

Provinciaal Inpassingsplan 'Grenscorridor N69'

Commentaarnota zienswijzen

Provincie Noord-Brabant

Datum

Augustus 2014

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	De commissie voor de m.e.r.	4
3.	Zienswijzen	5
3.1	Gebiedsakkoord, Nulplusmaatregelen en Gebiedsimpuls	5
3.2	Tracéligging van de nieuwe verbinding	5
3.3	Herverkaveling	6
3.4	Keersopperdreef	6
3.5	Ontsluiting huidige percelen	7
3.6	Einderheide	7
3.7	Waterhuishouding	7
3.8	Geluidhinder	7
3.9	Luchtkwaliteit	8
3.10	Planschade	9
3.11	Juridische verankering beeldkwaliteitsplan	9
3.12	Afzonderlijke becommentariëring van de zienswijzen	9
4.	Bijlage 1. Overzicht reclamanten	139
5.	Bijlage 2: Toetsingsadvies MER en aanvulling daarop	144

1. Inleiding

In het kader van de vaststellingsprocedure heeft het ontwerp van het Provinciaal Inpassingsplan Nieuwe Verbinding Grenscorridor N69 vanaf 19 mei 2014 gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegen op het provinciehuis. Voorts was het plan in te zien via de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl en de provinciale website www.brabant.nl/n69.

Tijdens voornoemde termijn kon eenieder schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen. Naar aanleiding van de terinzagelegging zijn 133 zienswijzen ontvangen. Alle zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ingediend.

2. De commissie voor de m.e.r.

In het rapport van 30 juli 2014 heeft de commissie voor de m.e.r. haar voorlopige toetsingsadvies over het milieueffectrapport Grenscorridor N69 afgegeven.

(rapportnummer 2742–41). Daarin stelt de commissie vast dat het MER een uitgebreid overzicht biedt van alle (optimalisatie)alternatieven en -varianten die onderzocht zijn. Daaruit blijkt dat het MER een belangrijke rol heeft gespeeld in de zoektocht naar alternatieven en varianten waarbij negatieve gevolgen voor het milieu zo veel mogelijk worden voorkomen. Niettemin is de commissie van oordeel dat het MER de volgende tekortkomingen bevat:

1. de navolgbaarheid van het MER over de trechtering van alternatieven;
2. de beschrijving van een alternatief of maatregelen waarbij gevolgen op habitattypen van Natura 2000 gebieden door toename van stikstofdepositie kunnen worden voorkomen;
3. de beschrijving van een alternatief of maatregelen waarmee een toename van verstoring door wegverkeer op doelsoorten van Natura 2000-gebieden kan worden voorkomen;
4. een beschrijving van de effecten op het landschap in relatie tot de waarderling van aangetaste landschapselementen;
5. de locaties en omvang van overschrijdingen van geluidsnormen en overschrijdingen van richtlijnen voor hinder/schade door trillingen.

Op basis van dit voorlopige toetsingsadvies is een aanvulling op het MER opgesteld en voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. Daarin wordt nader ingegaan op de kanttekeningen van de Commissie voor de m.e.r. Daarnaast is een aanvulling op de Passende Beoordeling gemaakt, in een separaat rapport (bijlage 8 bij het PIP). De aanvulling op het MER en de aanvulling op de Passende Beoordeling maken deel uit van het projectMER en PIP nieuwe verbinding Grenscorridor N69.

Het eindoordeel van de commissie MER is als bijlage bijgevoegd (zie bijlage 2).

De commissie doet voorts de volgende aanbeveling:

De afname van het aantal woningen met een geluidsbelasting van meer dan 50 dB in de alternatieven (zie tabel 5.3, p. 89) is relatief laag, namelijk circa 420 woningen. Deze aantallen gelden verhoudingsgewijs ook voor het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden. Niet duidelijk wordt gemaakt in hoeverre met deze afname wordt voldaan aan de doelstelling. De Commissie beveelt aan bij de toelichting van het PIP uiteen te zetten in hoeverre de afname van de geluid- en trillinghinder in de kernen van Waalre, Aalst en Valkenswaard overeenkomt met de eerder voorgenomen doelstelling voor de verbetering van de leefbaarheid in deze woonkernen.

De aanbeveling wordt niet overgenomen. De afname van de geluid- en trillinghinder in de woonkernen is afhankelijk van het effect van de Nulplusmaatregelen. Deze maatregelen maken geen onderdeel uit van het voorliggende inpassingsplan.

3. Zienswijzen

In deze nota worden de ontvangen zienswijzen in samenvattende vorm weergegeven en wordt per reactie aangegeven in hoeverre deze leidt tot aanpassing van het inpassingsplan. De samenvattingen van de zienswijzen hebben tot doel om de leesbaarheid van dit rapport te vergroten. Bij de beoordeling van de zienswijzen zijn de originele brieven, zoals deze bij de provincie zijn ingediend, betrokken. Uit deze notitie komt naar voren op welke onderdelen aanpassing heeft plaatsgevonden.

De zienswijzen bevatten een aantal terugkerende thema's. Deze worden voorafgaand aan de afzonderlijke becommentariëring van de zienswijzen behandeld.

3.1 Gebiedsakkoord, Nulplusmaatregelen en Gebiedsimpuls

In het Gebiedsakkoord van 27 juni 2012 zijn regionale afspraken gemaakt over het totale maatregelenpakket voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de Grenscorridor. Als uitvloeisel daarvan is het onderhavige PIP, als de juridisch-planologische basis voor de nieuwe verbinding, in procedure gebracht. Het maatregelenpakket in het Gebiedsakkoord is ondergebracht in drie onderdelen, de Nieuwe Verbinding, de Nulplusmaatregelen en de Gebiedsimpuls. De zogenaamde 'Nulplusmaatregelen' en de 'Gebiedsimpuls' worden niet meegenomen in het PIP aangezien het PIP uitsluitend betrekking heeft op de nieuwe verbinding. De uitwerking van deze flankerende instrumenten is enerzijds nog onvoldoende concreet om in een bindend kader te worden neergelegd en is anderzijds geen primaire provinciale aangelegenheid maar de eigen verantwoordelijkheid van de benoemde gebiedspartijen. Die uitwerking is overigens wel mede afhankelijk van de uitvoerbaarheid van de nieuwe verbinding. De provincie streeft er naar om, gezamenlijk met de betrokken partijen, het uitvoeringsprogramma van de Gebiedsimpuls vast te stellen voordat het PIP wordt vastgesteld. In zowel het PIP als het project MER is de samenhang tussen Nieuwe Verbinding, Nulplusmaatregelen en Gebiedsimpuls beschreven. De Nulplusmaatregelen, de Gebiedsimpuls en de

Nieuwe Verbinding tezamen vormen in beleidsmatig en bestuurlijk opzicht een onlosmakelijk pakket. De provincie is verantwoordelijk voor de realisering van de nieuwe verbinding en enkele Nulplusmaatregelen conform de afspraken in het Gebiedsakkoord. De uitvoeringsverantwoordelijkheid van de overige Nulplusmaatregelen en de Gebiedsimpuls berust bij de gebiedspartners. Hiervoor heeft elke partij een eigen verantwoordelijkheid die de provincie niet zal overnemen.

3.2 Tracéligging van de nieuwe verbinding

Het gekozen tracé voor de nieuwe verbinding is het weloverwogen resultaat van een optimalisatiestudie waarin alle terzake doende aspecten en belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Op basis van de informatie uit de verschillende onderzoeken van onder andere de project MER én de afweging van de belangen van de verschillende partijen is gezocht naar de meest kansrijke selectie voor het uiteindelijke voorkeursalternatief. Het volgende proces is doorlopen. Op 10 oktober 2013 heeft de bestuurlijke werkgroep Nieuwe Verbinding, bestaande uit bestuurders van de gemeenten Bergeijk, Valkenswaard en Veldhoven, Waterschap De Dommel, Kamer van Koophandel, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en ZLTO, in een unaniem advies het voorkeurstracé voor de N69 (VKA) aan de provincie voorgelegd. Dit regionale advies VKA omvatte zowel de keuze van het wegtracé en weginpassing in de vorm van een voorkeursalternatief, als ook de keuze om geen extra aansluiting voor Dommelen te realiseren. Per afzonderlijke kruising is aangegeven op welke manier deze vormgegeven zal worden:

- de beekdalpassages van de Run en de Keersop via een weg op palen (elk ca. 250 meter lang);
- een halfverdiepte ligging bij de kruising Broekhovenseweg en de Molenstraat (elk ca. 250 meter lang);
- de aanleg van een brede brug in de Molenstraat, die geschikt is voor lokaal verkeer/landbouwverkeer, fietspad en wandelpad (drie gescheiden rijbanen)

- de aanleg van een brede brug in de Broekhovenseweg, die geschikt is voor lokaal verkeer/landbouwverkeer, fietspad
- ongelijkvloerse uitvoering van de kruising met de N397 en de kruising met de huidige N69;
- maximaal 4 lokale dwarsverbindingen die zodanig in het tracé zijn verwerkt dat de nadelen voor de lokale gebruikers tot een minimum zijn beperkt.

Binnen de kaders die in het regionaal advies VKA zijn meegegeven is het tracé door de provincie verder uitgewerkt via ontwerp optimalisaties. Dit uitgewerkte ontwerp is derhalve in overeenstemming met de kaders van het vastgestelde regionaal advies over het voorkeursalternatief. Het uitgewerkte ontwerp van het voorkeurstracé is vervolgens in het PIP juridisch-planologisch vastgelegd.

In het regionaal advies VKA is ook aandacht gevraagd voor een integrale uitwerking van de drie onderdelen van het totaalpakket en zijn bouwstenen geleverd voor de EHS compensatieopgave.

Het tracé rond Riethovense dijk, Gagelgoorse dijk wordt bepaald door een aantal dwingende randvoorwaarden en uitgangspunten (hoogspanningsmasten, PPS pijplijn, 250 meter beekdalpassage de Run, verkeer op de Gagelgoorsedijk en de technische eisen voor het wegontwerp.

Het deel van het tracé ten zuiden van de N397 tot de aansluiting op de huidige N69 volgt in grote lijnen het tracé Lage Heideweg. De gemeente Valkenswaard heeft voor de Lage Heideweg op haar grondgebied het bestemmingsplan vastgesteld. Dit bestemmingsplan Lageheideweg is het nu vigerende beleidsplan in de gemeente Valkenswaard. Onder verantwoordelijkheid van de gemeente Valkenswaard zijn voor het bestemmingsplan Lage Heideweg afspraken gemaakt met bewoners en grondeigenaren. Het PIP wordt bij vaststelling het nieuwe ruimtelijke kader, het treedt van rechtswege in de plaats van het bestemmingplan Lage Heideweg van de gemeente Valkenswaard.

Het verschil in het tracé Lage Heideweg en de nieuwe N69 is gelegen in het feit dat de Nieuwe Verbinding twee ongelijkvloerse aansluitingen heeft en een beekdalpassage op palen van 250 meter. Bij een dergelijke weginrichting horen technische bepalingen voor de weg (bepaalde boogstralen, hellingsgraden) waardoor de twee tracés niet identiek kunnen zijn.

3.3 Herverkaveling

In het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69 van 27 juni 2012 hebben de bestuurlijke partijen afspraken gemaakt over de herverkaveling als gevolg van de aanleg van de nieuwe N69. Aan de herverkaveling wordt inmiddels uitvoering gegeven. In twee tranches wordt een herverkavelingstraject doorlopen. In juni 2014 is gestart met groep 1. Dat zijn de ca. 20 bedrijven die rechtstreeks invloed ondervinden door de nieuwe N69. In deze kavelruil worden zowel de weg vrij gervild als de doelen voor natuur, landbouw, water en Gebiedsimpuls meegenomen. In één kavelruil worden zo mogelijk alle doelen gediend. Afronding van de herverkaveling voor deze groep wordt verwacht in het voorjaar van 2015. Mocht het herverkavelingstraject niet tot een goed einde komen, dan wordt het onteigeningstraject gestart. In de eerste gesprekken met de kavelruil-coördinator worden de wensen van de bedrijven in beeld gebracht, in een aantal gevallen hebben reclamanten dit in een zienswijze verwoord. De provincie speelt deze zienswijzen door aan de kavelruil-coördinator. Groep 2 betreft de bedrijven die gronden bezitten in de 11 Gebiedsimpuls-gebieden. Sommige bedrijfsgronden uit groep 2 zullen mogelijk nodig zijn om voor groep 1 een goed ruilvoorstel te doen. Daarmee ontstaat een logische doorloop van groep 1 naar groep 2.

3.4 Keersopperdreef

De Keersopperdreef wordt afgesloten voor doorgaand (landbouw)verkeer om aantasting van de natuurwaarden en risico's voor het recreatieve verkeer te voorkomen. De bermsloten van de Keersopperdreef worden gedempt om de natuurwaarden in de Keersopperbeemden te verhogen. Hierdoor wordt de ontwateringsdiepte van de constructie van de weg beperkt waar-

door deze niet meer geschikt is voor zwaar verkeer. Aan het gedeelte van de Keersopperdreef ten zuiden van de Molenstraat zullen in de toekomstige situatie geen landbouwpercelen meer gelegen zijn. Dit wegvak zal wel beschikbaar blijven voor fietsverkeer en onderhoudsverkeer voor de Keersopperbeemden. De toegankelijkheid van de Keersopperdreef ten noorden van de Bosweg valt buiten de strekking van het PIP.

Via het herverkavelingstraject wordt gestreefd naar een structuurversterking van de landbouw in het gehele gebied. In dit kader wordt geprobeerd zoveel als mogelijk de veldkavels naar de huiskavels te ruilen zodat de verkeersbewegingen voor de landbouw zoveel mogelijk worden beperkt.

Thans zijn nog verschillende opties beschikbaar om de afwikkeling van het landbouwverkeer in de toekomst adequaat te regelen. Deze opties zullen in afstemming met het herverkavelingstraject worden onderzocht waarna de meest effectieve zal worden gerealiseerd.

3.5 Ontsluiting huidige percelen

Bereikbaarheid van percelen is een regelmatig terugkerend onderwerp in de zienswijzen. De nieuwe N69 gaat een aantal landbouwwegen beïnvloeden. Sommige op te heffen verbindingen krijgen binnen het PIP een alternatief (o.a. Gagelgoorsedijk, Riethovensedijk, Broekhovenseweg Molenstraat, Mgr. Smetstraat en Victoriedijk). Voor de Keersopperdreef wordt naar aanleiding van het herverkavelingstraject onderzocht wat de meest effectieve oplossing zal zijn (zie bij Keersopperdreef). Eventuele individuele situaties zullen ook in het kader van de herverkaveling worden opgelost.

3.6 Einderheide

In het PIP wordt ruimte gereserveerd voor een voetgangersverbinding in Einderheide vanwege het intensieve gebruik van dit gebied. De ruimtereservering voor een vergelijkbare brug bij Takkers blijft gehandhaafd, met als opmerking dat in de kostenraming rekening is gehouden met een brug nabij Takkers of nabij Einderheide. In samenspraak met de regionale partners zal

hierover in een later stadium een keuze worden gemaakt. Daarna kan middels een wijzigingsbevoegdheid de brug die niet wordt gerealiseerd, worden verwijderd van de verbeelding.

3.7 Waterhuishouding

De nieuwe verbinding wordt grondwaterneutraal uitgevoerd. De nieuwe weg heeft dan ook geen effect op de waterpeilhoogten in de Keersop en voorziet niet in de realisatie van waterberging voor de Keersop. De nieuwe verbinding leidt ook niet tot een aanpassing van de grondwaterstand langs de Keersop. Wel is, conform het bestaande natuur- en waterbeleid voor Natte Natuurparels, voorzien in het dempen van de bestaande bermsloten langs de Keersopperdreef. Deze maatregel is meegenomen in de watertoets en wordt nader uitgewerkt in het nog op te stellen waterinrichtingsplan. In het najaar van 2014 wordt gestart met het opstellen van het Waterinrichtingsplan. In het kader van dat Waterinrichtingsplan zullen ongewenste effecten op het waterpeil worden gemitigeerd.

Het waterschap de Dommel start in 2014 een gebiedsproces in het kader van de GGOR (gewenste grond- en oppervlaktewaterregime). In dit kader zal in overleg met de ingezetenen het gewenste waterpeil bepaald worden. Maatregelen betreffende een betere waterhuishouding, zoals via peilgestuurde drainage en efficiëntere vormen van beregening, zijn opgenomen in de Gebiedsimpuls als maatregelen t.b.v. een verbeterde landbouwstructuur en maken dus geen onderdeel uit van het PIP voor de nieuwe verbinding. Of het tot uitvoering van deze maatregelen komt is mede afhankelijk van de bedrijven zelf.

3.8 Geluidhinder

De Wet geluidhinder is het kader voor de bescherming van geluidsgevoelige bestemmingen, in dit geval woningen, tegen wegverkeerslawaai. De Wet geluidhinder hanteert een basisbeschermingsniveau ofwel voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A) binnen de toepasselijke zone ten opzichte van de weg. Wanneer de geluidbelasting door een ontwikkeling toeneemt tot 48

dB(A), levert dit volgens de Wet geluidhinder geen problemen op voor de bescherming van woningen. Wanneer door een ontwikkeling de geluidbelasting toeneemt tot boven de 48 dB, dienen maatregelen genomen te worden om het geluidniveau terug te brengen naar de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A). De Wet geluidhinder geeft echter de mogelijkheid om, wanneer maatregelen niet genomen kunnen worden om stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële redenen of wanneer maatregelen niet voldoende effectief zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen, een hogere waarde vast te stellen. De aanleg van de N69 brengt met zich mee dat ten behoeve van enkele woningen de procedure voor het verkrijgen van een hogere waarde moet worden doorlopen. Door middel van deze 'hogere waarde procedure' kan het bevoegd gezag een hogere geluidsbelasting (hogere waarde) toestaan dan de voorkeursgrenswaarde. Dit is wettelijk toelaatbaar, indien uit onderzoek blijkt dat de binnenwaarde van de woningen niet boven de 33 dB uit zal komen. Deze hogere waarden dienen te worden vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant en – in geval van sanering – door de Minister van Infrastructuur en Milieu. Deze ontwerp-besluiten worden separaat ter inzage gelegd. In het uitgevoerde akoestisch onderzoek is de mogelijkheid van bron- en overdrachtsmaatregelen en de doelmatigheid daarvan, uitgebreid onderzocht. Hieruit zijn drie maatregelen naar voren gekomen die als uitgangspunt zijn gehanteerd bij de nieuwe verbinding, namelijk:

- de nieuwe verbinding wordt voorzien van geluidreducerend asfalt (wat tot een afname van 3 dB(A) leidt);
 - de aanleg van een grondwal met een hoogte van 1,0 m t.o.v. de weg, geprojecteerd aan de oostzijde van de op- en afrit ten zuiden van de N397;
 - geluidsafscherming met een hoogte van 1,0 m aan weerszijden van de kunstwerken bij de verhoogde ligging de passage van Run en Keersop.
- Ook andere maatregelen zijn in dit onderzoek betrokken, maar deze bleken ondoelmatig.

Het akoestische onderzoek is – mede als gevolg van de ingediende zienswijzen – herijkt. Deze herijkte versie maakt als bijlage 5 deel uit van de toelichting van het pip.

Deze maatregelen kunnen niet verhinderen dat voor enkele woningen de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Wel blijft de geluidbelasting voor deze woningen binnen de maximale ontheffingswaarde krachtens de Wet geluidhinder. Met inachtneming van het onderzoek heeft het college van gedeputeerde staten het voornemen om op grond van artikel 110a, zevende lid, Wet geluidhinder hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de aanleg N69 en vanwege de reconstructie N397 vast te stellen. De betreffende bewoners van de woningen waarvoor een hogere grenswaarde procedure wordt doorlopen, zijn hiervan op de hoogte gebracht.

In vervolg op deze procedure zal, indien van toepassing, de inzet van gevelisolatie worden overwogen om te bezien of aan de wettelijke toegestane binnenwaarde wordt voldaan dan wel worden andere geschikte maatregelen worden getroffen. Voor de bepaling van de benodigde gevelisolatie wordt uitgegaan van de hoogste geluidbelasting op de betrokken woning. De bestaande situatie is de uitgangswaarde. Die kan voor verschillende woningen verschillende waarden hebben, deze waarden zijn per woning opgenomen in het akoestisch onderzoek m.b.t. hogere waarde procedure.

3.9 Luchtkwaliteit

Nederland moet vanaf 2011 voldoen aan de Europese normen voor fijnstof (PM10) en in 2015 aan de normen voor stikstofdioxide (NO₂). De hoofdlijnen van de nieuwe regeling zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm). In de wet zijn voor deze twee stoffen grenswaarden gesteld van 40 µg/m³.

In bijlage 16 van de toelichting van het PIP is een onderzoek naar de luchtkwaliteit opgenomen. Uit de berekeningen valt op te maken dat met de realisering van voorliggend plan geen sprake is van overschrijdingen van de jaargemiddelde norm van 40 µg/m³ voor stikstofdioxide of de jaargemiddelde norm van 40 µg/m³ voor fijn stof. Hiermee voldoet het initiatief aan de wettelijke eisen die worden gesteld vanuit de Wm.

Als gevolg van diverse luchtkwaliteitsmaatregelen, zoals steeds schoner wordende voertuigen met vermindering van voertuigemissies, is een sterke afname waar te nemen van stikstofdioxide (met ruim 30%) ten opzichte van de huidige situatie. Voor fijnstof is de afname nihil, dit komt door het feit dat de concentratie fijn stof in mindere mate wordt bepaald door wegverkeer in tegenstelling tot stikstofdioxide. Per saldo kan gesproken worden van een (sterke) verbetering van de luchtkwaliteit.

3.10 Planschade

Planschade is vermogensschade (vermindering van waarde van onroerende zaak) of inkomensschade ten gevolge van een planologische verandering. Planschade kan ontstaan als gevolg van de in artikel 3.6 Wet Ruimtelijke Ordening beschreven oorzaken of een wijziging in het bestemmingsplan (in dit geval provinciaal inpassingsplan). Het ontstaan van een planschadetitel hoeft de provincie er niet van te weerhouden om een inpassingsplan vast te stellen. Of er sprake is van planschade wordt vastgesteld door het oude planregime te vergelijken met het nieuwe. Een aanvraag om tegemoetkoming in de schade moet worden ingediend bij burgemeester en wethouders van (één van) de gemeente(n) waarin de schadeoorzaak is gelegen. Burgemeester en wethouders zullen de aanvraag direct doorsturen naar Gedeputeerde Staten die de aanvraag afhandelen. Voor alle gevallen vormt artikel 6.1 Wet Ruimtelijke Ordening de grondslag voor een planschadevergoeding. Een planschadeclaim kan worden ingediend nadat het PIP onherroepelijk is geworden, dat wil zeggen dat er geen bezwaar of beroep meer mogelijk is.

3.11 Juridische verankering beeldkwaliteitsplan

Het 'Beeldkwaliteitsplan Nieuwe verbinding Grenscorridor' wordt vastgesteld als Welstandsnota zoals bedoeld in artikel 1 onder n en 12a lid 1 Woningwet.

Gedeputeerde Staten wordt aangemerkt als het bevoegd gezag voor het uitoefenen van de bevoegdheden en verplichtingen als bedoeld in artikel 3.26 lid 4 sub a. en b. Wet ruimtelijke ordening, waardoor Gedeputeerde Staten beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor de aanleg van de Nieuwe Verbinding. Hiermee komt de provincie tegemoet aan het verzoek van de gemeenten Valkenswaard en Bergeijk om te borgen dat de inpassing van de weg alsmede de realisering van de kunstwerken conform het Beeldkwaliteitsplan worden gerealiseerd. Als welstandsnota zullen alleen die delen van het Beeldkwaliteitsplan worden aangemerkt die rechtstreeks gerelateerd zijn aan wezenlijke belangen van gebiedspartijen. Deze welstandsnota geldt als kader voor de omgevingsvergunning.

3.12 Afzonderlijke becommentariëring van de zienswijzen

De onderstaande tabel bevat een bespreking van de ingediende zienswijzen. Gestart wordt met de regiopartners. Daarna volgen de overige reclamanten.

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Gemeente Bergeijk (nr 84)		
	Integraliteit. De nieuwe verbinding, de Gebiedsimpuls en de Nulplusmaatregelen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Daarbij wordt de nieuwe verbinding nu juridisch in het PIP verankerd, terwijl met name het spoor van de Gebiedsimpuls daarbij ver achter blijft. Ten aanzien van de Nulplusmaatregelen is de constatering dat uitvoering daarvan niet zo vanzelfsprekend is als het lijkt. Een vastgesteld uitvoeringsprogramma Gebiedsimpuls is een bestuurlijke voorwaarde voor de vaststelling van het PIP. De planning moet daar zo nodig op worden aangepast.	Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkkoord</i> .	
	Aansluiting Dommelen. De provincie houdt vast aan een ruime begrenzing van de verkeersbestemming ter hoogte van de aansluiting van de nieuwe verbinding op de N397, aangezien dit noodzakelijk is om het tracé te kunnen optimaliseren, zoals het verschuiven van de meest oostelijke rotonde nabij Dommelen in westelijke richting. Verschuiven van deze rotonde in westelijke richting is alleen mogelijk als de Keersop verlegd wordt. De milieueffecten van het verleggen van de Keersop zijn echter in de MER niet onderzocht. De ruime verkeersaanduiding met daarin de mogelijkheid tot het verleggen van de Keersop is daarmee onvoldoende onderbouwd en gemotiveerd. De gemeente stelt dan ook voor om de verkeersbestemming te beperken tot het gebied zoals aangegeven in het inrichtingsplan. Daardoor kan ook de wijzigingsbevoegdheid komen te vervallen.	Aangezien inmiddels een definitief ontwerp voor deze aansluiting is opgesteld, komt de wijzigingsbevoegdheid te vervallen. De bestemming Verkeer – 1 wordt hier zodanig op aangepast dat de aansluiting maat- en schaalvast in het pip wordt opgenomen.	Op de verbeelding en in de regels zal het wijzigingsgebied vervallen en zal de bestemming Verkeer – 1 maat- en schaalvast worden ingetekend.

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	De gemeente heeft bezwaar tegen de juridische regeling voor de beken binnen de bestemming verkeer. De exacte ligging van de beken is niet bepaald. Binnen de verkeersbestemming met aanduiding natuur kan de beek juridisch-planologisch zonder meer verlegd worden. Daarom pleit de gemeente er voor om door middel van een specifieke aanduiding dan wel een dubbelbestemming de exacte huidige ligging van de beek in het PIP vast te leggen.	De suggestie wordt niet overgenomen. De provincie is niet voornemens om de beek te verleggen, althans niet indien daartoe geen aanleiding bestaat vanuit de eisen die aan de nieuwe verbinding moeten worden gesteld. Aldus wordt het fixeren van de beken niet doelmatig geacht. Een vrije locatieaanduiding van de beken sluit aan bij de bestemmingsplannen Buitengebied van de gemeenten Valkenswaard en Bergeijk. Deze duiden de beek ter plaatse van de N397 evenmin expliciet aan binnen de verkeersbestemming.	
	Lokale verbindingen. Einderheide. Verzocht wordt een voetgangersverbinding in het bosgebied Einderheide nu dit een intensief gebruikte recreatieve route is. De alternatieve verbinding via de Molenstraat is voor voetgangers een aanzienlijke omweg en mede daardoor een weinig aantrekkelijk alternatief. Gelet op de totstandkomingsgeschiedenis en beschikbaar budget is de gemeente van mening dat er wel degelijk ruimte is voor een extra voetgangersverbinding in het bosgebied Einderheide.	Zie algemene beantwoording <i>Einderheide</i> .	Opnemen van een voetgangersbrug ter plaatse van Einderheide, middels aanduiding 'brug – 7' met max. bouwhoogte van 31,0 m +NAP in de regels en op de verbeelding.
	Lokale verbindingen. Fietsverkeer N397. Verzoek voor het opnemen van de mogelijkheid voor een ongelijkvloerse passage voor fietsers op de N397 in het gebied tussen de kluifrotonde en de bebouwde kom van Dommelen.	Het verzoek wordt overgenomen, nu dat een verbetering van de verkeersveiligheid van het fietsverkeer langs de N397 tot gevolg heeft. De regels en verbeelding hoeven hier niet op aangepast te worden.	
	Lokale verbindingen. Passage Run – fietsroute Veldhovensedijk – Riethovensedijk. Een voorwaarde voor het afwaarderen van de bestaande route Veldhovensedijk-Riethovensedijk is dat een utilitaire fietsverbinding aan de Broekhovenseweg tot stand komt. Graag maakt de gemeente afspraken met de provincie over het budget hiervoor.	De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Landschappelijke inpassing. Verzoek om de landschappelijke inpassing als een voorwaardelijke verplichting aan het gebruik van de weg te verbinden.	In het PIP zal een voorwaardelijke verplichting worden opgenomen voor de landschappelijke inpassingselementen die zijn opgenomen binnen de bestemming Groen. Deze voorwaardelijke verplichting zal worden gekoppeld aan een jaar na de ingebruikneming van de nieuwe verbinding.	In de regels opnemen van een voorwaardelijke verplichting voor de landschappelijke inpassing.
		Zie algemene beantwoording <i>Juridische verankering beeldkwaliteitsplan</i> .	
	Maakt bezwaar tegen de verruiming van de plangrens c.q. de verkeersbestemming ter hoogte van de Broekhovenseweg waar dit meerdere hoogteliggingen mogelijk maakt. In het Gebiedsakkoord is de verdiepte ligging van de Broekhovenseweg een uitgangspunt. Verzoek om alleen een verdiepte ligging ter hoogte van de Broekhovenseweg juridisch mogelijk te maken.	Het uitgangspunt is dat de nieuwe verbinding ter plaatse van de Broekhovenseweg half verdiept wordt aangelegd. De verruiming van de plangrens dan wel de verkeersbestemming is opgenomen om tracéaanpassingen door te kunnen voeren als bij planuitwerking onverhoopt blijkt dat de nabijgelegen breuklijn zorgt voor onacceptabele effecten op bijvoorbeeld het grondwater.	
	Compensatie EHS. Belangrijk om de benodigde middelen voor het uitvoeren van de fysieke compensatie binnen het totale budget beschikbaar te houden.	De kosten voor de compensatie van de EHS maken onderdeel uit van de totale geraamde kosten voor de nieuwe verbinding.	
	Aanleg EVZ Braambosch – Keersopperbeemden. De gemeente gaat er van uit dat de realisatie van deze EVZ onlosmakelijk onderdeel is van de nieuwe verbinding en dat de kosten daarvan aan de nieuwe verbinding worden toegerekend.	Dat is correct.	
	Langzaamverkeersverbinding Keersopperdreef. De aanleg van de nieuwe verbinding leidt er toe dat de Keersopperdreef niet meer beschikbaar is voor landbouwverkeer. In het kader van de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid dient onderzocht te worden wat de effecten daarvan zijn en hoe deze ondervangen kunnen worden. Graag maakt de gemeente voor vaststelling van het plan nadere afspraken over de kosten, zodat de uitvoerbaarheid van het PIP ook op dit punt zeker gesteld kan worden.	Zie algemene beantwoording <i>Keersopperdreef</i> .	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Door de in het PIP beoogde vernatting via het dempen van de sloten naast de Keersopperdreef, ontstaat het risico dat extra onderhoud noodzakelijk is aan de Keersopperdreef vanwege kapotvriezen van het wegdek. Ook op dit punt acht de gemeente het in het kader van de uitvoerbaarheid van het PIP noodzakelijk om voorafgaand aan de vaststelling afspraken te maken. Verleggen koolwaterstofleiding. Gemeente kan zich vinden in een verlegging onder de voorwaarde dat deze gronden ook daadwerkelijk agrarisch in gebruik blijven en dit er niet toe leidt dat de nieuwe verbinding verder in westelijke richting opschuift.	De aard en intensiteit van het toekomstig gebruik, te weten uitsluitend recreatief en incidenteel voor onderhoudswerkzaamheden voor natuur, zal de gebruiksschade en dus ook de onderhoudskosten, tot een minimum beperken. Het inpassingsplan maakt uitsluitend ter plaatse van de verkeersbestemming de aanleg van de nieuwe verbinding mogelijk. Op de agrarisch bestemde gronden is dit niet toegelaten. De nieuwe verbinding kan niet in westelijke richting worden opgeschoven.	
Gemeente Valkenswaard (nr 92)			
	De gemeente dringt aan op een ontwerp voor de aansluiting Dommelen-Zuid, dat een betere waarborg is voor het ontzien van het landschap en de bebouwingsrand van Dommelen. Daarvoor zijn door bewoners van Dommelen twee alternatieve oplossingen uitgewerkt die beide (nagenoeg) volledig passen binnen de huidige begrenzing van het concept PIP.	Er is een groot aantal varianten van deze aansluiting met het in het PIP opgenomen ontwerp vergeleken. Ook de twee door de gemeente aangereikte varianten zijn daarin meegenomen. De studie heeft uitgewezen dat alle varianten een verslechtering voor een of meerdere belangen met zich meebrengen. Wel is een aanpassing van het lengteprofiel zinvol gevonden waardoor de passage op palen over het beekdal wat lager kan worden aangelegd. De provincie neemt zich voor om de gemeente te betrekken in een optimaliseringsstudie naar de inrichting van de ruimte tussen de zuidelijke verbindingswegen en de woningen gelegen aan de Mgr. Smetsstraat ter beperking van de negatieve effecten voor die bewoners.	
	Ontsluiting Lage Heide Wonen. Het bestemmingsplan Lage Heide Wonen ontbreekt in de tabel van vigerende bestemmingsplannen.	De plangrens van het PIP ter hoogte van het bestemmingsplan Lage Heide Wonen is zodanig aangepast dat deze plannen elkaar niet overlappen. Dit bestemmingsplan hoeft niet meer opgenomen te worden in de tabel van vigerende bestemmingsplannen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Bij de tracéuitwerking van de Nieuwe Verbinding is de weg ten opzichte van het bestemmingsplan Lage Heideweg verschoven, waardoor ze deels binnen de grenzen van het bestemmingsplan Lage Heide Wonen is komen te liggen. Graag ziet de gemeente dat dit wordt gecorrigeerd.	Zie vorige reactie.	Op de verbeelding wordt de plangrens zodanig aangepast dat deze niet meer overlapt met het bestemmingsplan Lage Heide Wonen.
	Op de verbeelding van het concept-PIP is niet aangegeven hoe het plan aansluit op het vigerend bestemmingsplan Lage Heide Wonen. In de toelichting op het PIP wordt ten onrechte vermeld dat "...De ontsluiting van de woonwijk Lage Heide zal plaats vinden via het gemeentelijke wegennet aan de noordkant van de wijk...".	De aangehaalde zin wordt niet gevonden in de toelichting. In de toelichting wordt in paragraaf 2.3 aangegeven dat de ontsluiting van de woonwijk Lage Heide plaats zal vinden via de Monseigneur Smetsstraat ten oosten van de nieuwe verbinding. Dit is in het kader van het PIP de enige relevante ontsluiting.	
	In het concept-PIP wordt de Mgr. Smetsstraat opgetild om de Westparallel ongelijkvloers te kunnen kruisen. De aansluitende wegen naar Lage Heide moeten dan eveneens verhoogd worden aangelegd met gebruikmaking van grondlichamen. Het is onvoldoende duidelijk wat en waar het ruimtebeslag is en hoe dit planologisch wordt verankerd. Bovendien geven de plannen geen enkel inzicht in mogelijke waardevermindering van uitgeefbare kavels in het plan Lage Heide als gevolg van een beperking van het uitzicht door toepassing van grondlichamen.	De opmerking ontbeert relevantie nu in overleg met de gemeente is besloten om de kruising van de Mgr. Smetsstraat uit te voeren als een tunnel, geschikt voor fietsers en (landbouw)verkeer. Fietsers zullen via een afzonderlijk fietspad de tunnel passeren.	
	Afschermdende voorziening bij Keersopperdreef. De grondwal aan de oostzijde van het wegtracé parallel aan de Keersop ter hoogte van de Keersopperdreef is van belang vanwege de visuele afscherming van de weg voor de woonbebouwing in Dommelen-Noord. Een hoogte van 1,0 m t.o.v. de weg is ontoereikend.	Het PIP maakt de aanleg van een voorziening in de vorm van een natuurlijke of landschappelijke buffer mogelijk ten behoeve van de belevingswaarde van het achterliggende natuurgebied. Realisatie van een grondwal is niet verplicht. De aanleg is een uitvoeringsaspect in handen van de terreinbeheerder. Ter plaatse van Dommelen-Noord, bij de kruising van de Molenstraat, wordt de nieuwe verbinding verdiept aangelegd waardoor de zichtbaarheid van de nieuwe weg grotendeels zal worden weggenomen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Ontsluitingsstructuur Eurocircuit en omgeving. Als gevolg van de aanleg van de Nieuwe Verbinding moet de ontsluitingsstructuur van het gebied het Eurocircuit, Snowcenter Montana en Center Parcs Kempervennen worden aangepast. Hiervoor dient een goede ontsluitingsweg te worden opgenomen.	Het Eurocircuit en omgeving blijft bereikbaar aangezien de bestaande hoofdontsluitingsroutes via de Mgr. Smetsstraat en de Kempervennendreef in stand blijven. Voor langzaam verkeer en landbouwverkeer wordt een parallelweg aan de westzijde van de nieuwe verbinding gerealiseerd vanaf de Victoriedijk die aansluit op de in de PIP voorziene ongelijkvloerse aansluiting op de Luikerweg.	
	Langzaam verkeerovergang ter hoogte van Einderheide. Het bosgebied is nu een veel gebruikt uitloopgebied voor bewoners van Dommelen-Noord en dient daarom optimaal bereikbaar te blijven, dit kan door een toevoeging van een overgang ter hoogte van de Bosweg.	Zie algemene beantwoording <i>Einderheide</i> .	
	Landschappelijke inpassing Nieuwe Verbinding. Gemeente ziet graag aanvullend een lengteprofiel van het tracé in relatie tot de landschappelijke inpassing. Verzoek om met betrekking tot de landschappelijke inpassing meer zekerheid in te bouwen.	Zie algemene beantwoording <i>Juridische verankering beeldkwaliteit</i> .	
	Duikerbrug Westerhovenseweg. De bestaande duikerbrug in de N397/Westerhovenseweg (over de Keersop) dient te worden vervangen door een meer ecologisch verantwoorde overgang (ecobrug). Gemeente verzoekt hierover alsnog de benodigde duidelijkheid te geven.	Het ontwerp en het PIP voorzien voor de N397 in een passage van de Keersop met een ecologisch verantwoorde overgang (ecobrug). Dit is ter vervanging van de huidige brug met smalle/rechte onderdoorgang.	
	Verlichting Nieuwe Verbinding. De gemeente verzoekt aanvullende bepalingen (locatie, mate van verlichting en vormgeving van masten) op te nemen om onnodige lichtvervuiling rondom het tracé te voorkomen.	Zie algemene beantwoording <i>Juridische verankering beeldkwaliteit</i> .	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Geluidsbelaste woningen Dommelen en de omgeving Victoriedijk. Niet voor alle bestaande woningen is het mogelijk om onder de voorkeursgrenswaarde voor geluidbelasting van 48 dB te blijven. Hoewel wellicht in veel gevallen aan de geluidnormen wordt voldaan, dient de hinder en overlast voor omwonenden zoveel mogelijk te worden beperkt. Hierbij dient gebruik te worden gemaakt van alle beschikbare moderne technologieën.	Zie algemene beantwoording <i>Geluidhinder</i>. De Nieuwe Verbinding resulteert per saldo in een sterke afname van het aantal geluidsbelaste woningen in de Grenscorridor. Geluidshinder wordt, ook bij belastingen onder de voorkeursgrenswaarde, tegengegaan door de toepassing van stil asfalt, schermen op de verhoogde beekpassages en een optimale inrichting van het gebied tussen de op- en afrit bij de aansluiting N397 en de woningen aan de Mgr. Smetsstraat door een grondwal. Uit het akoestisch onderzoek (bijlage 5 bij het PIP) blijkt dat aanvullende maatregelen niet doelmatig zijn.	
	Geluidbelasting Lage Heide Wonen. Uit het ontwerp-PIP is niet af te leiden in hoeverre de Nieuwe Verbinding effect heeft op de geluidbelasting in het nieuwbouwplan Lage Heide Wonen. De gemeente wil expliciet in het plan opgenomen hebben dat de geluidssituatie ter plaatse niet wijzigt en dus ook geen planologische beperkingen ontstaan (maximaal 48 dB(A)).	In het voor deze locatie vigerende bestemmingsplan is opgenomen dat een aantal naar de weg gekeerde gevels doof wordt uitgevoerd. Voor deze gevels is het niet noodzakelijk om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Voor de overige gevels wordt de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de Nieuwe Verbinding niet overschreden en zijn aanvullende geluidreducerende maatregelen niet noodzakelijk. Planologische beperkingen zullen zich ten aanzien van deze woonwijk niet voordoen.	
	Compensatieplan. De gemeente Valkenswaard wil binnen de mogelijkheden die haar daarvoor ter beschikking staan graag medewerking verlenen aan de verdere invulling van de fysieke compensatie in verband met de Nieuwe Verbinding.	De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Toelichting par. 5.2.3.: Dient de hogere waardenprocedure ook volgens de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afd. 3.4 Awb) doorlopen te worden? Zo ja, waarom is deze nog niet opgestart?	De hogere waardenprocedure heeft geresulteerd in een besluit om voor een aantal woningen een hogere waarde toe te kennen. Dit besluit dateert van 7 juli 2014. Naderhand is gebleken dat het besluit niet toereikend is voor alle daarvoor in aanmerking komende woningen. Ter opheffing van dat manco is de procedure integraal gecorrigeerd. Daardoor kon niet worden voldaan aan het vereiste van artikel 110c Wgh dat ontwerp besluit HW en ontwerp PIP gelijktijdig ter visie worden gelegd. Voor het inpassingsplan blijft dat zonder gevolgen nu het gaat om een procedureel vereiste dat betrekking heeft op de voorprocedure van de vaststelling van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting en niet op een inpassingsplan.	
	Toelichting par. 5.6.3: er is een dubbelbestemming 'waarde-archeologie', waarom is geen 'zwaarte' aan verwachtingswaardes opgenomen overeenkomstig het SRE? In de regels en op de verbeelding is geen zwaarte/categorie opgenomen.	Voor het PIP is het gehele plangebied onderzocht. In de advieskaart in bijlage 7 van het archeologisch onderzoek dat is toegevoegd als bijlage 7 bij de toelichting van het PIP, is onderscheid gemaakt in vier advieszones voor archeologisch vervolgonderzoek. Hiermee worden de categorieën voor de gebieden geregeld. Deze advieskaart zal als bijlage aan de regels worden gekoppeld.	Archeologische advieskaart opnemen als bijlage in de regels.
	Toelichting par. 6.2.1: artikel 7 'verkeer-2' is onder andere geschikt voor recreanten. Recreanten zijn toch ook voetgangers of fietsers?	De opmerking is terecht. Het woord recreanten wordt verwijderd.	In toelichting par. 6.2.1: artikel 7 'verkeer-2' verwijderen woord recreanten.
	Toelichting par. 6.2.1: artikel 13 'algemene wijzigingsrege' is erg summier beschreven.	Aangezien de ontwerpogave voor deze aansluiting inmiddels is uitgewerkt, komt de wijzigingsbevoegdheid te vervallen.	Verwijderen 'wetgevingszone – wijzigingsgebied 1' op verbeelding en in regels.

