

**Gemeente Cuijk en provincie Noord-
Brabant**

Oplegnotitie randweg Haps

20 MAART 2012

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doel oplegnotitie	3
1.2	Procedure	3
2	Inhoud tracékeuzenotitie	4
2.1	Huis- en veldkavels tracé 1 en 2	4
2.2	Voormalige vuilstort op het kruispunt Lokkantseweg - Bengels	4
2.3	Luchtkwaliteitsonderzoek	5
2.4	Akoestisch onderzoek	7
2.5	Invloed op de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en cultuurhistorie	9
2.6	Integraal verkeersplan	10
2.7	Verdiepte ligging randweg.....	11
2.8	Ontwikkelingsruimte van Haps	11
3	Optimalisatie van de tracés 1 en 2.....	12
3.1	Tracé 1	12
3.2	Tracé 2	13
4	Kosten	15

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel oplegnotitie

Naar aanleiding van de bespreking van de tracékeuzenotitie in de vergadering van de Commissie ruimte d.d. 5 maart 2012 is voorliggende oplegnotitie opgesteld. Het doel van de oplegnotitie is ten eerste het herstellen van geconstateerde onjuistheden in de tracékeuzenotitie. In dit opzicht kan deze notitie gezien worden als een erratum. Ten tweede wordt een reactie gegeven op de gestelde vragen en worden zaken verduidelijkt daar waar hierom is gevraagd. De oplegnotitie beoogt echter tevens aan de hand van de in de Commissie Ruimte naar voren gebrachte suggesties én een uitwerkingsslag van de voorgeselecteerde tracés 1 en 2 tot een optimalisatie te komen. Normaal gesproken is een uitwerking van de tracéalternatieven geen onderdeel van een Milieueffectrapport, maar omwille van het bieden van gedegen informatie is dit bij dit project in de procedure naar voren gehaald.

1.2 Procedure

De tracékeuzenotitie is géén op zichzelf staand document. De notitie maakt onderdeel uit van een totaalrapport, het MER Randweg Haps. Dit rapport is tot stand gekomen naar aanleiding van een aantal reeds doorlopen stappen. In bijlage 1 vindt u een overzicht van de doorlopen en nog te doorlopen stappen.

2 Inhoud tracékeuzenotitie

Naar aanleiding van de behandeling van tracékeuzenotitie in de Commissie Ruimte is er een aantal vragen gesteld en zijn er opmerkingen gemaakt op de inhoud van de tracékeuzenotitie. In dit hoofdstuk wordt inhoudelijk ingegaan op de vragen en opmerkingen.

2.1 Huis- en veldkavels tracé 1 en 2

In de tracékeuzenotitie is als onderdeel van de vergelijking van alternatieven de invloed op de landbouw in beeld gebracht. Hierbij is een huiskavel bij alternatief 2 ten onrechte niet op de kaart gezet. In de GIS-analyse is deze kavel niet gekoppeld aan een agrarisch bedrijf, omdat de gronden eigendom zijn van een privépersoon en het agrarisch bouwperceel eigendom is van een maatschap. Het agrarisch bouwperceel en de omliggende gronden horen echter wel degelijk tot één en hetzelfde bedrijf, gevestigd op de Lokkantseweg 5. In de opsomming van positieve en negatieve punten per alternatief is het aantal huiskavels daardoor niet goed benoemd.

In bijlage 2 is een kaart opgenomen met de doorsnijdingen van huis- en veldkavels voor alle alternatieven. Deze kaart is gebaseerd op informatie van het kadaster die gekoppeld is aan de informatie uit de milieuvergunningen, zoals die in het programma Web-BVB van de provincie Noord-Brabant zijn opgenomen. Het aantal doorsneden huiskavels per tracé is in tabel 1 weergegeven.

Alternatief	Aantal doorsneden huis- en veldkavels
1	9
2	7

Tabel 1: Aantal doorsneden huis-en veldkavels per alternatief

Zoals terecht is gesteld door de insprekers is de invloed van elk tracé op de huiskavels niet even groot. Dit is ook aangegeven in de tracékeuzenotitie. 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. In een nader onderzoek naar de totale verwervingskosten op basis van schadeloosstelling, dat wordt uitgevoerd voor tracé 1 en 2, wordt de invloed op de agrarische bedrijven uitgedrukt in geld. Dit resultaten van dit onderzoek worden in hoofdstuk 4 behandeld.

2.2 Voormalige vuilstort op het kruispunt Lokkantseweg - Bengels

In de tracékeuzenotitie is niet vermeld dat tracé 1 gepland is door/over een voormalige vuilstortlocatie op het kruispunt De Bengels- Lokkantseweg. Dit is een ommissie die ruimtelijk naar alle waarschijnlijkheid weinig consequenties heeft, maar financieel wel. 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). Vanaf 1965 tot 1968 is de locatie door de (voormalige) gemeente Haps in gebruik genomen als stortplaats. De stortplaats was in particulier bezit maar werd tijdens de stortperiode beheerd door de gemeente. Tijdens de stortperiode is voornamelijk door de gemeente huisvuil (circa 50%) gestort. Tevens is door kleine bedrijven (garage e.d.) en particulieren, bouw- en sloopafval (30%), bedrijfsafval (10%) en agrarisch afval (10%) gestort. Het stortmateriaal is in het grondwater gestort. De hoogteligging van het maaiveld van de stortplaats is gelijk aan het maaiveld van de omliggende percelen. De locatie was gedurende de stortperiode omheind en afgesloten met een hek. Tijdens openstelling was een stortbaas aanwezig. De stort werd wekelijks afgewerkt. In 1968 is de stortplaats gesloten en afgewerkt. De voormalige stortplaats is nu, als gevolg van de onlangs uitgevoerde ruilverkaveling, in eigendom van het Bureau Beheer Landbouwgronden.

Optimalisatie van tracé 1 op een dusdanige wijze dat het tracé buiten de vuilstortlocatie om gaat is niet wenselijk. In de directe omgeving van de stortlocatie is een aantal woningen en agrarische bedrijven gelegen. Bovendien is er een groot schakelstation van de PNEM gelegen. De ruimte om te schuiven met het tracé is beperkt en de invloed op omliggende (gevoelige) objecten wordt vergroot in welke richting het tracé ook wordt verschoven. Amoveren van woningen is dan mogelijk aan de orde. Ligging van het tracé door de voormalige stortplaats is ruimtelijk de beste optie. Wel houdt dit in dat er mogelijk sprake is van een sanering van de stort, hetgeen financiële consequenties heeft. Hier wordt in hoofdstuk 4 op ingegaan.

2.3 Luchtkwaliteitsonderzoek

Door verschillende insprekers uit Haps is aangegeven dat men een gevaar voor de volksgezondheid verwacht bij een keuze voor tracé 2. Dit onderbouwt men door te wijzen op de afstand van de toekomstige randweg tot de rand van de bebouwde kom (minder dan 100 meter) en de uitstoot van schadelijke stoffen (stikstofdioxide en fijnstof). De in de tracékeuzenotitie opgenomen onderzoeksresultaten trekt men in twijfel, onder meer door te wijzen op het feit dat geen rekening is gehouden met de overheersende windrichting en met de uitstoot van ultrafijn stof. Ook acht men het niet reëel dat in de modellen wordt uitgegaan van schonere motoren in de toekomst.

