedrijvenpark Laarakker te Haps (gemeente Cuijk), Stichting Das en Boom, juni 2011.

Inrichtingsplan EVZ Balkloop en Sint Anthonisloop, Arcadis, 2009, C010024.000040.001B.

Integrale Dassennota Cuijk, Dás pas leven in Cuijk!, Grontmij, 2003.

Integraal Dorpsontwikkelingsplan (iDOP) Haps, LOS Stadomland en Buro Cement, oktober 2011, Projectnummer: 2.1684.002.

Natuurcompensatieplan Regionaal Bedrijvenpark Laarakker: Toets verstoring beschermde natuurwaarden, Grontmij, 12 juni 2009, referentienummer 261769.ehv.211.R001.

Probleemverkenning oostwestverbinding Oost-Brabant, Goudappel Coffeng; 1 december 2010; Kenmerk BMR031/Hnb/0288.

Quickscan Flora en Faunawet EVZ'S HAPS, 'T BORD EN LAARAKKERSE WATERLEIDING (concept); Arcadis; 24 januari 2012; kenmerk C01024.000179.0100.

Rapportage vleermuizen, dassen- en vogelonderzoek voor de herinrichting van het bedrijvenpark Laarakker-Zuid, Kragten/Faunaconsult, 30 september 2010.

Regionaal bedrijvenpark Laarakker: Gebiedsinventarisatie, Grontmij, 2007, rapportnummer 23512.ehv.R001-revisie 04.

Verordening Ruimte 2012; Provincie Noord-Brabant.

Zuidflank bedrijvenpark Laarakker: Verkennend bodemonderzoek NEN5740, Kragten, 2010, BOD10.022.

Colofon

Titel: MER Randweg Haps - deel A
Projectnummer: CUY007
Rapportnummer: CUY007-M06

Projectleider: Dhr. ing. P.W.M. van Zandvoort

Gecontroleerd:

Opdrachtgevers:



Projectleider: Mw. M. Hermanussen

Gegevens opdrachtgever:	Gemeente Cuijk Louis Jansenplein 1, 5431 BV Cuijk T 0485-396 600	Provincie Noord-Brabant Postbus 90151 5200 MC 's-Hertogenbosch T 073-681 28 12
-------------------------	---	---

Datum 17|07|2013

Status definitief

kragten

Schoolstraat 8,
6049 BN Herten

Postbus 14,
6040 AA Roermond

T 088-3366333

Hambakenwetering 5-J
5231 DD 's Hertogenbosch,

Postbus 2309,
5202 CH 's Hertogenbosch

F 088-3366099

www.kragten.nl

Kaartenbijlage

Bijlage 1: Straatnamen

Bijlage 2: Alternatieven