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Regels artikel 1: het begrip "onderdoorgang" is niet opgenomen.	Dit zal aan de begripsbepalingen worden toegevoegd.	In regels opnemen begrip 'onderdoorgang'.
	Regels artikel 6: hier staat vermeld dat op de Mgr. Smetsstraat een brug en een onderdoorgang kan komen. Wat is de hoogte van de brug? Over welke grootte van de onderdoorgang gaat het?	In overleg met de gemeente Valkenswaard is voor de Mgr. Smetstraat een tunnel voorzien. De grootte van deze onderdoorgang wordt gebaseerd op de grootte van het aanduidingsvlak. De diepte van de onderdoorgang wordt met het PIP niet geregeld, deze heeft geen ruimtelijk relevant effect.	In regels en op verbeelding voor de Mgr. Smetstraat alleen een tunnel mogelijk maken.
	Regels artikel 6.1 lid d en artikel 7.1 lid c: alleen hier zijn 'kabels en leidingen' specifiek genoemd. Graag eenduidige regeling.	De regeling zal eenduidig worden aangepast in de regels, de doeleinden 'kabels en leidingen' zullen in deze artikelen worden verwijderd.	In de regels worden de doeleinden 'kabels en leidingen' in artikel 6.1 en 7.1 verwijderd.
	Regels artikel 6.2 lid b sub 1 t/m 6 en artikel 7.2 lid b sub 1-2: "de bouwhoogte van een brug of viaduct...". Het is consequenter om hier "kunstwerken" neer te zetten.	Dit zal worden aangepast in de regels.	In de regels wordt het begrip 'brug of viaduct' wordt vervangen door 'kunstwerk'.
	Regels artikel 6.2 lid b sub 7: een hoogte van 1,5 meter voor een geluidsschermbank lijkt onvoldoende.	In het akoestisch onderzoek is gerekend met een geluidsschermbank van 1,0 m hoogte. Dit bleek voldoende te zijn. Een hoogte van max 1,5 m is dus ruimschoots voldoende.	
	Regels artikel 6.2 lid b sub 8 en artikel 7.2 lid b sub 3: de aangegeven bouwhoogte van lichtmasten bedraagt maximaal 25 meter. Is dit niet enorm hoog voor een lichtmast?	Het betreft hier een maximale maat. In het Beeldkwaliteitsplan wordt uitgegaan van een standaardmaat van 14 m. In de praktijk zal de maximaal toelaatbare hoogte niet of slechts sporadisch worden gehaald. In de contracteringsfase zal beperking van de bouwhoogten worden nagestreefd. Zie algemene beantwoording Juridisch verankering beeldkwaliteitsplan	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Regels artikel 6.4: er wordt verwezen naar artikel 6.1 sub g. Er moet verwezen worden naar artikel 6.1 sub i.	De opmerking is terecht. De verwijzing wordt aangepast.	Regels artikel 6.4: verwijzing naar artikel 6.1 sub g wordt aangepast naar sub i.
	Regels artikel 10.1: kan worden geformuleerd in een lopende zin zonder een lid a toe te voegen.	De opmerking is terecht. De verwijzing wordt aangepast.	Regels artikel 10.1 wordt geformuleerd in een lopende zin.
	Regels artikel 13: dit artikel is erg summier. Zijn er geen extra voorwaarden die opgenomen dienen te worden? Artikel 13 lid b: de formulering van dit lid is onduidelijk.	Zie eerdere beantwoording, dit artikel komt te vervallen.	
	Verbeelding: de grenzen van het concept-PIP en het bestemmingsplan Dommelen 2009 ter hoogte van de Westerhovenseweg 58-60 sluiten niet goed op elkaar aan. Ze lijken elkaar te overlappen. Gaarne zien wij dit gecorrigeerd.	De plangrens van het PIP zal worden aangepast aan het bestemmingsplan Dommelen 2009.	Op de verbeelding zal de plangrens worden aangepast aan het bestemmingsplan Dommelen 2009.
	Resterende verkeersdruk. De hoge resterende verkeersdruk op de 'oude' N69 route via Aalst blijft voor de gemeente Valkenswaard een punt van grote zorg. Zij is van mening dat de voorgestelde Nulplusmaatregelen ontoereikend zijn. De gemeente wil op zeer korte termijn overleggen om - samen met de gemeente Waalre - te bepalen welke extra maatregelen nodig zijn om het maximale rendement uit de Nieuwe Verbinding te kunnen halen. Dit is noodzakelijk om invulling te kunnen geven aan de aanleiding voor het zoeken naar een alternatieve oplossing voor de N69, namelijk verminderen van de verkeersdruk in het centrum van Valkenswaard en Aalst-Waalre.	De resterende verkeersdruk zal voor het overgrote deel bestaan uit verkeer afkomstig uit of met de bestemming in de gemeente Valkenswaard. In het Nulpluspakket is een breed scala van maatregelen en de daarbij behorende verantwoordelijkheden vastgelegd. De provincie conformeert zich daaraan. Op dit moment is er geen aanleiding om te concluderen dat die maatregelen ontoereikend zijn.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Gemeente Veldhoven (nr 24, 114, 24a, 121)		
	Integraliteit en ruimtelijke kwaliteitsverbetering. Integraliteit. De nieuwe verbinding, de Gebiedsimpuls en de Nulplusmaatregelen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Daarbij wordt de nieuwe verbinding nu juridisch in het PIP verankerd, terwijl met name het spoor van de Gebiedsimpuls daarbij ver achter blijft. Ten aanzien van de Nulplusmaatregelen heeft de gemeente moeten constateren dat uitvoering daarvan niet zo vanzelfsprekend is als het lijkt. Dit streven is onvoldoende voor de financiële, juridische en feitelijke borging van de ruimtelijke kwaliteitsverbetering behorende bij de nieuwe verbinding en de beoogde kwaliteitimpuls voor de grenscorridor in het algemeen. Verzoek om een nadere onderbouwing en juridische zekerstelling vóór de vaststelling van het PIP te geven over de gelden en de daadwerkelijke uitvoering van de Gebiedsimpuls binnen de gemeente Veldhoven en de regio.	Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkkoord</i> .	
	Landschappelijke inpassing. Verzoekt om de landschappelijke inpassing als een voorwaardelijke verplichting aan het gebruik van de weg te verbinden.	Zie algemene beantwoording <i>Juridische verankering beeldkwaliteit</i> .	In de regels opnemen van een voorwaardelijke verplichting voor de landschappelijke inpassing.
	Verlegging Riethovensedijk. In het kader van het wettelijk overleg heeft de provincie aangegeven dat de Riethovensedijk kan worden verlegd nu de Broekhovenseweg de utilitaire fietsvoorziening is. Deze reactie is echter in strijd met hetgeen is opgenomen in het Beeldkwaliteitplan, waarin juist de Riethovensedijk als utilitaire fietsroute is aangewezen. Gelet daarop, verzoekt de gemeente nogmaals de voorgestelde verlegging van de Riethovensedijk onder de loop te nemen.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> . Het beeldkwaliteitsplan gaat uit van het huidige fietsnetwerk waarin de Riethovensedijk gezien wordt als utilitaire fietsvoorziening. Dit netwerk is illustratief opgenomen in het beeldkwaliteitsplan. In de nieuwe situatie verplaatst deze functie naar de Broekhovenseweg. Het vastleggen van het fietsnetwerk is echter geen onderdeel van het PIP.	

Reactie Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
Verzoek om in het PIP de afwaardering van de Riethovensedijk en opwaardering van de Broekhovenseweg als utilitaire fietsroute te verantwoorden. Daarbij is de gemeente Veldhoven van mening dat het voor een veilige oplossing gaat om een vrijliggend fietspad aan de Broekhovenseweg.	In het kader van de waterbergingsdiscussie zal worden gezien of, in samenhang daarmee, een extra fietspad kan worden meegenomen die vanaf de Gagelgoorsedijk parallel loopt aan de westzijde van de nieuwe verbinding en middels een fietsbruggetje De Run kruist. Het PIP wordt hierop niet aangepast. Het PIP voorziet voor het te verhogen deel van de Broekhovenseweg in voldoende ruimte voor de realisatie van een vrijliggend fietspad. Het viaduct over de nieuwe verbinding zal zodanig worden gedimensioneerd dat de aanleg van dit fietspad mogelijk is. De feitelijke ontwikkeling van een dergelijk fietspad langs de Broekhovenseweg valt buiten de scope van het PIP en is een verantwoordelijkheid van de gemeente.	
Mocht de verlegging niet worden aangepast, dan verzoekt de gemeente om de zuidelijke langzaamverkeersverbinding noordelijker te situeren, namelijk dicht bij de Nieuwe Verbinding. Hierdoor hoeft het verkeer op deze locatie minder om te rijden en wordt de kwetsbare natte natuur op deze locatie ontzien.	De zuidelijke langzaamverkeersverbinding maakt zoveel mogelijk gebruik van bestaande (onverharde) infrastructuur. Hierdoor wordt de bestaande natuur ontzien.	
Indien het ontwerp-PIP ter hoogte van de Riethovensedijk niet wordt aangepast, het verzoek om de bestemming 'Verkeer-2' te herzien. Of de bestemming 'Verkeer-2' op deze locatie dient te worden verkleind en een gedeelte bestemd dient te worden als 'Groen' óf dat de regels hier worden aangepast. Dit gebied wordt naar onze mening immers voornamelijk een 'groen' gebied met een langzaamverkeersverbinding er door heen.	Binnen de verkeersbestemming is groen mogelijk. Verkeer-2 impliceert dat het niet om intensief doorgaand verkeer gaat. Het apart opnemen van een groenbestemming is hier niet nodig.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Natuurbestemming Gagelgoorsedijk. Een gedeelte van het agrarisch bouwvlak van het agrarische bedrijf aan de Gagelgoorsedijk 15 blijft op basis van het vigerende bestemmingsplan in stand. Het agrarisch bouwvlak dient binnen de begrenzing van het PIP te liggen en dient bestemd te worden als 'Natuur'.	De begrenzing van het PIP zal hierop worden aangepast, zodat het gehele bouwvlak binnen de begrenzing van het PIP valt. Deze gronden zijn overigens niet aangewezen als EHS en zullen ook niet worden ingezet als compensatiegrond. Conform het geldende bestemmingsplan zal hier de bestemming Agrarisch met waarden – Natuurwaarden worden gelegd.	Op de verbeelding zal de plangrens worden uitgebreid en worden voorzien van de bestemming Agrarisch met waarden – Natuurwaarden.
	Verzoek om de eerder opgenomen bestemming 'Natuur' aan de noord- en zuidzijde van de Gagelgoorsedijk weer terug op te nemen. Hierdoor wordt de mogelijkheid geboden om ter hoogte van deze locatie zorg te dragen voor het verhogen en versterken van de landschappelijke, ecologische en natuurlijke waarden in het gebied aansluitend bij de ecopassage bij De Run/Groot Goor.	Deze locaties waren in het PIP betrokken vanwege de mogelijkheid om op deze gronden fysieke EHS-compensatie toe te passen. In voorliggend plan is de keuze op andere gronden gevallen, zoals in het compensatieplan is verwoord. Hiermee is het directe verband om deze gronden binnen het PIP te trekken, komen te vervallen.	
Waterschap De Dommel (nr 21 en 27)			
	Afgesproken is dat parallel aan het PIP een Waterinrichtingsplan opgesteld wordt waarin de exacte huidige en toekomstige situatie wordt uitgewerkt. Hiervoor is het waterschap evenwel nog niet benaderd.	Het Waterinrichtingsplan betreft een uitvoeringsaspect van het PIP. In het najaar van 2014 wordt gestart met het opstellen van dat plan. Het waterschap wordt hierbij te zijner tijd betrokken.	
	Verzoek om de effecten van alle geplande ingrepen in relatie tot de weg in samenhang te beschouwen. Dit ook in verband met de beoordeling voor de watervergunning.	Deze samenhangende beschouwing zal onderdeel uitmaken van het op te stellen Waterinrichtingsplan.	
	Opmerkingen naar aanleiding van bijlage 6 Watertoets. Graag uitkomst HNO tool (Hydrologisch Neutraal Ontwikkelen) toevoegen en in de tekst aangeven hoe omgegaan wordt met deze uitkomsten. Hoeveel m3 wordt vastgehouden, geïnfiltreerd, afgevoerd en waar gebeurt dit.	Bij het opstellen van de Watertoets is de HNO-tool ingevuld. In het achtergronddocument van de HNO-tool wordt gesteld dat de regenduurlijn van T=10+10% (56 mm in 24 uur) gebruikt kan worden voor de toetsing van plannen. Op het schaalniveau van het PIP geeft dit een goede inschatting voor het ruimtebeslag van de waterberging en haalbaarheid van de plannen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
		Uitgaande van de standaard wegoopbouw met verharding, een brede wegberm en een greppel aan weersijden van de weg wordt ruimschoots voldaan aan de norm van 56 mm. Daarbij is nog geen rekening gehouden met infiltratie in de wegberm. Er is in de Watertoets aldus een worst case benadering gehanteerd. In de Watertoets is bij de beschrijving per wegtracé opgenomen waar en hoe met neerslagwater wordt omgegaan (hoofdstuk 5). Daarbij wordt ook de norm van 56 mm gehanteerd. Bij het opstellen van het Waterinrichtingsplan wordt een gedetailleerde berekening van de waterberging uitgevoerd.	
	Compensatieplan. Het Waterschap onderschrijft de inzet van fysieke compensatie in de nog niet gerealiseerde EHS maar wil deze uitstrekken tot Rijks-EHS, dit ter waarborging dat de natuuropgave in de Rijks-EHS.	Compensatie is slechts een van de middelen voor realisatie van de EHS. Voor de invulling van de compensatie-opgave vanuit de West-parallel wordt in eerste instantie gezocht binnen de grenzen van de provinciale EHS. De inzet van de compensatiegelden voor de provinciale EHS binnen het zoekgebied van de Grenscorridor is het meest effectief waarmee zo veel mogelijk EHS kan worden gerealiseerd. Compensatie binnen de Rijks-EHS is echter niet op voorhand uitgesloten.	
	Verbeelding. Het waterschap wil de mogelijkheid hebben om een waterbergingslocatie in te richten bij de Run (Grootgoor). Verzoek om dit met een wijzigingsbevoegdheid mogelijk te maken.	De waterbergingsopgave speelt zich buiten de plangrens van het PIP af. Bovendien heeft deze geen directe relatie met de Nieuwe Verbinding. Het PIP zal hierop niet worden aangepast.	
	Het is ongewenst dat de bestaande rioolleiding onder de nieuwe verbinding komt te liggen net ten noorden van de Dommelsedijk. De weg veroorzaakt teveel druk op deze leiding. Graag in het PIP mogelijk maken dat deze verlegd kan worden meer naar het oosten.	Verlegging van de rioolleiding behoort tot de opgaven van de Nieuwe Verbinding. Het pip moet verlegging mogelijk maken. In overleg met het Waterschap wordt een zoekzone voor een alternatieve ligging op de verbeelding opgenomen.	Op verbeelding en in regels opnemen zoekgebied voor verlegging rioolleiding.

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	ZLTO Bergeijk, ZLTO Eersel Veldhoven, Kempen Zuidoost (94/94a, NIET nr 11 en 118)		
	Zuinig omspringen met onttrekken grond aan de agrarische sector. ZLTO constateert dat in de uitwerking van het voorkeursalternatief een aantal keuzes is gemaakt die onnodig zwaar het areaal landbouwgrond in het gebied aantasten.	Er is in het gehele traject om te komen tot een regionaal advies voorkeursalternatief door alle partijen getracht zo goed mogelijk met alle grondclaims om te gaan. ZLTO is een van de partijen geweest die dit regionaal advies heeft mee opgesteld.	
	Het "Midden" stuk van het tracé van de weg inclusief inpassing is verder van de bestaande Keersop geprojecteerd en daarmee meer in het agrarisch gebied geprojecteerd dan in het regionaal advies van de gebiedspartijen vorig jaar oktober is overeen gekomen. Dat geldt ook voor de kunstwerken bij de aansluiting op de N397. Extra ruimteclaims op agrarische gronden zijn voor ZLTO niet acceptabel.	De opmerking over het middenstuk is feitelijk onjuist. Het betreffende deel van het tracé is gelegen binnen de ruimtelijke kaders die door de bestuurlijke werkgroep zijn meegegeven aan de Stuurgroep. Ten aanzien van de aansluiting op de N397 is de opmerking terecht, maar de afwijking is gering (0,75 ha) en dus naar de geest niet in afwijking met de gemaakte afspraken.	
	Reclamant constateert dat ten westen van de nieuwe verbinding een strook "agrarisch met natuurwaarden" is voorzien. Aangezien de natuurwaarden ten oosten van de nieuwe verbinding zijn gelegen, wordt het verzoek gedaan deze gronden te bestemmen als Agrarisch.	Dit is opgenomen om overeenstemming te verkrijgen met het geldende bestemmingsplan van Bergeijk. Hiermee ontstaat een uniforme regeling voor de agrarische gronden ten westen van de nieuwe verbinding.	
	Ten behoeve van de nieuwe weg zal een agrarisch bedrijf (Broekhovenseweg 18) geamoveerd worden. Bij het voormalige bouwvlak is een stuk "agrarisch met natuurwaarde" bestemd. Verzoek om de bestemming hier te wijzigen naar "agrarisch".	Dit is opgenomen om overeenstemming te verkrijgen met het geldende bestemmingsplan van Bergeijk. Hiermee ontstaat een uniforme regeling voor de agrarische gronden ten westen van de nieuwe verbinding.	
	Het tracé tussen Broekhovenseweg en de passage bij de Run maakt een flauwe slinger, waardoor het wat meer westelijk in het agrarisch gebied is komen te liggen. Verzoek om de flauwe slinger uit het tracé tussen de Broekhovenseweg en de beekdalpassage van de Run te halen.	Bij de keuze voor het voorkeursalternatief heeft voor alle delen van het tracé een afweging plaatsgevonden op basis van alle in aanmerking te nemen belangen. In het door reclamant genoemde deel van het tracé heeft het zoveel als mogelijk sparen van het beboste perceel langs de Riethovensedijk een belangrijke rol gespeeld (vanwege natuur- en landschappelijke waarden als onderdeel van het bosgebied Groot Vlasroot). Het gekozen tracé is hiervan het resultaat.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Reclamante constateert dat het profiel van de weg inclusief bermen, ontwatering en inpassing breder is dan in het regionaal advies is overeengekomen. Waar in het advies 35 m staat vermeld varieert op de verbeelding voor de tracés Midden en Noord de breedte inclusief inpassing van 50 m tot 60 m, wat leidt tot een behoorlijk extra areaal aan landbouwgrond dat verloren gaat. Verzoek om de oorspronkelijke maatvoering van 35 m aan te houden.	In het regionaal advies is afgesproken dat voor het wegprofiel van de nieuwe verbinding 35 m wordt gereserveerd. Op enkele locaties is door ontwerputwerkingen en de veiligheidstoets de breedte van de verkeersbestemming iets breder geworden in het ontwerp-PIP. Waar het regionaal advies alleen uitging van aanleg van de nieuwe verbinding en het daarvoor benodigde wegprofiel, regelt het PIP ook een goede landschappelijke inpassing van de nieuwe verbinding, zoals onder andere is opgenomen in het Beeldkwaliteitplan. Hierdoor is het ruimtebeslag in het PIP breder geworden dan 35 m, maar desondanks niet strijdig met het regionaal advies.	
	Ontsluiting landbouwbedrijven en percelen. ZLTO maakt bezwaar tegen het afsluiten van de huidige Keersopperdreef voor landbouw. Daardoor ontstaan omrijbewegingen die noch voor de landbouwbedrijven zelf, noch voor de omgeving gewenst zijn.	Zie algemene beantwoording <i>Keersopperdreef</i> en <i>Ontsluiting huidige percelen</i>.	
	Reclamante maakt zich zorgen dat de planvorming van Veldhoven met betrekking tot de verbinding Kempenbaan N69 Zilverbaan niet voorziet in de afwikkeling van het landbouwverkeer.	De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	
	Reclamante constateert op basis van de verbeelding dat de mogelijkheden voor het realiseren van een koetunnel zeer beperkt zijn. Het is belangrijk dat in situaties waar kavelruil tekort gaat schieten alsnog de mogelijkheid bestaat om kavels via koetunnels met elkaar te verbinden en weidegang in het gebied te behouden. Verzoek om meer mogelijkheden in de verbeelding op te nemen voor koetunnels (specifieke vorm van verkeer – onderdoorgang).	In het regionale advies VKA is niet uitgegaan van koetunnels. Op initiatief van reclamant is een aantal koetunnels en een landbouwbrug aan de Gebiedsimpuls toegevoegd als mogelijk te nemen maatregelen. Mocht de kavelruil niet voldoende opleveren dan zou vanuit de Gebiedsimpuls een dergelijke maatregel getroffen kunnen worden, mits de gebiedspartijen het daar mee eens zijn. Het is de provincie niet duidelijk op welke locaties een koetunnel wenselijk is.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Overige kunstwerken. Het is ongewenst dat het fietsverkeer langs de Broekhovenseweg ter plaatse van het viaduct over de nieuwe verbinding gecombineerd gaat worden met autoverkeer.	Het PIP voorziet voor het te verhogen deel van de Broekhovenseweg in voldoende ruimte voor de realisatie van een vrijliggend fietspad. Het viaduct over de nieuwe verbinding zal zodanig worden gedimensioneerd dat de aanleg van dit fietspad mogelijk is. De feitelijke ontwikkeling van een dergelijk fietspad langs de Broekhovenseweg valt buiten de scope van het PIP en is een verantwoordelijkheid van de gemeente.	
	Er zijn twee passages opgenomen (ter hoogte van Koningshof en ter hoogte van de Takkers) die recreatief van aard zijn, maar niet passeerbaar voor ruiters. De provincie heeft het belang van de paardenhouderij in het gebied onjuist ingeschat. Verzoek voor een voorziening die ook passeerbaar is voor mountainbikers en ruiters.	Bij de Gagelgoorsedijk is een ruiterspad voorzien dat onder de nieuwe verbinding doorgaat. Tevens is tussen Heers en de Gagelgoorsedijk voorzien in een ruiterspad aan beide zijden van de nieuwe verbinding. Vanwege de landschappelijke effecten en de kosteneffectiviteit wordt afgezien van extra bruggen/voorzieningen aanvullend op het bestaande ontwerp.	
	De voorziening bij de Takkers is niet op de meest logische plek voorzien. Het recreatieve gebruik rond Einderheide-bossen is veel groter, het zou logischer zijn geweest wanneer de voorziening ter hoogte van dit gebied zou zijn opgenomen.	Zie algemene beantwoording <i>Einderheide</i> .	
	Vraagt aandacht voor onderhoud van semi-verharde wegen.	De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	
	Regels. Art. 3.3. Het gaat zeer ver dat het omzetten van grasland naar bouwland voor de gebieden "agrarisch met natuurwaarden" omgevingsvergunningplichtig wordt.	Deze werkzaamheid is ook omgevingsvergunningplichtig in de geldende agrarische bestemmingen van de bestemmingsplannen voor het buitengebied Bergeijk en Veldhoven. Bij het opstellen van de agrarische bestemming in het PIP is aangesloten bij de geldende agrarische bestemmingen.	
	Regels. Art.3.4. Voor het gebied "agrarisch met natuurwaarden" is een wijzigingsbevoegdheid naar natuur opgenomen, onder de voorwaarde dat de agrarische bedrijvigheid is beëindigd. Verzoek om specifiek waar het de groen-blauwe mantel betreft deze wijzigingsbevoegdheid te laten vervallen.	Gezien de kleinschaligheid van de Agrarische bestemming, komt de gehele wijzigingsbevoegdheid te vervallen.	In de regels verwijderen wijzigingsbevoegdheid art. 3.4.