In het kader van het opstellen van het MER is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd, waarin op basis van de huidige én de toekomstige verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel een luchtkwaliteitsberekening is uitgevoerd. Deze berekening is uitgevoerd met het programma ISL2. Dit programma voert een berekening uit volgens de Standaard rekenmethode II, zoals dit wordt voorgeschreven in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit uit 2007. Deze regeling komt voort uit de Wet milieubeheer. Daarnaast zijn de directe effecten in de kern bepaald met behulp van het programma CAR, volgens Standaard Rekenmethode I. Met behulp van deze rekenmethoden zijn contouren bepaald voor de verontreinigende stoffen PM10 (fijnstof) en NO₂, welke wettelijk dienen te worden getoetst. Daarnaast zijn de effecten op de concentraties van PM_{2,5} (zeer fijn stof) bepaald, die wettelijk niet dient te worden getoetst, maar waar de Commissie m.e.r. wel om heeft gevraagd. De resultaten van dit onderzoek laten concentraties van verontreinigende stoffen zijn die ver onder de wettelijke grenswaarden liggen. In het rapport met kenmerk P2011.018.01-3 d.d. 18 november 2011 wordt geconcludeerd dat nergens binnen het gehele gebied rondom Haps concentraties luchtverontreinigende stoffen voorkomen boven de wettelijke grenswaarden, ook niet direct grenzend aan de tracés voor de verschillende alternatieven. Deze beoordeling en gekozen systematiek is opgelegd door de onafhankelijke Commissie m.e.r., die tot taak heeft het milieubelang in Nederland binnen ruimtelijke ontwikkelingen te vertegenwoordigen en voldoet aan de hiervoor genoemde wettelijke criteria. Voor het bepalen van ultrafijnstof (PM_{0,1}) bestaan geen normen en is ook nog geen model vrij beschikbaar. De emissie en immissie van ultrafijnstof en de relatie hiervan met de volksgezondheid staat ten opzichte van zeer fijnstof en ultra fijnstof nog in de kinderschoenen. Ook meettechnieken om de concentratie ultrafijnstof te bepalen zijn nog in ontwikkeling. Voor ultrafijnstof is dan ook nog geen toetsingskader beschikbaar. Als dit er al gaat komen is dat pas na het beschikbaar komen en na het van toepassing worden van het toetsingskader van zeer fijnstof (PM_{2,5}) in 2015. Om deze reden is het ultrafijnstof niet meegenomen in de MER.

Aangaande het gebruik van jaargemiddelde windrichtingen en klimaatomstandigheden in plaats van gemeten klimaat in Haps het volgende: Uitgegaan is van de luchtkwaliteitsmodellen zoals deze wettelijk zijn voorgeschreven. Hierin zijn gemeten klimaatreeksen opgenomen. In deze modellen wordt reeds rekening gehouden met de lokale omstandigheden. In de handleiding van ISL2 is dit als volgt opgenomen:

“Het model berekent op basis van de ingevoerde coördinaten (x,y) de meteorologische gegevens voor het betreffende punt. ISL2 berekent de meteorologie hierbij door interpolatie van de windsnelheid tussen de meteo-stations in Schiphol en Eindhoven, voor punten tussen deze twee stations. Voor punten ten noordwesten van Schiphol en ten zuidoosten van Eindhoven rekent het model met de windsnelheidsgegevens van respectievelijk Schiphol en Eindhoven. ISL2 interpoleert de windrichtingen over geheel Nederland om discontinuïteiten te voorkomen. Voor de overige meteo-parameters is een keuze gemaakt tussen Schiphol of Eindhoven, naar gelang de ligging van de gekozen punten”.

Het gebruik van eigen meteodata is in ISL2 niet mogelijk. In het programma wordt reeds geïnterpoleerd om lokale omstandigheden zo goed mogelijk te benaderen. Omdat uitgegaan wordt van een langere tijdreeks aan meteodata wordt een gemiddelde situatie gemodelleerd. Enige afwijking van de gemeten meteodata in Haps betreft momentopnamen en zouden bij gebruik een afwijkend beeld van de realiteit modelleren.

Het is een feit dat er in het model rekening wordt gehouden met schonere motoren in de toekomst. De emissiedata die in de modellen worden gebruikt worden door de Rijksoverheid opgesteld. De emissiedata worden jaarlijks aangepast aan de nieuwste inzichten en er is gerekend met de meest recente data. Daarnaast zijn ook de huidige emissies van NO₂ en PM₁₀ bepaald met de emissiedata zoals deze daadwerkelijk gemeten worden. Ook de berekende immissies met de motoremissies van nu liggen ver onder de vastgestelde grenswaarde van 40 µgm³. In deze situatie wordt dus nog niet gerekend met de schonere motoren van de toekomst. Aangezien het toetspunt op 10 meter uit de kant van de weg is gelegen en woningen verder van het toekomstig tracé 2 af komen te liggen, **kan worden geconcludeerd dat NO₂ en PM₁₀-uitstoot geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen zullen veroorzaken.**

Tot slot is voor de kern Haps een berekening met CARII uitgevoerd om de maximale invloed van de verkeersaantrekkende werking van de alternatieven in de kern inzichtelijk te maken. In tabel 2 zijn de resultaten weergegeven.

Tabel 2: Rekenresultaten CAR

Situatie	PM ₁₀		NO ₂	
	Jaargemiddelde concentratie	Aantal overschrijdingen	Jaargemiddelde concentratie	Aantal overschrijdingen
Norm	40	35	40	18
Huidig '10	24	14	29	0
Huidig '25	22	10	21	0
Nulplus '10	24	16	33	0
Nulplus '25	22	10	21	0
Alt1 '10	23	12	23	0
Alt1 '25	21	7	15	0
Alt2 '10	23	11	22	0
Alt2 '25	21	7	15	0
Alt3 '10	23	11	22	0
Alt3 '25	21	7	15	0
Alt4 '10	23	12	23	0
Alt4 '25	21	7	15	0

Uit bovenstaande tabel volgen drie belangrijke conclusies:

1. Ook direct aan de Kerkstraat/N264 in het centrum van Haps wordt in alle situaties, voor alle jaartallen en alternatieven, ruimschoots voldaan aan de grenswaarden van 40 µg/m³ en het aantal overschrijdingsdagen (35 voor PM₁₀, 18 voor NO₂);
2. Direct aan de weg is de afname van met name NO₂ bij het alternatieven om de kern heen significant. Deze afname bedraagt 6 (alternatief 1 en 4) dan wel 7 (alternatief 2 en 3) µg/m³. Ook is een afname te zien in het aantal overschrijdingsdagen van de grenswaarde voor PM₁₀;
3. Direct aan de weg is een toename zichtbaar van 4 µg/m³ NO₂ en twee overschrijdingsdagen van de grenswaarde voor PM₁₀ indien gekozen wordt voor de nulplusvariant.

Effectafstand N264 op de luchtkwaliteit in de kern Haps

Aan de Kerkstraat, in het centrum van de kern Haps, is bepaald hoe de effecten van de N264 op de lokale luchtkwaliteit afnemen naarmate de afstand van de blootgestelde tot de weg toeneemt. Uit de berekeningen volgt dat de eerste 20 meter de directe effecten ten gevolge van het verkeer over de Kerkstraat op de luchtkwaliteit in de kern Haps reeds halveren (rapport P2011.018.01-3 d.d. 18 november 2011).

Conclusie

De invloed van de luchtverontreinigende stoffen PM10, PM2,5 en NO2 op de lokale luchtkwaliteit in Haps is nergens dusdanig negatief dat er grenswaarden worden overschreden. De berekende en bepaalde concentraties liggen ver onder deze grenswaarden. Daarnaast is voor de kern Haps met CARII bepaald dat de invloed van de weg al binnen 20 meter vanaf de kant van de weg met de helft wordt gereduceerd.