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
124.	Provincie Limburg Er wordt aangedrongen op een snelle oplossing en realisatie van het ganse traject inclusief het gedeelte vanaf de grens te Lommel tot aan de nieuwe weg (onderdeel van de Nulplus) en de aansluiting van de nieuwe weg op de A67. Pas als deze drie delen zijn gerealiseerd kan er sprake zijn van één nieuwe internationale verbinding	Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i> .	
	Natuurmonumenten (nr 36, 36a en 40) De nieuwe verbinding, de Gebiedsimpuls en de Nulplusmaatregelen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het PIP vormt de juridische basis voor de nieuwe verbinding. De voorbereiding van de overige twee delen (Gebiedsimpuls en Nulplusmaatregelen) blijft tot op heden achter bij de Nieuwe Verbinding. Dit strookt niet met de integraliteit waarmee de nieuwe verbinding, als onderdeel van de Gebiedsontwikkeling Grenscorridor N69, tot stand dient te komen. Randvoorwaarde dient te zijn dat het uitvoeringsprogramma voor de Gebiedsimpuls vastgesteld is alvorens het PIP wordt vastgesteld. Vraagt ook de tijdige vaststelling van de Nulplusmaatregelen (d.w.z. voor vaststelling van het PIP), als bestuurlijke voorwaarde op te nemen en de planning indien nodig hierop aan te passen.	Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i> .	
131.	Gemeente Waalre De aanleg van de Nieuwe Verbinding is onlosmakelijk verbonden met het treffen van maatregelen op de huidige wegen om de nieuwe weg te laten functioneren zoals in het PIP wordt geschetst. Er dienen dan ook maatregelen te worden genomen over het afwaarderen van de weg. Het weren van vrachtverkeer is een belangrijk onderdeel hieruit. Dit vraagstuk vergt een gezamenlijk optrekken van provincie en betrokken gemeenten. Gemeente zou graag hierover in gesprek gaan.	De provincie neemt kennis van deze opmerking.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Het afwaarderen van de weg kan niet los worden gezien van de herinrichtingsopgave, evenals het realiseren van een HOV lijn van Eindhoven via Valkenswaard naar Hasselt (België). Verzoek om dit HOV project in tijd naar voren te halen en daarover met de gemeente en andere betrokkenen op korte termijn in overleg te gaan. De gemeente betreurt het dat in het huidige ontwerp geen extra aansluiting in Dommelen Noord zit. Deze zou veel kunnen betekenen voor een betere verdeling van het verkeer binnen Dommelen en een grotere afname van het verkeer in met name Waalre Dorp.	De provincie neemt kennis van deze opmerking. Het verkeersmodel heeft aangetoond dat er circa 500 mvt/etmaal minder gebruik maken van de huidige N69 ten gevolge van een extra aansluiting Dommelen-Noord. Gezien de grote gevolgen voor onder andere de natuur en de hoge kosten is een extra aansluiting geen effectieve oplossing gebleken.	
Provinciale Omgevingscommissie (nr 16)			
	De daadwerkelijke realisatie van de bij de verbinding horende mitigerende en compenserende maatregelen en de betreffende Gebiedsimpuls dient gegarandeerd te worden.	De mitigerende en compenserende maatregelen zijn opgenomen in het PIP en/of de bijlagen zoals voor geluid (o.a. stil asfalt), EHS (compensatie plan) en N2000 (passende beoordeling). Op deze wijze is uitvoering van de mitigerende en compenserende maatregelen geborgd. Daarbij geldt dat in de aanvulling op de passende beoordeling de mitigerende maatregelen verder zijn uitgewerkt. Deze worden geborgd via privaatrechtelijke afspraken tussen de provincie en de betrokken (terrein)beheerders. Zie tevens algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i>.	
	De juridische houdbaarheid van de bij dit project door te voeren mitigerende- en compenserende maatregelen dienen te worden getoetst aan het recente arrest van het Europees Hof inzake de A2. Meer in het bijzonder stelt het Hof dat nieuwe natuur niet mag worden aangemerkt als mitigerende maatregel, maar moet worden aangemerkt als compenserende maatregel.	De essentie van het arrest van het Europees Hof is dat het realiseren van nieuwe natuur binnen een bestaand Natura 2000 gebied ter opheffing van negatieve effecten gelijk staat aan compensatie en niet aan mitigatie. In het geval van de N69 worden mitigerende maatregelen getroffen om de stikstofdepositie ongedaan te maken. Dat is een zuivere vorm van mitigatie en dus legitiem in het licht van de Natuurbeschermingswet 1998.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
Brabantse Milieufederatie (nr 102) Identiek aan nrs: 52, 54, 55, 56, 57, 60, 62, 63, 68, 73, 76, 77, 87, 98, 100, 101, 102, 104, 108, 109, 111, 122, 134			
	Reclamant heeft bezwaar tegen het alternatief Westparallel dat is vastgelegd in de partiële herziening van de Structuurvisie. De voorkeur gaat uit naar (een verbeterde versie van) het west-midden alternatief. Als bijlage zijn de inspraakreacties op de partiële herziening van de structuurvisie cq. het planMER meegestuurd.	Het zoekgebied Westparallel dat is vastgelegd in de Structuurvisie is het kader voor het PIP en het project MER. Andere alternatieven, gelegen buiten het zoekgebied Westparallel, zijn daarom niet beschouwd in het project MER. Voor een toelichting op de keuze voor de Westparallel wordt verwezen naar de partiële herziening van de structuurvisie inclusief de daarbij behorende reactienota.	
	De Westparallel heeft onvoldoende probleem-oplossend vermogen omdat het verkeer door de kernen slechts beperkt afneemt. Daarnaast gaat het planMER uit van een grotere afname dan het huidige project MER.	De Nieuwe Verbinding (Westparallel) leidt in de kernen tot een afname van de verkeersintensiteit van circa 30%. Een relatief groot deel van deze afname betreft vrachtverkeer, dat met de nieuwe verbinding een goede doorgaande route heeft. Ten slotte wordt opgemerkt dat de afname van verkeer in de kernen die is berekend in het planMER vergelijkbaar is met de afname die nu is opgenomen in het project MER.	
	Reclamant stelt een nieuw alternatief voor dat is gelegen binnen het zoekgebied van de Westparallel. Dit alternatief is niet onderzocht in het project MER.	In het project MER is een bandbreedte benadering gehanteerd waarbij in totaal 8 tracéalternatieven zijn onderzocht en een groot aantal varianten met betrekking tot weginpassing, kruisingen etc. Het door de reclamant geschetste alternatief past binnen de bandbreedte van tracés welke in het project MER is onderzocht. In het PIP is beschreven op basis van welke overwegingen de bestuurlijke werkgroep is gekomen tot haar unanieme advies voor het tracé van het voorkeursalternatief.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Kan zich niet vinden in de aanname dat er geen sprake is van areaal-verlies van habitattypen bij het overbruggen van de beeklopen op palen.	Doordat de weg de beekdalen op palen passeert vindt barrièrewerking van de weg niet plaats; de fysieke verbinding tussen de beekdelen aan weerszijden van de weg blijft onaangetast. Doordat de weg op hoge palen wordt gerealiseerd vindt schaduwwerking gedurende dag op verschillende delen van de beek plaats. Veranderingen van de watervegetatie die effect zal hebben op het aanwezige habitat door schaduwwerking wordt daardoor niet verwacht. Door de hoogte van de brug is er ook geen sprake van visuele barrièrevorming. Aantasting van het waterpeil van de Run en de Keersop is op voorhand uit te sluiten.	
	Significante effecten vanwege toename van stikstofdepositie zijn niet uit te sluiten. Beheersmaatregelen kunnen niet dienen als mitigerende maatregelen	Conform het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is er een aanvulling op de passende beoordeling opgesteld die voldoet aan het advies van commissie. In de passende beoordeling is de redeneerlijn gevolgd dat het reguliere beheer en het herstelbeheer voldoende zijn om het stikstofoverschot, inclusief de bijdrage van uit de weg, teniet te doen. Hiertoe is ook een groot aantal berekeningen uitgevoerd. In de aanvulling op de passende beoordeling wordt de redeneerlijn van het reguliere beheer en het herstelbeheer losgelaten, en wordt de complete mitigatieopgave in beeld gebracht. Op een aantal specifieke locaties is sprake van het ontbreken van recente beheersmaatregelen, zoals deelgebied J (Malpie). Hier kan de toename van stikstofdepositie vanuit de N69 mogelijk negatieve effecten veroorzaken. De behoefte aan extra beheer dermate gering (< 100 m2 beheersmaatregelen op jaarbasis) dat het ecologisch effect hiervan verwaarloosbaar is. Significante negatieve effecten zijn daarom uitgesloten.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
		De verslechtering kan echter worden voorkomen door plagwerkzaamheden uit te voeren binnen de bestaande groeiplaatsen van de habitattypen, alsmede zoekgebieden daarvan, op plaatsen waar nog geen herstelbeheer heeft plaatsgevonden. Daarmee is de totale behoefte aan extra beheer voor het hele Natura 2000-gebied Leenderbos c.a. gedekt. Deze verplichting zal in de voorwaarden bij de te verlenen toestemming in het kader van de Natuurbeschermingswet voor uitvoering van het project nieuwe verbinding te worden opgenomen.	
	Maaien, afplaggen en andere maatregelen worden beschouwd als compenserende maatregelen in plaats van mitigerende maatregelen	Door middel van deze beheermethoden wordt een voedselarm milieu bereikt waardoor sterke negatieve effecten van stikstofdepositie worden voorkomen. In de aanvulling op de passende beoordeling zijn mitigerende maatregelen verder uitgewerkt. Deze worden geborgd via privaatrechtelijke afspraken tussen de provincie en de betrokken (terrein)beheerders.	
	De effecten van overige wegen in het gebied zijn onvoldoende onderzocht	Het studiegebied betreft ook de relevante overige wegen in het gebied, bijvoorbeeld voor stikstofdepositie en geluid is een groot gebied doorgerekend/onderzocht.	
	Toename van geluid op Natura 2000 gebieden is onvoldoende onderkend in de passende beoordeling, evenals de beperking van migratie van soorten	In de aanvulling op het MER wordt nader op dit onderwerp ingegaan, er wordt voorgesteld om voor de boomleewerik maatregelen te nemen om (zeer gering) verlies van leefgebied door geluidverstoring te mitigeren. Vanwege het achterwege blijven van effecten of zeer geringe effecten worden geen effecten op migratie van soorten verwacht.	
	Er kan niet worden gesteld dat een toename van stikstofdepositie geen negatieve effecten heeft op de soorten roodborsttapuit en nachtzwaluw	Op basis van literatuuronderzoek [Broekmeyer et al., 2012] en deskundige kennis zijn de negatieve effecten niet te verwachten voor deze twee soorten. Bij de nachtzwaluw en de roodborsttapuit heeft de relatie een positieve trend. Dit houdt in dat een eventuele toename van stikstofdepositie een positief effect heeft op deze vogelrichtlijnsoorten.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Het PIP kan niet worden vastgesteld als niet wordt verzekerd dat de watergang ten westen van de weg niet wordt afgevoerd naar een afvalwaterzuiveringsinstallatie.	Conform het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is er een aanvulling op de passende beoordeling opgesteld. Hierin wordt ook ingegaan op de afstroming van wegwater en het voorkomen van afstroming richting de verschillende beken in het gebied. De conclusie luidt dat neerslagwater dat niet in de berm infiltreert in de watergangen zal infiltreren. De afstroming van vervuild wegwater naar de Keersop of de Run is dus uitgesloten. Niettemin zal een doelvoorschrift van die strekking in de regels van de bestemming 'Verkeer-1' worden opgenomen.	Aanpassing van de regels om te garanderen dat de afstroming van wegwater niet kan leiden tot significant negatieve effecten op beschermde natuurwaarden.
	In de VR 2014 is ten aanzien van aantasting van de EHS het 'nee, tenzij principe' opgenomen. Dat is gebeurd in art. 5.3, waarin is bepaald dat GS in bepaalde omstandigheden de begrenzing van de EHS mag wijzigen. In art. 5.3. lid 2 onder c VR 2014 is bepaald dat er geen andere oplossingen voorhanden mogen zijn waardoor aantasting van de EHS wordt voorkómen. Aan de voorwaarden is niet, althans onvoldoende voldaan.	De provincie is aan de VR 2014 gebonden in het kader van de bestuurlijke zelfbinding. Tegen die achtergrond geeft zij zich rekenschap van het bepaalde in artikel 5.3. en wel zodanig dat de alternatieven en varianten primair beoordeeld moeten worden op de mate waarin zij de EHS ontzien. In dat licht moet die combinatie van alternatief en variant worden gekozen die het geringste effect op de EHS sorteert. De tracékeuze die in dat kader is gemaakt, is onder meer voor wat betreft de effecten op natuur en milieu onderbouwd in de toelichting van het PIP en in de ondersteunende bijlagen. Verwezen wordt naar deze documenten.	
	Het is op basis van het Natuurcompensatieplan niet voldoende inzichtelijk of de oppervlakte aan te compenseren areaal EHS (19,61 ha) daadwerkelijk klopt.	De opmerking wordt niet gedeeld. Het figuur en de tabel zoals weergegeven op blz. 10 en 11 van het Compensatieplan geven de directe aantasting van EHS weer. Voor deze berekening is gebruikt gemaakt van GIS waarbij zowel de EHS gebieden als de plangrens van het PIP digitaal ingelezen zijn. Vervolgens zijn de oppervlaktes berekend en omgezet naar hectares met een nauwkeurigheid van twee cijfers achter de komma. Overigens heeft er een herberekening van het te compenseren areaal plaatsgevonden waardoor in het definitieve compensatieplan sprake is iets van iets andere oppervlaktes.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	In het Compensatieplan wordt gesteld dat er een fysieke compensatieverplichting geldt voor indirecte aantasting van 1/3 van het aangetaste oppervlak. Waarop deze normstelling is gebaseerd is niet duidelijk. Ook is niet duidelijk waarom de zone van de EHS-gebieden die binnen de invloedssfeer van het voorkeursalternatief liggen, niet gelijkmatig de lijn van dat alternatief volgt.	De normstelling is gebaseerd op artikel 5.7 lid 4 sub d van de verordening. De provincie hanteert de norm van 47 dB in open natuurtypen en van 42 dB in bos. Het gebied dat meer geluid te verduren krijgt, is het verstoorde gebied, dat gecompenseerd moet worden met factor 1/3. De geluidscontouren volgen niet overal gelijkmatig de nieuwe verbinding. Dit is te herleiden tot de uitgangspunten voor de berekeningen, waarbij omgevingsfactoren zoals bebouwing zijn meegenomen.	
	Voor de berekening van de compensatie van directe aantasting van de EHS wordt onderscheid gemaakt tussen reeds ingerichte EHS en niet gerealiseerde EHS (blz. 13 Compensatieplan). Voor de niet gerealiseerde EHS wordt ten onrechte een correctiefactor van 0,75 gehanteerd. Deze correctiefactor is onjuist omdat de natuurcompensatie bedoeld is om minimaal het vernietigd areaal te compenseren (art. 5.6 lid 2). In de VR 2014 wordt geen onderscheid gemaakt tussen gerealiseerde en niet gerealiseerde EHS.	Voor directe aantasting van nog niet gerealiseerde EHS wordt de factor 0,75 (3/4) gehanteerd. De compensatieoppervlakte is gelijk aan de getaxeerde grondwaarde aantasting, vermeerderd met de inrichtingskosten natuurtipe A, vermeerderd met de gekapitaliseerde kosten van ontwikkelingsbeheer natuurtipe A. Feitelijk komt dit overeen met de compensatie van uitsluitend de grondkosten, omdat nog geen sprake is van inrichting. Bij indirecte aantasting (geluidsverstoring) hanteert de provincie in de regel een factor 1/3. Toepassing bij niet gerealiseerde EHS, conform het bovenstaande, laat de formule $1/3 \times 3/4 =$ een factor van 1/4 (0,25) zien.	
	In paragraaf 4.3 van het Compensatieplan wordt ingegaan op het zoekgebied in de Grenscorridor. Hier wordt niet voldaan aan de inhoudelijke eisen van art. 5.7. lid 4 VR 2014. De ruimtelijke begrenzing is slechts globaal vastgesteld, en niet (exact) duidelijk. Ook kwaliteit en kwantiteit van de compensatie zijn niet duidelijk. Onduidelijk is verder of de gronden reeds een bestemming hebben op basis waarvan ter plaatse natuur kan worden gerealiseerd. Wij wijzen er tenslotte op dat uit het compensatieplan, en in het bijzonder paragraaf 4.3., blijkt dat realisering niet verzekerd is. Zo bezien zijn de benodigde gronden blijkbaar niet in eigendom van de provincie.	De provincie is aan de VR 2014 gebonden in het kader van de bestuurlijke zelfbinding. Het hanteren van een zoekgebied bij compensatieverplichtingen van deze omvang is in lijn met de verordening. De voornoemde compensatiemethodiek is door de Raad van State bij het PIP/MER voor de N279-noord juridisch akkoord bevonden (uitspraak 26 februari 2014, nr. 201307139/1/R6). PS stelt de financiële compensatie vast via het Compensatieplan. Via bestuurlijke zelfbinding is zij aan naleving van de uitkomsten gebonden.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Het ontwerp-PIP is in strijd met art. 36.5 VR 2014, waar het gaat om compensatie in het zoekgebied Grenscorridor. Hierin is bepaald dat de compensatiegebieden als gebiedsaanduiding in het ontwerpplan worden opgenomen en via de uniforme openbare voorbereidings-procedure in de procedure van totstandkoming van het PIP worden meegenomen. Dat is ten aanzien van deze gebieden niet gebeurd.	De provincie is aan de VR 2014 gebonden in het kader van de bestuurlijke zelfbinding. Het hanteren van een zoekgebied bij compensatieverplichtingen van deze omvang is in lijn met de verordening. De voornoemde compensatiemethodiek is door de Raad van State bij het PIP/MER voor de N279-noord juridisch akkoord bevonden (uitspraak 26 februari 2014, nr. 201307139/1/R6).	
	Het standpunt dat met het overblijven van een minimale oppervlak-tenorm (5 ha voor bos en 0,5 ha voor andere typen) geen versnip-pering plaatsvindt kan niet worden gevolgd. Immers; deze gebieden worden afgesneden van het grotere geheel, waardoor de robuustheid, de samenhang en het doorgaande ecologische netwerk worden geschaad. Ook de depositie van stikstof op de EHS en vervuiling zijn niet meege-nomen.	Deze minimale oppervlaktenorm is afkomstig uit richtlijnen van het Programma Beheer, de voorloper van het huidige subsidiestelsel Natuur en Landschap (SNL) en moet worden gezien als uitgangspunt. In sommige gevallen kan het zijn dat de betreffende snipper groter moet zijn om als volwaardig leefgebied te kunnen functioneren. Dit is hier niet het geval. Naast vernietiging en versnippering kan ook verstoring een belangrijke aantasting betekenen voor de EHS. Depo-sitie van stikstof en vervuiling zijn, net als licht en geluid, EHS-verstorende factoren. In het compensatieplan is de geluidstoename als maat voor verstoring gebruikt.	
	Bij de toeslag voor de ontwikkeling van verloren gegane natuur moet worden betrokken de leeftijd van een bos of natuur die verloren gaat, inclusief de (bos)bodem, de hydrologie en de locatie waar de compensatie is gepland. Deze omstandigheden zijn niet of onvol-doende meegenomen, althans dat blijkt niet uit het compensatieplan.	Op basis van de VR 2014 wordt de omvang van de compensatie bepaald door de omvang van het vernietigde areaal waarbij een toeslag op de omvang van het vernie-tigde areaal wordt berekend, zowel in oppervlak, als in budget, te onderscheiden in de volgende categorieën: • natuur met een ontwikkeltijd van 5 jaar of minder: geen toeslag; • tussen 5 en 25 jaar te ontwikkelen natuur: toeslag van 1/3 in oppervlak, plus de gekapitaliseerde kosten van het ontwikkelingsbeheer; • tussen 25 en 100 jaar te ontwikkelen natuur: toeslag van 2/3 in oppervlak, plus de gekapitaliseerde kosten van het ontwikkelingsbeheer;	

Reactie Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
Of de natuurcompensatieplicht voldoet aan de voorwaarden van art. 5.2 wordt betwijfeld. Onder andere art. 5.2. lid 2 onder a VR 2014 stelt strenge eisen aan het toepassen van deze vorm van wijziging van de EHS. Reclamant heeft er bezwaar tegen dat deze kwalitatieve versterking van de EHS binnen de invloedssfeer van de weg ligt, waardoor de veronderstelde kwaliteit wellicht niet haalbaar en daardoor onzeker is.	• bij een ontwikkelingsduur van meer dan 100 jaar: de toeslag in oppervlak en de gekapitaliseerde kosten van het ontwikkelingsbeheer is maatwerk. Aan de voorwaarden uit de VR2014 ten aanzien van het bepalen van de omvang van compensatie t.a.v. directe aantasting is voldaan. Zie tabel 2 op blz. 13 van het Compensatieplan. Ten behoeve van de project MER voor de nieuwe verbinding (en ten behoeve van de optimalisatiealternatieven voor het wegtracé) is het afgelopen jaar intensief en diepgaand onderzoek verricht. Met name het eco-hydrologisch onderzoek in het dal van de Keersop heeft een belangrijke rol gespeeld in de uiteindelijke keuze van het tracé. Hieruit werd bevestigd dat het gebied tussen de Keersopperdreef en de Keersop zelf (de Natte natuurschap Keersopperbeemden) ernstig verdroogd is, omdat de kwel vanuit het inrijingsgebied ten westen ervan, wordt 'weggevangen' door bermsloten en de ontwateringssloot KS70, die halverwege de NNP loopt. Nu het beoogde nieuwe tracé op ca. 70 m ten westen van de Keersopperdreef is gepland, en daarbij tevens de oude bermsloten van de Keersopperdreef worden gedempt en de KS70 wordt omgeleid ten westen van de nieuwe verbinding, zal zowel de NNP als het gebied tussen Keersopperdreef en nieuwe verbinding vernatten. Hiermee ontstaat in de strook westelijk van de Keersopperdreef een hydrologische situatie die uitermate geschikt is voor de ontwikkeling van hoge natuurwaarden in de vorm van vochtig hooiland en mogelijk nat schraalland.	In het Compensatieplan wordt paragraaf 4.2 verwijderd.

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
		Het is mogelijk dat deze locatie onderdeel wordt van het EHS herbegrenzingsvoorstel zoals dat nu in het Compensatieplan is beschreven (paragraaf 4.2). Omdat dit nog niet verzekerd is voor de vaststelling van het PIP, zal deze tekst uit het Compensatieplan worden geschrapt. Dit blijft echter nog wel het wensbeeld van de provincie en zodoende blijft deze locatie wel binnen het PIP opgenomen.	
	Het is niet aannemelijk dat een ontheffing op grond van de Ffw zal worden verleend. Voor een ontheffing geldt een zeer strikt toetsingskader. Daarbij is onder andere van belang dat er geen andere bevredigende oplossing bestaat. Reclamant is van mening dat er betere alternatieven t.o.v. het voorkeursalternatief zijn.	In het MER zijn verschillende alternatieven in het zoekgebied voor de Westparallel onderzocht op effecten voor ecologie, daarbij is ook getoetst aan flora en fauna. Alle alternatieven hebben negatieve effecten op flora en fauna, ook het voorkeursalternatief. Zie verder algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i>.	
	Het voorkeursalternatief Westparallel met Nulplusmaatregelen heeft een gering oplossend vermogen, waarbij vooral problemen worden verplaatst.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i>. De afweging om tot het voorkeursalternatief te komen is gebaseerd op een groot aantal aspecten en (verkeers) effecten. De ontlasting van de kom Waalre is daar één onderdeel van. De nieuwe verbinding (Westparallel) leidt in de kernen tot een afname van de verkeersintensiteit van circa 30%. Een relatief groot deel van deze afname betreft vrachtverkeer, dat met de nieuwe verbinding een goede doorgaande route heeft. Een groot deel van het verkeer zal andere routes kiezen en andere wegen dan ook zwaarder gaan belasten. Omdat op die routes weinig tot geen - en indien aan de orde - eenvoudig oplosbare problemen optreden, is van verplaatsing van de problematiek geen sprake.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	De problematiek van het vrachtverkeer kan worden opgelost door een verbod op vrachtverkeer op een aantal wegvakken zoals de N69 tussen Valkenswaard en Aalst, de Nieuwe Waalreseweg, de kom van Dommelen, ter beperking van de overlast in kernen. De aanleg van een nieuwe weg is daar geen voorwaarde voor.	De voorkeursoplossing dient te voorzien in een goede economische bereikbaarheid van deelgebieden zoals bedrijventerreinen en centrumgebieden. Een verbod voor vrachtverkeer op de genoemde schakels in de hoofdstructuur zonder aanleg van een nieuwe verbinding is feitelijk en juridisch onhaalbaar.	
	Reclamant vreest dat één of meer partijen de Nulplusmaatregelen niet of beperkt zullen uitvoeren. Men wil eerst de Nulplusmaatregelen uitgevoerd zien en dan de noodzaak van de Nieuwe Verbinding bezien.	Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i> .	
	Het effect van een nieuwe autosnelweg in België is onvoldoende in de besluitvorming meegenomen.	Reclamant doelt op de geplande N74-snelweg in België. Op dit moment staat niet vast of deze weg wordt gerealiseerd. Niettemin heeft de provincie ervoor gekozen de N74 conform de huidige situatie op te nemen in de prognoses. Het gaat dan om het gedeelte nabij Houthalen-Helchteren, de rest is al snelweg. De effecten van een omgelegde, opgewaardeerde N74 op de N69 Westparallel en de noord-zuidrelaties/verbinding zijn vervolgens inzichtelijk gemaakt in een gevoeligheidsanalyse (Goudappel Coffeng, juli 2013). Daaruit blijkt dat de I/C-verhoudingen op wegvakken beperkt zullen toenemen. De N74 zorgt er niet voor dat nieuwe knelpunten ontstaan. De kruispunten hebben voldoende restcapaciteit om dit verkeer te verwerken. Ook de nieuwe verkeersregelinstantie op de kruising van de bestaande N69 met de nieuwe verbindingsweg kan het verkeer verwerken.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	De Westparallel zal circa 3 km westelijk van knooppunt De Hogt op de A67 worden aangesloten. Dit leidt tot extra belasting op de A67 die dat niet aan kan.	De Westparallel leidt tot een verkeerstoename op de A67 tussen Veldhoven-West en De Hogt. De kans op congestie is in de toekomst, op basis van de bestaande situatie al aanwezig. De inrichting van het knooppunt de Hogt is daarbij een belangrijke factor. Het verbreden van de A67 is derhalve geen oplossing en maakt inderdaad geen onderdeel uit van het voorliggende plan. De provincie zal wel, gezamenlijk met de regionale partners, hierover in overleg blijven met Rijkswaterstaat.	
	De inrichting van de weg richt zich op een maximumsnelheid van 100 km/uur terwijl de functie een gebiedsontsluitingsweg is met 80 km/uur. Aangedrongen wordt op trajectcontroles.	Dit betreft een uitvoerings- en beheersaspect en heeft dus geen directe relatie met het PIP. Aangesloten wordt op de ontwerprichtlijnen duurzaam veilig van het CROW, zodat voor de weggebruiker de weg herkenbaar is als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met 80 km/uur als maximum. Indien te zijner tijd vastgesteld kan worden dat de werkelijke rijsnelheden structureel hoger zijn, zal handhaving door middel van trajectcontroles worden overwogen.	
	Gevolgen Luikerweg – Belgische grens. Het is onjuist dat de consequenties voor het bestaande weggedeelte vanaf de Lageheideweg tot aan de grens niet expliciet in de besluitvorming zijn meegenomen. Waarom in de PIP alle kruisingen ongelijkvloers moeten worden voor de snelle doorstroming terwijl op dit bestaande weggedeelte 2 gelijkvloerse kruisingen en een gelijkvloerse ingang van een groot bungalowpark zijn is niet duidelijk.	In het planMER en het project MER en het achtergrondrapport Verkeer zijn de effecten onderzocht binnen de gehele grenscorridor (waaronder de A67) en ook daarbuiten (bv. ook delen van België). Verwezen wordt naar deze ondersteunende documenten.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	In het ontwerp-PIP wordt de mogelijkheid geboden de rotonde op de Dommelsdijk / N397, die het dichtst bij de kern Dommelen is gelegen, op grotere afstand van Dommelen te realiseren met een bestemming 'Verkeer' die langs de Dommelsdijk / N397 tot in Keersop loopt.	Aangezien inmiddels een definitief ontwerp voor deze aansluiting is opgesteld, komt de wijzigingsbevoegdheid te vervallen. De bestemming Verkeer – 1 wordt hier zodanig op aangepast dat de aansluiting maat- en schaalvast in het pip wordt opgenomen.	Op de verbeelding en in de regels zal het wijzigingsgebied vervallen en zal de bestemming Verkeer – 1 maat- en schaalvast worden ingetekend.
	Reclamant gaat er vanuit dat de provincie zich ruimhartig houdt aan de Wet Geluidhinder Reclamant verzoekt om ook geluidsreducerende maatregelen te treffen voor woningen waarvan de geluidsbelasting (ruim) onder de voorkeursgrenswaarde van 48dB valt.	De provincie houdt zich aan wet- en regelgeving waaronder de Wet Geluidhinder. De nieuwe verbinding resulteert per saldo in een sterke afname van het aantal geluidsbelaste woningen in de Grenscorridor. geluidshinder wordt, ook bij belastingen onder de voorkeursgrenswaarde, verder voorkomen door uit te gaan van stil asfalt, schermen op de verhoogde beekpassages en een grondwal nabij de op- en afrit bij de aansluiting N397.	
	Reclamant is van mening dat de extra geluidsbelasting die het gevolg is van een ligging van de weg boven maaiveld moet worden tegengegaan door een adequate afscherming ter hoogte van Dommelen.	Om de geluidsbelasting, ook bij niveaus onder de voorkeursgrenswaarde, te beperken is op het tracé uitgegaan van stil asfalt. Daarnaast biedt het PIP ter hoogte van Dommelen de ruimte voor een optimale inrichting van het gebied tussen de op- en afrit bij de aansluiting N397 en de woningen aan de Mgr. Smetsstraat in de vorm van een natuurlijke cq. landschappelijk buffer waaronder ook een grondwal, houtige vegetatiestrook of een combinatie van beide wordt verstaan.	
	Reclamant verzoekt om de nieuwe verbinding bij de kruising met de N397 (gedeeltelijk) verdiept aan te leggen om daarmee geluidsbelasting te beperken.	Er is nabij de N397 mede gekozen voor een verhoogde ligging van de nieuwe verbinding vanwege de directe nabijheid van de verhoogde beekdalpassage bij de Keersop. De geluidsbelasting op de verhoogde ligging wordt beperkt met een scherm op de verhoogde brugconstructie.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Onder meer een half verdiepte ligging van de nieuwe verbinding kan leiden tot negatieve effecten op het grondwater. De mitigerende maatregelen die nodig zijn om negatieve effecten te voorkomen zijn nog niet in detail uitgewerkt. Hierdoor bestaat de mogelijkheid dat het PIP op het onderdeel geohydrologie onuitvoerbaar is.	Ten behoeve van het MER en de Watertoets is onder meer een grondwatermodel ontwikkeld en hebben twee onderzoeken naar breuken/geohydrologie plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat er geen significante effecten op het grondwatersysteem zijn te verwachten. De gedetailleerde uitwerking van mitigerende maatregelen maakt onderdeel uit van het Waterinrichtingsplan dat wordt opgesteld na de vaststelling van het PIP. Het uitgangspunt is en blijft dat de nieuwe verbinding ter plaatse van de Broekhovenseweg half verdiept wordt aangelegd. De verruiming van de plangrens cq. de verkeersbestemming is opgenomen om tracéaanpassingen door te kunnen voeren als bij de planuitwerking onverhoopt blijkt dat de nabijgelegen breuk zorgt voor onacceptabele effecten op bijvoorbeeld het grondwater.	
	Realisering weggedeelte tussen Locht en A67 ontbreekt. Een ontwerpplan voor dit ontbrekende tracégedeelte is tot op heden niet vastgesteld. Het ontbrekende tracé loopt dwars door EHS-gebied. Dat betekent dat realisering van dit tracé aan de strikte voorwaarden van hoofdstuk 5 van de VR 2014 is gebonden. Het ligt in de rede om een integrale toets te verrichten, waarin alle gevolgen van de nieuwe verbindingsweg, inclusief de verplichte compensatie, integraal worden gezien.	De procedure voor het bestemmingsplan en het inpassingsplan lopen parallel en in nauwe samenspraak tussen gemeente en provincie. Indien het bestemmingsplan onverhoopt vertraging oploopt dan zal de provincie, ter waarborging van de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan, kiezen voor de formele maatregel van de aanwijzing (artikel 4.2 Wro). Haalbaarheidsonderzoek van de gemeente Veldhoven in het kader van de bestemmingsplanprocedure heeft de provincie betrokken in de afweging over de toelaatbaarheid van het noordelijke tracédeel.	
	Parallel aan het PIP wordt gewerkt aan Nulplusmaatregelen en aan een Gebiedsimpuls. Een integraal project vergt borging van de uitvoering van alle onderdelen ervan alvorens een PIP kan worden vastgesteld. Wij verzoeken Provinciale Staten hierin te voorzien alvorens het PIP vast te stellen.	Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i>.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	In het ontwerp-PIP is niet voorzien in een recreatieve overgang voor langzaam verkeer (zoals mountainbikers, fietsers en voetgangers) ter hoogte van het bosgebied Einderheide (tussen Riethoven en Dommelen). Een extra overgang ter hoogte van de bosweg is onontbeerlijk.	Zie algemene beantwoording <i>Einderheide</i> .	
	Er is geen sprake van een 'goede ruimtelijke ordening' in de zin van de Wro, omdat de nieuwe verbinding het zeer stille bosgebied Einderheide doorsnijdt en daardoor een grote hoeveelheid lawaai in een recreatiegebied van enkele honderden meters lengte aan weerszijden van de weg introduceert. Ook de nieuw aan te leggen EHS langs de Keersopperdreef komt in de lawaaizone te liggen. Dit is nadelig voor de recreatieve functie van dit gebied. In het ontwerp-PIP zijn geen maatregelen opgenomen teneinde de overlast te voorkómen, of anderszins voorzieningen getroffen. De weg wordt niet verdiept aangelegd en de in eerste instantie langs de weg geplande wal is ook komen te vervallen.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> . Alle geschikte tracévarianten doorsnijden het bosgebied Einderheide. Bij de uiteindelijke tracékeuze is sprake geweest van een brede afweging van effecten en belangen. Waar sprake is van geluidsverstoring van de EHS wordt deze gecompenseerd.	
1.	Reclamant constateert een gebrek aan visie voor de brainportregio Eindhoven, met de economische as in de Noord-Zuid- richting te weten: Eindhoven, Leuven en Aken. De oplossing van de verkeersproblemen moet worden gezocht in bv. tunnels op de huidige N69 en het beter ontwikkelen van HOV-vervoer. Deze nieuwe weg lost de verkeersproblemen in Valkenswaard/ Waalre niet op en er worden nieuwe verkeersproblemen op de A67 en op Kemperbaan in Veldhoven door veroorzaakt (MMC slechter bereikbaar). De nieuwe weg is niet duurzaam en niet doelmatig.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> . De nieuwe weg leidt tot een aanzienlijke verkeersafname in Valkenswaard en Waalre. De verkeerstoename op de A67 tussen Veldhoven-West en De Hogt kan er in de toekomst inderdaad toe leiden dat de kans op congestie toeneemt. De Kempenbaan is in staat om het toekomstige verkeer af te wikkelen. De nieuwe infrastructuur zorgt ervoor dat MMC juist beter bereikbaar wordt.	
	Reclamant is tegen een nieuwe weg op palen door een landelijk/bos/ natuurgebied, deze doorsnijdt diverse EHS-gebieden.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> .	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Ontwerp PIP, par 4/5.2. (kunstwerken / geluidsoverlast / luchtkwaliteit): De brugconstructies (Keersop en Run) van 6 meter hoog en 250 meter lang, zijn horizonvervuilend, hierop zijn schermen van slechts 1 meter hoogte voorzien; dit is veel te laag en bovendien worden hierdoor de geluidsgrenzen van 48dB en de norm van 40 microgram fijnstof overschreden. Overigens ontbreken voldoende hoge geluidswallen op grote delen van het totale nieuwe-wegtraject.	De aanleg van de nieuwe verbinding en de te treffen geluidreducerende maatregelen zoals verwoord in paragraaf 5.2.2. van de toelichting, voldoen aan de normen bij of krachtens de Wet geluidhinder. Bovendien heeft de nieuwe verbinding tot gevolg dat het verkeer op onder andere de Broekhovenseweg sterk zal afnemen. Dit heeft een significante afname van het verkeerslawaaï tot gevolg.	
	Ontwerp PIP, par 4/5.2 geluidsoverlast/luchtkwaliteit: de inrichting van een compleet geluid/fijnstof-meetsysteem ontbreekt geheel.	Naar de aspecten geluid en luchtkwaliteit is uitvoerig onderzoek verricht in het MER. De conclusies hiervan zijn opgenomen in het ontwerp PIP. Geconcludeerd is dat deze aspecten voldoen aan de wettelijk gestelde eisen. Een meetsysteem is geen wettelijk vereiste.	
	Hoofdstuk 2, Traject -algemeen/ kunstwerken/ wegkruisingen: de kruising met de Broekhovenseweg (halfverdiept) levert een "Dromedarisweg" op van 4 meter hoogte. Bovendien is de huidige weg veel te smal, er is geen inhaal verbod.	In het PIP is voor de Broekhovenseweg voorzien in een gangbare, half verhoogde, brug. De provincie herkent zich daarom niet in de term 'dromedarisweg'. In het PIP is voor de brug voldoende ruimte gereserveerd om het huidige wegprofiel van de Broekhovenseweg te handhaven én daarnaast een vrijliggend fietspad te realiseren.	
	De kruising met de Riethovensedijk is er een op maaiveldhoogte met een omleiding, dit is ook een goed voorbeeld van "knullig-broddelwerk"; vanwege het beperkte budget!?	Het tracé ter plaatse is het weloverwogen resultaat van een optimalisatiestudie waarin alle aspecten en belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Het uitgewerkte ontwerp past binnen de kaders van het vastgestelde regionaal advies over het voorkeursalternatief. De Riethovensedijk wordt onder de brug over de Run doorgeleid zodat deze brug optimaal gebruikt wordt en er voor de fietsers een goede verbinding onder de weg wordt gerealiseerd. Er hoeven geen nieuwe bruggen of viaducten te worden aangebracht.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Bij het natuurgebied de Grote Vlasroot wordt een hogedruk-Koolwaterstofleiding van Sabic gekruist. Deze kruising is op maaiveldhoogte, dit is m.b.t. de veiligheid onacceptabel.	Tijdens het ontwerp proces is de eigenaar van de Sabic leiding betrokken. Deze heeft onderbouwd dat de kruising geen probleem oplevert in het kader van de externe veiligheid.	
2.	Reclamant wil weten wat de bestemming wordt van de weg gelegen tussen Braambos en bebouwde kom Dommelen. Mag men hier straks nog met landbouwverkeer komen? Hoe moet men met de tractor vanuit Westerhoven naar Dommelen?	Het landbouwverkeer kan de Nieuwe Verbinding passeren via de Mgr. Smetstraat en de Molenstraat. De Keersoppereedreef wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, dus ook landbouwverkeer. Vanuit Westerhoven is Dommelen te bereiken via de Mgr. Smetstraat. In overleg met de gemeente zal de provincie bezien of een landbouwroute mogelijk is vanuit Braambos naar de Molenstraat. Via een herverkavelingstraject wordt gestreefd naar een structuur-versterking van de landbouw in het gehele gebied. In dit kader worden zoveel als mogelijk huiskavels gerealiseerd zodat het landbouwverkeer zoveel mogelijk beperkt wordt. Thans zijn nog verschillende opties beschikbaar om de afwikkeling van het landbouwverkeer in de toekomst adequaat te regelen. Deze opties zullen in afstemming met het herverkavelingstraject worden onderzocht waarna de meest effectieve zal worden gerealiseerd.	
3.	De verkeersproblematiek. De suggestie is telkens gewekt, dat de nieuwe weg "Westparallel" de verkeerssituatie in belangrijke mate zal verbeteren voor wat betreft het internationale doorgaande (vracht-) verkeer en het regionale pendelverkeer ten zuiden van Eindhoven. Deze claim zal niet worden waargemaakt.	De opmerking wordt niet gedeeld. Het internationale doorgaande (vracht-)verkeer zal gebruik maken van de nieuwe verbinding. Dit geldt ook voor een belangrijk deel van het regionale pendelverkeer ten zuiden van Eindhoven. Verkeer uit de kernen Valkenswaard en Aalst zal echter van de bestaande N69 gebruik blijven maken. Op de N69 tussen Valkenswaard en Aalst is wel duidelijk sprake van een afname.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Natuur en milieu. Aan de MER-rapportage zijn enkele aspecten te ontleen, waar reclamant zich zorgen over maakt. 1. De grondwater-toestand, 2. Natura 2000 gebieden en 3. Andere natuurgebieden, EHS.	De door reclamant genoemde thema's zijn beschouwd in het PIP en/of de bijbehorende bijlagen waaronder het MER, de watertoets en het onderzoek naar de breuken. De reclamant genoemde aspecten leiden niet tot nieuwe inzichten en/of afwegingen. Volstaan wordt met te verwijzen naar de hiervoor genoemde documenten.	
	Werkwijze. Heeft bezwaar tegen de werkwijze van het proces en het onvoldoende op de hoogte houden van gemeenteraden. Tevens is aan de criteria ADC (alternatieven, dwingende redenen, compensatie) niet voldaan.	Van een getrechterd besluitvormingsproces, zoals in de zienswijze wordt gesuggereerd, is geen sprake geweest. Met de mitigerende maatregelen van de nieuwe verbinding worden significant negatieve effecten op N2000 voorkomen en dus is de ADC methodiek van de Natuurbe-schermingswet 1998 niet van toepassing. Overige reac-ties worden voor kennisgeving aangenomen aangezien ze geen relatie hebben met het PIP.	
4.	De weg komt straks achter de tuin te liggen. Reclamant maakt zich grote zorgen dat de geluidsoverlast flink toe zal nemen, mede omdat meestal de wind uit het westen komt. Idem ten aanzien van fijnstof. Daarnaast wordt het uitzicht ook flink verstoord. Is het niet mogelijk om de weg verdiept aan te leggen?	Zie algemene beantwoording <i>Geluidhinder</i> en <i>Luchtkwaliteit</i> .	
	Een doorgang bij de Victoriedijk wordt op prijs gesteld.	Een verdiepte ligging ter plaatse is niet doelmatig. Het tracé is, inclusief de hoogteligging, het weloverwogen resultaat van een optimalisatiestudie waarin alle aspecten en belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Het uitge-werkte ontwerp past binnen de kaders van het vastge-stelde regionaal advies over het voorkeursalternatief. Voor langzaam verkeer en landbouwverkeer wordt een parallelweg aan de westzijde van de nieuwe verbinding gerealiseerd vanaf de Victoriedijk die aansluit op de in de PIP voorziene ongelijkvloerse aansluiting op de Luikerweg.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
5.	Reclamanten verwachten dat zij door de komst van deze weg ernstig gehinderd worden om met tractoren, oogstmachines en graafmachines locaties van klanten te bereiken. Nu wordt veel gebruik gemaakt van de Luikerweg om naar Borkel en Schaft, Bergeijk of België te gaan. Hoe moet dat als straks de nieuwe weg er ligt? Vraagt om passende maatregelen te nemen die er voor zorgen dat zij niet belemmerd worden in het gebruik van bovengenoemde voertuigen.	De Luikerweg blijft vooralsnog toegankelijk voor landbouwverkeer. In een aparte studie voor het zuidelijke deel van de N69 (vanaf de nieuwe aansluiting tot de grens met België) wordt onderzocht of er alternatieven zijn voor het landbouwverkeer.	
6.	Reclamant is tegen de realisatie van een voetgangersbrug met trap-treden aan de Braambos, gezien het beperkte aantal gebruikers (gemiddelde dag circa 10 mensen te voet/fiets). Verzoek om van de Braambos een doodlopende straat te maken. Wandelaars/fietsers kunnen makkelijk over de Dommelsedijk de Keersopperdreef bereiken.	De nieuwe verbinding doorsnijdt een aantal bestaande voetgangersverbindingen. Niet al deze verbindingen zullen worden hersteld. Op een aantal plaatsen (waaronder Braambos) komen voetgangersbruggen waardoor verspreid over de nieuwe verbinding een passage mogelijk is. Door het wegvallen van een aantal andere verbindingen is het waarschijnlijk dat de voetgangersoversteek bij Braambos intensiever wordt gebruikt.	
	Reclamant is tegen het realiseren van een ecoduiker ter plaatse van De Roest, aangezien de wethouder van gemeente Bergeijk deze grond heeft toegezegd indien mee wordt gewerkt met het project Grenscorridor N69. Met de te realiseren verbindingszone verdwijnen de mogelijkheden om een groot huiskavel te realiseren, welke benodigd is voor de bedrijfsvoering.	De situering van de ecoduiker is gekoppeld aan de EVZ zoals opgenomen in de Verordening ruimte 2014. Op deze plek is nu ook sprake van een kavelgrens met beplanting. Aan de toezegging van de wethouder acht de provincie zich niet perse gebonden. Na afronding van de herverkaveling zal de provincie beoordelen welke inrichting van de EVZ het beste past bij de nieuwe agrarische situatie.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	In de provinciale verordening Ruimte 2014 staat dat compensatie enkel mag worden gerealiseerd in de niet gerealiseerde delen van de ecologische hoofdstructuur. Reclamant merkt op dat in de huidige plannen compensatie plaats vindt buiten de niet-gerealiseerde delen van de EHS en derhalve in strijd is met de verordening.	De opmerking is juist. In de verordening ruimte is echter ook geregeld dat de EHS om ecologische redenen herbegrensd kan worden. Er is sprake van een voornemen om o.a. de locatie bij de Keersopperbeemden en bij de Runpassage te herbegrenzen als EHS. Na herbegrenzing kunnen deze locaties op basis van de verordening ruimte – worden ingezet als fysieke compensatie. Omdat de herbegrenzing nog niet verzekerd is voor de vaststelling van het PIP, zal deze tekst evenwel uit het Compensatieplan worden geschrapt (paragraaf 4.2.). Dit blijft echter nog wel het wensbeeld van de provincie en zodoende blijft deze locatie wel binnen het PIP opgenomen.	In het Compensatieplan wordt paragraaf 4.2 verwijderd.
	In hoofdstuk 5.3.2 worden de concentraties van stikstofdioxide en fijnstof vermeld. Reclamant vreest dat de realisatie van de weg een negatieve invloed gaat hebben op de gezondheid van hun dieren.	De zienswijze is niet onderbouwd. Er gelden geen normen voor dieren, aan de humane eisen wordt voldaan.	
	In hoofdstuk 4.3 wordt het waterbeheerplan De Dommel uiteen gezet. In het plan staat dat het dempen van de watergangen zal leiden tot een stijging van de grondwaterstand van maximaal 0,4 meter. Deze stijging is te groot en zal resulteren aan schade aan gebouwen en gewassen.	Dit is beleid van het Waterschap. Dit gaat het PIP niet aan. Voor de realisatie van de weg is aangetoond dat deze geen significant effect heeft op de grondwaterstand, dat is waar dit initiatief op beoordeeld dient te worden, niet op het beleid van het Waterschap	
	In het plan staat beschreven dat er geen drainage mag worden aangelegd. Reclamant denkt dat door de vernatting van het gebied er meer drainage nodig is om de agrarische gronden te kunnen bewerken.	Zie algemene beantwoording <i>Waterhuishouding</i> .	
	Reclamant ziet graag waterstuwen in de nieuwe sloot ten westen van de N69, zodat in droge periode water kan worden gestuwd om verdroging van agrarische gronden tegen te gaan.	Zie algemene beantwoording <i>Waterhuishouding</i> .	
	In hoofdstuk 5.2, Geluidshinder zijn de criteria vermeld van de geluidshinder. Reclamant maakt zich ernstige zorgen over de geluidshinder.	Zie algemene beantwoording <i>Geluidhinder</i> .	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Reclamant is tegen de herbegrenzing van EHS-gebied Keersopperbeemden West. Door de herbegrenzing worden er allerlei beperkingen gelegd op de agrarische gronden, zoals minder mest op de grond uitrijden.	Het is mogelijk dat reclamant's gronden onderdeel worden van het EHS herbegrenzingsvoorstel zoals dat nu in het Compensatieplan is beschreven (paragraaf 4.2). Omdat dit nog niet verzekerd is voor de vaststelling van het PIP, zal deze tekst uit het compensatieplan worden geschrapt. Dit blijft echter nog wel het wensbeeld van de provincie en zodoende blijft deze locatie wel binnen het PIP opgenomen. In hoeverre een en ander tot beperkende agrarische gebruiksmogelijkheden zal leiden kan op dit moment nog niet worden beoordeeld.	In het Compensatieplan wordt paragraaf 4.2 verwijderd.
	In de stallen woont sinds een aantal jaren een kolonie zwaluwen, die ongedierte vangen. Het leefgebied van de zwaluwen zal door de komst van de N69 kleiner worden en de zwaluwenkolonie verdwijnt, waardoor er kosten voor ongediertebestrijding zullen moeten worden gemaakt.	Met de realisatie van de nieuwe verbinding zal ook gewerkt worden aan de realisatie van de EHS-compensatie en de Gebiedsimpuls. Het leefgebied van de zwaluwenkolonie zal in beperkte mate kwantitatief worden aangetast, maar dit wordt ruimschoots goedgemaakt door de kwalitatieve verbeteringen.	
	Reclamant is het niet eens met de aanplant van eikenbomen aan beide kanten van de weg. Eikenbomen hebben een negatieve invloed op de groei van gewassen. Gezien de natte grond is het planten van knotwilgen een betere optie.	De eikenlaanbeplanting is een essentieel onderdeel van de beeldkwaliteit van de nieuwe verbinding. Bovendien worden ze gepland op een afstand van 10 tot 14 meter vanaf de grens met de omliggende agrarisch grond.	
	Er is weinig rekening gehouden met mist, een groot deel van de weg zal vaak in de mist liggen wat leidt tot verkeersongevallen.	Mist behoort tot de normaal te achten weersomstandigheden waar het ontwerp op is afgestemd. Deze gebiedskennis wordt ter overweging meegegeven aan de aannemer.	
	Reclamant vraagt zich af of de Keersopperdreef open blijft voor landbouwverkeer, in verband met bereikbaarheid grond in Waalre.	zie algemene beantwoording Keersopperdreef	
	Reclamant zou het op prijs stellen als de provincie meer informatie verstrekt over de plannen. Er is te weinig oog voor de belangen van de agrarische ondernemers die in het traject van de N69 liggen.	Gedurende het gehele proces zijn de belangen van de agrarische ondernemers meegenomen, zowel als collectief en als individueel. De achtergrondrapportage Landbouw geeft een compleet beeld van de belangen van de landbouw zoals die zijn meegewogen in de tracékeuze van het VKA.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
7.	Reclamant is eigenaar van een ca. 0.4 ha groot natuurbosje Veldhoven Vb 2684 Riethovensedijk 5000 en maakt bezwaar tegen de geplande N69. De N69 draagt bij aan de versnippering van het landschap, vormt een ecologische barrière en geeft luchtvervuiling en geluidsoverlast.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> .	
	Reclamant vraagt zich af of het concept tracé net wel of net niet ten koste van het perceeltje gaat.	Met de aanleg van de nieuwe verbinding wordt ook gewerkt aan de Gebiedsimpuls en Nulplusmaatregelen waardoor in de gehele regio uiteindelijk een kwaliteitswinst wordt behaald. De plangrens van het PIP overlapt het benoemde perceel aan de westzijde met circa 20-25 cm. Op het gehele perceel betreft dit een dusdanig kleine aanpassing, dat het PIP niet ten koste zal gaan van (de waarden van) het perceel.	
8. + 14.	Wetgevingszone - wijzigingsgebied 1: basis van selectie. Reclamant verzoekt om het gebied met bestemming wetgevingszone uit het PIP te verwijderen en de PIP grens ter hoogte van het SBB perceel in zuid westelijke richting te vergroten met bestemming Verkeer. Dit levert een aanzienlijke vermindering van geluid, licht en fijnstof op.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> . Het wijzigingsgebied zal komen te vervallen.	Op de verbeelding en in de regels verwijderen van de 'wetgevingszone – wijzigingsgebied-1'.
	Wetgevingszone - wijzigingsgebied 1: huidige bestemmingskeuze. De keuze om een gebied van deze grootte te bestemmen als VERKEER in het EHS gebied mist elke logica. Reclamant verzoekt om volledig af te zien van de bestemming VERKEER en dat de bestemming wordt aangepast aan het huidige gebruik AGRARISCH.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> . Het wijzigingsgebied is opgenomen om, nadat de verdere uitwerking van deze aansluiting vorm heeft gekregen, de verkeerbestemming te minimaliseren en de overige gronden te wijzigen in de huidige bestemming agrarisch. Hiermee wordt uiteindelijk zo min mogelijk beslag gemaakt op de in de EHS gelegen gronden.	
	Wetgevingszone - wijzigingsgebied 1: toegang perceel H175 en huisperceel. Verzoek om de begrenzing PIP en wetgevingszone westwaarts te verschuiven zodat de toegang tot het huisperceel en achtergang kan worden gehandhaafd.	Aangezien inmiddels een definitief ontwerp voor deze aansluiting is opgesteld, komt de wijzigingsbevoegdheid te vervallen. De bestemming Verkeer – 1 wordt hier zodanig op aangepast dat de aansluiting maat- en schaalvast in het pip wordt opgenomen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
		Het is onwenselijk en verkeersonveilig om een achtergang aan te sluiten op een rotonde. In het geldende bestemmingsplan Lage Heideweg is deze achtergang bovendien ook niet meer mogelijk. Het PIP wijkt dus niet af van de huidige juridisch-planologische rechten.	
	Kavelruil. Reclamant wil graag zijn huisperceel zo groot mogelijk houden en zou dan ook graag het overblijvende deel van perceel Valkenswaard H100 (voormalige grond M. Mikkers nu eigendom gemeente Valkenswaard) willen ruilen.	Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i> , deze reclamant hoort bij groep 1.	
	Plan voor toekomstig gebruik perceel H175. Reclamant heeft in februari 2014 een principeverzoek ingediend bij het college van B&W met een schetsplan voor een groente- en fruittuin. De wethouders hebben aangegeven in principe positief te staan tegenover het plan. Reclamant verzoekt om deze ontwikkeling met veldschuur mogelijk te maken als onderdeel van de Gebiedsimpuls.	De provincie ontvangt graag het genoemde schetsplan en de reactie van de gemeente. Het zou een goede aanvulling/invulling van de Gebiedsimpuls kunnen zijn. Wellicht biedt het plan ook mogelijkheden voor de inpassing van de weg en toegang via een achtergang elders..	
	Overlast van nieuwe brug over Keersop en op- en afritten. Reclamant verzoekt om geluid- en lichtoverlast te beperken via een scherm op de brug en waar nodig bij op en afritten. Ook verzoekt reclamant om aanplant van grote (volwassen) bomen tussen nieuwe weg / brug / op- en afritten en zijn huis.	De nieuwe verbinding is een verbetering t.o.v. de huidige verkeersbestemming in het bestemmingsplan Lage Heideweg. Er worden geen normen overtreden. Op uitvoeringsniveau wordt de mogelijkheid in acht genomen om de inrichting tussen de achtertuinten en de weg te optimaliseren vanuit het oogpunt van de bewoners.	
	Gekozen traject Dommelse Dijk zuidwaarts. Reclamant verzoekt het traject opnieuw te onderzoeken op basis van een groter zoekgebied waardoor een oplossing langs het Eurocircuit kan worden meegenomen in de besluitvorming.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> .	
	Geluidsbelasting woning en achtertuin. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het geluidsmodel neerkomt op 47 dB op de achtergevel. Echter, bij de tuin en achtergevel zal de werkelijke geluidsbelasting mogelijk over de grenswaarde gaan. Reclamant verzoekt om de op- en afritten met geluidsreducerend asfalt uit te rusten.	Het akoestisch onderzoek en de uitkomsten daarvan voldoen aan de normen van de Wet geluidhinder. Bij de op- en afritten wordt geluidsreducerend asfalt toegepast.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
9.	Een ecologische verbindingzone is voor het bedrijf een schadepost. Het maakt de grond lastig bereikbaar.	De ecologische verbindingzone is reeds provinciaal beleid en is opgenomen in de Verordening Ruimte. Dit beleid is doorvertaald in het gemeentelijk bestemmingsplan Buitengebied Bergeijk middels de aanduiding 'zoekgebied ecologische verbindingzone'. Doordat ter plaatse de nieuwe verbinding de natuurgebieden van elkaar scheidt, is de aanleg van deze ecologische verbindingzone van groot belang voor het verbinden van de natuurgebieden en zodoende verbonden met de aanleg van de nieuwe verbinding.	
10. + 53	Wetgevingzone – wijzigingsgebied 1. De bestemming verkeer 1 aan de oost zijde van de Keersop heeft een grote negatieve impact op de leefbaarheid aan de MGR smetsstraat vooral door de extra geluid, licht en fijnstof belasting. Ook is van een landschappelijke inpassing volgens reclamant geen sprake met verhoogde op –en afritten (tot 7m boven maaiveld!). De bestemming Verkeer 1 is geheel onnodig en tegenstrijdig met de EHS en dat de op –en afritten aan west zijde van de Keersop kunnen worden geconcentreerd. Verzoek om het gebied met bestemming wetgevingszone uit het PIP ter verwijderen en de PIP grens ter hoogte van perceel Westerhoven C 267 in zuid westelijke richting te vergroten met bestemming Verkeer 1. Gekozen traject Dommelse Dijk zuidwaarts. Reclamant verzoekt het traject opnieuw te onderzoeken op basis van een groter zoekgebied waardoor een oplossing langs het Eurocircuit kan worden meegenomen in de besluitvorming. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat woningen aan de Mgr. Smetstraat wettelijk voldoende tegen geluid beschermd worden. Echter, bij de tuinen en achtergevels zal de werkelijke geluidsbelasting mogelijk over de grenswaarde gaan. Reclamant verzoekt om de op- en afritten met geluidsreducerend asfalt uit te rusten.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i>. Aangezien inmiddels een definitief ontwerp voor deze aansluiting is opgesteld, komt de wijzigingsbevoegdheid te vervallen. De bestemming Verkeer – 1 wordt hier zodanig op aangepast dat de aansluiting maat- en schaalvast in het pip wordt opgenomen. Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i>. Het akoestisch onderzoek en de uitkomsten daarvan voldoen aan de normen van de Wet geluidhinder. Bij de op- en afritten wordt geluidsreducerend asfalt toegepast.	Op de verbeelding en in de regels zal het wijzigingsgebied vervallen en zal de bestemming Verkeer – 1 maat- en schaalvast worden ingetekend.

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Geluidsbelasting : akoestisch onderzoek. Reclamanten zijn op geen enkele wijze overtuigd dat het akoestisch model correct is en dat de invoer overeenkomt met hetgeen in de praktijk gebouwd gaat worden door de grote mate van vrijheid in de regels van het PIP. Verzoek om de exacte uitvoering van het plan in de regels op te nemen en het akoestisch onderzoek hiermee uit te voeren.	De uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek, zoals de rekenmethodiek, de gehanteerde verkeersgegevens en de omgevingskenmerken zijn opgenomen in hoofdstuk 3 van het akoestisch onderzoek, dat als bijlage 5 bij de toelichting van het PIP is opgenomen. Het pip bevat een bepaalde bandbreedte inzake verkeersaantallen die op geluideffecten is gezet. Hiermee wordt voldaan aan de eisen bij of krachtens de Wet geluidhinder.	
	Reclamant verzoekt om geluid en licht overlast te beperken middels een scherm op de brug en waar nodig bij op en afritten. Ook verzoekt reclamant om aanplant van grote (volwassen) bomen tussen nieuwe weg/brug/op en afritten en de huizen.	De nieuwe verbinding is een verbetering t.o.v. de huidige verkeersbestemming in het bestemmingsplan Lage Heide weg. Er worden geen normen overtreden. Op uitvoeringniveau wordt de mogelijkheid in acht genomen om de inrichting tussen de achtertuinen en de weg te optimaliseren vanuit het oogpunt van de bewoners.	
	Het PIP geeft geen uitsluitsel over de uitvoering van de kruising Nieuwe Verbinding Grenschorridor N69 en Mgr. Smetsstraat maar houdt alle opties open. Voorkeur is dat ter hoogte van de kruising Nieuwe Verbinding Grenschorridor N69 en Mgr. Smetsstraat een 'knip' wordt gerealiseerd door de kruising uit te voeren als fiets-/voetgangers brug. Verzoek om in de regels op te nemen dat de kruising Nieuwe Verbinding Grenschorridor N69 en Mgr. Smetsstraat half verdiept wordt uitgevoerd.	De kruising van de Mgr. Smetsstraat met de Nieuwe Verbinding zal ongelijkvloers worden uitgevoerd, waarbij de Mgr. Smetstraat verdiept wordt aangelegd middels een tunnel. Een knip in de Mgr. Smetsstraat wordt vooralsnog niet gerealiseerd.	Op de verbeelding en in de regels wordt ter plaatse van de Mgr. Smetstraat alleen een onderdoorgang mogelijk gemaakt.
	Dit geldt ook voor de aansluiting Nieuwe Verbinding Grenschorridor N69 en de bestaande N69 (Luikerweg). Duidelijkheid dient gegeven te worden omtrent ontsluiting Eurocircuit.	Het Eurocircuit en omgeving blijft bereikbaar aangezien de bestaande hoofdontsluitingsroutes via de Mgr. Smetsstraat en de Kempervennendreef in stand blijven. Voor langzaam verkeer en landbouwverkeer wordt een parallelweg aan de westzijde van de nieuwe verbinding gerealiseerd vanaf de Victoriedijk die aansluit op de in de PIP voorziene ongelijkvloerse aansluiting op de Luikerweg.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
11. + 118.	De huiskavel van het rundveehouderijbedrijf van reclamant omvat circa 16,6 ha, welke door onderhavig plan met circa 10 ha cultuurgrond wordt verkleind. Voor een rundveebedrijf is het essentieel om over voldoende beweidbare grond te beschikken. Bovendien worden de gronden aan de andere zijde van de nieuwe verbinding onbruikbaar, door de slechte bereikbaarheid, vorm, oppervlakte en gebrek aan beregeningsmogelijkheden.	Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i> en <i>Planschade</i> .	
	Een deel van de benodigde grond van het huiskavel is in het plan bestemd voor "Groen". Volgens de planregels kan deze zone ook ingericht worden als "Natuur". Maakt bezwaar tegen het feit dat de natuur van artikel 4.1 sub b gelijkgesteld wordt aan artikel 5. In elk geval zullen de bomen welke worden geplant in deze zone een forse schade betekenen.	Deze reclamant hoort bij groep 1 van het herverkavelingstraject en zal in dat kader betrokken worden. De genoemde effecten op het bedrijf worden in een herverkavelingsvoorstel meegenomen.	
	Het bedrijf wordt omzoomd met druk verkeer hetgeen geluidsoverlast, fijn stof, lichtinschijn en vermindering van woongenot betekent. De boerderij daalt enorm in waarde qua gebruik en ook financieel gezien.	Artikel 5 maakt alleen de inrichting voor natuur mogelijk, artikel 4 maakt inderdaad zowel natuur als groenvoorzieningen in het kader van een landschappelijke inpassing van de weg mogelijk.	
	Onderhavig plan maakt verdere verstening van het buitengebied mogelijk en de openheid van het gebied gaat verloren.	Zie algemene beantwoording <i>Planschade</i> .	
	Het is onduidelijk of er aan de overzijde van de weg op de overblijvende perceelsgedeelten een benzinepomp / verzorgingsplaats wordt gerealiseerd.	Zie algemene beantwoording <i>Geluidhinder</i> en <i>Planschade</i> .	
	Reclamant heeft aanzienlijke omrijdschade door de reconstructie van de Luikerweg.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> .	
	Het bedrijf staat in het bestemmingsplan als agrarisch bouwblok voor een grondgebonden bedrijf. Hiervan is geen sprake meer als veel grond aan het bedrijf wordt ontnomen en/of het bedrijf onbereikbaar wordt.	Het klopt dat het inpassingsplan hier geen uitsluitel over geeft, aangezien deze gronden (en het gebruik hiervan) buiten de strekking en plangrens van het inpassingsplan vallen.	
		Zie algemene beantwoording <i>Planschade</i> .	
		Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i> .	
		Deze reclamant hoort bij groep 1 van het herverkavelingstraject. Genoemde punten zullen daar meegenomen worden in een eventueel herverkavelingsvoorstel.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Het pachtperceel aan de Victoriedijk gaat van circa 4,4 ha naar circa 3 ha hetgeen een verkleining betekent van 32%. Hoe wordt de ontsluiting hiervan geregeld?	Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i> . Deze reclamant hoort bij groep 1 van het herverkavelingstraject. Genoemde punten zullen daar meegenomen worden in een eventueel herverkavelingsvoorstel.	
	De Victoriedijk wordt afgesloten waardoor de burgerwoningen Victoriedijk 21-25 en 27 geen ontsluiting meer hebben naar de openbare verharde weg. Ook de burgerwoning Victoriedijk 15 heeft onnodig veel geluidshinder. Hier is sprake van slechte Ruimtelijke Ordening.	Voor langzaam verkeer en landbouwverkeer wordt een parallelweg aan de westzijde van de nieuwe verbinding gerealiseerd vanaf de Victoriedijk die aansluit op de in de PIP voorziene ongelijkvloerse aansluiting op de Luikerweg. Zie algemene beantwoording <i>Geluidhinder</i> .	
	Er is tijdens de gehele procesgang van het plan gesteld dat de Westparallel over het tracé van de Lage Heideweg zou worden aangelegd, maar deze wordt een heel stuk opgeschoven in oostelijke richting. Oplossing: sanering van de woning Victoriedijk 21 waardoor het geheel wat opgeschoven kan worden in westelijke richting. Ook de bezwaarmaker van de woning Victoriedijk 15 kan gehonoreerd worden in zijn bezwaar tegen te veel geluidsoverlast.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> . De tracéverschuiving is het gevolg van de (regionale) voorkeur voor een ongelijkvloerse aansluiting ter plaatse van de Luikerweg. Hierdoor komen de boogstralen van de weg anders te liggen wat een aanpassing veroorzaakt in het tracé ten opzichte van het bestemmingsplan Lage Heideweg.	
12.	De belemmeringenstrook van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de gasleiding is niet tot aan de plangrens weergegeven.	De opmerking is terecht. Per abuis is op twee locaties de belemmeringenstrook van 4 m aan weerszijden van de gasleiding niet opgenomen. Dit zal worden aangepast op de verbeelding	Op de verbeelding wordt de belemmeringenstrook aan weerszijden van de gasleiding opgenomen.
	Verzoek om de veiligheid van de gasleiding te waarborgen door een zinsnede binnen artikel 8.4.2 sub c toe te voegen met 'mits overeenstemming is bereikt met de leidingbeheerder'.	De suggestie zal worden overgenomen in de regels.	Aan de regels wordt binnen artikel 8.4.2 sub c een zinsnede toegevoegd.