2.4 Akoestisch onderzoek

In de tracékeuzenotitie is ter indicatie een invloedsgebied opgenomen, waarbinnen men in ieder geval hinder van de toekomstige randweg kan ondervinden. In de tracékeuzenotitie is dit als volgt omschreven: "Voor het bepalen van het invloedsgebied is een afstand van 200 meter gehanteerd. Deze afstand is gebaseerd op de in de Wet geluidhinder bepaalde invloedsfeer van een doorgaande weg binnen een kern met een snelheidsregime van 50 km/uur. Dit is ook een afstand waarbij met name in het geval van de aanleg van een nieuwe weg in het buitengebied omwonenden het gevoel hebben direct te worden geraakt in hun belang".

Bovenstaande omschrijving heeft bij een inspreker ten onrechte de indruk gewekt dat er een akoestisch model is opgesteld, waarin voor de randweg is gerekend met 50 km/uur. Dit is niet het geval. Bovenstaande, wellicht wat ongelukkig gekozen omschrijving, geeft uitsluitend weer hoeveel gevoelige objecten (woningen) in de nabijheid van alle toekomstige tracés voor de randweg zijn gelegen. In géén geval is een onderzoeksgebied beperkt tot 200 meter of is er uitgegaan van een snelheid van 50 km/uur op de randweg.

In het kader van het opstellen van het MER is een akoestisch rekenmodel opgesteld gebaseerd op het verkeersmodel van Goudappel-Coffeng. Dit houdt in dat zowel voor de huidige situatie als voor de toekomstige situatie de verkeersgegevens van alle in het verkeersmodel (en in Haps) voorkomende wegvakken met bijbehorende snelheid en type wegverharding als input voor het model zijn gebruikt. Deze uitgangspunten voor het onderzoek worden in de bij het MER behorende onderzoeksrapporten beschreven, zodat het kan worden getoetst door de Commissie m.e.r. Deze Commissie m.e.r. heeft (evenals voor de overige onderzoeken) de richtlijnen voor de uitvoering van het akoestisch onderzoek opgesteld. Deze richtlijnen zijn vervolgens door de gemeenteraad vastgesteld.

Alle tracés zijn op dezelfde wijze akoestisch doorgerekend. Aan de hand van deze rekenexercitie is het aantal geluidgehinderde personen, het aantal ernstig gehinderde personen en het aantal geluidgehinderde gevoelige objecten bepaald voor alle situaties (huidig en 2025, alle tracéalternatieven). Deze resultaten vormen de input voor het MER en de Tracékeuzenotitie.

In de uitwerking van de tracés is vervolgens voor tracé 1 en 2 nogmaals gerekend om te kunnen bepalen in hoeverre geluidwerende voorzieningen of bronmaatregelen noodzakelijk zijn. In deze berekening is gerekend met stil asfalt en de wettelijke aftrek conform de Wet geluidhinder.

Wanneer er gebruik wordt gemaakt van stil asfalt, is het treffen van aanvullende overdrachtsmaatregelen (afscherming van geluid) wettelijk gezien nauwelijks meer noodzakelijk. Uitsluitend nabij de aansluiting op de Oeffeltseweg (nieuwe rotonde) aan de Oeffeltseweg 16 is dit het geval.

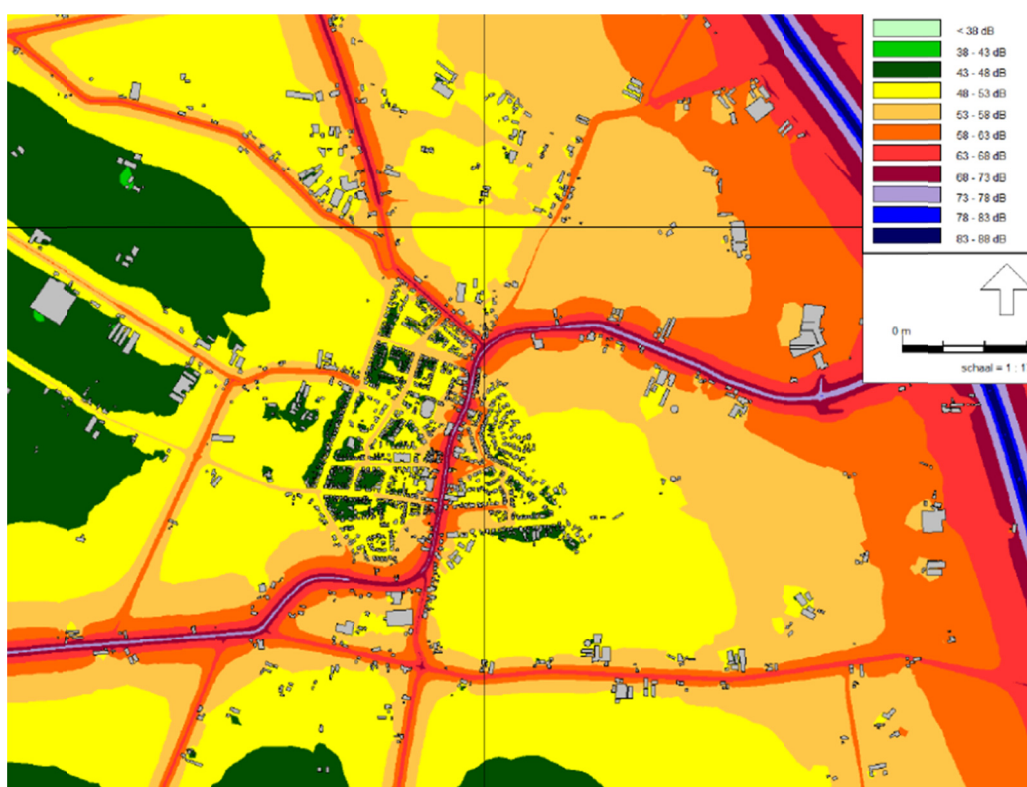
Op basis van het aantal woningen in een bepaalde geluidklassen is in het MER met de dosis-effectrelatie uit de Regeling omgevingslawaai het aantal (ernstig) gehinderden bepaald. Tracé 1 en 2 verschillen van elkaar in aantallen gehinderden, omdat tracé 2 dicht bij de kern van Haps is gelegen. Ten opzichte van de huidige situatie of de referentiesituatie is er bij beide alternatieven sprake van een aanzienlijke afname van akoestisch gehinderden.