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
13.	Reclamant heeft een akkerbouwbedrijf met 6 ha eigendom direct rondom de bedrijfsgebouwen en 4,3 ha reguliere pacht in de directe omgeving van het bedrijf. De nieuwe weg wordt aangelegd op 200 m afstand van de woning en daarnaast wordt er direct langs de woning een verhoogd viaduct aangelegd voor de Molenstraat. Hierdoor wordt het woongenot beperkt, ontstaat meer geluidsoverlast, een waardedaling van de woning en wordt de huiskavel verkleind met 1,5 ha. Van het reguliere pachtperceel van 4,3 ha wordt het perceel met circa 1/3 deel verkleind. Reclamant verzoekt in het kader van kavelruil om vervangende gronden en volledige schadeloosstelling. Vraagt de garantie dat er geen waterpeil verhoging op de percelen zal ontstaan.	Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i>. Deze reclamant hoort bij groep 1 van het herverkavelingstraject. Genoemde punten zullen daar meegenomen worden in een eventueel herverkavelingsvoorstel. Zie algemene beantwoording <i>Waterhuishouding</i>.	
15.	Reclamant heeft een melkveebedrijf met circa 35 ha eigendom en 7,15 ha reguliere pacht van de gemeente Bergeijk. Het perceel 350 en 349 is via de Broekhovenseweg niet meer te bereiken, is het perceel nog via het zandpad Aartsepad te bereiken? Verzoek om in overleg met de gemeente Waalre ruilgronden beschikbaar te stellen. Reclamant wil volledig schadeloos worden gesteld voor de inkomensschade van het overblijvende perceel en het verlies aan pachtgrond en daarnaast omrijnschade vergoed krijgen.	Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i>. Deze reclamant hoort bij groep 1 van het herverkavelingstraject. Genoemde punten zullen daar meegenomen worden in een eventueel herverkavelingsvoorstel.	
17.	Wandelnet Reclamanten vinden het merkwaardig dat er kennelijk geen afstemming heeft plaatsgevonden van het onderhavige inpassingsplan met de Planstudie Gebiedsimpuls N69 d.d. 7 maart 2014 in het bijzonder de daarbij behorende Netwerkkartaat bestaand en nieuw van 5-2-2014 (Bureau Wurck).	Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkkoord</i>. Het PIP regelt alleen de Nieuwe Verbinding en bijbehorende landschappelijke inpassing. De Gebiedsimpuls wordt in een ander traject gerealiseerd. Dit wil niet zeggen dat er geen afstemming tussen beide producten plaatsvindt. Het PIP maakt realisatie van de Gebiedsimpuls mogelijk.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	In het Rundal missen reclamanten de wandelroute langs de beek. Zij pleiten sterk voor deze nieuwe route, omdat deze een aanmerkelijke kwaliteitsverbetering betreft ten opzichte van de bestaande route, die nu noodgedwongen over een lange kaarsrechte asfaltweg loopt (Riethovensedijk).	Het Beeldkwaliteitsplan behorende bij het PIP geeft aan hoe de weg wordt ingepast. Daarnaast geeft het een beeld van de mogelijke inrichting van de Gebiedsimpuls.	
	Viaduct Molenstraat zal ook in de toekomst onderdeel blijven uitmaken van het wandelknooppuntenstelsel. Bij de vormgeving verzoek om rekening te houden met een voetgangersstrook.	Dit wandelpad is gelegen buiten de begrenzing van het PIP. Het wandelpad is onderdeel van de Gebiedsimpuls en kan in dat kader worden gerealiseerd. Ter plaatse van kruising met de nieuwe verbinding, maakt het PIP realisatie van dit wandelpad mogelijk.	
	Van de Molenstraat tot de Braambos is er geen noord-zuid wandelverbinding parallel aan de Keersop (dan alleen over de kaarsrechte verharde Keersopperdreef).	De passage Molenstraat zal worden voorzien van een voetgangersstrook en fietspad.	
	Onduidelijk is hoe de wandelroute vanaf de fiets/wandelbrug bij Braambos richting de Keersop - Dommelen wordt voortgezet.	Dit wandelpad is gelegen buiten de begrenzing van het PIP. Het wandelpad is onderdeel van de Gebiedsimpuls en kan in dat kader worden gerealiseerd.	
	Viaduct Mgr. Smetsstraat zal ook in de toekomst onderdeel blijven uitmaken van het wandelknooppuntenstelsel. Bij de vormgeving verzoek om rekening te houden met een voetgangersstrook.	Deze route is gelegen buiten de begrenzing van het PIP en kan worden gerealiseerd als onderdeel van de Gebiedsimpuls.	
	Op de Netwerkaart Gebiedsimpuls staat tussen de N397 en de Mgr. Smetsstraat een wandelverbinding aangegeven alwaar de nieuwe N69 op palen de Keesop kruist. Deze verbinding wordt gemist in het PIP.	De inrichting van de tunnel Mgr. Smetstraat voor fietsers en voetgangers, wordt conform de inrichting van het huidig profiel van de Mgr. Smetstraat. Er komt dus aan beide zijden een fietspad en geen aparte voetgangersstrook.	
		Dit wandelpad is gelegen buiten de begrenzing van het PIP. Het wandelpad is onderdeel van de Gebiedsimpuls en kan in dit kader worden gerealiseerd. Ter plaatse van de kruising met de Nieuwe Verbinding, maakt het PIP realisatie van dit wandelpad mogelijk.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Reclamant is van mening dat ter hoogte van de Victoriedijk een adequate oversteekmogelijkheid komen die de westzijde (= Kempervennen) verbindt met de oostzijde (=recreatieve poort Venbergse Molen) en waardoor tevens het tracé van het Grenslandpad niet onderbroken wordt. Op de Netwerkaart Gebiedsimpuls N69 is wel een wandelroute aangegeven ter hoogte van de Victoriedijk die de nieuwe N69 kruist. Er zijn ook geen alternatieven in de nabijheid. Immers, er ontstaat een barrière van ruim 2.100 m. tussen de Mgr. Smetsstraat en de eerste oversteekmogelijkheid over de Luikerweg. Dat is ruim boven de norm die is opgenomen in de CROWrichtlijn nr 299 "Barrièrewerking van lijninfrastructuur", namelijk 1.500 m. Uit overleg met Staatsbosbeheer is begrepen dat het uit ecologische overwegingen niet wenselijk is dat wandelroutes over de volle lengte langs de beken lopen (Run en Keersop). Staatsbosbeheer geeft aan mee te willen werken aan alternatieve routes, die landschappelijk voor de wandelaar ook aantrekkelijk zijn. Reclamant wil graag meewerken aan deze alternatieven en zien de concepten daarvoor graag voor overleg tegemoet.	Op de netwerkaart van juni 2014 is een nieuwe voet- en fietsverbinding gepland ter hoogte van de ongelijkvloerse kruising bij de Luikerweg. Deze sluit aan bij de huidige ligging van het Grenslandpad en de vervolgrichting van het voetpad. De kruising ter hoogte van de Luikerweg is bovendien dichterbij de huidige ligging van het Grenslandpad gelegen dan een oversteek ter plaatse van de Victoriedijk. Met een ongelijkvloerse oversteek-mogelijkheid ter plaatse van de Luikerweg is de afstand vanaf de Mgr. Smetstraat minder dan 1.500 m en voldoet hiermee aan de CROW-richtlijn. De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	
18.	Reclamant heeft een agrarisch loonwerkbedrijf en verwacht dat minder agrarische grond in de omgeving bewerkt dient te worden, waardoor hij inkomensschade gaat ondervinden van deze nieuwe weg. Hiervoor wil hij schadeloos worden gesteld. Reclamant vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van de percelen, de gehele Keersopperdreef moet open blijven voor al het landbouwverkeer. Wilt via de Nulplusmaatregelen geen nieuwe drempels en wegversmallingen, omdat deze schade toebrengen aan de landbouwwerktuigen en tractoren.	Zie algemene beantwoording <i>Planschade</i>. Zie algemene beantwoording <i>Keersopperdreef</i> en <i>Ontsluiting</i>. Het is aan de betreffende gemeente om invulling te geven aan de Nulplusmaatregelen "inrichting 30 en 60 km zones". De desbetreffende wegbeheerder zal hier per locatie zoeken naar de best passende maatregelen om dit te realiseren.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Reclamant vraagt aandacht voor het feit dat de nieuwe onderdoorgang bij de Run via de Riethovensedijk naar de Veldhovensedijk te Riethoven minimaal 4,5 m doorrijhoogte heeft en voldoende verhard wordt om ook in de nattere periode deze weg met landbouwvoertuigen te kunnen berijden.	De doorrijhoogte wordt minimaal 4,5 m. Het fietspad en de onverharde weg worden voldoende hoog aangelegd om overstroming te voorkomen in normale winterse situaties. Of en hoe het inunderen van het fietspad en de onverharde weg kan worden voorkomen bij extreem hoge waterstanden wordt onderzocht bij de detaillering van het ontwerp.	
19.	Vraagt zich af of het verleggen van de Sabic leiding ten westen van de nieuwe verbinding mogelijk is in verband met de aanleg van drainage voor de nieuwe weg op die locatie. In het perceel Riethoven E 910 ligt een erkende beregeningsput met ondergrondse leidingen. Door de nieuwe weg wordt deze ondergrondse beregeningsleiding door de weg doorsneden. Als er natuur wordt gecompenseerd door de aanleg van de nieuwe weg dient deze plaats te vinden op incurante perceelshoeken en op plaatsen tegen de bestaande natuur op percelen, die voor de landbouw niet meer te gebruiken zijn.	Ja dit is mogelijk. De sabic leiding wordt verlegd buiten de zone die benodigd is voor de nieuwe verbinding en opgenomen binnen de bestemming Verkeer. Zie algemene beantwoording <i>Waterhuishouding</i> .	
	Op perceel Riethoven E 911 is de weg te ver naar het westen ingetekend, deze weg dient opgeschoven te worden, strak tegen de bestaande bomenrij aan de oostkant. De weg wordt dan ongeveer 60 meter breed, dat is nergens voor nodig en is een verspilling van landbouwgrond.	Natuurcompensatie kan alleen plaatsvinden in gronden die zijn aangewezen als EHS (Ecologische Hoofdstructuur). Deze gronden zijn begrensd in de Verordening ruimte 2014. De bestaande bomenrij aan de oostkant van de nieuwe verbinding zal blijven bestaan en is voorzien van de bestemming Groen. Direct tegen deze bestaande groensingel is de verkeersbestemming gelegd.	
20.	Reclamant exploiteert een paardenfokkerij aan de Keersop 1. Bij uitvoering van het tracé zal het bosgebied "Einderheide" worden doorkruist door de nieuwe tracéverbinding waardoor het niet meer mogelijk is om met de paarden door dit bosgebied te rijden. Het is onduidelijk op welke wijze het nieuwe tracé het bosgebied "Einderheide" gaat doorkruisen en of dit bosgebied bereikbaar blijft.	Het wordt mogelijk om vanaf de Keersop via de Molenstraat naar Einderheide te komen via een brug (circa 3 à 4 m verhoogd) over de Nieuwe Verbinding die ter plaatse half verdiept wordt aangelegd.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Er vindt een planologische verslechtering en daardoor een (ernstige) waardevermindering van het perceel met opstallen aan de Keersop 1 te Riethoven plaats.	Zie algemene beantwoording <i>Planschade</i> .	
	Reclamant is van mening dat de passende beoordeling en het Compensatieplan niet aan het ontwerp-inpassingsplan ten grondslag kunnen worden gelegd, omdat deze onzorgvuldig en/of ondeugdelijk zijn gemotiveerd en/of in strijd zijn met het recht.	De provincie legt de kritiek op de berekening van de toename van stikstofdepositie naast zich neer. Reclamant onderbouwt zijn stelling niet dat GS zich op grond hiervan er niet van hebben kunnen verzekeren dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast.	
	Reclamant ziet graag dat in de planregels van het vast te stellen inpasingsplan milieunormen worden opgenomen, waarin maxima zijn opgenomen voor de maximale verkeerscapaciteit, maximale geluidsbelasting en de maximale stikstofdepositiebelasting, zodat ook in het inpasingsplan een optimale borging daarvan plaatsvindt.	De onderzoeken zijn gebaseerd op geldende wet- en regelgeving. De in de onderzoeken gehanteerde modellen zijn daarmee in overeenstemming. De suggestie om verkeersaantallen te maximeren in het PIP wordt niet doelmatig geacht, zulks temeer niet nu noch de Wet geluidshinder noch de Wet milieubeheer daar toe dwingt.	
	De inzet van mitigerende maatregelen is niet gegarandeerd, er wordt alleen over een fasering van mitigerende maatregelen en een convenant, die de inzet van mitigerende maatregelen zou moeten borgen, gesproken.	De provincie zal met de beherende organisaties een convenant sluiten om de uitvoering van deze mitigerende maatregelen te borgen. Het PIP zal niet worden vastgesteld indien niet in de feitelijke, juridische en financiële borging van de mitigatiemaatregelen is voorzien.	
	De vervangende natuur uit het compensatieplan is niet verzekerd, daar er nog gronden verworven moeten worden door uw provincie.	Het is juist dat de gronden nog niet zijn verworven. Echter, het is gelet op de omvang van het zoekgebied redelijkerwijs te verwachten dat de verwerving haalbaar is.	
22.	In tabel 5.3 bijlage 15 worden de woningen buiten de 250 m zone niet meegeteld. Volgens reclamant slaat de zone van 250 m in de wet op 48 dB. Door het omleiden van al het vrachtverkeer via de Westparallel komt deze zone niet meer overeen met 48 dB. Het gaat hier om geluid en niet om afstand. Het is misleidend om de woningen buiten de 250 m zone niet mee te tellen. Ook zij hebben overlast van de Westparallel.	De te onderzoeken zonebreedte van 250 meter is wettelijk vastgelegd. Uit het onderzoek komt overigens ook naar voren dat op de woningen die op grotere afstand van de nieuwe Westparallel gelegen zijn, er geen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde verwacht worden.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
		De berekeningen zijn uitgevoerd conform de voorschriften die in Nederland van toepassing zijn. De aangegeven geluidsbelastingen in de reactie komen niet overeen met de berekende geluidsbelastingen conform het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012 (RMG2012).	
	Bijlage 1 (effecten VKA) op p.25 bevestigt nogmaals dat er met de Westparallel geen voordeel te behalen valt. Het kost € 300 miljoen en het levert niets op.	Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i> . De suggestie dat de nieuwe verbinding 300 miljoen zou kosten is onjuist.	
	Klopt het dat er een tegenstrijdigheid is in bijlage 5 van het akoestisch onderzoek PIP N69? In figuur 4.3 is de Mgr. Smetsstraat groen gekleurd, wat betekent dat het geluid met meer dan 2 dB vermindert. In de tabellen 5.4/B 6.1 wordt een aantal huizen afzonderlijk vermeld met een verhoging van de geluidsbelasting. Wat is hier fout? Figuur 4.3 of tabellen 5.4/B6.1?	In figuur 4.3 zijn de gecumuleerde geluidsbelastingen gepresenteerd. Dat zijn de geluidsbelastingen van alle relevante wegen samen. Dit om de effecten van de plannen op de omgeving inzichtelijk te maken langs wegen die niet fysiek worden aangepast. De maatgevende geluidsbelasting aan de voorzijde van de woningen op de Mgr. Smetsstraat neemt af omdat er in de plansituatie minder verkeer verwacht wordt. Dit ten opzichte van de toekomstige situatie zonder de voorgenomen plannen.	
		Bij de nieuwe weg of te wijzigen wegen vindt de toetsing (conform de Wet geluidhinder) per weg bron plaats. De betreffende verhoging van de geluidsbelasting zoals weergegeven in tabel 4.1 en 5.4 betreft alleen de achterzijde waarbij de geluidsbelasting toeneemt ten gevolge van de N397. Daarbij is de plansituatie vergeleken met de huidige situatie en dan alleen ten gevolge van de N397 (zoals wettelijk is voorschreven).	
		Zowel de figuren als de tabellen bevatten dus geen onvolkomenheden.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	In Bijlage 5 valt op dat Mgr. Smetsstraat 26 (360) veel minder geluidsoverlast (< 40dB) heeft dan Mgr. Smetsstraat 44 (470, 48,71 dB). Beide woningen liggen even ver van de Westparallel (250m), de ene aan de oostzijde en de andere aan de westzijde.	De geluidsbelastingen ten gevolge van de nieuwe Westparallel zijn weergegeven in bijlage 3 van het akoestisch onderzoek. Uit de bijlage blijkt voor waarneempunt 360 een maximale geluidsbelasting van 47 dB. Voor waarneempunt 470 is een maximale geluidsbelasting berekend van 45 dB. De geluidsbelasting ten gevolge van de nieuwe Westparallel wordt voor de woningen Mgr. Smetsstraat 44 deels afgeschermd door de aanwezige loods ten noordoosten van de woningen. Vandaar dat er een lagere geluidsbelasting berekend is. Voor beide woningen wordt echter voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De aangedragen geluidsbelastingen kunnen wij niet herleiden uit de rapportage van het akoestisch onderzoek.	
	Volgens de beschrijving zou er aan de oostzijde een "geluidwal" zijn. Op de tekeningen in bijlage 2 kan reclamant de grondwal van 1 m hoogte (p. 31 bijlage 5) niet terugvinden. 1 meter is verwaarloosbaar. Een vrachtwagenmotor ligt toch op minimaal 1 m hoogte boven het wegdek? Een dichte begroeiing over een breedte van 100m staat ook niet op de tekening voor extra geluiddemping.	De betreffende grondwal is op de tekeningen opgenomen conform de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek: een grondwal aan de oostzijde van de nieuwe op- en afritten bij Dommelen. Uit de akoestische berekeningen blijkt dat een grondwal van 1 m voldoet aan de eisen en normen van de Wet geluidhinder. De landschappelijke inpassing is niet bedoeld als geluidwerende voorziening en zodoende ook niet in de berekeningen als zodanig meegenomen.	
	De referentiebeelden in bijlage 2 zijn genomen vanuit een "verko-perstandpunt". Verzoek naar realistischer beeldmateriaal vanuit het perspectief van o.a. een inwoner aan de Mgr. Smetsstraat.	De zienswijze wordt niet onderschreven.	
23. + 30.	Reclamant heeft een agrarisch bedrijf aan Braambos 17 en wordt door de aanleg van de nieuwe verbindingsweg belemmerd in de bereikbaarheid van zijn landbouwgronden, aangezien zijn gronden worden gesplitst met de aanleg van de nieuwe weg en het Braambos wordt afgesloten. In de toekomst wordt reclamant genoodzaakt om aanzienlijk om te rijden om zijn landbouwpercelen aan de overzijde van de N69 nog te kunnen bereiken.	Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i> . Deze reclamant hoort bij groep 1 van het herverkavelingstraject. Genoemde punten zullen daar meegenomen worden in een eventueel herverkavelingsvoorstel.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Andere gronden worden momenteel bereikt door de kern Westervolgen te doorkruisen. Hier zijn Nulplusmaatregelen voorzien, waardoor dit wordt afgesloten voor landbouwvoertuigen. Om die reden dient bezien te worden of de N397 opengesteld kan worden voor landbouwvoertuigen.	Het is aan de betreffende gemeente om invulling te geven aan de Nulplusmaatregel "inrichting 30 en 60 km zones". De desbetreffende wegbeheerder zal hier per locatie zoeken naar de best passende maatregelen om dit te realiseren.	
	Met het bovenstaande is in het ontwerp inpassingsplan c.q. het project-MER geenszins rekening gehouden. Dit getuigt niet van een zorgvuldige en goede besluitvorming, hetgeen in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel en de motiveringsplicht. Dit geldt te meer nu in de toelichting op het ontwerp inpassingsplan c.q. het project-MER nadrukkelijk is aangegeven dat de landbouw een van de onderdelen is van de Gebiedsimpuls.	Zie algemene beantwoording <i>Keersopperdreef</i> Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i> .	
	Uit de toelichting op het inpassingsplan blijkt geenszins dat met kosten als omrijden e.d. rekening is gehouden. Gelet daarop is de economische uitvoerbaarheid niet, althans onvoldoende, aangetoond. Om die reden is het ontwerp inpassingsplan in strijd met artikel 3.1.6, eerste lid, sub f, van het Besluit ruimtelijke ordening.	Zie algemene beantwoording <i>Planschade</i> .	
	Uit de passende beoordeling blijkt dat met beheer- en compenserende maatregelen significante effecten kunnen worden uitgesloten. Echter, wanneer bepaalde maatregelen in het kader van beheer worden getroffen en deze beheermaatregelen los van het project c.q. plan worden getroffen, mogen deze maatregelen niet worden betrokken bij de beoordeling of met het treffen van deze maatregelen de zekerheid kan worden verkregen dat het de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden niet zal aantasten (vgl. ABRS 16 april 2014, 201304768). Dit is echter niet toegestaan, nu de beheermaatregelen niet specifiek ten behoeve van onderhavig plan worden getroffen, maar ook worden getroffen indien en voorzover de N69 geen doorgang vindt.	Conform het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage wordt er een aanvulling op de passende beoordeling opgesteld, waarin de vragen van de Commissie worden beantwoord. In de passende beoordeling is de redeneerlijn gevolgd dat het reguliere beheer en het herstelbeheer voldoende zijn om het stikstofoverschot, inclusief de bijdrage van uit de weg, teniet te doen. Hiertoe is ook een groot aantal berekeningen uitgevoerd. In de aanvulling op de passende beoordeling wordt de redeneerlijn van het reguliere beheer en het herstelbeheer losgelaten, en wordt de complete mitigatieopgave in beeld gebracht.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Voorts is relevant dat in de passende beoordeling rekening is gehouden met compenserende maatregelen. Compenserende maatregelen mogen echter enkel worden meegenomen bij toepassing van artikel 6, vierde lid, Hrl waarbij voldaan dient te worden aan de ADC-criteria. Voor een nadere motivering zij ook gewezen op het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 15 mei 2014, zaak C-521/12.	De bewering is onjuist. Compensatie doet zich uitsluitend voor ten aanzien van de EHS, niet ten aanzien van Natura 2000 gebied.	
	De realisatie en ingebruikname van de nieuwe verbindingsweg zal leiden tot een aanzienlijke stikstofdepositie welke de ontwikkelingsmogelijkheden van reclamant in de toekomst mogelijk belemmeren in zijn uitbreidingsmogelijkheden, te meer nu in het kader van de aankomende Programmatische Aanpak Stikstof de ontwikkelingsruimte mede afhankelijk is c.q. wordt van de reeds bestaande (achtergrond) depositie.	De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. De provincie stelt vast dat de procedurevoorschriften uit hoofde van de Natuurbeschermingswet 1998 ten behoeve van dit PIP nauwgezet en correct doorlopen.	
	Reclamant vreest in de toekomst diensgevolge van realisatie van EHS bij de Keersopperbeemden Zuid beperkt te worden in zijn ontwikkelingsmogelijkheden, nu de EHS c.q. Natte Natuurparels veelal een beschermingsregime kennen tot een afstand van 500 meter en het bedrijf en de landbouwgronden van reclamant binnen deze afstand zijn gelegen.	In de Verordening ruimte is het attentiegebied ecologische hoofdstructuur vastgelegd. Dit is vastgesteld beleid dat los staat van de realisatie van de Westparallel. De realisatie van de EHS heeft geen invloed op de regels en begrenzing van dit attentiegebied.	
25. + 120	Door de huidige plannen voor de aanleg van de N69 wordt Scouting Sint Maarten ernstig belemmerd in de uitgangspunten voor de blokhut: Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid. De huidige toegangsweg, vanaf de Luikerweg, zal straks door de oprit naar de N69 afgesloten worden. Hoe vindt tijdens de aanlegfase en vervolgens in de toekomst de bereikbaarheid van de blokhut voor fietsers, auto's en vrachtwagens plaats?	Met reclamant is vanuit de provincie contact gemaakt. De situatie van de Scouting is derhalve in beeld bij de provincie. Via de ongelijkvloerse aansluiting Luikerweg is de bereikbaarheid van de scouting gegarandeerd.	
	Reclamant maakt momenteel gebruik van het speelterrein de Malpie, dat nu op een redelijk veilige manier te bereiken is. In de nieuwe plannen moet de N69 en de op- en afritten overgestoken worden. Hoe wordt de Malpie bereikbaar gehouden?	Via de ongelijkvloerse aansluiting Luikerweg wordt de Malpie bereikbaar gehouden. Voetgangers en fietsers kunnen onder het viaduct van de ongelijkvloerse aansluiting veilig aan de overkant komen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Door de aanleg van de N69 wordt een deel van het terrein afgenomen, het speelveld. Evenals een stuk speelbos. Hoe worden deze ruimten gecompenseerd?	Op deze reactie is de algemene beschouwing over planschade van toepassing. Niettemin spant de provincie zich in overleg met reclamant - en in samenwerking met de gemeente Valkenswaard - in voor een adequate oplossing.	
	In het MER rapport zijn geen geluidsmetingen voor de blokhut opgenomen, hoewel de N69 en op- en afritten dicht bij de Blokhut komen te liggen. Ook gebouwen bestemd voor tijdelijk verblijf vallen onder de NEN 1077 norm. Waarom zijn er geen geluidsberekeningen voor de blokhut in het MER rapport opgenomen?	Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd voor bestemmingen die in het Besluit Geluidhinder als geluidsgevoelig worden aangemerkt. De genoemde Blokhut is geen geluidsgevoelige bestemming en is derhalve niet beschouwd in het akoestisch onderzoek.	
	Het fietspad onder de N69 kruist de op- en afrit van de N-69. Hoe worden deze kruisingen beveiligd?	De definitieve beveiliging van deze kruisingen wordt nader uitgewerkt in de volgende fase passende voor de situatie ter plaatse.	
	De grens van het PIP gebied maakt een boog nabij de opritten aan de kant van de blokhut. Wat is hiervan de reden?	Er vanuit gaande dat hier de boog bij KP12 (Luikerweg) wordt bedoeld. Deze boog maakt het mogelijk om een rotonde te realiseren binnen het PIP.	
	Er staat nu een zendmast op de hoek van ons terrein waar de N69 komt. Naar welke plaats wordt deze verzet?	Dit betreft een uitvoeringsaspect waarover in het kader van deze PIP-procedure nog geen zekerheid over bestaat, noch hoeft te bestaan.	
26.	Reclamant heeft een akkerbouwbedrijf met twee woonhuizen aan de Keersopperdreef 2 en 2A te Riethoven. Doordat de nieuwe weg wordt aangelegd op 450 m afstand van de woning wordt het woongenot beperkt, komt er meer geluidsoverlast en een waardedaling van de woningen.	Zie algemene beantwoording <i>Geluidhinder</i> en <i>Planschade</i> .	
	Door de nieuwe weg wordt de mogelijkheid om het bedrijf naar de toekomst uit te breiden met extra landbouwgrond onmogelijk gemaakt, dit geeft een waardedaling van het bedrijf. Tevens worden enkele kavels doorsneden door de nieuwe verbinding.	Zie algemene beantwoording <i>Planschade</i> en <i>Herverkaveling</i> . Deze reclamant hoort bij groep 1 van het herverkavelingstraject. Genoemde punten zullen daar meegenomen worden in een eventueel herverkavelingsvoorstel	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Verzoekt om de brug over de Broekhovenseweg veilig te maken voor fietsverkeer middels een gescheiden fietspad.	Het PIP voorziet voor het te verhogen deel van de Broekhovenseweg in voldoende ruimte voor de realisatie van een vrijliggend fietspad. Het viaduct over de nieuwe verbinding zal zodanig worden gedimensioneerd dat de aanleg van dit fietspad mogelijk is. De feitelijke ontwikkeling van een dergelijk fietspad langs de Broekhovenseweg valt buiten de scope van het PIP en is een verantwoordelijkheid van de gemeente.	
	Voor de bereikbaarheid wil reclamant dat de gehele Keersopperdreef open blijft voor al het langzaamverkeer inclusief alle landbouwvoertuigen.	Zie algemene beantwoording <i>Ontsluiting huidige percelen</i> en <i>Keersopperdreef</i> .	
28.	Reclamant exploiteert een minicamping en struisvogelboerderij aan het Heiereind 11 te Riethoven. De komst van een drukke (vierbaans) weg zal de omgeving van karakter doen veranderen. De omgeving zal een beperking ondergaan door de komst van deze barrière die slechts op een beperkt aantal plaatsen overgestoken kan worden. Tevens zal de rust in het gebied worden verstoord. Reclamant vreest voor inkomstenderving.	Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i> , <i>Plan-schade</i> en <i>Tracéligging</i> .	
29.	Bij de op- en afrit bij de Locht dient een geluidszone van minimaal 400 meter te worden aangehouden, aangezien de op- en afrit ook meegenomen moet worden bij de beoordeling van het aantal rijstroken en de vaststelling van de desbetreffende geluidszone.	De breedte van de beschouwde geluidszone is bepaald op basis van de basislay-out van de weg. Daarbij zijn opstelstroken en in- en uitvoegstroken in beginsel buiten beschouwing gelaten voor het bepalen van de geluidszone. In voorliggende situatie gaat het om 250 m het geval van 2 rijstroken in een buitenstedelijke situatie. Deze werkwijze is beschreven in de Handleiding Akoestisch Onderzoek van Rijkswaterstaat. In de Wet geluidhinder is dit niet expliciet opgenomen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
		Wel is de geluidszone beschouwd ten opzichte van de buiten wegranden. Wanneer in- en uitvoegstroken of voorsorteervakken aanwezig zijn, komt de geluidszone dus verder van de wegas af te liggen. Aan de randen van de geluidszone van 250 m zijn geen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde meer berekend. Het beschouwen van een nog grotere geluidszone leidt dan ook niet tot meer woningen waarvoor de grenswaarde wordt overschreden.	
	Het is merkwaardig en onbegrijpelijk dat de aansluiting van de Locht op de nieuwe N69 niet in het akoestisch onderzoek is meegenomen. De toelichting dat dat door de gemeente Veldhoven nog nader wordt uitgewerkt doet niet af aan de opvatting dat in het kader van het voorliggende PIP de aansluiting meegenomen moet worden.	De opmerking is feitelijk onjuist. De aansluiting van de nieuwe verbinding op De Locht is wel betrokken in het akoestisch onderzoek. De reconstructie van De Locht echter niet, nu dat wegtracé onder het beheer van de gemeente Veldhoven valt.	
	Het eigendom woning Locht 119 ligt dicht bij de Westparallel en is ten onrechte niet meegenomen in het akoestisch onderzoek en dus onterechte niet meegenomen bij de beoordeling van een goed woon- en leefklimaat.	De opmerking is terecht. Deze woning wordt toegevoegd aan het akoestisch onderzoek.	Het akoestisch onderzoek wordt hierop aangevuld.
	Voor het eigendom woning Locht 119a wordt de voorkeursgrenswaarde met 6 dB overschreden. In het akoestisch onderzoek wordt voorgesteld om hiervoor een hogere grenswaarde aan te vragen. Koningshof is het daarmee niet eens en vraagt nader onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen ten einde een verhoging van de grenswaarde te vermijden.	Voor deze locatie, een solitaire woning, is een overdrachtsmaatregel een niet doelmatige oplossing, omdat het een omvangrijke geluidafscherming noodzakelijk maakt. Bovendien is voor de nieuwe verbinding uitgegaan van het toepassen van geluidsreducerend asfalt met een geluidsreductie van 3 dB.	
	Ten onrechte is geen akoestisch onderzoek gedaan naar het hotelcomplex aan de Locht 117. Verzocht wordt om alsnog nader onderzoek te doen naar de gevolgen voor het verblijfsklimaat voor het hotel.	Een hotel is geen geluidsgevoelige bestemming voor de Wet geluidhinder. Derhalve is de geluidsbelasting voor deze bestemming niet beschouwd. Evenmin is de norm van een goed woon- en leefklimaat niet van toepassing op een hotelfunctie. Bovendien is de provincie van oordeel dat de hotelfunctie door de nieuwe verbinding niet wordt aangetast.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Gevreesd wordt voor waardedaling van de panden aan de Locht 119 en 119a. Ook vreest men voor exploitatieverlies van het hotel vanwege verminderde bereikbaarheid gedurende de realisering en de daarop aansluitende periode van herstel van de exploitatie naar het huidige niveau. Verzocht wordt om rekening te houden met de nadelige financiële gevolgen en een mogelijke planschadeclaim.	Zie algemene beantwoording <i>Planschade</i> .	
31.	Reclamant is eigenaar van een perceel landbouwgrond aan de Mgr. Smetsstraat Valkenswaard, kadastraal bekend Valkenswaard H23. Door de nieuwe weg wordt dit perceel onbereikbaar. Reclamant wil volledig schadeloos worden gesteld en een vervangend perceel in de directe omgeving.	Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i> . Deze reclamant hoort bij groep 1 van het herverkavelingstraject. Genoemde punten zullen daar meegenomen worden in een eventueel herverkavelingsvoorstel.	
	De Bergstraat in Dommelen wordt straks een ontsluitingsweg naar de nieuwe rotonde bij de Dommelsedijk, waardoor de verkoop aan huis hier niet meer mogelijk is. Reclamant verzoekt een vervangend perceel terug te krijgen met de mogelijkheid van een klein schuurtje ten behoeve van opslag.	Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i> en <i>Planschade</i> .	
32.	Reclamant heeft een akkerbouw/fokzeugenbedrijf met circa 40 ha in gebruik direct rondom de nieuwe weg. Aan de Molenstraat wordt een perceel in de toelichting ingetekend als natuurgebied, terwijl dit nu gewoon akkerbouwgrond is. Reclamant kan dit niet accepteren, omdat door de weg er al veel landbouwgrond benodigd is.	Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i> en <i>Planschade</i> . Dit stuk akkerbouwgrond wordt gebruikt voor een goede landschappelijke inpassing van de nieuwe verbinding. De reden dat deze landschappelijke inpassing bij het Polvo kamp/ Molenstraat iets breder is ingetekend, heeft te maken met het feit dat door de aanleg van de nieuwe verbinding een zeer smalle reststrook akkerbouwgrond over zou blijven, dat redelijkerwijs niet meer geschikt is voor dat doeleind.	
	De huidige percelen zijn in de toekomst alleen maar te bereiken via het nieuwe viaduct van de Molenstraat over de nieuwe N69, dit gaat extra tijd en geld kosten. Reclamant wil schadeloos worden gesteld.	Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i> en <i>Planschade</i> .	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Vraagt de garantie dat er geen waterpeilverhoging op de percelen zal ontstaan.	Zie algemene beantwoording <i>Waterhuishouding</i> .	
33.	Reclamant heeft een melkveebedrijf met 32 ha eigendom en 6,6 ha reguliere pacht, in de directe omgeving van het bedrijf ligt in Valkenswaard 4,5 ha eigendom en in Heeze 4,2 ha eigendom. Door de nieuwe weg wordt de huiskavel verkleint met 1,5 ha. Reclamant wil via kavelruil de vervangende grond aan de huiskavel terug verkrijgen en volledig schadeloos worden gesteld voor de waardevermindering van het overblijvende perceel en de waarde vermindering van het agrarisch bouwblok met de woning en schuren en landbouwgrond direct aan de huiskavel gelegen. Voor enkele percelen wordt de bereikbaarheid sterk verslechterd, doordat de nieuwe weg, de weg Mgr. Smetsstraat en Weerderdijk kruist. Reclamant wil een goede verbinding voor al het verkeer behouden over de Weerderdijk naar Valkenswaard. Daarnaast moet de Venbergseweg en de Victoriedijk open blijven voor al het landbouwverkeer om onze percelen op afstand te bereiken. Vraagt de garantie dat er geen waterpeil verhoging op de percelen zal ontstaan.	Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i> en <i>Planschade</i>. Deze reclamant hoort bij groep 1 van het herverkavelingstraject. Genoemde punten zullen daar meegenomen worden in een eventueel herverkavelingsvoorstel. De Weerderdijk en de Mgr. Smetsstraat blijven open, alleen de Victoriedijk wordt afgesloten voor autoverkeer. Voor langzaam verkeer en landbouwverkeer wordt een parallelweg aan de westzijde van de nieuwe verbinding gerealiseerd vanaf de Victoriedijk die aansluit op de in de PIP voorziene ongelijkvloerse aansluiting op de Luikerweg. Zie algemene beantwoording <i>Waterhuishouding</i>.	
34.	Reclamant heeft een brief ontvangen omtrent een hogere grenswaarde voor de woning en geeft hierbij aan geen hogere geluidsbelasting/waarde te accepteren. Reclamant geeft aan een slechtere leefomgeving en een sterke waarde vermindering van de woning niet acceptabel te vinden. Als deze weg er dan toch moet komen, wil reclamant deze graag verdiept hebben liggen voor de woning. Het is niet duidelijk wat er gaat gebeuren met de Venbergseweg, deze moet open blijven voor de bereikbaarheid van Dommelen.	Zie algemene beantwoording <i>Geluidhinder</i>. In de bestuurlijke afweging is gekozen voor een (half) verdiepte ligging bij de Molenstraat en de Broekhovenseweg. De Venbergseweg valt buiten de grenzen van het PIP en voorziet niet in een aanpassing van deze weg.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
35.	Reclamanten zijn woonachtig aan de Mgr. Smetstraat 40. Met voorliggend inpassingsplan komt de woning binnen de nieuwe N69 en de nieuwe oversteek over de Mgr. Smetsstraat te liggen. Reclamanten willen op korte termijn in gesprek treden om de weg 60 m op te schuiven naar het noordoosten. Reclamanten willen volledig schadeloos worden gesteld en een vervangende bouwkaavel of woning terug in de directe omgeving van de Mgr. Smetsstraat te Dommelen.	Het verplaatsen van de nieuwe weg over een afstand van ca 60 meter is niet aan de orde, zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i>. Reclamanten hebben in een eerder gesprek aangegeven waar de voorkeur voor een vervangende bouwkaavel of woning naar uit gaat. De zienswijze geeft de provincie aanleiding om het woonperceel van reclamanten binnen de begrenzing van het PIP te brengen en deze vervolgens onder overgangsrecht te brengen. De eisen van een goede ruimtelijke ordening brengen dit met zich mee. Aldus is het gestelde in de algemene beschouwing over planschade op dit perceel van toepassing.	Verbeelding. PIP grens naast Mgr. Smetsstraat aanpassen ter plaatse van deze woning met bestemming Agrarisch met waarden - Natuurwaarden.
37. + 65.	In de project-MER N69 Achtergrondrapport Verkeer staat dat de Provincialeweg in Westerhoven een sterke toename van verkeer te verwerken zal krijgen. Bijlage 3 kaartje 7 geeft een toename van 55 tot 70% en in bijlage 10 tabel etmaalintensiteiten optimalisatie alternatieven regel 43 staat vermeld dat het zal toenemen van 2.600 tot 4.600 voertuigen per etmaal. Dat is een significante toename. Verder blijkt dat op alle meetpunten het verkeer zal afnemen of slechts in zeer geringe mate zal toenemen, terwijl in Dommelen (rond de brouwerij) en de doorgaande weg in Westerhoven (Heijerstraat- Provincialeweg en Loveren) het verkeer juist zeer sterk zal toenemen. Dit zal een zeer negatieve invloed hebben op de woonbeleving vanwege veel meer verkeersdrukke, veel meer geluidsoverlast en sterke verslechtering van de luchtkwaliteit. Reclamant pleit er voor dat de toename van verkeer meer evenredig wordt verdeeld en dringt er sterk op aan dat er alles aan gedaan wordt dat het verkeer naar de N69 gestimuleerd wordt gebruik te maken van de Enderakkers (Bergeijk) en N397 die daar ook voor ingericht zijn.	Deze nieuwe situatie zal een verschuiving van verkeersstromen binnen Dommelen tot gevolg hebben. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente Valkenswaard om het verkeer in de kern van Dommelen goed te ordenen. De provincie heeft toegezegd financieel te willen participeren in de oplossing van problemen die in het kader van de nieuwe aansluiting gaan ontstaan.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
38.	Reclamant is van mening dat een in 2006 uitgevoerd geluidsonderzoek moet worden geactualiseerd omdat het is achterhaald.	Er is een nieuw geluidsonderzoek uitgevoerd dat als bijlage 5 onderdeel uitmaakt van het PIP. In dit nieuwe geluidsonderzoek is rekening gehouden met actuele verkeersprognoses, wegontwerpen etc.	
39.	Reclamant heeft bij het bedrijf een neventak met pensionpaarden. De brug die gepland staat bij Koningshof is voor paarden niet passeerbaar. Dit betekent dat verlies aan omzet en dus inkomen op kan gaan treden. Daarom het verzoek om deze brug geschikt te maken voor paardenpassage.	Tussen de Heers en de Gagelgoorsedijk is voorzien in een ruiterspad aan beide zijden van de Nieuwe Verbinding. Vanwege de landschappelijke effecten en de kosteneffectiviteit wordt afgezien van extra bruggen/voorzieningen aanvullend op het bestaande ontwerp. Zie algemene beantwoording <i>Planschade</i> .	
41.	Reclamant heeft een melkveebedrijf aan de Loveren 9 te Westerhoven. De bereikbaarheid van alle percelen op afstand wordt verslechterd door de komst van de nieuwe weg. Om de percelen in de omgeving bereikbaar te houden, moet de Dommelsedijk, de Keersopperdreef en de Venbergseweg toegankelijk blijven voor al het landbouwverkeer. Als dat niet gebeurt, dan zal er grote omrij schade en inkomensschade ontstaan.	Zie algemene beantwoording <i>Hervervakeling</i> en <i>Planschade</i> . In het kader van het PIP zal de Dommelsedijk beschikbaar blijven voor landbouwverkeer. De Mgr. Smetsstraat zal via een tunnel, ook geschikt voor landbouwverkeer, onder de Nieuwe Verbinding worden doorgeleid waardoor de Venbergseweg bereikbaar blijft. Zie algemene beantwoording <i>Keersopperdreef</i> en Ontsluiting huidige percelen.	
	Met de aanleg van de N69 is er voor landbouwverkeer vrijwel geen alternatief meer, maar met het treffen van Nulplusmaatregelen is het voor landbouwverkeer onacceptabel dat er drempels en wegversmalingen komen.	Het realiseren van Nulplusmaatregelen valt buiten de scope van dit PIP. Het is de verantwoordelijkheid van de afzonderlijke wegbeheerders om bij het realiseren van deze maatregelen de belangen van alle weggebruikers goed af te wegen.	
	Reclamant is tegen de afsluiting van de Keersopperdreef voor landbouwverkeer.	Zie algemene beantwoording <i>Keersopperdreef</i> .	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Reclamant vraagt de garantie dat er geen waterpeilverhoging op de percelen zal ontstaan als gevolg van peilverandering in de Keersop en waterberging nabij de Keersop.	Zie algemene beantwoording <i>Waterhuishouding</i> .	
	Reclamant vraagt zekerheid over de benodigde gronden in het kader van de natuurcompensatie. Reclamant heeft namelijk gronden binnen de EHS / het dal van de Keersop.	De natuurcompensatie ingevolge de realisering van de nieuwe verbinding zal plaatsvinden binnen de nog te realiseren EHS in de regio. Op dit moment is niet op perceelsniveau te duiden waar de natuurcompensatie zal worden gerealiseerd. Hiertoe zal ook een herverkavelingstraject worden opgezet waarbij alle grondeigenaren worden betrokken.	
	Reclamant geeft aan dat er een verkavelingsplan was aangekondigd voor de agrarische gronden maar dat hier nog niets over bekend is.	Het herverkavelingstraject is gestart met groep 1, dat zijn de landbouwbedrijven die direct geraakt worden door de aanleg van de nieuwe weg. Dit traject zal een geleidelijke overgang van groep 1 naar groep 2 hebben. Reclamant zal mogelijk betrokken worden als deelnemer aan de herverkaveling voor groep 2. De planning is dat dit in het voorjaar van 2015 zal zijn.	
42.	Reclamant heeft een melkveebedrijf aan de Keersopperdreef 4. Reclamant is niet gelukkig met het feit dat er een nieuwe weg wordt aangelegd op 400 m afstand van de woning. Door de nieuwe weg wordt het woongenot beperkt, komt er meer geluidsoverlast en zal een waardedaling van woning en bedrijf plaatsvinden. Daarnaast wordt de ontsluiting richting Riethoven verslechterd doordat aan de Broekhovenseweg en Molenstraat een viaduct van 4 m hoogte komt.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> , <i>Geluidhinder</i> , <i>Planschade</i> en <i>Herverkaveling</i> . Reclamant is een van de bedrijven uit groep 1 van het herverkavelingstraject. De genoemde punten zijn onderwerp in het herverkavelingstraject en worden aan de kavelruil coördinator van de provincie doorgegeven. De Molenstraat en de Broekhovenseweg worden over de Nieuwe verbinding geleid en vormen derhalve geen belemmering voor het landbouwverkeer.	
	Naar de mening van reclamant moet bij de Broekhovenseweg een gescheiden fietspad worden aangelegd.	De brug over de nieuwe weg op de Broekhovenseweg wordt breed genoeg aangelegd om hier een vrijliggend fietspad te realiseren. De aanleg van een vrijliggend fietspad is een verantwoordelijkheid van de gemeente Bergeijk die dit als zodanig heeft opgenomen in de Gebiedsimpuls.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	De Keersopperdreef ten zuiden van de Molenstraat staat als Verkeer 2 ingetekend. Reclamant wil de garantie dat het landbouwverkeer hierover kan blijven rijden om de diverse percelen landbouwgrond bereikbaar te houden. Daarnaast dient de Keersopperdreef over de volledige lengte open te blijven voor de aanwonenden van deze weg.	Zie algemene beantwoording <i>Keersopperdreef</i> . Aan het gedeelte van de Keersopperdreef ten zuiden van de Molenstraat zullen in de toekomstige situatie geen landbouwpercelen meer gelegen zijn. De toegankelijkheid van de Keersopperdreef ten noorden van de Bosweg valt buiten de strekking van het PIP. Het ten zuiden van de Keersopperdreef gelegen gedeelte zal beschikbaar blijven voor fietsverkeer en onderhoudsverkeer voor de Keersopperbeemden.	
	Door de nieuwe weg wordt de huiskavel verkleind en worden de toekomstige mogelijkheden van het vergroten van de huiskavel afgesneden door deze nieuwe weg. Reclamanten willen op de eerste plaats voor het verlies van grond via kavelruil vervangende grond in de directe omgeving terug krijgen en wil volledig schadeloos worden gesteld.	Zie beantwoording eerste punt van deze zienswijze.	
	Er moet gekeken worden naar een betere waterhuishouding, zoals via peilgestuurde drainage en via een efficiëntere vorm van beregening.	Zie algemene beantwoording <i>Waterhuishouding</i> .	
	Enkele suggesties worden gedaan voor maatwerk in het kader van de Gebiedsimpuls.	De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen, als van toepassing op de verdere verwerking in het traject Gebiedsimpuls.	
	Aan de zandpad de Takkers wordt een voetgangersbrug aangelegd. Reclamant wil de mogelijkheid hebben om met de koeien hier onder door te gaan.	In het kader van het herverkavelingstraject zal als een van de uitgangspunten gelden dat vee de nieuwe verbinding niet hoeft te kruisen ten behoeve van de weidegang. In het geval dat dit niet gerealiseerd kan worden zal via een passende infrastructurele maatregel dan wel schade-loosstelling een oplossing gevonden worden. Vee onder de voetgangersbrug door leiden is overigens geen optie omdat de nieuwe verbinding ter plaatse van de Takkers op maaiveldniveau wordt gerealiseerd.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	De zandpaden achter de percelen dienen bereikbaar te blijven en het zandpad bij het voormalige woonwagenkamp dient weer geopend te worden.	Via de Broekhovenseweg zijn de zandpaden ten westen van de nieuwe N69 te bereiken. De openstelling van het zandpad nabij het voormalige woonwagenkamp valt buiten de strekking van het PIP.	
43.	Reclamant geeft aan dat een ADC-toets dient te worden doorlopen. De "Crisis-en Herstelwet cq. Natuurbeschermingswet 1998" bepalen dat de kwaliteit van natuurhabitats en habitats van soorten gewaarborgd dient te blijven; in het PIP-rapport erkennen de auteurs dat geen zekerheid gegarandeerd kan worden op dit punt. Het bewijs van opheffing nadelige effecten moet nog geleverd worden. De KWD (Kritische Drempel Waarde) van Stikstofdepositie wordt nu reeds voor het gehele gebied overschreden, door de nieuwe weg wordt dit alleen maar meer. Inspreker vind dit niet acceptabel derhalve zijn nadere studies/onderzoek/heroverweging/alternatieve keuzes etc. noodzakelijk.	Conform het advies van de commissie voor de milieueffect rapportage wordt er een aanvulling op de passende beoordeling opgesteld die voldoet aan het advies van commissie. De commissie heeft haar advies mede gebaseerd op de zienswijze. Compensatie is niet aan de orde en daarom behoeft de ADC-toets niet te worden doorlopen. Conform het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage wordt er een aanvulling op de passende beoordeling opgesteld die voldoet aan het advies van commissie. In de passende beoordeling is de redeneerlijn gevolgd dat het reguliere beheer en het herstelbeheer voldoende zijn om het stikstofoverschot, inclusief de bijdrage van uit de weg, teniet te doen. Hiertoe is ook een groot aantal berekeningen uitgevoerd. In de aanvulling op de passende beoordeling wordt de redeneerlijn van het reguliere beheer en het herstelbeheer losgelaten, en wordt de complete mitigatieopgave in beeld gebracht.	
44.	Reclamant heeft een rundveebedrijf aan de Dommelsedijk 2. Reclamant ontvangt graag een bevestiging dat de komst van de uitbreiding van Natura 2000 gebied op het gebied van de waterhuishouding geen extra belemmeringen oplevert in de bedrijfsvoering.	Zie algemene beantwoording <i>Waterhuishouding</i>. De aanwijzing en/of realisatie van N2000 gebieden maakt geen onderdeel uit van de realisatie van de nieuwe verbinding en valt dus ook buiten de scope van het PIP. Het PIP voorziet nabij het N2000 deel van de Keersop-perbeemden wel in een lokale aanpassing van de waterhuishouding als mitigerende maatregel om de negatieve effecten van een toename van stikstofdepositie te mitigeren.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
		Het effect van deze maatregelen blijft echter beperkt tot de grens van het natuurgebied en reikt dus niet tot aan landbouwgronden.	
	De toegang tot het bedrijf van reclamant bevindt zich in de nieuwe situatie direct bij de afrit van de N69 richting Westerhoven. Als de situatie blijft zoals nu de bedoeling is zal dat leiden tot onveilige situaties, aangezien het bedrijf van reclamant regelmatig wordt bezocht door tractoren, achteruitrijdende vrachtwagens en vrachtwagens die moeten laden vanaf de openbare weg. Reclamant verzoekt om de situatie aan te passen. Als dat niet mogelijk is, dan zit er niets anders op dan het gehele bedrijf te verplaatsen.	De reclamant is een van de bedrijven van groep 1 van het herverkavelingstraject. Deze punten zijn bekend en gezamenlijk moet er naar een oplossing gekeken worden. Provincie, gemeente Bergeijk en reclamant zijn hierover in gesprek.	
	De woning staat straks in de directe nabijheid van de nieuwe N69, wat betekent geluidsoverlast en (fijn) stofoverlast.	Zie algemene beantwoording <i>Geluidhinder</i> en <i>Luchtkwaliteit</i> .	
	Reclamant maakt bezwaar tegen het feit dat het verkavelingsplan nu nog niet bekend is. Tevens is de procedure rond het verkavelingsplan onduidelijk.	Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i> . De collectieve startbijeenkomst van de herverkaveling heeft plaatsgevonden op 2 juli 2014. Dat was na de sluiting van de zienswijzeperiode. Inmiddels is die duidelijkheid er wel en is er een gesprek met de reclamant gepland.	
	Reclamant maakt bezwaar tegen het niet meer toegankelijk maken van de Keersopperdreef voor landbouwverkeer.	Zie algemene beantwoording <i>Keersopperdreef</i> .	
	Het uitzicht van reclamant wordt sterk belemmerd door de komst van een viaduct. Reclamant verzoekt om de mogelijkheid van een gelijkvloerse kruising of rotonde te bezien.	Het regionaal advies voor het voorkeursalternatief is door de provincie overgenomen. De partijen zijn unaniem dat een ongelijkvloerse aansluiting hier de beste invulling geeft aan alle belangen van o.a. verkeer, natuur, ruimtebeslag en effecten op de omgeving. Er is een groot aantal alternatieven voor de ongelijkvloerse aansluiting N397 onderzocht, de aansluiting zoals opgenomen in het PIP is, alles overziend, de juiste.	
	Onduidelijkheid over de schaal die gehanteerd wordt.	Op www.ruimtelijkeplannen.nl is met een tekentool te berekenen wat de afstand is van de plangrens tot reclamant's eigendommen. Dit is het juridisch bindend document en daarmee doorslaggevend.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
45.	Reclamant heeft een boomkwekerij en akkerbouwbedrijf aan de Kapelstraat 10. De nieuwe verbinding wordt gerealiseerd op grond in gebruik door reclamant. Deze kan hiermee niet instemmen, aangezien het een onpraktische en inefficiënte situatie oplevert en in het gebied meerdere vergunde beregeningsputten met ondergrondse leidingen naar diverse percelen in pacht en eigendom zijn gelegen die hiermee worden doorsneden en voorts onvoldoende inzichtelijk is waar de landbouwgrond wordt gecompenseerd.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> en <i>Herverkaveling</i>. Reclamant heeft een bedrijf uit groep 1 van het herverkavelingstraject. De genoemde onderwerpen zijn onderdeel van een mogelijke kavelruil. Deze zienswijze wordt doorgegeven aan de kavelruil coördinator van de provincie.	
46.	Reclamant heeft een akkerbouw en melkveebedrijf aan de Broekhovenseweg 18. Omdat na realisering van de nieuwe weg behoud van het restant economisch niet verantwoord is, wil reclamant dat zijn totale eigendommen en pacht worden aangekocht en een ruilverkaveling wordt opgesteld.	Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i>. Reclamant heeft een bedrijf uit groep 1 van het herverkavelingstraject. De genoemde onderwerpen worden meegenomen in een mogelijke kavelruil. De zienswijze wordt doorgegeven aan de kavelruil coördinator van de provincie	
	Als er, onverhoopt, toch percelen niet worden aangekocht, dan wil reclamant in ieder geval dat er een aparte sloot wordt gegraven om de afspoeling van de nieuwe weg apart te kunnen opvangen en afvoeren.	Zie vorige beantwoording.	
47.	Reclamant stelt dat in het planMER niet alle informatie was opgenomen over bijvoorbeeld de gevolgen voor de verkeersafwikkeling in Dommelen. Hierdoor is mogelijk een verkeerd besluit genomen voor de Westparallel.	In het planMER heeft een effectbeschrijving plaatsgevonden op regionaal schaalniveau ten behoeve van een partiële herziening van de structuurvisie. Conform de geldende procedure heeft er in het project MER een verdieping plaatsgevonden van het onderzoek op meer lokaal niveau. Uit het project MER is geen nieuwe informatie naar voren gekomen die significant afwijkt van de informatie die in het planMER is opgenomen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
48.	Reclamant heeft een melkveebedrijf aan de Keersopperdreef 1. Reclamant is niet gelukkig met het feit dat er een nieuwe weg wordt aangelegd op 400 m afstand van de woning. Door de nieuwe weg wordt het woongenot beperkt, komt er meer geluidsoverlast en zal een waardedaling van woning en bedrijf plaatsvinden. Daarnaast wordt de ontsluiting richting Riethoven verslechterd doordat aan de Broekhovenseweg en Molenstraat een viaduct van 4 m hoogte komt. Naar de mening van reclamant moet bij de Broekhovenseweg een gescheiden fietspad worden aangelegd.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i>, <i>Geluidhinder</i>, <i>Planschade</i> en <i>Herverkaveling</i>. Reclamant heeft een bedrijf uit groep 1 van het herverkavelingstraject. De genoemde onderwerpen worden meegenomen in een mogelijke kavelruil. De zienswijze wordt doorgegeven aan de kavelruil coördinator van de provincie. De brug over de nieuwe weg op de Broekhovenseweg wordt breed genoeg aangelegd om hier een vrijliggend fietspad te realiseren. De aanleg van een vrijliggend fietspad is een verantwoordelijkheid van de gemeente Bergeijk en die heeft dit als zodanig opgenomen in de Gebiedsimpuls.	
	De Keersopperdreef ten zuiden van de Molenstraat staat als Verkeer 2 ingetekend. Reclamant wil de garantie dat het landbouwverkeer hierover kan blijven rijden om de diverse percelen landbouwgrond bereikbaar te houden. Daarnaast dient de Keersopperdreef over de volledige lengte open te blijven voor de aanwonenden van deze weg.	Zie algemene beantwoording <i>Keersopperdreef</i>.	
	Door de nieuwe weg wordt de huiskavel verkleind en worden de toekomstige mogelijkheden van het vergroten van de huiskavel afgesneden door deze nieuwe weg. Reclamanten willen op de eerste plaats voor het verlies van grond via kavelruil vervangende grond in de directe omgeving terug krijgen en volledig schadeloos te worden gesteld.	Zie beantwoording eerste punt van deze zienswijze.	
	Er moet gekeken worden naar een betere waterhuishouding, zoals via peilgestuurde drainage en via een efficiëntere vorm van beregening. Het is de bedoeling dat de N69 verdiept aangelegd wordt onder het viaduct nabij de Broekhovenseweg en Molenstraat. Maakt zich zorgen om de waterhuishouding en de aanwezige breuklijn.	Zie algemene beantwoording <i>Waterhuishouding</i>. Uit het MER en de watertoets blijkt dat de half verdiepte liggingen nabij de Broekhovenseweg en de Molenstraat niet leiden tot significante effecten op het grondwater en/of de aanwezige breuklijn.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Verzoek om geen groenstrook en bomenrij aan te leggen naast de percelen zodat geen (neven)schade ontstaat.	Binnen het wegtracé is op enkele locaties voorzien in een nieuwe bomenrij. Daarnaast zijn enkele nieuwe en enkele bestaande groenstructuren opgenomen om de landschapelijke inpassing van de weg te verbeteren.	
	Enkele suggesties worden gedaan voor maatwerk in het kader van de Gebiedsimpuls.	De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen, als van toepassing op de verdere verwerking in het traject Gebiedsimpuls.	
	Aan de zandpad de Takkers wordt een voetgangersbrug aangelegd, waardoor omrij schade ontstaat. De compensatie van de omrij schade dient meegenomen te worden in het totale plaatje van schadeloosstelling.	Dit is een onderwerp dat aan de orde dient te komen in het herverkavelingstraject. Deze zienswijze wordt doorgegeven aan de kavelruil coördinator van de provincie.	
49. + 89 + 96			
	Reclamant woont aan de Victoriedijk 15. In tegenstelling tot het plan Lage Heideweg komt de nieuwe verbinding nu dicht bij de woning te liggen. Verzoek om de nieuwe weg te verleggen richting bosrand (Victoriedijk 25 en 27), overeenkomstig het plan Lage Heideweg. Graag een motivering waarom is afgeweken van dit plan.	De tracéverschuiving is het gevolg van de (regionale) voorkeur voor een ongelijkvloerse aansluiting ter plaatse van de Luikerweg. Hierdoor komen de boogstralen van de weg anders te liggen wat een aanpassing veroorzaakt in het tracé ten opzichte van het bestemmingsplan Lage Heideweg.	
	Twijfelt aan de dB meetgegevens bij Victoriedijk 5, 15, 25 en 27 voor geluidshinder. Is dit te controleren? De geluidsonderzoeken en daarop gebaseerde besluitvorming en overwegingen zijn onzorgvuldig tot stand gekomen en ondeugdelijk gemotiveerd. De forse te verwachten geluidsoverlast is onacceptabel aangezien dit een te sterk negatief effect heeft op het woongenot.	Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform het Reken- en Meetvoorschrift Geluid zoals dat in Nederland is vastgelegd. De uitgangspunten en resultaten zijn beschreven in de rapportage van het akoestisch onderzoek. Voor de adressen Victoriedijk is een geluidsbelasting berekend die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. De maximale ontheffingswaarde wordt echter niet overschreden. Om de geluidsbelasting ten gevolge van de nieuwe weg te beperken wordt geluidsreducerend asfalt toegepast. Uit onderzoek is naar voren gekomen dat aanvullende maatregelen in de vorm van geluidsschermen of geluidswallen niet doelmatig zijn. Derhalve wordt er voor de genoemde woningen een hogere grenswaarde aangevraagd.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Het woon- en leefklimaat zal buitenproportioneel worden aangetast. Er zal sprake zijn van hinderlijke geluidsoverlast, stankoverlast, trillingshinder, stikstof en fijnstof en een waardedaling van de woning. In de besluitvorming is volgens reclamant onvoldoende rekening gehouden met de waardevolle groene gebieden die dreigen verloren te gaan.	Zie algemene beantwoording <i>Geluidhinder</i> en <i>Luchtkwaliteit</i> en <i>Planschade</i>. Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i>. Natuur, natuurlijke en landschappelijke waarden hebben zeer nadrukkelijk een rol gespeeld in de besluitvorming en zijn beschreven in Project MER en onderliggende achtergrondrapportages.	
50. + 125	Het zwaarwegend maatschappelijk belang die de aantasting van het Beekdal- Natura 2000 en de E.H.S. rechtvaardigen is niet aangetoond. Het zwaarwegend belang van fijnstof en ammoniakuitstoot in Valkenswaard bestaat zelfs niet.	Het zwaarwegende maatschappelijke belang dat met de Nieuwe Verbinding is gemoeid is in de hoofdstukken 1 tot en met 3 van de toelichting van het PIP uiteengezet. De daarbij in acht te nemen natuurwaarden zijn nauwkeurig onderzocht en afgewogen volgens de daartoe geldende wettelijke kaders. Alle denkbare alternatieven hebben effect op Natura 2000- en EHS gebieden. Hiervoor worden passende maatregelen getroffen. In de aanvulling op de passende beoordeling zijn specifiek de mogelijke effecten op Natura 2000 gebied onderzocht en zijn mitigerende maatregelen voorgesteld die worden geïmplementeerd. Aantasting van de EHS wordt gecompenseerd. De verbetering van de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof en stikstof) is bestuurlijk vastgesteld als een van de doelen voor de nieuwe verbinding.	
	Er ligt nog steeds een veel betere variant over bestaande wegen de Midden-West over de Fressevenweg-Endeakker richting N397.	In het project MER zijn alleen alternatieven/varianten beschouwd die passen binnen het zoekgebied dat is opgenomen in de partiële herziening van de Structuurvisie. De door reclamant genoemde variant ligt daarbuiten.	
	Reclamant ziet graag de verloren gegane vierkante meters gecompenseerd worden aan de achterzijde.	Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i>.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Reclamant ziet graag compenserende maatregelen in de pip opgenomen worden voor de achteruitgang in woongenot, de waardevermindering van het onroerend goed en de achteruitgang van de levensverwachting door de fijnstof toename.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> , <i>Luchtkwaliteit</i> en <i>Planschade</i> .	
51. + 126	De bewoners van de Dommelsedijk worden geconfronteerd met verhoogde kans op verkeersongevallen, ernstige verhoging geluids-overlast, aannemelijke hogere kans op vervroegd overlijden door fijnstof, waarde vermindering van ons onroerend goed.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> , <i>Geluidhinder</i> , <i>Luchtkwaliteit</i> en <i>Planschade</i> . Ten behoeve van de verkeersveiligheid wordt in het ontwerp een vrijliggend fietspad gerealiseerd waarbij de fietsers de N397 ongelijkvloers kruisen. De bereikbaarheid van het bedrijf van de reclamant is een onderwerp dat mee wordt genomen in de herverkaveling. Reclamant heeft een bedrijf uit groep 1 van het herverkavelingstraject.	
	Het zwaarwegend maatschappelijk belang die de aantasting van het Beekdal- Natura 2000 en de E.H.S. rechtvaardigen is niet aangetoond. Het zwaarwegend belang van fijnstof en ammoniak uitstoot in Valkenswaard bestaat zelfs niet.	Het zwaarwegende maatschappelijke belang dat met de Nieuwe Verbinding is gemoeid is in de hoofdstukken 1 tot en met 3 van de toelichting van het PIP uiteengezet. De daarbij in acht te nemen natuurwaarden zijn nauwkeurig onderzocht en afgewogen volgens de daartoe geldende wettelijke kaders. Alle denkbare alternatieven hebben effect op Natura 2000- en EHS gebieden. Hiervoor worden passende maatregelen getroffen. In de aanvulling op de passende beoordeling zijn specifiek de mogelijke effecten op Natura 2000 gebied onderzocht en zijn mitigerende maatregelen voorgesteld die worden geborgd. Aantasting van de EHS wordt gecompenseerd. De verbetering van de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof en stikstof) is bestuurlijk vastgesteld als een van de doelen voor de nieuwe verbinding.	
	Er ligt nog steeds een veel betere variant over bestaande wegen de Midden-West over de Fressevenweg-Endeakker richting N397.	In het project MER zijn alleen alternatieven/varianten beschouwd welke passen binnen het zoekgebied dat is opgenomen in de partiële herziening van de Structuurvisie. De door reclamant genoemde variant ligt daarbuiten.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	In Dommelen zijn alle bewoners van de Bergstraat en Westerhovenseweg geïnformeerd. Zij hebben al drievoudige beglazingen in hun huizen gekregen. In de brief van de Provincie wordt gesproken over een verhoging van 1,5 dB of meer. Er staat nergens van welke waarde men nu uitgaat en wat de maximale waarde is.	Het feit dat de panden aan de Westerhovenseweg en de Bergstraat gevelisolatiemaatregelen hebben ontvangen betreft het autonome saneringsproject dat is voorbereid en uitgevoerd door het SRE. Het akoestisch onderzoek (uitgevoerd in 14-10-2011) gaat uit van uitgangspunten die destijds golden.	
		De brief van de Provincie Noord-Brabant heeft betrekking op de hogere waarde procedure Wet geluidhinder in het plan "Nieuwe Verbinding Grenschorridor N69". Als gevolg van de reconstructie van de N397 in het plan "Nieuwe Verbinding Grenschorridor N69" zal de geluidbelasting in de toekomst met 1,5 dB of meer toenemen. In het relevante akoestisch onderzoek (uitgevoerd 29-4-2014) is dit gemotiveerd. Er dient een hogere waarde te worden vastgesteld. Deze hogere waarde dient te worden vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu. De aanvraag aan de minister om hogere waarde ligt ter visie zowel bij de gemeente Valkenswaard en Bergeijk als bij de Provincie Noord-Brabant. In deze procedure is ook de gevelisolatie opgenomen. Voor de bepaling van de gevelisolatie wordt uitgegaan van de hoogste geluidbelasting op de betrokken woning. De bestaande situatie is de uitgangswaarde. Die kan voor verschillende woningen verschillend uitpakken, vandaar dat er geen getallen in die brief worden genoemd. Ook de maximale waarde kan per woning verschillen. Deze waarden zijn per woning opgenomen in het akoestisch onderzoek m.b.t. de hogere waarde procedure.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
58.	In het Compensatieplan staat dat er in totaal 45,53 ha natuur wordt gecompenseerd. Helaas wordt daarbij de natuur rond de Groot Vlasroot niet / onvoldoende gecompenseerd. De nieuwe N69 zal hoorbaar en zichtbaar zijn vanaf de Groot Vlasroot. Verzoek om een gedeelte van de te compenseren natuur ook te gebruiken voor de Groot Vlasroot. Om de nieuwe N69 zo onzichtbaar en onhoorbaar mogelijk te maken voor de Vlasroot, zou een nieuw bos geplant kunnen worden op twee voorgestelde locaties.	Het Groot Vlasroot is aan de westzijde reeds goed ingebed met opgaande beplanting. Tevens is ter plaatse aan de noordoostzijde van de nieuwe verbinding een zone van 15-20 m opgenomen ten behoeve van de landschappelijke inpassing. Ook de indirecte aantasting (geluid) van de natuurwaarden rond Groot Vlasroot wordt gecompenseerd. Compensatie kan echter alleen plaatsvinden binnen de nog niet gerealiseerde delen van de EHS. Deze zijn rond Groot Vlasroot niet aanwezig.	
59. + 90.	In redelijkheid kan van de eerdere alternatieven West 1, 2 en 3 uit de planMER niet zomaar worden afgezien en is de keuze voor dit verkeersalternatief N69/Westparallel met kleine varianten niet voldoende en niet deugdelijk gemotiveerd in de voorliggende project MER.	In het project MER zijn uitsluitend alternatieven/varianten beschouwd die passen binnen het zoekgebied dat is opgenomen in de partiële herziening van de Structuurvisie. De door reclamant genoemde variant ligt daarbuiten. De door reclamant genoemde alternatieven zijn reeds in de PlanMER fase reeds onderzocht en afgefallen.	
	PlanMER en het project MER dienen het volledige traject te omvatten van de Grenscorridor N69 vanaf de Belgische grens inclusief het deel van de A67 dat wordt beïnvloed door de gewijzigde verkeersstromen.	De reactie betoogt dat het studiegebied van de milieueffectrapportages te beperkt is. Dit is feitelijk onjuist. In het planMER en het project MER zijn de effecten onderzocht binnen de gehele grenscorridor, waaronder de A67 en ook daarbuiten met inbegrip van delen van België.	
	Het plan zal grote schade toebrengen aan de natuurwaarden, waaronder Natura 2000 gebieden en Ecologische Hoofd Structuur. Met name worden verbindingen tussen samenhangende gebieden onderbroken met alle consequenties voor Flora en Fauna.	Volgens de eisen die wet en recht daaraan stellen zijn de effecten op de natuurwaarden onderzocht en vervolgens betrokken in de bestuurlijke afweging voor het verkeersalternatief. Een en ander is verwoord en in beeld gebracht in het PIP, inclusief de ondersteunende bijlagen.	
	Verdiepte aanleg van het N69/Westparallel traject moet worden gehandhaafd conform de PlanMER om belasting van leefmilieu te voorkomen en de ruimtelijke kwaliteit niet onnodig te belasten.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> .	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	De Project MER moet op de PlanMER aansluiten, afwijkingen moeten met feiten worden onderbouwd.	In het planMER heeft een effectbeschrijving plaatsgevonden op regionaal schaalniveau ten behoeve van een partiële herziening van de structuurvisie. Conform de geldende wet- en regelgeving heeft in het project MER een verdieping plaatsgevonden van het onderzoek op lokaal en inrichtingsniveau. Uit het project MER is geen nieuwe informatie naar voren gekomen die significant afwijkt van de informatie die in het planMER is opgenomen.	
	De aanbevelingen van de commissie MER moeten worden opgevolgd. Deze commissie speelt een essentiële rol in de opstelling van plannen m.b.t. ruimtelijke ordening. De adviezen van de commissie moeten in de Project MER expliciet worden behandeld.	In het PIP en de daarvan deeluitmakende bijlagen is conform artikel 7.14 Wmb het volgende vermeld: • de wijze waarop rekening is gehouden met de in het milieueffectrapport beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu van de activiteit waarop het plan betrekking heeft; dit is beschreven in hoofdstuk 5 van de toelichting van het PIP en de MER en VKA notitie zijn als bijlagen bijgevoegd. • hetgeen is overwogen omtrent de in het milieueffectrapport beschreven alternatieven; dit is beschreven in hoofdstuk 2 van de toelichting van het PIP en de MER en VKA notitie zijn als bijlagen bijgevoegd. • hetgeen is overwogen omtrent de bij het ontwerp van het plan terzake van het milieueffectrapport naar voren gebrachte zienswijzen; dit is beschreven in paragraaf 7.2.3. van de toelichting van het PIP en deze zienswijzennota is als bijlage bijgevoegd. • hetgeen is overwogen omtrent het door de commissie m.e.r. uitgebrachte advies; dit is beschreven in paragraaf 7.2.3. van de toelichting van het PIP en deze zienswijzennota is als bijlage bijgevoegd.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Ten gevolge van de aanleg van deze weg zal de veiligheidssituatie wijzigen zowel op het traject N69 vanaf de Belgische grens, als op de A67. Dit leidt tot noodzakelijke aanpassingen en/of opstelling van Rampenplannen. Als onderdeel van de Project MER moet dit in kaart worden gebracht gegeven het feit dat zowel de N69/Westparallel als de A67 zich in essentie kenmerken door zwaar vrachtverkeer inclusief gevaarlijke stoffen. Hierin dient ook het industrieterrein De Run te worden meegenomen.	In het MER zijn voor alle alternatieven de effecten onderzocht op verkeersveiligheid en ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (externe veiligheid). Daarbij is rekening gehouden met vastgestelde transportroutes van en naar onder meer industrieterreinen.	
	Opgemerkt wordt dat slechts de effecten van de nieuw aan te leggen weg zelf worden beschreven en niet de effecten van de aanleg van de nieuwe verbinding op bestaande infrastructuur. Dat betreft zeker de wegdelen van de bestaande N69 vanaf de Belgische grens en de aansluiting op de A67 inclusief het wegdeel A67 van Eersel tot en met kruising De Hogt.	De opmerking is feitelijk onjuist. In het MER en het achtergrondrapport Verkeer zijn de effecten onderzocht voor alle doorgaande wegen in de grenscorridor en het gebied daarbuiten. De door reclamant genoemde wegdelen maken daar onderdeel van uit.	
	Uit de passende beoordeling kan niet worden opgemaakt dat verkeersbewegingen op de wegdelen tussen De Locht en de A67-oprit zijn meegenomen in de berekeningen. Art. 19j Nbw vereist dat een beoordeling van het project dient plaats te vinden in combinatie met andere plannen of projecten.	Bij het bepalen van alle verkeersgerelateerde effecten, waaronder op Natura 2000-gebieden, is rekening gehouden met autonome ontwikkelingen waaronder de realisatie van de aansluiting A67 bij De Locht door de gemeente Veldhoven.	
	De verkeerssituatie op de A67 tussen de nieuwe aansluiting Veldhoven West en knooppunt De Hogt dient volledig bekend te zijn en door de Rijksoverheid (Ministerie en Rijkswaterstaat) geaccordeerd te zijn. Dit dient een onderdeel te zijn van de Project MER. Ook de onderliggende financiële consequenties van eventueel noodzakelijke aanpassingen van de A67.	De planvorming voor de N69 heeft in nauw overleg met het Rijk plaatsgevonden. Op structuurvisieniveau (planMER) is instemming gevraagd en verkregen met de aantakking van de nieuwe verbinding op de aansluiting op het hoofdwegennet. Het PIP met onderliggend project MER is een rechtstreekse uitwerking van de structuurvisie. In het kader van het wettelijk vooroverleg heeft Rijkswaterstaat zich van de gevolgen van het PIP op de hoogte kunnen stellen. Zij heeft daarin geen aanleiding gezien ten aanzien van het voorkeursalternatief enig voorbehoud te maken.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Met betrekking tot de aansluiting van de Westparallel op de A67 op 3 kilometer van verkeersplein De Hogt wordt opgemerkt dat al het verkeer op één plaats op de nu al overbelaste A67 wordt gebracht. Aanpassing (bijvoorbeeld verbreding) van de A67 is niet in het voorliggende plan voorzien. Met dit aspect is in het PIP geen, althans onvoldoende rekening gehouden.	Verwezen wordt naar het voorgaande commentaar. De Westparallel leidt tot een toename op de A67 tussen Veldhoven-West en De Hogt. Hierdoor zal de kans op congestie in de toekomst toenemen. Het verbreden van de A67 maakt inderdaad geen onderdeel uit van het voorliggende plan. Dit wegdeel is een Rijksaangelegenheid.	
	Er moet een uitvoeringsovereenkomst met Rijkswaterstaat tot stand zijn gekomen alvorens de N69/Westparallel op de A67 kan worden aangesloten. Dit dient voor vaststelling van het PIP te gebeuren omdat anders de bestuurlijke basis voor de N69/Westparallel ontbreekt. Verzoek om de status van de uitvoeringsovereenkomst openbaar te maken.	Verwezen wordt naar de beide voorgaande commentaren. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft schriftelijk toestemming verleend voor de aantakking van de N69 op de nieuwe aansluiting op de A67; Veldhoven-West. Hiermee is de bestuurlijke basis geborgd. Het PIP biedt zekerheid dat de N69 gerealiseerd zal worden. Daarna kan pas een uitvoeringsovereenkomst worden gesloten.	
	Reclamant is van mening dat eventueel noodzakelijke aanpassingen aan de A67 vooraf dienen te gaan aan de nieuwe aansluiting van de N69/Westparallel op de A67.	Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is bevoegd om de urgentie van situaties op rijkswegen te beoordelen. In het gebied van de Grenscorridor spelen de volgende zaken: • De meest recente verkeersmodellen geven aan dat ook in de autonome situatie filevorming gaat ontstaan op de A67. • De huidige problemen met de verkeersafwikkeling en de daaruit voortvloeiende effecten op de leefbaarheid in Veldhoven maken de aanleg van de nieuwe aansluiting Veldhoven-West noodzakelijk.	

Reactie Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
In het Hoofdrapport "Project-MER nieuwe verbinding Grenscorridor N69" op pagina's 65/266 en 66/266 worden in de verwachte Intensiteit/Capaciteit (I/C) verhoudingen in de spits aangegeven op Rijksweg A67 tussen Veldhoven West en De Hogt aan het einde van de planperiode (2030) bij aansluiting van de N69/Westparallel op aansluiting Veldhoven West. De aangegeven I/C waarden zijn groter dan 0,9 of zelfs hoger dan 1,0. Dit leidt minimaal tot ernstige vertraging, maar meestal tot stagnatie van de verkeersstromen op dit A67-traject en de betrokken aansluitingen. De te verwachten I/C-verhoudingen op de Rijksweg A67 tussen Veldhoven-West en De Hogt op het door de provincie geplande moment van aansluiten van de N69/Westparallel op de A67 dienen bekend te zijn. Verzoek om deze informatie bekend te maken.	De N69 functioneert niet naar behoren doordat deze door de dorpskommen van Valkenswaard en Aalst loopt, met alle gevolgen voor de leefbaarheid, doorstroming en veiligheid in het gehele gebied van de Grenscorridor. Daarin is de noodzaak besloten voor het uitvoeren van alle maatregelen zoals opgenomen in het Gebiedsakkoord, met name de onderdelen Nieuwe Verbinding en de Nulplusmaatregelen. Het niet – in samenhang – doorzetten van deze projecten leidt er toe dat de problemen in de gehele regio blijven bestaan.	De verkeersberekeningen zijn uitsluitend uitgevoerd voor het prognosejaar 2030. Dit is maatgevend voor de besluitvorming over het voorliggende PIP. Er zijn geen berekeningen gemaakt voor de situatie direct na openstelling. I/C-verhoudingen zijn voor die situatie dan ook niet beschikbaar.