Tabel 3: Aantal geluidgehinderden

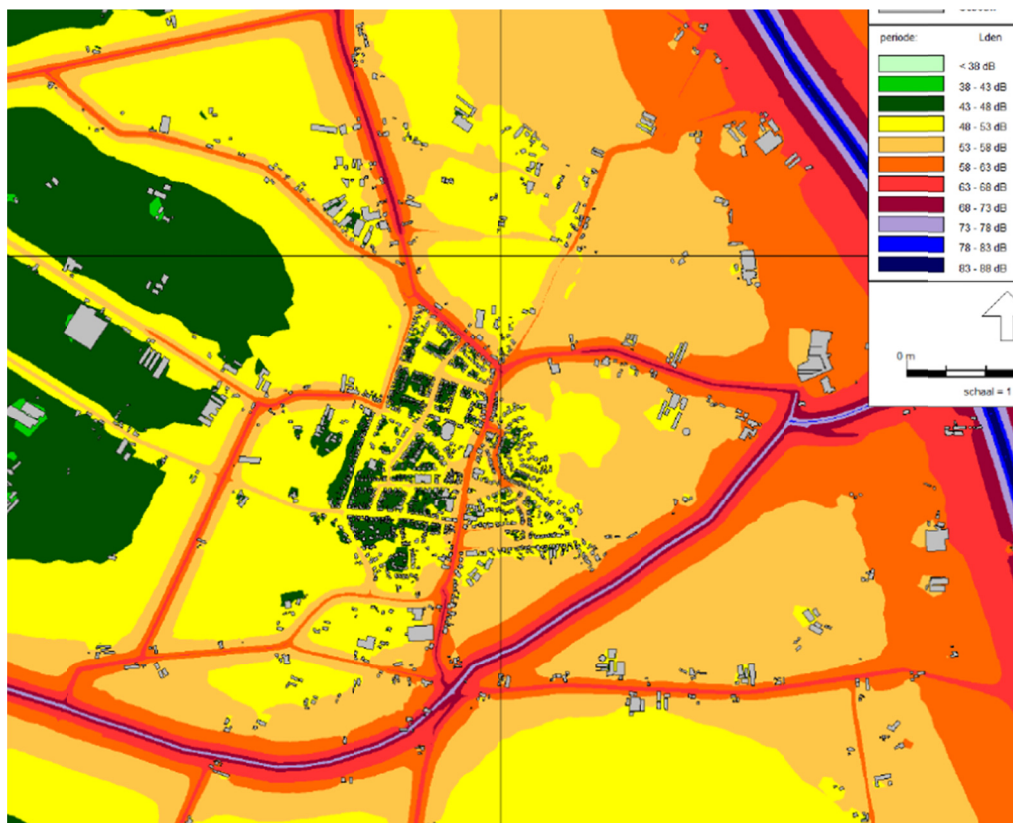
Alternatief	Gehinderden kern (abs. aantal) > 53 dB	Ernstig gehinderden kern (abs.) > 53 dB	Gehinderden totaal (abs.) > 53 dB	Ernstig gehinderden totaal (abs.) > 53 dB
1	42	17	92	38
2	44	18	93	39

In afbeelding 1 is te zien dat de woningen aan de oostkant van het dorp die in de nabijheid van de huidige N264 liggen in de huidige situatie reeds een aanzienlijke geluidsbelasting kennen (bijvoorbeeld Zoetsmeerweg). In beide alternatieven neemt de geluidsbelasting hier sterk af.

Afbeelding 1: Huidige situatie akoestiek



Afbeelding 2: Alternatief 2



Bovenstaande afbeeldingen en tabel 3 geven de resultaten weer van een rekenexercitie op basis van de richtlijnen voor het MER en de oorspronkelijke tracés. In de uitwerking van tracé 2 is deze verder naar het oosten verschoven. Waar dit tracé oorspronkelijk op ongeveer 53 meter was gelegen van de dichtsbijgelegen woning in de kern (Kijkuitpad 8), is dit nu ongeveer 110 meter. Wat dit voor gevolgen heeft voor het aantal gehinderden, is niet berekend. Er kan echter vanuit worden gegaan dat de akoestische belasting van deze woning gereduceerd wordt.

2.5 Invloed op de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en cultuurhistorie

De in de tracékeuzenotitie opgenomen beoordeling van de invloed op de EHS wordt door een inspreker in twijfel getrokken. Daarnaast is de vraag gesteld wat er dient te gebeuren indien bij de uitwerking van een tracé blijkt dat er bijzondere soorten aanwezig zijn, die in de bekende literatuurgegevens (die als bron zijn gebruikt voor het MER) niet zijn genoemd.

De kritiek op de beoordeling van de invloed op de EHS luidt als volgt:

“Het gebied “Duits Lijntje” (zeer hoge historisch-geografische waarde) wordt gehalveerd, dit is tevens leefgebied voor dassen (inclusief dassenburchten) en andere beschermde dieren (vleermuizen, diverse vogelsoorten, salamander en overige amfibieën) en planten (koningsvaren), maar worden in de MER totaal niet genoemd. Het Duits Lijntje wordt door tracé 1 weliswaar ook doorsneden, maar pas nabij het geplande RBL waardoor er veel minder verstoring is van cultuur, landschap, flora en fauna; In de MER wordt dit verschil onjuist aangemerkt als minimaal (blz.24). Een doorsnijding op 50% door de EHS (tracé 2) is significant verschillend van een doorsnijding op 80% door de EVS (tracé 1)”;

De constatering dat in het MER niet wordt ingegaan op de aanwezige soorten in en nabij het Duits Lijntje is onjuist. In het MER én in de tracékeuzenotitie is in beeld gebracht welke bijzondere soorten flora en fauna er in het gehele plangebied (dus ook in het Duits Lijntje) voorkomen. Bovendien is nauwkeurig bepaald hoeveel oppervlakte natuur en bos verloren gaat als gevolg van de aanleg van de verschillende tracéalternatieven. Alle tracés hebben een doorsnijding van het Duits Lijntje tot gevolg, het verschil tussen de alternatieven is gering. Op

welke tracélengte een verbindingzone doorsneden wordt is niet relevant. De verbindingzone dient ertoe een tweetal kerngebieden aan elkaar te verknopen op een dusdanige wijze dat er uitwisseling plaats kan vinden tussen beide gebieden. Indien dit niet langer mogelijk is, vervalt het nut van de verbindingzone. Beide alternatieven hebben dit effect tot gevolg, indien er geen mitigerende maatregelen worden getroffen. Indien bij de uitwerking van een alternatief blijkt dat er bijzondere flora en fauna aanwezig is, zal ook hiervoor de in de Flora-en faunawet en de Natuurbeschermingswet voorgeschreven procedure worden gevolgd. Omdat het Duits Lijntje een Ecologische verbindingzone is, is er overigens al rekening gehouden met mitigerende maatregelen, zoals het aanleggen van faunapassages.

Wat betreft de verstoring van cultuur en landschap; ook hier is in een apart hoofdstuk van het MER uitgebreid aandacht aan besteed. Er is hierin aangegeven, zoals ook in de tracékeuzenotitie, dat alternatief 2 een negatieve impact heeft op het oude akkercomplex Haps, zijnde een cultuurhistorisch waardevol element. Alternatief 1 doorsnijdt het gebied ten zuiden van de Lokkantseweg, dat eveneens een cultuurhistorisch waardevol gebied is. Dit gebied wordt in de landschapsanalyse als gaver en meer bijzonder aangemerkt.

2.6 Integraal verkeersplan

Door insprekers en politiek is geopperd dat een integraal verkeersplan zou moeten worden opgesteld, alvorens een gedegen keuze voor een alternatief te kunnen maken. Zaken die aandacht verdienen zijn dan onder andere sluipverkeer en verkeersveiligheid voor langzaam verkeer afkomstig uit Putselaar en Lokkant.

Feitelijk ligt er echter al bijna een integraal verkeersplan ten grondslag aan het MER. Er is een kentekenonderzoek uitgevoerd, er is een integraal verkeersmodel opgesteld waarin intensiteiten voor elk wegvak zijn bepaald en er is een inrichtingsvoorstel gedaan voor nieuwe wegen. Uit het verkeersmodel blijkt dat alle wegen in de omgeving van Haps (inclusief vanzelfsprekend de nieuwe randweg) een verkeersintensiteit zullen hebben die past bij de inrichting en functie van de weg. In alternatief 1 zal er in de kern van Haps relatief veel verkeer door het als verblijfsgebied bedoelde centrum rijden, maar verkeerstechnisch zal er geen knelpunt ontstaan. Overigens is in het verkeersmodel in de alternatieven 1 t/m 4 reeds rekening gehouden met maatregelen die het benutten van het centrum van Haps als doorgaande route ontmoedigen, omdat dit volgt uit de inrichting als verblijfsgebied.

Naast de vraag om het opstellen van een integraal verkeersplan, is ook de volgende opmerking geplaatst: *“In de MER wordt iets meer sluipverkeer van personenauto's door de kom van Haps als nadeel aangevoerd voor tracé 1. Het betreft hier echter duidelijk geen zwaar vrachtverkeer. Bovendien kan een geringe mate van sluipverkeer als voordelig worden gezien. Dit zorgt voor de noodzakelijke extra klandizie van winkels, cafetaria en terrassen. Het argument is derhalve niet meer bepalend voor de trajectkeuze”.*

Bovenstaande interpretatie van de tracékeuzenotitie is niet juist. Door een keuze voor alternatief 1 ontstaat er sluipverkeer én wordt de randweg niet optimaal benut. Dit sluipverkeer bevindt zich met name ten noord-westen van de kern (Kampsestraat en Steenakkerstraat). Het niet optimaal benutten van de randweg leidt tot hogere maximale verkeersintensiteiten op het traject St.Hubersteweg-Oeffeltseweg door de kern. Dit is te wijten aan het feit dat de omrijafstand in alternatief 1 relatief groot is. De conclusie dat dit niet geldt voor zwaar verkeer wordt niet gestaafd door de uitkomsten van het verkeersmodel. Zoals ook in tabel 7 in de tracékeuzenotitie is te zien, is het aantal vrachtverkeerbewegingen per etmaal in de Kerkstraat en de Oeffeltseweg zo'n 200 hoger dan in alternatief 2 en 3.

Op het gebied van verkeersveiligheid voor langzaam verkeer wordt vooral gewezen op de geïsoleerde ligging van buurtschap De Lokkant als gevolg van de mogelijke realisatie van tracé 2. De geïsoleerde ligging van buurtschap de Lokkant is niet genoemd in de tracékeuzenotitie. Ruimtelijk wordt het buurtschap weliswaar geïsoleerd van de kern, functioneel en verkeerskundig niet. Nabij de kruispunten met de Zoetsmeerseweg en de Lokkantseweg wordt een gecombineerd nieuw kruispunt aangelegd. In de uitwerking van het tracé wordt dit

kruispunt conform Duurzaam Veilig ingericht, waardoor een veilige route voor langzaam verkeer van en naar de kern van Haps kan worden gewaarborgd.

2.7 Verdiepte ligging randweg

Landschappelijke inpassing van tracé 2 en 3 door het open akkercomplex ten oosten van Haps verdient de aandacht. Dit is ook in de tracékeuzenotitie opgenomen. Er wordt gesproken van een verdiepte ligging van de randweg, daar waar mogelijk. Ten onrechte is dit opgevat als een argument om de randweg in een tunnelbak te leggen. Het gaat erom dat de weg zo dicht als mogelijk op maaiveld wordt gelegd en dat er geen gebruik wordt gemaakt van opgaande elementen (begeleidende beplanting), zodat de visuele impact wordt geminimaliseerd. In de tracékeuzenotitie is ook opgenomen dat de oude laagtes die hier voorkomen, aandacht verdienen. In de uitwerking van de tracés is gebleken dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) in het gebied relatief dicht onder maaiveld ligt, met name in deze lagere gebieden. Aangezien de GHG dient te worden gehanteerd en een weg een technisch bepaalde ontwateringsdiepte moet hebben, is verdiepte aanleg niet wenselijk. Bovendien staan de kosten voor een dergelijke oplossing in geen verhouding tot de beschikbare budgetten, waardoor de financiële haalbaarheid onder druk staat.

2.8 Ontwikkelingsruimte van Haps

Eén van de argumenten die in de vergadering van de Commissie Ruimte naar voren zijn gebracht om niet te kiezen voor alternatief 2, betreft het beperken van de ontwikkelingsruimte in het zuidoosten van Haps.

Het is juist dat de randweg in alternatief 2 dichter om de kern ligt dan in alternatief 1. Dit frustreert echter niet ontwikkelingsmogelijkheden, de praktijk wijst uit dat dit kansen biedt. Ten oosten van de St. Hubertseweg en ten zuiden van de Parallelstraat ontstaat een gebied dat is ingeklemd in de oksel van wegenstructuren. Dit zijn van oudsher al de locaties waar een planmatige uitbreiding van de kern plaatsvindt. Daarnaast is het zo dat de uitbreidingsruimte voor Haps veel meer ten noorden van de kern moet worden gezocht (zie het provinciale beleid uit de Structuurvisie en de Verordening ruimte).

3 Optimalisatie van de tracés 1 en 2

Een aantal opmerkingen ten aanzien van de verschillende tracéalternatieven heeft betrekking op de ligging van de tracés. Alvorens hierop in te gaan is het goed om in herinnering te brengen dat het in het stadium van het MER nog niet gaat om exact bepaalde, technisch uitgewerkte ontwerpen voor de verschillende alternatieven. De tracés zijn opgezet als lijnelementen, die in een nadere uitwerking met een zekere marge moeten worden gehanteerd, daar waar het terrein of de omgeving hierom vragen. Een beperkte aanpassing van een tracé kan in het kader van het MER gezien worden als een mitigerende maatregel om te komen tot een Meest Milieuvriendelijk Alternatief.

Naar aanleiding van de opmerkingen die in de vergadering van de Commissie Ruimte d.d. 5 maart 2012 zijn gemaakt en naar aanleiding van de uitwerking van de tracés is onderzocht in hoeverre zowel tracé 1 als tracé 2 geoptimaliseerd kunnen worden.

3.1 Tracé 1

Een optimalisatie van tracé 1 zou op basis van de suggesties een tweetal zaken moeten inhouden:

1. Een meer zuidelijke, dichterbij de Balkloop gelegen variant;
2. Een aansluiting van het tracé op de Oeffeltseweg nabij Nabuurs in plaats van op de huidige locatie.

Ad 1) Het opschuiven van het tracé 1 in de richting van de Balkloop zou inhouden dat de veehouderijen met huiskavels aan de zuidzijde van de Lokkantsseweg minder beperkingen zouden ondervinden én dat het tracé verder van de kern Haps komt te liggen. Het opschuiven van het tracé richting Balkloop zou een verplaatsing van het huidige tracé met meer dan 200 meter inhouden over een aanzienlijke lengte. Er is dan geen sprake meer van een optimalisatie, maar van een nieuw tracéalternatief. Dit tracéalternatief is in de Tracéstudie (kenmerk CUY007 d.d. 20 mei 2010) opgenomen als alternatief 5. Deze Tracéstudie heeft tezamen met de Startnotitie m.e.r. ter inzage gelegen en is beoordeeld door de Commissie m.e.r. In de Tracéstudie is ten aanzien van alternatief 5 opgenomen dat door de ruimere lus om het dorp heen het agrarisch cluster inlevert op het vlak van ruimtelijke samenhang en verbindingen. Wel is dit effect minder dan in alternatief 1 uit de Tracéstudie. Alternatief 5 conflicteert daarentegen met de EHS (Balkloop). Ook is het tracé verkeerskundig zeer slecht vanwege de grote omrijafstand en het weinig vloeiende tracé. Zonder ingrijpende maatregelen zal dit tracé door het doorgaand verkeer minder worden gebruikt. In de Tracéstudie is ervoor gekozen alternatief 5 en alternatief 1 samen te voegen tot alternatief 1b. Dit alternatief 1b is als alternatief 1 nader onderzocht in het MER en ligt nu als keuze voor in de Tracékeuzenotitie.