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	In het kader van 'een goede ruimtelijke ordening' in de zin van art. 3.1 jo. art. 3.26 Wro dient een afgewogen keuze gemaakt te worden. In relatie hiermee is ook een nadere analyse op basis van de I/C verhoudingen op de A67 zoals die worden verwacht op het moment van aansluiting van de N69/Westparallel noodzakelijk. Dat is tevens van belang voor de effecten op de laatste kilometers van de N69/Westparallel voor de aansluiting op de A67, dus ter hoogte van Het Goor, Groot Vlasroot, Rundal en andere natuurgebieden ter plekke. Zonder bekendheid met de consequenties voor het milieu op deze natuurgebieden zou een besluit tot aansluiting van de N69/Westparallel op de A67 op deze plaats onvoldoende onderbouwd zijn en mogelijk onverantwoord. Overigens zou tevens ten gevolge van stagnatie op de N69/Westparallel als neveneffect het sluipverkeer in de gehele regio ongewenst toenemen. Reclamant verzoekt aan te geven wat de effecten van daadwerkelijke stagnatie op het laatste deel van de N69/Westparallel nabij de oprit Veldhoven West volgens de modellen zouden zijn.	In het MER en de passende beoordeling is rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen in het studiegebied en met aansluiting van de nieuwe verbinding op de A67. Het ecologisch onderzoek behandelt de natuurgebieden in de Grenscorridor waar de mogelijke effecten kunnen optreden, ook de genoemde EHS en Natura 2000 gebieden. De modellen laten zien dat de kruispunten op de N69 en de aansluiting Veldhoven-West het verkeer adequaat kunnen afwikkelen. Er wordt daarom (buiten de normale wachtrij voor het rode licht) geen stagnatie verwacht op het laatste deel van de N69/Westparallel nabij de oprit Veldhoven West. Volgens de eisen die wet en recht daaraan stellen zijn de effecten op de natuurwaarden onderzocht en vervolgens betrokken in de bestuurlijke afweging voor het voorkeursalternatief. Een en ander is verwoord en in beeld gebracht in het PIP, inclusief de ondersteunende bijlagen.	
	Als gevolg van de aanleg van de infrastructuur dwars door de beschermde habitattypen heen wordt het areaal van het betreffende habitatype aangetast en/of vernietigd. Ook ter plaatse van en onder kunstwerken zal Flora en Fauna worden aangetast. Er is onvoldoende zekerheid dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast.	Reclamant onderbouwt zijn stellingen niet. De provincie merkt op dat bij het samenstellen van alternatieven en varianten is gestreefd naar het minimaliseren van effecten op de omgeving waaronder met name natuurwaarden zijn begrepen. In het MER, het achtergrondrapport Ecologie en de passende beoordeling zijn de effecten op natuur onderzocht. Uit overleg met de vergunningverlener is gebleken dat de nieuwe verbinding vergunbaar is.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Er is sprake van aantasting van Natura 2000 en de EHS gebieden zowel door geluid, en depositie van stikstof en roet, als door versnippering van gebieden t.g.v. aanleg van een N69/Westparallel. De N69/Westparallel zal de migratie van soorten derhalve ernstig bemoeilijken met significante effecten voor Fauna en Flora. Daarmee is in de voorliggende plannen onvoldoende rekening gehouden. De passende beoordeling is op dit vlak ondeugdelijk en voldoet niet aan de vereisten.	Verwezen wordt naar het voorgaande commentaar. Aanvullend daarop geldt dat de passende beoordeling, conform het advies van de commissie m.e.r., op enkele onderdelen is aangescherpt. Significante negatieve effecten op de terzake doende natuurwaarden zijn uitgesloten.	
	De huidige drie EHS verbindingen westelijk van Dommelen tussen de Keersop beek en de westelijk daarvan gelegen EHS gebieden, dienen te worden gehandhaafd en van voldoende formaat te zijn ook voor de grotere diersoorten.	De nieuwe verbinding doorsnijdt een aantal ecologische structuren. Via mitigerende maatregelen worden de nadelige effecten opgeheven. Door de nieuwe verbinding deels op palen aan te leggen, worden de beekdalen als belangrijkste structuur gespaard. Daarnaast zijn ecoduiders voorzien. Grotere diersoorten zullen, met name 's nachts, de weg oversteken. De aanleg van een (bos-)ecoduct zou betekenen dat nagenoeg de gehele weg uitgerasterd zou moeten worden met een reeënraaster van ca. 2 meter hoogte. Dit is mede vanuit kostenefficiëntie ongewenst.	
	Ook voor de gevallen van stagnatie van verkeer op (delen van) de N69/Westparallel dienen de consequenties van fijnstof en andere milieueffecten op de Natura 2000 beken en de EHS volledig bekend te zijn. Dit is nu onvoldoende meegenomen in de voorliggende plannen.	Reclamant onderbouwt zijn stellingen niet. Op de N69/Westparallel zal behoudens incidenten, zoals ongevallen, geen sprake zijn van congestie. Bij de berekeningen van milieueffecten wordt uitgegaan van de berekende verkeersintensiteiten doorstroming van het verkeer. Volgens de eisen die wet en recht daaraan stellen zijn de effecten op de natuurwaarden onderzocht en vervolgens betrokken in de bestuurlijke afweging voor het voorkeursalternatief. Een en ander is verwoord en in beeld gebracht in het PIP, inclusief de ondersteunende bijlagen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Tevens zullen maatregelen moeten worden getroffen om te voorkomen dat uitspoeling van schadelijke stoffen zonder waterzuivering via watergangen in het Natura-2000 gebied van de Keersop en/of Run beken terecht kunnen komen. Dit dient in de voorliggende plannen te worden verankerd. Het is niet aannemelijk dat een ontheffing op grond van de Ffw zal worden verleend. Voor een ontheffing geldt een zeer strikt toetsingskader. Daarbij is onder andere van belang dat er geen andere bevredigende oplossing bestaat. Reclamant is van mening dat er betere alternatieven t.o.v. het voorkeursalternatief zijn.	Op dit onderdeel is de passende beoordeling, conform het advies van de commissie m.e.r., aangescherpt. Hieruit blijkt dat er geen vervuiling zal optreden van de Keersop en/of de Run. In het MER zijn verschillende alternatieven in het zoekgebied voor de Westparallel onderzocht op effecten voor ecologie, daarbij is ook getoetst aan flora en fauna. Alle alternatieven hebben negatieve effecten op flora en fauna, ook het voorkeursalternatief. Zie verder algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i>.	
	In de VR 2014 is ten aanzien van aantasting van de EHS het 'nee, tenzij principe' opgenomen in art. 5.3. Aan deze voorwaarden wordt onvoldoende voldaan. Het ontwerp-PIP is in strijd met de VR 2014. Tevens zij hier nog vermeld dat in art. 5.3. lid 2 onder b. VR 2014 is bepaald dat een verzoek om herbegrenzing vergezeld gaat van een bestemmingsplan (hier PIP) waaruit blijkt dat er voor de ontwikkeling geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten de EHS. Dat is hier niet geschied.	De provincie is aan de VR 2014 gebonden in het kader van de bestuurlijke zelfbinding. Tegen die achtergrond geeft zij zich rekenschap van het bepaalde in artikel 5.3. en wel zodanig dat de alternatieven en varianten primair beoordeeld moeten worden op de mate waarin zij de EHS ontzien. In dat licht moet die combinatie van alternatief en variant worden gekozen die het geringste effect op de EHS sorteert. De tracékeuze die in dat kader is gemaakt, is onder meer voor wat betreft de effecten op natuur en milieu onderbouwd in de toelichting van het PIP en in de ondersteunende bijlagen. Verwezen wordt naar deze documenten.	
	Het voorliggende voorstel is niet in overeenstemming met art. 5.3. lid 2 VR 2014 dat vereist dat er geen andere oplossingen voorhanden zijn buiten de EHS. In dat verband wordt verwezen naar de West en West-Midden tracés.	Verwezen wordt naar het voorgaande commentaar. De alternatieve tracés West en West-Midden bleken op basis van de milieueffectenrapportage (PlanMER eerdere fase) geen adequaat alternatief.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Het PIP is uitsluitend van toepassing op het gedeelte van de nieuwe verbinding tussen de bestaande N69 en De Locht. Het is een ommissie om een Provinciaal Inpassingsplan op deze wijze vast te stellen zonder dat de bijbehorende en noodzakelijke bestemmingsplannen van andere overheden (in het onderhavige geval Gemeente Veldhoven) ook bekend zijn, in procedure gebracht zijn en er een formele overeenkomst tussen betrokken overheden is vastgesteld.	De procedure van het bestemmingsplan van de gemeente Veldhoven loopt nagenoeg parallel aan het PIP. Inhoudelijk zijn het bestemmingsplan en het PIP op elkaar afgestemd. De procedure voor het bestemmingsplan en het inpassingsplan lopen parallel en in nauwe samenspraak tussen gemeente en provincie. Indien het bestemmingsplan onverhoopt vertraging oploopt dan zal de provincie, ter waarborging van de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan, kiezen voor de formele maatregel van de aanwijzing (artikel 4.2 Wro). Een en ander is nader uiteengezet in de toelichting van het PIP.	
	Reclamant wijst erop dat elke verlegging van de beek Keersop (een Natura 2000 gebied) ongewenst is, en dat een dergelijke verlegging een separate MER procedure vereist. In dit PIP kan een dergelijke verlegging niet impliciet worden geregeld (voorbeeld: rotonde bij de Dommelsedijk).	Een verlegging van de Keersop is niet aan de orde.	
	Verzoekt door middel van een specifieke aanduiding de exacte huidige ligging van de beken in het PIP vast te stellen en van een bestemming te voorzien die recht doet aan Natura 2000 (zie ook bestemmingsplan Buitengebied Bergeijk 2011).	De provincie is niet voornemens om de beek te verleggen, althans niet indien daartoe geen aanleiding bestaat vanuit de eisen die aan de nieuwe verbinding moeten worden gesteld. Aldus wordt het fixeren van de beken niet doelmatig geacht. Een vrije locatieaanduiding van de beken sluit aan bij de bestemmingsplannen Buitengebied van de gemeenten Valkenswaard en Bergeijk. Deze duiden de beek ter plaatse van de N397 evenmin expliciet aan binnen de verkeersbestemming.	
	Reclamant wijst erop dat voor verlegging van de SABIC pijpleiding, wegens het karakter van de vervoerde koolwaterstoffen, een aparte MER is vereist. Verzoekt deze aanwijzingen uit het PIP te verwijderen en de bestaande bestemmingen voor de SABIC pijpleiding te handhaven zolang er geen specifieke MER hierover is uitgevoerd.	Anders dan reclamant stelt is verlegging van de Sabic leiding niet m.e.r.-plichtig. De verlegging is nodig in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Overigens zal de leiding niet worden verlegd naar de westzijde van de Nieuwe Verbinding tussen de N397 en de Molenstraat uitgezonderd de directe nabijheid van de aansluiting op de N397.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	De toezegging dat de Westparallel verdiept aangelegd wordt ter plaatste van de Broekhovenseweg dient gestand te worden gedaan. Het wijzigen van deze toezeggingen is in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur. Burgers moeten kunnen rekenen op een betrouwbare overheid.	De Nieuwe Verbinding wordt ter plaatse van de Broekhovenseweg verdiept aangelegd.	
	De ambtelijke bevestiging dat de overbrugging Broekhovenseweg breed genoeg zal worden om een vrijliggend utilitair fietspad te realiseren dient gestand te worden gedaan. Dit plan staat op de gemeentelijke projectenlijst van de Gemeente Bergeijk en is absoluut noodzakelijk gezien de buitengewoon gevaarlijke situatie op de Broekhovenseweg.	De brug over de nieuwe weg op de Broekhovenseweg wordt breed genoeg aangelegd om hier een vrijliggend fietspad te realiseren. De aanleg van een vrijliggend fietspad is een verantwoordelijkheid van de gemeente Bergeijk en die heeft dit als zodanig opgenomen in de Gebiedsimpuls.	
61.	Verzoek om alle op – en afritten bij de N397 aan de westelijke zijde van de Keersop te realiseren.	Er is een groot aantal varianten van deze aansluiting met het in het PIP opgenomen ontwerp vergeleken. De studie heeft uitgewezen dat alle varianten een verslechtering voor een of meerdere belangen met zich meebrengen. Op dit verzoek kan dus niet worden ingegaan.	
	Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat veruit de meeste geluidsoverlast op het woongebied Mgr. Smetsstraat veroorzaakt wordt door de constructie met op- en afritten. Verzoek om dit tot het minimum te beperken en dit als zodanig op te nemen in de regels (geluidsarm asfalt en geluidswal van voldoende hoogte).	De door reclamant genoemde mitigerende maatregelen maken onderdeel uit van het PIP cq. Akoestisch onderzoek (bijlage 5 bij het PIP). De suggestie om geluidreductiemaatregelen in de juridisch bindende onderdelen van het PIP te verankeren wordt niet doelmatig geacht, zulks temeer niet nu noch de Wet geluidhinder noch de Wet milieubeheer daar toe dwingt.	
	Geluidsbelasting: akoestisch onderzoek. Reclamanten zijn op geen enkele wijze overtuigd van het feit dat het akoestisch model correct is en dat de invoer overeenkomt met hetgeen in de praktijk gebouwd gaat worden door de grote mate van vrijheid in de regels van het PIP. Verzoekt om de exacte uitvoering van het plan in de regels op te nemen en het akoestisch onderzoek hiermee uit te voeren.	De uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek, zoals de rekenmethodiek, de gehanteerde verkeersgegevens en de omgevingskenmerken zijn opgenomen in hoofdstuk 3 van het akoestisch onderzoek, dat als bijlage 5 bij de toelichting van het PIP is opgenomen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Het PIP geeft geen uitsluitsel over de uitvoering van de kruising Nieuwe Verbinding Grenschorridor N69 en Mgr. Smetsstraat maar houdt alle opties open. Voorkeur is dat ter hoogte van de kruising Nieuwe Verbinding Grenschorridor N69 en Mgr. Smetsstraat een 'knip' wordt gerealiseerd door de kruising uit te voeren als fiets-/voetgangersbrug. Verzoek om in de regels op te nemen dat de kruising Nieuwe Verbinding Grenschorridor N69 en Mgr. Smetsstraat half verdiept wordt uitgevoerd. Dit geldt ook voor de aansluiting Nieuwe Verbinding Grenschorridor N69 en de bestaande N69 (Luikerweg). Duidelijkheid dient gegeven te worden omtrent ontsluiting Eurocircuit.	De kruising van de Mgr. Smetsstraat met de Nieuwe Verbinding zal ongelijkvloers worden uitgevoerd, waarbij de Mgr. Smetstraat verdiept wordt aangelegd middels een tunnel. Een knip in de Mgr. Smetsstraat wordt vooralsnog niet gerealiseerd. Het Eurocircuit en omgeving blijft bereikbaar aangezien de bestaande hoofdontsluitingsroutes via de Mgr. Smetsstraat en de Kempervennendreef in stand blijven. Voor langzaam verkeer en landbouwverkeer wordt een parallelweg aan de westzijde van de nieuwe verbinding gerealiseerd vanaf de Victoriedijk die aansluit op de in de PIP voorziene ongelijkvloerse aansluiting op de Luikerweg.	Op de verbeelding en in de regels wordt ter plaatse van de Mgr. Smetstraat alleen een onderdoorgang mogelijk gemaakt.
64.	Tot aanleg zou alleen overgegaan worden als er unanimititeit onder de betrokken partijen zou zijn over de aanleg van de weg. Deze is er niet, de gemeente Veldhoven is immers tegen. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de geluidsoverlast en luchtkwaliteit die de weg gaat veroorzaken voor het buurtschap Heers/Westervelden.	Partijen hebben met elkaar afgesproken om te streven naar een unaniem gedeelde oplossing (par. 2.3.1 Afsprakenkader Grenschorridor N69 29-01-2010). Streven is iets anders dan het als voorwaarde stellen. Dat is geenszins de bestuurlijke afspraak geweest. De gemeente Veldhoven heeft niet kunnen instemmen met het Gebiedsakkoord, juni 2012, maar zich ook niet uitgesproken tegen het gebiedsakkoord. De gemeente heeft vervolgens actief geparticipeerd in de bestuurlijke werkgroep Nieuwe Verbinding en heeft het regionaal advies voor het VKA ondersteund. Zie algemene beantwoording <i>Geluidhinder</i> en <i>Luchtkwaliteit</i>.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Reclamant is verbaasd dat ondernemers in het gebied al zeker 25 jaar geremd worden in hun ontwikkeling vanwege de "natuur" in het gebied en plotseling mag er een weg door de EHS/GHS aangelegd worden.	Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i> Volgens de eisen die wet en recht daaraan stellen zijn de effecten op de natuurwaarden onderzocht en vervolgens betrokken in de bestuurlijke afweging voor het voorkeursalternatief. Een en ander is verwoord en in beeld gebracht in het PIP, inclusief de ondersteunende bijlagen.	
	Reclamant stelt voor om de bestaande ontsluitingswegen aan te passen, waarmee een oplossing gevonden kan worden in plaats van een nieuwe verbinding.	Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i> en <i>Tracéligging</i> .	
	Vraagt zich af hoe afname van woongenot, daling van de waarde van onroerend goed en toename fijnstof zullen worden gecompenseerd.	Zie algemene beantwoording Luchtkwaliteit en <i>Planschade</i> .	
66.	Reclamant maakt bezwaar tegen het tracé. Er is geen sprake van overbelasting, de aanleg is funest voor het natuurgebied De Keersop, veroorzaakt schade voor omwonenden Dommelen die hebben gekozen voor een woning aan de rand van een natuurgebied en maatregelen om die overlast af te wenden zijn niet mogelijk of zijn in het plan ongedaan gemaakt. Verzoek om de aanleg van de weg te heroverwegen.	Zie algemene beantwoording Gebiedsakkoord, <i>Tracéligging</i> , <i>Geluidhinder</i> en <i>Luchtkwaliteit</i> .	
67.	In dit kader van de overlast die de nieuwe N69 gaat brengen (geluid en luchtkwaliteit), de verwachte waardevermindering van de woning en de mogelijke consequenties voor de gezondheid, is reclamant voornemens een claim voor planschade in te dienen als gevolg van deze voorgenomen aanleg, zeker nu ook de geluidswal is komen te vervallen. Reclamant wil nadrukkelijk pleiten om de weg verder van de woningen in Dommelen aan te leggen, mede gezien de gangbare windrichting.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> , <i>Geluidhinder</i> , <i>Luchtkwaliteit</i> en <i>Planschade</i> . De totstandkoming van het voorkeursalternatief is een zorgvuldige afweging geweest van de betrokken partijen en belangen. Het verzoek om de aanleg van de weg te heroverwegen wordt niet overgenomen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
69.	De inwoners van de Bergeijkse kern Westerhoven zijn zeer ongelukkig met het feit dat zij door de aanleg van deze weg (WP) alleen maar nadelen gaan ondervinden zoals: veel meer verkeer dwars door het centrum (+70%), toenemende verkeersonveiligheid, vernielde natuur, zwaar ontsiert landschap, stank, geluidsoverlast, verstoorde rust, grotere risico's voor bewoners van Westerhoven om betrokken te raken bij verkeersongevallen, toename transporten gevaarlijke stoffen, een grotere kans op vervroegd overlijden ten gevolge van de fijnstof verhoging, afnemen van de wild populatie (o.a. herten) vanwege het ontbreken van afrasteringen langs de WP, in het voorjaar het verstoren van de paddentrek van Braambos naar de Keersop, de biodiversiteit van de flora en fauna in het natuurgebied wordt enorm geweld aangedaan, etc.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging, Geluidhinder</i> en <i>Luchtkwaliteit</i> .	
	Reclamanten zijn van mening dat op het moment dat de provincie het PIP vaststelt, de Nulplus- als de Gebiedsimpuls maatregelen integraal, gelijktijdig en duidelijk moeten zijn afgerond. De bewoners van de Heijerstraat, Provincialeweg en Loveren zijn ongerust dat door de verhoogde verkeersintensiteit voor hen de verkeersoverlast gigantisch toe gaat nemen. (Heijerstraat, Provincialeweg circa +55% van 4.872 naar 7.552 voertuigen per etmaal en Loveren +70% van 4.551 naar 7.737 voertuigen per etmaal). De huidige inrichting van deze wegen is daarin momenteel absoluut niet voorzien. Herinrichting wordt voorzien als nulplusmaatregel. Gevreesd wordt dat er uiteindelijk geen geld meer beschikbaar is en daardoor de weg in de huidige staat blijft liggen. Verzoek om doeltreffende maatregelen te treffen om de veiligheid, de gezondheid en de leefbaarheid voor de bewoners te verzekeren en te waarborgen.	Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i> .	
	Verwacht wordt dat de waarde van het vastgoed zal dalen, zijn hiertoe compenserende maatregelen voorzien?	Zie algemene beantwoording <i>Planschade</i> .	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Vreest grote verkeerstoename in Westerhoven (en in de kern van Dommelen). Deze kan eenvoudig worden voorkomen door op de Dommelsedijk géén op- en/of afritten naar de nieuwe weg (de WP) te maken maar de weg met een ongelijkvloerse kruising de Dommelsedijk te laten oversteken.	Het achterwege laten van deze aansluiting zal een deel van het huidige sluipverkeer in de regio niet wegnemen. Dit is een belangrijke doelstelling van de partijen in het Gebiedsakkoord. De Nulplusmaatregelen beogen het beheersen van de door reclamant geschetste gevolgen.	
	Lang werd er gezegd dat de weg verdiept zou worden aangelegd. Hierdoor zou de weg het landschap zo min mogelijk schaden en de geluidsoverlast zou beperkt blijven. Toch wordt de weg over het Keersop beekdal op 7 meter hoogte aangelegd. Daarbij komt dat de gemeente Valkenswaard vergaande plannen heeft het Eurocircuit beter te gaan ontsluiten.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> .	
	Voor fietsers tussen Westerhoven en Dommelen wordt de situatie niet veiliger met de aanleg van de nieuwe verbinding. Zij moeten hierdoor immers een druk en gevaarlijk punt over gaan steken. Aangedrongen wordt op het opnemen van een fietstunnel in de PIP plannen, daar waar fietsers en het autoverkeer elkaar gaan kruisen. Pleiten voor de aanleg van een gescheiden fietspad tussen Westerhoven en Riethoven.	Er wordt voor fietsers tussen Westerhoven en Dommelen een fietstunnel opgenomen in het PIP waardoor zij veilig de aansluiting kunnen passeren.	
	Aangezien de functie van de Keersopperdreef komt te vervallen moet het landbouwverkeer via nieuwe routes bij de percelen kunnen komen. Er wordt aangegeven dat het gebruik van lokale verbindingen buiten het bereik van de PIP valt en daarom niet hoeft te worden opgenomen. Echter, er zullen toch nieuwe ontsluitingen naar landbouwpercelen moeten komen.	Zie algemene beantwoording <i>Keersopperdreef</i> .	
	Reclamant ziet graag oplossingen ter voorkoming van overlast van de effecten van geluid, stank en fijnstof op de leefbaarheidsbeleving.	Zie algemene beantwoording <i>Geluidhinder</i> en <i>Luchtkwaliteit</i> .	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Reclamant stelt dat de voorziene aansluitingen, met name in de spitsuren voor de nodige filevorming en vertragingen op zowel de Westparallel, de Kempenbaan als op de A67 gaat zorgen. Effect daarvan: mensen kiezen alternatieve routes en gaan de periferie in de omliggende dorpen belasten. De aanleg van de Westparallel moet worden uitgesteld totdat de A67 zodanig is aangepast (verruimd) dat het zeker is dat deze de forse verkeersstromen vanuit de Westparallel en de Kempenbaan, adequaat kan verwerken.	Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is bevoegd om de de urgentie van situaties op rijkswegen te beoordelen. In het gebied van de Grenscorridor spelen de volgende zaken: • De meest recente verkeersmodellen geven aan dat ook in de autonome situatie filevorming gaat ontstaan op de A67. • De huidige problemen met de verkeersafwikkeling en de daaruit voortvloeiende effecten op de leefbaarheid in Veldhoven maken de aanleg van de nieuwe aansluiting Veldhoven-West noodzakelijk. • De N69 functioneert niet naar behoren doordat deze door de dorpskommen van Valkenswaard en Aalst loopt, met alle gevolgen voor de leefbaarheid, doorstroming en veiligheid in het gehele gebied van de Grenscorridor. Daarin is de noodzaak besloten voor het uitvoeren van alle maatregelen zoals opgenomen in het Gebiedsakkoord, met name de onderdelen Nieuwe Verbinding en de Nulplusmaatregelen. Het niet -in samenhang- doorzetten van deze projecten leidt er toe dat de problemen in de gehele regio blijven bestaan.	
	Reclamant dringt er op aan het voorgenomen verbod op vrachtverkeer tussen Valkenswaard en Eindhoven pas van kracht te laten zijn zodra de aansluiting van de Westparallel en de Kempenbaan op de A67 naar tevredenheid functioneert en alle Nulplusmaatregelen zijn doorgevoerd.	Het vrachtverbod valt buiten de strekking van het PIP. Ten overvloede wordt opgemerkt dat de bestuurlijke werkgroep Nulplusmaatregelen van mening is dat het vrachtwagenverbod niet eerder geëffectueerd kan worden dan nadat de Nieuwe Verbinding is gerealiseerd.	
	In de planvorming wordt een fietsbrug over de Westparallel ter hoogte van Braambos voorzien, o.a. om het landelijk fietsrouteplan niet te onderbreken. Dat de hellingshoeken binnen de beschikbare ruimte geen viaduct toelaten is deels waar, maar als dit viaduct een schuine oversteek kent is dit probleem opgelost.	Bij Braambos is voorzien in een voetgangersbrug met een fietsgoot. Een fietsbrug maakt geen onderdeel uit van het voornemen omdat de Nieuwe Verbinding in de nabijheid van Braambos kan worden gepasseerd bij de N397. Bovendien is een fietsbrug moeilijk inpasbaar vanwege de lange, flauwe hellingshoek.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Om een goede waterafvoer in het gebied rondom Braambos te bewerkstelligen, dienen de dwarssloten Spoorbroek en Keersopperbeemden, die het water uit het gebied afvoeren naar de Keersop, open gehouden te worden. In het verleden zijn er bij ernstige regenval al eens overstromingsproblemen in Braambos geweest.	In dit gebied wordt een nieuwe watergang direct ten westen van de Nieuwe Verbinding gerealiseerd. Deze watergang wordt zodanig gedimensioneerd dat de afwatering niet negatief wordt beïnvloed. De opmerking wordt betrokken bij het nader uit werken Waterinrichtingsplan dat aansluitend op het PIP in samenwerking met het Waterschap de Dommel en de ingezetenen zal worden opgesteld.	
70.	Deze zienswijze betreft landbouwverkeer tussen noord- en zuidzijde (en vice versa) van de A67. Het gevolg van de aansluiting van de N69 (niet toegankelijk voor landbouwverkeer) op de A67 in combinatie met het afsluiten van de Oeienboschdijk is het scheppen van mogelijkheden tot ongewenst (sluip)verkeer over de weggetjes Korze en Schoot. Voorstel is om de Oeienboschdijk open te houden voor uitsluitend landbouwverkeer.	De Oeienboschdijk ligt buiten de begrenzing van dit inpassingsplan. De aanleg van de nieuwe verbinding heeft geen invloed op de mogelijkheden voor het landbouwverkeer om de A67 te kruisen. Dit probleem dient verder opgelost te worden in het kader van het bestemmingsplan aansluiting A67 van de gemeente Veldhoven.	
71.	Er ligt nog steeds een veel betere variant over bestaande wegen de Midden-West over de Fressevenweg-Endeakker richting N397. Het zwaarwegend maatschappelijk belang die de aantasting van het Beekdal- Natura 2000 en de EHS rechtvaardigen is niet aange-toond. Het zwaarwegend belang van fijnstof en ammoniak uitstoot in Valkenswaard bestaat zelfs niet.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i>. Het zwaarwegende maatschappelijke belang dat met de Nieuwe Verbinding is gemoeid is in de hoofdstukken 1 tot en met 3 van de toelichting van het PIP uiteengezet. De daarbij in acht te nemen natuurwaarden zijn nauwkeurig onderzocht en afgewogen volgens de daartoe geldende wettelijke kaders. Alle denkbare alternatieven hebben effect op Natura 2000- en EHS gebieden. Hiervoor worden passende maatregelen getroffen. In de aanvulling op de passende beoordeling zijn specifiek de mogelijke effecten op Natura 2000 gebied onderzocht en zijn mitigerende maatregelen voorgesteld die worden geïmplementeerd.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
		Aantasting van de EHS wordt gecompenseerd. De verbetering van de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof en stikstof) is bestuurlijk vastgesteld als een van de doelen voor de nieuwe verbinding.	
		De verbetering van de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof en stikstof) is bestuurlijk vastgesteld als een van de doelen voor de Nieuwe Verbinding.	
	Gevolgen van de realisering van de nieuwe Westparallel N69 voor de bewoners van Braambos zijn: door de toename van de verkeersdruk met wel 70% betrokken te raken bij verkeersongevallen; risico's door de toename transporten met gevaarlijke stoffen; een grotere kans op vervroegd te overlijden ten gevolge van de verhoging fijnstof; ernstige verhoging van geluidsoverlast; waardevermindering van het onroerend goed ten gevolge van de nieuwe verbinding.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> , <i>Geluidhinder</i> en <i>Luchtkwaliteit</i> .	
	Reclamant is van mening dat op het moment dat de provincie het PIP vaststelt, zowel de Nulplus- als de Gebiedsimpuls maatregelen integraal, gelijktijdig en duidelijk moeten zijn afgerond.	Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i> .	
	De Keersopperdreef is ontstaan in een ruilverkaveling jaren geleden. De landbouwers in deze omgeving hebben vele jaren aan de kosten van deze weg mee betaald. De toegang tot de Keersopperdreef moet voor landbouwverkeer toegankelijk blijven vanaf de Dommelsedijk.	Zie algemene beantwoording <i>Keersopperdreef</i> .	
	De Westerhovenseweg en Dommelsedijk moeten openblijven voor landbouwverkeer van Westerhoven naar Dommelen vice versa. De N397 vanaf Braambos tot Eersel openstellen voor landbouwverkeer ter ontlasting van de kernen van Westerhoven en Bergeijk met inhalen toegestaan voor landbouwvoertuigen.	De Westerhovenseweg en de Dommelsedijk worden niet afgesloten voor landbouwverkeer. Zie algemene beantwoording <i>Keersopperdreef</i> .	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Reclamant stelt voor de geplande fietsbrug in het verlengde van Braambos te voorzien van een helling, zodat er tegen op gefietst kan worden. Indien er te weinig ruimte is dan de brug niet haaks maar onder een hoek over de N69 plaatsen zodat er ruimte ontstaat om de taluds wel aan te leggen.	Bij Braambos is voorzien in een voetgangersbrug met een fietsgoot. Een fietsbrug maakt geen onderdeel uit van het voornemen omdat de Nieuwe Verbinding in de nabijheid van Braambos kan worden gepasseerd bij de N397. Bovendien is een fietsbrug moeilijk inpasbaar vanwege de lange, flauwe hellingshoek.	
	Zolang de verbreding van de A67 vanaf De Hogt naar de afslag bij Eersel niet voorzien is van twee maal 3 rijstroken kan de capaciteit van de WP N69 niet voldoende benut worden.	Verbreding van de A67 tussen De Hogt en de afslag Eersel is geen voorwaarde voor het voldoende functioneren van de Nieuwe Verbinding. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is bevoegd om de de urgentie van situaties op rijkswegen te beoordelen. In het gebied van de Grenscorridor spelen de volgende zaken: • De meest recente verkeersmodellen geven aan dat ook in de autonome situatie filevorming gaat ontstaan op de A67. • De huidige problemen met de verkeersafwikkeling en de daaruit voortvloeiende effecten op de leefbaarheid in Veldhoven maken de aanleg van de nieuwe aansluiting Veldhoven-West noodzakelijk. • De N69 functioneert niet naar behoren doordat deze door de dorpskommen van Valkenswaard en Aalst loopt, met alle gevolgen voor de leefbaarheid, doorstroming en veiligheid in het gehele gebied van de Grenscorridor. Daarin is de noodzaak besloten voor het uitvoeren van alle maatregelen zoals opgenomen in het Gebiedsakkoord, met name de onderdelen Nieuwe Verbinding en de Nulplusmaatregelen. Het niet -in samenhang- doorzetten van deze projecten leidt er toe dat de problemen in de gehele regio blijven bestaan.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Dwars sloten Goorbroek en Keersopperbeemden openhouden voor waterafvoer naar de Keersop.	In dit gebied wordt een nieuwe watergang direct ten westen van de nieuwe verbinding gerealiseerd. Deze watergang wordt zodanig gedimensioneerd dat de afwatering niet negatief wordt beïnvloed. De opmerking wordt betrokken bij het nader uit werken Waterinrichtingsplan dat aansluitend op het PIP in samenwerking met het Waterschap de Dommel en de ingezetenen zal worden opgesteld.	
	Een aantal bewoners van Braambos en Dommelen worden belast met geluid, fijnstof, verstoring en horizon vervuiling en waardedaling van onroerend goed. De bewoners van Braambos verwachten een coulante regeling van de provincie.	Zie algemene beantwoording <i>Geluidhinder</i> en <i>Luchtkwaliteit</i> en <i>Planschade</i> .	
	Het sluiten voor het vrachtverkeer door de dorpskommen van Waalre en Valkenswaard mag niet eerder worden besloten anders dan de nieuwe verbinding N69 volledig gereed is. Idem met alle 0+ maatregelen die dan gereed moeten zijn om de overlast van de toename van het verkeer richting de nieuwe verbinding beheersbaar te houden.	Het vrachtverbod valt buiten de strekking van het PIP. Ten overvloede wordt opgemerkt dat de bestuurlijke werkgroep Nulplusmaatregelen van mening is dat het vrachtwagenverbod niet eerder geëffectueerd kan worden dan nadat de Nieuwe Verbinding is gerealiseerd.	
72.	Reclamant heeft bezwaar tegen het verplaatsen van het verkeer van de N69 (Eindhovenseweg) naar de Europalaan in Valkenswaard. Indien het verkeer van de huidige Eindhovenseweg (N69) verplaatst wordt naar de Europalaan heeft het vast te stellen PIP haar functie om de N69 in Valkenswaard te ontlasten verloren.	De Nieuwe Verbinding heeft een functie voor het ontlasten van de kern Valkenswaard. Het is daarbij minder relevant of het verkeer in de toekomst over de Eindhovenseweg of over de Europalaan rijdt. Het verplaatsen van verkeer naar de Europalaan is een gevolg van een besluit van de gemeente Valkenswaard en maakt geen onderdeel uit van het PIP.	
	De nieuwe verbinding betekent ca. 25% vermindering van het huidige verkeer op de Eindhovenseweg (N69). Reclamanten vragen zich af wat wordt bedoeld met: 'Verkeer uit Valkenswaard blijft de afgewaardeerde N69 gebruiken'. Wordt hier bedoeld dat alleen het lokale verkeer gebruik blijft maken van de of wordt hier bedoeld dat de resterende 75% verkeer gebruik blijft maken van de Eindhovenseweg (N69)?	Hier wordt bedoeld dat het lokale verkeer uit Valkenswaard van de Eindhovenseweg gebruik blijft maken.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Voor zover bekend heeft tot op heden de overdracht van de Eindhovenseweg van de Provincie naar de gemeente Valkenswaard nog niet plaatsgevonden. Verzoek om in de voorwaarden hierover harde garanties op te nemen waardoor het onmogelijk wordt om het verkeer van de Eindhovenseweg (N69) te verplaatsen naar de Europalaan. Voorstel zou kunnen zijn om het huidige verkeer Europalaan vast te leggen.	Dit aspect valt buiten de scope van de PIP. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente Valkenswaard om, na het openstellen van de Nieuwe Verbinding, adequate maatregelen op haar wegen te treffen om het verkeer in de kern Valkenswaard te ordenen.	
74.	Wat is er in de afgelopen drie jaren veranderd in de metingen van verkeersbewegingen op het noordelijk deel van de N69 zodat duidelijk wordt wat de reden(en) is/zijn waarom het verkeer na aanleg van de Westparallel niet afneemt conform eerdere verwachtingen?	Aangenomen wordt dat hier de wegvakken op de N69 tussen Valkenswaard en Aalst en ten noorden van Aalst worden bedoeld. De verschillen wijken af van eerdere verwachtingen om twee redenen: 1. In de Project MER is uitgegaan van het nieuwe regionale verkeersmodel SRE 3.0. Ten opzichte van het oude model SRE 2.0 (PlanMER) is enerzijds de modeltechniek verbeterd en zijn anderzijds andere ruimtelijke ontwikkelingen in het model opgenomen conform de nieuwste inzichten. 2. De Nieuwe Verbinding heeft in de Project MER een andere ligging en andere aansluitingvormen op het omliggend wegennet (zoals N69, N397 en A67/Kempensbaan). In de PlanMER golden op deze wegvakken de volgende intensiteiten (Nulplus met Westparallel 1): • N69 onder Aalst: 17.200 mvt/etmaal (29% afname) • N69 boven Aalst: 31.200 mvt/etmaal (15% afname) In de Project MER/PIP worden de volgende intensiteiten berekend: • N69 onder Aalst: 17.500 mvt/etmaal (32% afname) • N69 boven Aalst: 33.600 mvt/etmaal (11% afname) Er is sprake van verschillen maar de effecten liggen in dezelfde orde van grootte.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Welke harde afspraken zijn er door de provincie / stuurgroep VKA Westparallel gemaakt met de gemeente Veldhoven dat de Westparallel daadwerkelijk gelijktijdig in tijd evenals in verkeerstechnische zin rechtstreeks wordt aangesloten op de A67? Wat indien de gemeente Veldhoven géén aansluiting realiseert direct op de A67?	De procedure voor het bestemmingsplan en het inpassingsplan lopen parallel en in nauwe samenspraak tussen gemeente en provincie. Als het bestemmingsplan onverhoopt vertraging oploopt dan zal de provincie, ter waarborging van de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan, kiezen voor de formele maatregel van de aanwijzing (artikel 4.2 Wro). Dit is uiteengezet in de toelichting op het PIP.	
	Zijn de gelden voor een directe aansluiting op de A67 gegarandeerd en gelabeld? Welke effecten heeft dit op de haalbaarheid van de vooraf gestelde doelen m.b.t. terugdringen verkeer op het noordelijk deel van de huidige N69?	Deze middelen zijn onderdeel van de totale begroting. De reservering van middelen maakt een goede aansluiting mogelijk.	
	De gemeente Valkenswaard heeft een bovengrens ingesteld m.b.t. toename van verkeer op haar lokale wegennet door Dommelen. Het aantal verkeersbewegingen mag niet toenemen t.o.v. deze cijfers uit 2012. Er zullen gedwongen lokale verkeersmaatregelen de toe- en afvoer naar de WP via deze lokale routes ontmoedigen of blokkeren. Stemt de provincie in met deze wijze van verkeersontmoediging van en naar de Westparallel via Dommelen?	Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente Valkenswaard om het verkeer in de kernen van Dommelen en Valkenswaard goed te ordenen.	
	Is de provincie bereid om burgers in deze procedure antwoorden te geven op alle gestelde vragen, ook die wellicht indirect met de PIP zijn verbonden?	Ja, voor zover het beantwoorden van de vragen binnen de bevoegdheden van de provincie vallen.	
	De bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek op de ene locatie mag niet leiden tot verplaatsing van deze problematiek naar elders. De vraag is wat de provincie gaat aanpassen aan de op- en afritten zodat er geen extra verkeersbewegingen ontstaan op de lokale wegen binnen Dommelen en hierbij de maximale verkeersdruk van de gemeente Valkenswaard wordt gerespecteerd? Deze vraag valt buiten de toekomstige Nulplus maatregelen omdat deze maatregelen geen bijdrage leveren aan het ontstane probleem.	Het ontwerp van de op- en afritten is thans dusdanig dat het bovenlokale verkeer optimaal afgewikkeld zal worden via de Nieuwe Verbinding. Deze nieuwe situatie zal een verschuiving van verkeersstromen binnen Dommelen tot gevolg hebben. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente Valkenswaard om het verkeer in de kern van Dommelen goed te ordenen. De provincie heeft toegezegd financieel te willen participeren in de oplossing van problemen die in het kader van de nieuwe aansluiting gaan ontstaan.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Op dit moment zijn er geen betrouwbare cijfers beschikbaar m.b.t. de uitstoot en geluidsoverlast op de noordelijke N69. 1. Graag een reactie op bovenstaande onderbouwd met correcte, actuele cijfers. 2. Wat gaat de provincie doen aan het daadwerkelijk terugbrengen van de 2 verkeersbewegingen op het noordelijk deel van de N69 tussen Valkenswaard en Aalst? Graag een antwoord met uit te voeren (verkeer)technische maatregelen. 3. Worden hier buiten Valkenswaard en Waalre meerdere partijen bij betrokken? Zo ja, welke en met welke reden? 4. En wanneer komen de cijfers over uitstoot en geluidsoverlast 2014 beschikbaar voor de burger zodat deze kan vertrouwen op een transparant proces met betrouwbare cijfers? Graag een planning. 5. Mochten de te nemen maatregelen niet voldoende zijn om de verkeersbewegingen op de N69 aanzienlijk te reduceren, komt daarmee dan het VKA WP niet onder druk omdat de aangedragen cijfers bij de MER komen te ontvallen? Graag een reactie hierop. Zo neen, wat is dan de reden voor Gedeputeerde Staten om toch door te gaan met dit voorkeurstracé?	1. Op het noordelijke deel van de huidige N69, in het bijzonder het tracé tussen Valkenswaard en Eindhoven, neemt de geluidbelasting ter plaatse van verschillende woningen af met meer dan 2 dB. Op dat tracé nemen ook de concentraties NO₂ af (luchtkwaliteit verbeterd). Zie ook de VKA notitie bijlage 1 bij het PIP. 2. De provincie neemt de aanleg van de Nieuwe Verbinding voor haar rekening. 3. Bij de aanleg van de Nieuwe Verbinding zijn de volgende partijen betrokken Veldhoven, Valkenswaard, Bergeijk, ZLTO, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Kamer van Koophandel en het Waterschap de Dommel. Deze partijen hebben een directe uitvoeringsverantwoordelijkheid bij de realisatie van de weg. Bij de uitvoering van de Nulplusmaatregelen zijn de desbetreffende wegbeheerders waaronder gemeente Waalre en Valkenswaard betrokken omdat zij verantwoordelijk zijn voor de lokale verkeersmaatregelen. 4. Er is uitgegaan van de cijfers 2013. Deze cijfers zijn al vanaf september 2013 beschikbaar via de website in de achtergrondrapporten bij de project MER Nieuwe Verbinding Grenscorridor N69. 5. De verkeerskundige effecten van het VKA komen overeen met de planMER.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Het gekozen voorkeustracé voldoet niet aan de beantwoording van vragen in de zienswijzen van de (Plan) Mer. Op twee punten wijkt zij aantoonbaar af: 1. Het probleem van verkeer wordt verplaatst BINNEN het zoekgebied van het VKA Westparallel. 2. Het belangrijkste uitgangspunt van significant afnemen van verkeer op de noordelijke N69 wordt niet gehaald.	In het Gebiedsakkoord is vastgelegd dat binnen het zoekgebied een oplossing wordt gezocht. Het VKA ligt binnen dit zoekgebied. De verkeerskundige effecten van het VKA komen overeen met de planMER.	
	Kan de provincie aangeven welk percentage automobilisten daadwerkelijk overstapt op de fiets na aanleg van dit fietspad? Dit ter ondersteuning van het startpunt; afname verkeer op de N69. Graag een reactie op de twee aangeboden varianten van de gemeente Valkenswaard.	Nee. De aanleg van het fietspad op het oude spoorbaantracé is de verantwoordelijkheid van de gemeenten Valkenswaard en Waalre. Er is een ruim aantal varianten van deze aansluiting met de in het PIP opgenomen ontwerp vergeleken. Ook de twee bedoelde varianten zijn daarin meegenomen. Daaruit is gebleken dat alle varianten een verslechtering voor een of meerdere belangen met zich meebrengen. Wel is een aanpassing van het lengteprofiel gevonden waardoor de passage op palen over het beekdal wat lager kan worden aangelegd. De provincie gaat samen met de gemeente bezien hoe met name de ruimte tussen de zuidelijke verbindingswegen en de woningen gelegen aan de Mgr. Smetsstraat optimaal ingericht kan worden om de negatieve effecten voor die bewoners zoveel als mogelijk te beperken.	
	Graag een inhoudelijke reactie, zowel verkeerskundig als financieel, op het voorstel om de zuidelijke op-afritten te laten vervallen en een extra verbinding aan te leggen van de N397 naar de N396. Dit alles komt de veiligheid ten goede omdat er minder in-uitvoerstroken zijn bij Dommelen. Er is dus een passende verkeersoplossing mogelijk. Een noodzakelijkheid is verder een extra overbrugging van de Westparallel ter hoogte van het gebied Einderheide voor de vele recreanten uit Dommelen. Een goede en noodzakelijke oplossing is een overgang t.h.v. de Bosweg voor langzaam verkeer.	Een verbinding tussen de N397 en de N396 is in het kader van de planMER als een niet passende oplossing beoordeeld en is daarom niet opgenomen in het zoekgebied zoals vastgelegd in het Gebiedsakkoord. Deze optie is om die reden niet onderzocht. Zie algemene beantwoording <i>Einderheide</i>.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Het is algemeen bekend dat in de 'Riethovense bossen' reeën voorkomen. Nu de Westparallel niet verdiept wordt aangelegd ontstaan er risico's m.b.t. oversteekbaarheid van de weg. Een geluidswal van 1 meter is onvoldoende ter bescherming. Welke maatregel wordt er genomen om dit risico te voorkomen? En wordt de gekozen maatregel op een natuurlijke wijze ingepast of is er sprake van de al vaak omgeving ontsierende toegepaste wei-palen met gaas?	Het tracé ter plaatse is het weloverwogen resultaat van een optimalisatiestudie waarin alle aspecten en belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Een goede ontsnippering voor reewild is alleen mogelijk met een ecoduct. Dit werkt echter alleen als de weg aan weerszijden van het ecoduct over vele kilometers wordt uitgerasterd met een ree-kerend hekwerk van 2 meter hoog. Gelet op de inbreuk op de ruimtelijke kwaliteit is hiervoor niet gekozen. Door toepassing van voorzieningen als wildspiegels wordt de veiligheid optimaal geborgd.	
	Houdt de provincie rekening met bladverlies van loofbomen als geluidswerende aanplant in de herfst, winter en voorjaar? Dit betreft het totale gebied tussen de Keersopperdreef en het WP tracé.	Er wordt geen gebruik gemaakt van geluidswerende aanplant, de aanplant dient dan ook niet als geluidwering. De beplanting is met name bedoelt voor de landschappelijke inpassing van de nieuwe verbinding.	
	Bij de discussie over het VKA is helder en ondubbelzinnig gesproken over geluidswerende maatregelen langs de gehele oostzijde van de nieuwe weg. Deze maatregelen zouden ook het zicht ontnemen op het (vracht-) verkeer op deze weg. Een geluidwal van 2 m is onvoldoende.	In het VKA is het aanbrengen van stil asfalt als geluidswerende maatregel opgenomen. Een grondwal aan de oostzijde van de Nieuwe Verbinding is als optie opgenomen. Deze grondwal heeft geen effect op de geluidbelasting van Dommelen. Door de aanwezige beplanting in de Keersopperbeemden is de Nieuwe Verbinding, tussen de Dommelsedijk en de Molenstraat, voor het overgrote deel, vanuit Dommelen, aan het zicht onttrokken. Aan de noordzijde van Dommelen, ter plaatse van de kruising met de Molenstraat, wordt de Nieuwe Verbinding 2 meter verdiept aangelegd waardoor deze niet meer zichtbaar is. De daar in te richten nieuwe natuur kan zodanig worden ingericht dat ook daar het verdere zicht op de weg zal worden beperkt dan wel geheel weggenomen. Het is aan Staatbosbeheer als toekomstig beheerder van het terrein om de inrichting van het gebied in overeenstemming te brengen met het PIP. Daarbij kan een grondwal worden aangebracht maar kan ook via beplanting het zicht worden weggenomen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Bij deze zienswijze is een aparte studie naar effecten over gebruik boomsoorten bij de aanleg van natuurlijke geluidwallen toegevoegd. Graag een inhoudelijke reactie op deze bijlage. Onderschrijft de provincie deze studie en worden aanbevelingen hieruit meegenomen in de definitieve PIP? Zo nee, waarom niet?	In het ontwerp van de Nieuwe Verbinding is gekozen voor toepassing van andere geluidwerende voorzieningen dan via beplanting. De beplanting die wordt toegepast is met name bedoeld voor een goede landschappelijke inpassing. Vandaar dat gekozen is voor soorten die ter plaatse het landschapsbeeld versterken i.p.v. soorten die wellicht iets meer bijdragen aan de geluidsreductie.	
	In de toekomst zal het Eurocircuit een update ondergaan. Hierdoor zal er nog meer verkeer van en naar dit gebied gaan en komen. Het verkeer kan via de bestaande Kempervennendreef worden afgeleid naar de A 67. Hiervoor dient deze weg doorgetrokken te worden door een klein stukje bos. Op deze wijze wordt het verkeer van en naar het Eurocircuit zo snel als mogelijk naar de WP geleid. Hierdoor vervalt de optie voor een ontsluiting over de Victoriedijk naar het op-afrittencomplex bij de Luikerweg. Graag een toelichting op dit initiatief en toezegging dat rekening wordt gehouden met ontsluitingsmogelijkheden in de toekomst en de ligging van het scoutingterrein.	Het Eurocircuit en omgeving blijft bereikbaar aangezien de bestaande hoofdontsluitingsroutes via de Mgr. Smetsstraat en de Kempervennendreef in stand blijven. Voor langzaam verkeer en landbouwverkeer wordt een parallelweg aan de westzijde van de nieuwe verbinding gerealiseerd vanaf de Victoriedijk die aansluit op de in de PIP voorziene ongelijkvloerse aansluiting op de Luikerweg. Het scoutingterrein blijft via de te realiseren ongelijkvloerse aansluiting bereikbaar.	
	Onder de Mgr. Smetsstraat komt een onderdoorgang van de Westparallel. In verband met de mogelijke ontsluiting conform de variant die eerder is aangegeven (de verbinding tussen N396 en de N397) zal deze onderdoorgang voldoende ruimte moeten bieden voor een extra 2-baansweg. Graag een toelichting op het voorgestelde idee en de toezegging dat de ruimte onder het viaduct aan de Mgr. Smetsstraat voldoende ruim wordt aangelegd met toekomstige ontwikkelingen.	De kruising van de Mgr. Smetsstraat met de Nieuwe Verbinding zal uitgevoerd worden als tunnel voor (landbouw)verkeer en fietsers.	
	Er is sprake van lichtmasten van maximaal 25 meter hoogte. Dit genereert extra lichtoverlast in de omgeving van de woonrand in Dommelen-Zuid. Tevens zullen deze masten beeldbepalend zijn in het landschap. Wordt de WP een onverlichte weg? Graag een toelichting over de exacte plaatsing en vorm van deze lichtmasten behorend bij de WP.	Het betreft hier een maximale maat. In het Beeldkwaliteitsplan wordt uitgegaan van een standaardmaat van 14 m. In de praktijk zal de maximaal toelaatbare hoogte niet of slechts sporadisch worden gehaald. In de contracteringsfase zal beperking van de bouwhoogten worden nagestreefd.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	De nieuwe weg geeft extra verkeersoverlast op de gevels van ca. 33 woningen. Het is duidelijk dat de woningen buiten de zone van 250 meter niet meegenomen zijn. Wordt hier de wettelijke norm gehanteerd of gaat het over de reële geluidsoverlast. Erkent de provincie dat reële geluidsoverlast leidend moet zijn?	Het onderzoek is uitgevoerd conform de eisen bij of krachtens de Wet geluidhinder. Alle geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geldende zonebreedte dienen onderzocht te worden. In voorliggende situatie gaat het om een nieuwe weg met twee rijstroken in een buitenstedelijke situatie en geldt derhalve een geluidszone van 250 meter. Buiten deze geluidszone is geen sprake meer van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde.	
	Reclamant verwijst naar een 'optelsom' van geluidsoverlast, vliegverkeer, Eurocircuit en nu dus ook de Westparallel. 1. Mocht er in de toekomst nog meer extra geluid ontstaan, bijvoorbeeld door toename motoractiviteiten op en rond het Eurocircuit worden er dan geluidgrenzen overschreden? Kan dit gevolgen hebben voor toekomstige woningbouw binnen de gestelde geluidszone? 2. En wat is dan de beperking voor bijvoorbeeld verdere uitbreiding van motorsport t.a.v. geluidsoverlast voor deze (toekomstige) woningen? 3. Ook wordt er niets gezegd over de overlast op de woningen in o.a. Lage Heide wonen, ca. 280 woningen. Hetzelfde geldt voor de toename van vliegverkeer van Vliegveld Eindhoven. Een optelsom van extra toename geluid van de WP, het Eurocircuit én van startende en landende Vliegtuigen, is hier rekening mee gehouden bij deze PIP? 4. De provincie en lokale overheid hebben een (zorg)plicht i.r.t. gezondheid en leefbaarheid. Het kan toch niet zo zijn dat de aanwezige optelsom van geluidsoverlast door bestuurders worden gedeeld door afzonderlijke procedures en daardoor de aanwezige overlast schijnbaar niet bestaat. Graag een antwoord op deze stelling met passende, oplossende antwoorden.	In het akoestisch onderzoek zijn de geluidsconsequenties inzichtelijk gemaakt van de nieuwe Westparallel en de wegen die in het kader van de nieuwe Westparallel fysiek gereconstrueerd worden. De overige genoemde geluidsoverlast is afkomstig van andere geluidsbronnen. Deze zijn niet onderzocht. Niet aannemelijk is dat een aantasting van het goede woon- en leefklimaat zal ontstaan. 1. Er bestaat geen noodzaak om het geluid ten gevolge van de activiteiten op het Eurocircuit te onderzoeken. 2. Wanneer nieuwe woningen gerealiseerd worden dient, ook ten gevolge van de nieuwe en de aangepaste wegen, voldaan te worden aan de normen bij of krachtens de Wet geluidhinder. 3. Het extra verkeer voor de toekomstige situatie is bij de geluidsberekeningen betrokken. Het geluid ten gevolge van evenementen op het Eurocircuit en startende en landende vliegtuigen is, als niet terzake doende, niet apart berekend. Wel is het auto- en vrachtverkeer als gevolg van extra woningbouw en de uitbreiding van Eindhoven Airport in de verkeersberekeningen meegenomen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
		4. In voorliggende situatie wordt de geluidssituatie ten gevolge van het wegverkeer gewijzigd. De geluidseffecten van de beoogde wijzigingen zijn conform het geldende Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder inzichtelijk gemaakt.	
	Hoe denkt de provincie de zware bouwactiviteiten te kunnen uitvoeren zonder enige schade aan te brengen aan de populatie van de Beekprik?	De beekprik is aangetroffen in het noordelijk deel van de Keersopperbeemden. De bouwwerkzaamheden om de nieuwe weg te realiseren vinden plaats op grote afstand van de deze locaties (minimaal 100 m). Daarnaast zijn er lokaal enkele mitigerende maatregelen voorzien in de Keersopperbeemden waarbij de waterhuishouding wordt aangepast. In de passende beoordeling zijn voorwaarden beschreven waarmee negatieve effecten op de beekprik worden voorkomen (o.a. buiten het seizoen werken en de waterbodem weer terugplaatsen).	
	Het zuidelijk deel van de N69 gaat over ca. 2 kilometer door Natura 2000 gebied. Reclamant stelt vast dat de uitspraak van de RvS van 25-06-2014, o.a. betreffende Natura 2000 gebied Leenderbos, Groote Heide en de Plateaux, onherroepelijk is vastgesteld. Heeft dit consequenties voor de toename van het (vracht)verkeer?	De nieuwe verbinding leidt tot een verplaatsing van verkeersstromen in de (omgeving van de) Grenscorridor. Met deze veranderingen is rekening gehouden bij uitvoeren van de onderzoeken voor het MER en de passende beoordeling.	
	Het is wonderbaarlijk en teleurstellend dat van de inbreng van de gemeente Valkenswaard niets is terug te lezen in de documenten van dit concept PIP. Hier wordt de Brede Belangen Benadering geweld aangedaan en worden de belangen van de (kritische) inwoners van onze gemeente op het onderdeel leefbaarheid en (verkeer)overlast tekort gedaan.	De zienswijze wordt niet onderschreven.	
75.	Verzoek om de omleiding Riethovense Dijk mogelijk voor landbouwverkeer aan te houden, maar voor fietsverkeer een rechte oversteek, onder of over de N69 uit te werken.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> .	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Verzoek om langs de Broekhovenseweg een vrijstaand fietspad aan een van de wegkanten in het viaduct over de N69 in te tekenen, zoals bij het viaduct van de Molenstraat. Dit is mogelijk binnen het zoekgebied rond dit viaduct, maar er gaan stemmen op dat deze uitbreiding wellicht niet bedoeld is voor het fietspad, maar wel voor een hoger talud, vanwege maaiveldligging van de N69. Verzoek om de 4 voetgangersoversteken over de N69 geschikt te maken voor rolstoelgebruikers en scootmobielgebruikers. Zeker de oversteek Braambos.	De brug over de nieuwe weg op de Broekhovenseweg wordt breed genoeg aangelegd om hier een vrijliggend fietspad te realiseren. De aanleg van een vrijliggend fietspad is een verantwoordelijkheid van de gemeente Bergeijk en die heeft dit als zodanig opgenomen in de Gebiedsimpuls. De voetgangersbruggen bij Heers en de Takkers of de Bosweg sluiten aan op onverharde wegen. Deze zijn voor rolstoel- en scootmobielgebruikers slecht begaanbaar. Het ligt dan ook niet in de rede om de oversteken toegankelijk te maken voor deze vervoermiddelen. De kruisingen van de Gagelgoorsedijk, Riethovensedijk, Broekhovenseweg, Molenstraat, N397. Mgr. Smetsstraat zijn geschikt voor rolstoel- en scootmobielgebruikers. De kruising van Braambos met de Nieuwe Verbinding is in het huidige ontwerp niet geschikt voor deze gebruikersgroepen.	
	Reclamant maakt bezwaar tegen de afsluiting van de Bosweg zonder hiervoor compensatie/mitigatie in de plaats te stellen. Voor gemotoriseerd verkeer en fietsers is een omleiding achter het Polvokamp door / naar het viaduct van de Molenstraat gewenst, voor voetgangers een voetgangersbrug over de N69. In het thans rustige gebied van de beoogde N69 leeft veel wild, met name de populatie reeën. Verzoek om tijdig te onderzoeken waar risico's gaan voorkomen en daar met maatregelen te komen om het reewild van de weg te weren.	Zie algemene beantwoording <i>Einderheide</i>. Het tracé ter plaatse is het weloverwogen resultaat van een optimalisatiestudie waarin alle aspecten en belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Een goede ontsnippering voor reewild is alleen mogelijk met een goed ecoduct. Dit werkt echter alleen als de weg aan weerszijden van het ecoduct over vele kilometers wordt uitgerasterd met een rekerend hekwerk van 2 meter hoog. Gelet op de inbreuk op de ruimtelijke kwaliteit is hiervoor niet gekozen. Door toepassing van voorzieningen als wildspiegels wordt de veiligheid zoveel mogelijk geborgd.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Voorkeur om de Mgr. Smetsstraat te onderbreken en deze aan de Westerhovense zijde gelijkvloers te laten aantakken op de opritconstructie van de N69. Het noordelijke deel van de Mgr. Smetsstraat kan dan doodlopend worden.	De kruising van de Mgr. Smetsstraat met de Nieuwe Verbinding zal uitgevoerd worden als tunnel voor (landbouw)verkeer en fietsers.	
78.	Geeft aan dat op de plankaarten die de provincie gebruikt het archeologisch monument kleiner is ingetekend, waardoor de nieuwe weg dus over het archeologisch monument gaat. In de bossen bij het archeologisch monument komen diverse beschermde vogels voor die er jaarlijks broeden. Diverse soorten uilen wonen en leven op de plaats waar de nieuwe weg zou moeten komen. Verder komt de nieuwe weg langs het natuurgebied 'het Groot Goor'. De aantasting van de uitlaatgassen van het verkeer van de nieuwe weg is veel te groot voor de natuurparel 'het Groot Goor'. Ook de beekprik in de rivier de Run wordt bedreigt door de nieuwe weg. Er zijn onvoldoende maatregelen genomen om de natuur op deze plek te beschermen.	In de onderzoeken is gebruik gemaakt van de vastgestelde begrenzing van het archeologisch monument. De nieuwe verbinding doorsnijdt dit monument niet. Volgens de eisen die wet en recht daaraan stellen zijn de effecten op de natuurwaarden onderzocht en vervolgens betrokken in de bestuurlijke afweging voor het voorkeursalternatief. Een en ander is verwoord en in beeld gebracht in het PIP, inclusief de ondersteunende bijlagen. De effecten op de Run worden onder meer beperkt door een verhoogde ligging op palen en een voorziening om afstroming van vervuild wegwater te voorkomen. Er is geen aanleiding voor extra maatregelen. Niettemin zal een doelvoorschrift van die strekking in de regels van de bestemming 'Verkeer-1' worden opgenomen.	Aanpassing van de regels om te garanderen dat de afstroming van wegwater niet kan leiden tot significant negatieve effecten op beschermde natuurwaarden.
79.	Betreft zienswijze over de barrière-werking voor met name fietsers. Raamwerk voor die beoordeling wordt gevormd door de normen voor maaswijdtes zoals geformuleerd in de CROW-uitgave 299, barrièrewerking van lijninfrastructuur. Samenvattend betekent dit een oversteekbaarheid van gemiddeld 1000 meter in stedelijke uitloopgebieden en 1500 meter in landelijke gebieden. Opvalt dat de nieuwe barrière-werking niet in par. 2.4.11 wordt genoemd.	De lokale verbindingen maken onderdeel uit van het regionaal advies van 10 oktober 2013. De exacte locaties zijn bepaald in overleg met de bestuurlijke werkgroep. Hierbij is geen rekening gehouden met CROW uitgave 299 maar met lokaal gebruik.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Bij de Riethovensedijk is in het ontwerp een rare slinger aangebracht. Kan deze vermeden worden? Suggestie is om hierbij een tunnel toe te passen die t.o.v. een viaduct veel kortere aanloopstroken kent. Bij de Victoriedijk vervalst de bestaande fietsknooppuntverbinding 02 - 04. Tevens is dit de verbinding tussen het bungalowpark De Kempervennen en de Natuurpoort Venbergse Molen. Reclamant pleit samen met wandelverenigingen (het betreft hier immers het Grensland- en Pelgrimspad) nadrukkelijk voor een langzaam-verkeer viaduct ter plaatse. De Braambos vormt de fietsknooppunt-verbinding 01 - 03. Een fietsgoot is daarbij absoluut niet meer van deze tijd. Het sluit niet alleen bepaalde verkeersdeelnemers uit, maar voor elektrische fietsen is een fietsgoot omhoog een onneembare barrière.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i>. Het tracé rond Riethovense dijk, Gagelgoorse dijk wordt bepaald door een aantal dwingende randvoorwaarden en uitgangspunten (Hoogspanningsmasten, PPS pijplijn, 250 meter beekdalpassage de Run, verkeer op de gagelgoorsedijk en de technische eisen voor het wegontwerp. Vanaf de Victoriedijk zal een fietspad worden aangelegd, ten westen van de Nieuwe Verbinding, naar de ongelijkvloerse aansluiting op de Luikerweg. Deze aansluiting zal worden voorzien van veilige gelijkvloerse oversteken bij de aansluitingen van de toe- en afritten. Hierdoor worden de fietsknooppunten 02-04 aangesloten. Bij Braambos is voorzien in een voetgangersbrug met een fietsgoot. Een fietsbrug maakt geen onderdeel uit van het voornemen omdat de Nieuwe Verbinding in de nabijheid van Braambos kan worden gepasseerd bij de N397. Bovendien is een fietsbrug moeilijk inpasbaar vanwege de lange, flauwe hellingshoek.	
80.	Reclamanten wonen aan de Riethovensedijk 12 en hebben daar een akkerbouwbedrijf met 20,5 hectare grond eigendom direct rondom de op het perceel aanwezige bedrijfsgebouwen. Zij betreuren het feit dat op slechts 200 meter van hun woning de nieuwe weg N69 wordt aangelegd en dat er direct naast de woning een verhoogd viaduct is voorzien om over de rivier "De Run" te kunnen komen. Verzocht wordt een bufferzone van groen tegen de nieuwe weg aan de noord/oostzijde te voorzien. Het woon-, leef- en bedrijfsklimaat wordt aangetast. Het uitzicht verandert drastisch, er zal sprake zijn van geluidsoverlast, de weg brengt een grote verhoging van het fijnstof met zich mee hetgeen schadelijk is voor de gezondheid en het plan is schadelijk voor de waarde van het bedrijf (inclusief woning). Reclamanten willen hiervoor volledig schadeloos worden gesteld.	De verhoogde ligging van de Nieuwe Verbinding is in het PIP voorzien in het huidige bosgebied. Hiermee is voldaan aan het verzoek van reclamanten. Zie algemene beantwoording <i>Planschade</i>.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	De Riethovensedijk loopt via een lus langs de rivier "De Run", onder de nieuwe weg N69 door. Reclamanten vrezen voor een goede toegankelijkheid in de winter (dat deze in de winter niet vol water komt te staan).	Het fietspad wordt voldoende hoog aangelegd om overstroming te voorkomen in normale winters situaties. Of en hoe het onder water lopen van het fietspad kan worden voorkomen bij extreem hoge waterstanden wordt onderzocht bij de detaillering van het ontwerp.	
	Reclamanten vernemen op basis van de bekend zijnde stukken dat er heel veel meer landbouwgrond nodig is voor de weg en dat de nieuwe verbinding tussen de Riethovensedijk en de Veldhovensedijk veel dichtter op de boerderij van reclamanten komt te liggen. Zij zouden graag in overleg treden over de mogelijkheden de weg verder van de boerderij af te bestemmen en te zorgen dat het overblijvende gedeelte een rechthoekig perceel blijft.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> , <i>Herverkaveling</i> en <i>Planschade</i> . De PIP begrenzing is op dit punt gewijzigd, zodat een rechthoekig perceel resteert.	
81.	Reclamanten wonen aan de Veldhovensedijk 2 en hebben daar een akkerbouwbedrijf met bedrijfswoning. Zij betreuren het feit dat op slechts 300 meter van hun woning de nieuwe weg N69 wordt aangelegd en dat er direct naast de woning een verhoogd viaduct is voorzien om over de rivier "De Run" te kunnen komen. Verzocht word een bufferzone van groen tegen de nieuwe weg aan de zuid-westkant te voorzien.	De verhoogde ligging van de Nieuwe Verbinding is in het PIP voorzien in het huidige bosgebied. Het bestaande bosgebied, ten zuid-westen van de Nieuwe Verbinding, zal fungeren als groene buffer.	
	Het woon-, leef- en bedrijfsklimaat wordt aangetast. Het uitzicht verandert drastisch, er zal sprake zijn van geluidsoverlast, de weg brengt een grote verhoging van het fijnstof met zich mee hetgeen schadelijk is voor de gezondheid en het plan is schadelijk voor de waarde van het bedrijf (inclusief woning). Reclamanten willen hiervoor volledig schadeloos worden gesteld.	Zie algemene beantwoording <i>Planschade</i> .	
	De Riethovensedijk gaat via een lus tegen de rivier "De Run" aan, onder de nieuwe weg N69 door. Reclamanten vrezen voor een goede toegankelijkheid in de winter (dat deze in de winter niet vol water komt te staan).	Het fietspad wordt voldoende hoog aangelegd om overstroming te voorkomen in normale wintersituaties. Of en hoe het onder water lopen van het fietspad kan worden voorkomen bij extreem hoge waterstanden wordt onderzocht bij de detaillering van het ontwerp.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
82.	Reclamanten wonen aan het Eind 13 en hebben een melkveebedrijf met 17 hectare eigendom en 6 hectare reguliere pachtgrond. De reguliere pachtgrond wordt voor een groot deel doorsneden door de weg. Thans is het geheel te beregenen met gebruikmaking van een beregeningsput in de onmiddellijke omgeving. Als de weg op deze manier wordt gerealiseerd als thans voorzien in het ontwerp plan, dan is dit niet meer mogelijk. Wat dat betreft willen reclamanten volledig schade-loos worden gesteld en een ander vervangend perceel verkrijgen. Reclamanten vragen garantie dat er geen waterpeilverhoging op het perceel in gebruik bij hen ontstaat als gevolg van de aanleg van de nieuwe weg, en de natuurcompensatie/waterberging en de realisatie van de directe en indirecte werken via de Gebiedsimpuls of 0 plus maatregelen te regelen.	Zie algemene beantwoording <i>Planschade</i> en <i>Herverkaveling</i>. Reclamant heeft een bedrijf uit groep 1 van het herverkelingstraject.	
83.	Reclamanten zijn woonachtig aan de Victoriedijk 27 welke thans nog via een half verharde weg over een afstand van 100 meter tot aan de verharde weg wordt ontsloten. Het perceel wordt door de aanleg van de Nieuwe Verbinding Grenscorridor N69 geheel geïsoleerd doordat hun huidige ontsluitingsweg de Victoriedijk wordt afgesloten. In het plan wordt niet voorzien in een nieuwe ontsluiting. Verzoek om duidelijkheid van de provincie, aangezien de gemeente reclamanten al jaren in het ongewisse laat. In het ontwerp PIP lijkt voor ontsluiting reeds ruimte gereserveerd en zijn planregels daartoe opgenomen (artikel 6.1. sub a: aanleg parallelwegen). Punt is echter dat in de berekening van de geluidsbelasting ten opzichte van Victoriedijk 21, 25 en de woning van cl nummer 27, niet met deze beoogde ontsluiting wordt gerekend. De beoogde nieuwe aansluiting zal in dit PIP geconcretiseerd moeten worden en ook meegenomen moeten worden in de geluidsberekeningen. Een ontsluitingsweg t.b.v. een hooguit drietal woningen is akkoord maar geen verbindingsweg met alle gevolgen voor het woon- en leefklimaat van cliënten van dien. Gedacht wordt aan het Eurocircuit.	Het Eurocircuit en omgeving blijft bereikbaar aangezien de bestaande hoofdontsluitingsroutes via de Mgr. Smetsstraat en de Kempervennendreef in stand blijven. Voor langzaam verkeer en landbouwverkeer wordt een parallelweg aan de westzijde van de nieuwe verbinding gerealiseerd vanaf de Victoriedijk die aansluit op de in de PIP voorziene ongelijkvloerse aansluiting op de Luikerweg. Vanaf de Victoriedijk zal een fietspad worden aangelegd, ten westen van de Nieuwe Verbinding, naar de ongelijkvloerse aansluiting op de Luikerweg. Deze aansluiting zal worden voorzien van veilige gelijkvloerse oversteken bij de aansluitingen van de toe- en afritten. Geluidberekeningen zijn hiervoor niet noodzakelijk.	Op verbeelding bestemming Verkeer – 1 veranderen in Verkeer – 2 voor de parallelbaan.