Een gedeeltelijk opschuiven van tracé 1 om de huiskavel van het bedrijf aan de Lokkantsseweg 4 te ontzien, houdt een verbetering van de levensvatbaarheid van dit bedrijf in. Kostentechnisch is er slechts een beperkt verschil. Er zal toch nog veel omrijshade zijn omdat zowel Ingebleek als ook Selten gronden hebben ten zuiden van de Balkloop. Daarnaast betekent een ombuiging van het tracé extra kilometers en doorsnijding van nog meer eigenaren. De totale grondverwervingskosten zullen ondanks de verbeterde situatie voor Ingebleek niet lager uitpakken dan alternatief 2 (waarin het bedrijf van Goossens (gedeeltelijk) zou moeten worden opgekocht).

Ad 2) De onder 2 genoemde suggesties is door de sprekers als volgt verwoord: *“In de MER staat vermeld (blz.23) dat is geadviseerd géén gebruik te maken van de bestaande infrastructuur, omdat deze wordt begeleid door laanbeplanting die bij de noodzakelijk verbreding van het profiel verloren zou gaan (waardevol landschapstype, de Bengels). Hierdoor is het nodig een rotonde aan te leggen op een ongunstige plek waardoor ook de aansluiting met tracé 1 langer wordt. Het is echter logischer om deze rotonde juist voor Transportbedrijf Nabuurs aan te leggen. Hierdoor ontstaat er veel ruimte voor zichtlocaties langs beide kanten van de rondweg, aantrekkelijk voor nieuw te vestigen bedrijven (geplande RBL). De verstoring aan het landschap is ook minder. Het waardevolle landschapstype, de laanbeplanting, zou*

eenvoudig kunnen worden gehandhaafd door de bomen aan een zijde van de Bengels te sparen en de andere zijde te herplanten. Vrachtverkeer afkomstig van de A-73 zal ter hoogte van Nabuurs een lage snelheid hebben en rustig deze grote rotonde oprijden. Omgekeerd geldt hetzelfde voor vrachtverkeer dat vanaf deze rotonde naar de A-73 gaat, hoeft geen hoge snelheid te maken want voegt direct uit om richting Boxmeer-Venlo te gaan. Verder zullen door deze lage snelheden de ambulances veilig kunnen uitrukken en invoegen in het verkeer (zie ambulance-post met 4 parate voertuigen, direct langs Nabuurs Transport)”.

De ligging van de rotonde Oeffeltseweg – Randweg heeft niets te maken met het sparen van laanbeplanting nabij De Bengels, maar alles met de toekomstige uitbreiding van het RBL (RBLZuid). De locatie van deze rotonde is dan ook niet in het kader van dit uit te voeren MER bepaald, maar is als randvoorwaarde meegenomen in de studie. De locatie van de rotonde is bepaald in het bestemmingsplan voor RBL-Noord middels het opnemen van een verkeersbestemming ter plaatse.

Bewust is ervoor gekozen de randweg ter plaatse van deze ontsluiting van RBL-Noord aan te sluiten. Alle verkeersbewegingen worden op deze manier gebundeld op één kruispunt, ook de geplande ontsluiting van RBL-Zuid. Dit heeft enkele voordelen:

- Verkeersveiligheid: het aantal potentiële conflictpunten op de N264 wordt geminimaliseerd. Bewust is er daarom voor gekozen de aansluiting van De Bengels te saneren.
- Verkeersafwikkeling: gelet op de in de toekomst te verwachten drukke verkeersstroom op de N264 tussen de aansluitingen van de A73 en de geplande aansluiting van de randweg is het gewenst de verkeersstroom op dit wegvak zo min mogelijk te verstoren. In het huidige ontwerp is tussen beide aansluitingen geen aansluiting voorzien. De aansluiting van De Bengels is immers gesaneerd.
- Er wordt maximale ruimte geboden ten behoeve van de ontwikkeling van RBL-Zuid. De voorziene ontsluitingsweg doorsnijdt RBL-Zuid niet.

Bovengenoemde voordelen vallen weg indien gekozen wordt voor het aansluiten van alternatief 1 ter plaatse van de huidige aansluiting van De Bengels. Weliswaar wordt de gevoelsmatig ervaren omrij-afstand voor verkeer dat vanaf de A73 de randweg kiest weggenomen, maar dit betekent wel dat er twee aansluitingen moeten worden gerealiseerd op de N264. Dit heeft de volgende nadelen:

- een extra potentieel conflictpunt en dus extra kans op gevaarlijke situaties en ongevallen;
- de doorstroming van het verkeer op het drukke wegvak N264 door een extra kruispunt wordt verstoord;
- er is een gerede kans dat door de korte afstand van het nieuwe kruispunt ter hoogte van De Bengels tot aan de aansluiting met de A73 terugslag van het verkeer ontstaat tot aan of voorbij de aansluitingen met de A73. Dit is niet gewenst;
- door alternatief 1 te verleggen en min of meer over De Bengels heen te leggen wordt de locatie van RBL-Zuid in tweeën gedeeld. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de bedrijven op RBL-Zuid zal een extra aansluiting op de randweg moeten worden gerealiseerd. Dit is uit oogpunt van doorstroming en verkeersveiligheid niet gewenst.

De wegbeheerder (provincie) heeft bovendien aangegeven niet akkoord te zullen gaan met een extra aansluiting op de N264.

3.2 Tracé 2

Een tweetal insprekers heeft opgemerkt dat tracé 2, zoals deze in de tracékeuzenotitie is opgenomen, tot gevolg heeft dat een aantal panden aan de Zoetsmeerweg moet worden geamoveerd. Dit betreft voor een deel monumentale panden. In de tracékeuzenotitie is dit ook aangegeven, waarbij is opgemerkt dat er mogelijk naar alternatieven moet worden gezocht om monumentale panden te kunnen sparen.

Omwillen van de voortgang van het project is reeds gestart met een uitwerking van de tracés 1 en 2 in een VO+. Bij de (ontwerp)technische uitwerking van tracé 2 heeft reeds een optimalisatie plaatsgevonden. Het tracé is meer naar het oosten, verder van de dorpskern af komen te liggen.

Het tracé heeft een ruimere bocht gekregen bij het akkercomplex. Deze optimalisatie is vanuit ontwerp- en verkeerstechnische redenen doorgevoerd. Zoals eerder in deze notitie vermeld houdt dit in dat de afstand tot de dichtstbijzijnde woning in de kern wordt verdubbeld. De gevolgen voor de kavels van de landbouwbedrijven zijn in bijlage 2 opgenomen.

Daarnaast is er, naar aanleiding van de opmerkingen in de vergadering van de Commissie Ruimte, gekeken naar de mogelijkheden voor een optimalisatie van alternatief 2 nabij de Zoetsmeerweg. In de oorspronkelijke opzet voor alternatief 2 is er een rotonde gepland in het buurtschap Putselaar. Dit verkeerskundig element past hier verkeerstechnisch, maar houdt wel een schaalbreuk in met de bestaande, kleinschalige landschapsstructuur ter plekke. Ook ligt het tracé in de directe nabijheid van tenminste één karakteristiek, monumentaal pand. Door het maken van een extra lus en het schuiven met de rotonde richting het oosten wordt hier een verkeerstechnisch acceptabel én ruimtelijk/landschappelijk beter alternatief geboden. De verschuiving van het tracé houdt in dat de woningen aan de Zoetsmeerweg 10 en 10a en 12 minder hinder ondervinden cq niet geamoveerd hoeven te worden. Bovendien zal er een afname plaatsvinden van de akoestische belasting op een aantal woningen in het bebouwingscluster aan de Putselaarstraat. Hier staat de toename van de geluidbelasting van de woningen aan de Lokkantseweg 3 en 3a tegenover (zie ook tabel 4).

Voor de meer oostwaarts gelegen variant van alternatief 2 (zie ook hoofdstuk 3) is indicatief bepaald wat het effect zal zijn. De wijzigingen in geluidbelasting die het opschuiven van tracé 2 tot gevolg heeft zijn indicatief bepaald door de berekende contouren te verplaatsen in de richting van het verschoven tracé. Onderstaand wordt een indicatief overzicht gegeven van de wijziging in geluidbelasting op de nabijgelegen woningen. Daar waar sprake is van een verbetering is een '+' weergegeven. Indien nagenoeg geen verschil wordt verwacht is dit middels een '0' gemarkeerd en een toename van de geluidbelasting is met een '-' weergegeven. Per saldo zorgt het verschuiven van dit deel van alternatief 2 in oostwaartse richting voor een verbetering van de geluidbelasting op de meeste van de omliggende woningen.

Tabel 4: Indicatieve geluidbelasting variant 2a

Indicatieve geluidbelasting op basis Mer alternatief 2 en variant oostwaartse verplaatsing			
	dB(A) Mer alt 2	dB(A) Mer alt 2 (variant oostwaarts)	saldo
Kruisstraat 2	58 - 63	58 - 63	0
Kruisstraat 3	63	63	0
Putselaarstraat 2a	53 - 58	<53	+
Zoetsmeerweg 10	63 - 68	53 - 58	+
Zoetsmeerweg 7	53 - 58	53 - 58	0
Zoetsmeerweg 8	in tracé	53 - 58	+
Putselaarstraat 1a	53 - 58	<53	+
Zoetsmeerweg 6	58 - 63	<53	+
Lokkantseweg 2	58 - 63	53 - 58	+
Lokkantseweg 1	58 - 63	58 - 63	0
Zoetsmeerweg 12	in tracé	58 - 63	+
Zoetsmeerweg 5	63	<53	+
Lokkantseweg 3	53 - 58	58	-
Lokkantseweg 3a	53 - 58	58	-

4 Kosten

Voor de tracés 1 en 2 is de raming uit de tracékeuzenotitie gespecificeerd. Dit is normaal gesproken pas aan de orde in de uitwerking van één van de alternatieven als gekozen voorkeursalternatief, maar om de vergelijking tussen alternatief 1 en 2 te faciliteren worden nadere berekeningen uitgewerkt. Aan de hand van de ontwerptechnische uitwerking van alternatief 1 en 2 tot een VO kan de raming uit de tracékeuzenotitie worden gespecificeerd. Daarnaast zijn de kosten voor planschade en grondverwerving aan de hand van de uitgewerkte tracés aanvullend inzichtelijk gemaakt. Ook dit betreft echter geen definitieve kostenraming. Deze kan pas worden vervaardigd na gereedkoming van het DO van het gekozen voorkeursalternatief.

Deze globale raming is gemaakt voor twee alternatieven van de randweg. De scope van alternatief 1 betreft het aanbrengen van een randweg vanuit de St. Hubertseweg via de Kruisstraat en de Bengels (oostelijke knik) naar de Oeffeltseweg. Nabij de St. Hubertseweg dient de bestaande watergang te worden gekruist. Er zal een rotonde worden aangelegd nabij de watergang / St. Hubertseweg en een rotonde nabij de Zoetsmeerweg. E.e.a. conform tekening nr. 12-0382.

De scope van alternatief 2 betreft het aanbrengen van een randweg vanuit de St. Hubertseweg via de Kruisstraat naar de Oeffeltseweg. Nabij de St. Hubertseweg dient de bestaande watergang te worden gekruist. Er zal een rotonde worden aangelegd nabij de watergang / St. Hubertseweg en een rotonde nabij de Lökkantseweg. E.e.a. conform tekening nr. 12-0244.

De constructie van de wegen is gebaseerd op de standaardprofielen van de Provincie Noord-Brabant. Het betreft de volgende detailnummers:

Verhardingsopbouw fietspad	detail nr. 1.13
Verhardingsopbouw parallelweg	detail nr. 2.12
Verhardingsopbouw hoofdrijbaan	detail nr. 6.14
Verhardingsopbouw rotonde	detail nr. 7.13

De volgende onderdelen zitten in de raming

1. Voorbereidende werken
2. Grondwerk
3. Verhardingen
4. Afwatering
5. Ecologische voorzieningen
6. Fietstunnel (t.b.v. alternatief 1 nabij de kruising Lökkantseweg – De Bengels).
7. Nutsvoorzieningen
8. Openbare verlichting
9. Vuilstort (Alternatief 1 doorsnijdt de voormalige vuilstort nabij kruising Lökkantseweg – De Bengels).
10. Geluidsschermen
11. Planschade
12. Grondverwerving o.b.v. volledige schadeloosstelling

In de onderstaande tabel zijn de kosten van de twee alternatieven weergegeven. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat de onderstaande bedragen een bandbreedte hebben van 30%. En dat de globale raming nog nader wordt gedetailleerd en overlegt dient te worden met provincie en gemeente. Het project heeft op dit moment een uitwerkingsniveau van voorontwerp. In deze fase zijn nog niet alle technische keuzes definitief gemaakt, inzicht in de mogelijkheden of gronden minnelijk of niet minnelijk verworven kunnen worden e.d.

Raming	Alternatief 1	Alternatief 2
Ondergrens	€ 15.000.000,--	€ 12.800.000,--
Bovengrens	€ 20.300.000,--	€ 17.400.000,--

Kostenverderdeling

Het uitgangspunt voor de kostenverdeling tussen de gemeente en provincie is de wegvakkentheorie. Dit betekent dat de kosten van de aansluitingen worden vertekend tussen de partijen. Voor alternatief 2 betekent dit een bijdrage van circa € 1.000.000,--. Omdat alternatief 1 niet de voorkeur heeft van de provincie kan geen inschatting worden gemaakt hoe de kostenverdeling bij een gemeentelijke voorkeur voor alternatief 1 zal uitvallen.

Bijlagen

Bijlage 1: Procedure

Stap 1: Opstellen van een Startnotitie m.e.r. en tracéstudie

Doel van de startnotitie is de informatie, die benodigd is om het milieubelang volwaardig in de plan- en besluitvormingsprocedure te betrekken, te verzamelen en inzichtelijk en toetsbaar te maken. Daarnaast is in de startnotitie geconstateerd waar nog nader onderzoek nodig is om lacunes in kennis in te vullen. De startnotitie is bedoeld om 'een ieder' en de wettelijke adviseurs te informeren over de voorgenomen activiteiten en de relevante (milieu)aspecten. Dit is de basis voor de inspraak. Specifieke aspect van deze startnotitie voor de randweg is dat gemotiveerd op voorhand een zoekgebied geselecteerd is en dat al in de startnotitie onderzocht wordt waar in het zoekgebied de randweg het beste gesitueerd kan worden. De startnotitie beschrijft, bij wet voorgeschreven:

- Het probleem dat aan het voornemen ten grondslag ligt;
- Het doel dat met het voornemen wordt beoogd;
- De voorgenomen activiteit;
- Mogelijke alternatieven;
- De huidige milieusituatie;
- De verwachte milieueffecten;
- Het vigerende beleidskader;
- De procedure.

Onderdeel van de startnotitie Randweg Haps is een rapport "Tracéstudie". In deze tracéstudie zijn mogelijke tracéalternatieven in samenwerking met de klankbordgroep onderzocht met het doel deze in het MER te kunnen toetsen op hun impact op de omgeving.

Deze startnotitie is de formele start van de m.e.r. voor de randweg Haps.

Stap 2: Ter inzage legging Startnotitie en tracéstudie

Zowel de startnotitie als de Tracéstudie hebben gedurende een periode van 6 weken ter inzage gelegen (2 juni 2010 - 14 juli 2010). Gedurende deze periode was een ieder in de gelegenheid een zienswijze te geven op de te onderzoeken tracés en de onderzoeksmethodiek.

Stap 3: Toetsing Startnotitie door de Commissie m.e.r

De startnotitie is beoordeeld door de Commissie m.e.r. In deze beoordeling zijn ingekomen zienswijzen betrokken. Vervolgens heeft de Commissie m.e.r. een advies voor het vaststellen van richtlijnen opgesteld. Deze richtlijnen geven aan wat in het MER op welke wijze onderzocht dient te worden.

Stap 4: Vaststelling richtlijnen door de gemeenteraad

Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. heeft de gemeenteraad op 13 december 2010 de richtlijnen voor het MER vastgesteld.

Stap 5: Opstellen MER

In het MER worden de in de richtlijnen vastgestelde tracéalternatieven onderzocht op hun milieu-effecten. Bij de beoordeling van de effecten op milieu en leefomgeving van de verschillende varianten van randweg Haps worden de thema's, zoals deze zijn aangehouden bij de beoordeling van de huidige situatie, als basis gebruikt. Dit zijn de thema's:

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

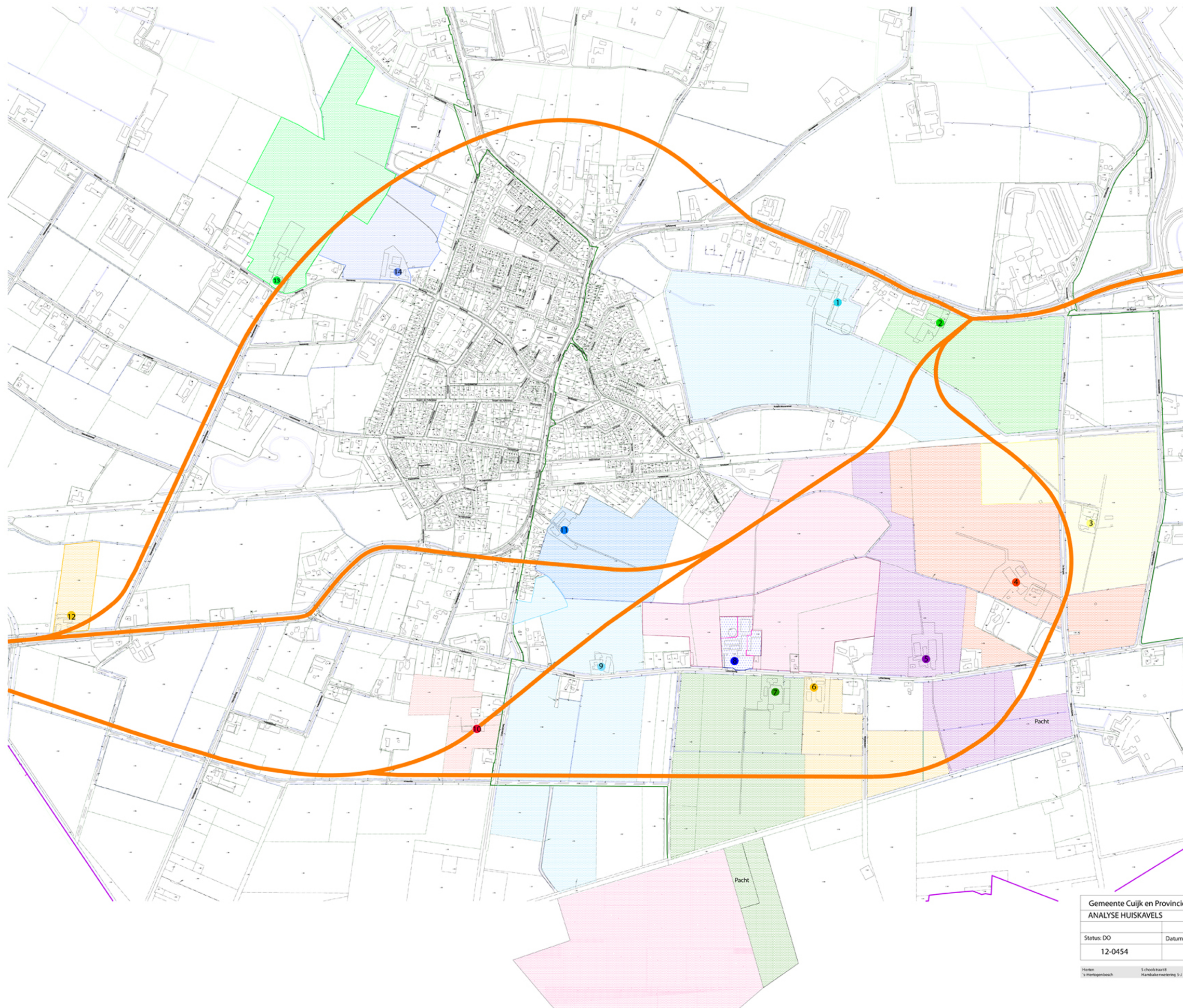
Per bovengenoemd thema wordt een effectbeoordeling uitgevoerd. Hierbij worden het voorkeursalternatief en de overige alternatieven afgewogen tegen de referentiesituatie. De referentiesituatie is gedefinieerd als de huidige situatie in 2011 en de autonome ontwikkeling. Wat in het MER niet aan de orde 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.

Stappen 6 t/m 9

Nadat het MER gereed is, worden de volgende stappen doorlopen:

- Toetsing door de Commissie MER.
- Aanvaarding MER door bevoegd gezag.
- Publicatie MER tezamen met het (voor)ontwerpbesluit (bestemmingsplan). Mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen en bezwaar.
- Vaststelling besluit en MER.

Bijlage 2: Huis- en veldkavels



- 1 Oeffeltseweg 6a - melkveehouderij
- 2 Oeffeltseweg 16 - melkveehouderij
- 3 De Bengels 4 - opengronds bloementeelt
- 4 De Bengels 1 - melkveehouderij
- 5 Lokkantseweg 9 - melkveehouderij
- 6 Lokkantseweg 6 - melkveehouderij
- 7 Lokkantseweg 4 - melkveehouderij
- 8 Lokkantseweg 5 - melkveehouderij
- 9 Lokkantseweg 1 - melkveehouderij
- 10 Zoetsmeerweg 10a - akkerbouw
- 11 St Hubertseweg 3 - melkveehouderij
- 12 St. Hubertseweg 28 - tuinbouw
- 13 Beerseweg 20 - melkveehouderij
- 14 Beerseweg 14 - Intensieve veehouderij (varkens)

Gemeente Cuijk en Provincie Noord-Brabant			
ANALYSE HUISKAVELS			
Status: DO	Datum: 19-3-2012	Formaat: A1	Schaal: 1: 5.000
12-0454	CUY007		