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
85.	Reclamant heeft een pluimveebedrijf dat door de aanleg van de nieuwe verbinding zal worden gesaneerd. Reclamant verzoekt uitdrukkelijk te opteren voor de VKA, inclusief de hieronder nog aan te geven voordelen: 1. De nieuwe verbinding zal veelvuldig gebruikt worden voor vrachtverkeer met levende have, mest en andere dierlijke (bij)producten. Dit brengt veterinaire risico's mee. 2. Het kan niet de bedoeling zijn dat binnen de regio geopteerd zou worden voor het behoud van een dergelijke grootschalige intensieve veehouderij (VR2014). 3. Sanering van het bedrijf biedt een reductie van de emissie van fijnstof.	De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	
	Reclamant verzoekt erin te voorzien, dat de verplaatsing van het bedrijf op correcte wijze wordt afgewikkeld, zowel financieel als het zoeken naar een passende nieuwe alternatieve locatie. Verzoek om te bevestigen dat voor deze passende afwikkeling zorggedragen wordt.	Met de reclamant zijn reeds constructieve gesprekken gevoerd met een passende afwikkeling als uitgangspunt.	
86.	Reclamant is woonachtig en exploiteert een melkveebedrijf aan de Broekhovenseweg 17. De doorsnijding van de gronden door het tracé van de N69 heeft een verdergaande negatieve impact en is zodanig gekozen dat een onnodig groot deel van het gebied wordt afgesneden. Reclamant geeft een enigszins andere curve in de loop van het tracé aan die een aanzienlijk grotere ruimte vrijlaat voor agrarische exploitatie.	Bij de keuze voor het voorkeursalternatief heeft voor alle delen van het tracé een afweging plaatsgevonden op basis van alle in aanmerking te nemen belangen. In het door reclamant genoemde deel van het tracé heeft het zoveel als mogelijk sparen van het beboste perceel langs de Riethovensedijk een belangrijke rol gespeeld (vanwege natuur- en landschappelijke waarden als onderdeel van het bosgebied Groot Vlasroot). Het gekozen tracé is hiervan het resultaat.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Aan de noordzijde van het tracé ter plaatse is voorzien in een strook groen. Reclamant ziet niet in waarom deze strook dient te worden toegevoegd, aangezien het gebied wordt gekenschetst als een van oudsher open landbouwgebied (zonder houtwallen). Verder leidt een dergelijke groenstrook tot schaduwwerking en daarmee tot opbrengstverliezen op het perceel landbouwgrond dat resteert ten noordoosten van het tracé.	Met de nieuwe groenstrook noordelijk van de Broekhovenseweg wordt de bestaande groenstrook ten zuiden van de Broekhovenseweg doorgetrokken en draagt daarmee bij aan een goede landschappelijke inpassing van de nieuwe weg. Dit heeft in de afweging zwaarder gewogen dan de door reclamant genoemde bezwaren.	
	De afwatering van de huiskavel van reclamant vindt momenteel plaats via de noordelijke richting lopende sloot, dit wordt straks teniet gedaan. Onduidelijk is op welke wijze deze afwatering wordt opgevangen. Uit het dwarsprofiel t.a.v. de halfverdiepte ligging blijkt namelijk niet dat is voorzien in afwateringsloten ter plaatse.	In de watertoets (bijlage 6 bij het PIP) is op hoofdlijnen het toekomstige watersysteem beschreven met als uitgangspunt dat negatieve effecten op het watersysteem, waaronder de afwatering, zoveel mogelijk worden voorkomen. Na de vaststelling van het PIP wordt een waterhuishoudkundig plan opgesteld waarin de aanpassingen meer in detail worden uitgewerkt.	
	In de toelichting bij het voorliggende PIP wordt t.a.v. de kruising met de Broekhovenseweg gesproken over een verdiepte ligging van het tracé van ca. 2 meter en een verhoogde aanleg van de kruisende weg (i.e. Broekhovenseweg) tot ca. 3 a 4 meter. In artikel 6.2 b . l . wordt een brug/viaduct van ca. 7,5 meter boven het omliggende maaiveld mogelijk. Reclamant is van mening dat een dergelijke maximale toegestane hoogte tot onnodige aantasting van de omgeving leidt.	De nieuwe verbinding zal ter plaatse van de Broekhovenseweg half verdiept worden aangelegd. Daarmee zal de maximale hoogtemaat voor het kunstwerk worden verlaagd van 7,5 m naar 5,5 m.	Op de verbeelding zal ter plaatse van de Broekhovenseweg de aanduiding 'brug – 1' worden aangepast naar 'brug – 2'.
	Een gedeelte van het bouwblok krijgt de bestemming AW-NW (Agrarisch met waarden - Natuurwaarden). De bestemming op deze en omliggende gronden is tot op heden Agrarisch met waarden - Landschapswaarden 1. Verzoek om de bestemming van dit deel al met al aan te sluiten bij die van omliggende grond.	De bestemming 'Agrarisch met waarden – natuurwaarden' is afgestemd op de bestemming 'Agrarisch met waarden – Landschapswaarden 1' uit het bestemmingplan Buitengebied van de gemeente Bergeijk. Functies die zijn toegestaan in de bestemming 'Agrarisch met waarden – Landschapswaarden 1' zijn ook toegestaan binnen de bestemming 'Agrarisch met waarden – Natuurwaarden' uit het inpassingsplan. Voor wat betreft de toegestane functies en de te beschermen waarden is aansluiting gezocht bij het vigerende plan. Enkel de naamgeving is gewijzigd. Dit is gebeurd doordat ook de functies en de te beschermen waarden uit de andere thans geldende plannen mogelijk gemaakt worden binnen deze bestemming.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Uit de ligging van het PIP blijkt dat een deel van het perceel van reclamant nodig is voor de realisatie daarvan. Deze ondervindt hiervan schade. Tot op heden is op geen enkele wijze aangegeven hoe deze schade wordt gecompenseerd.	Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i>.	
88.	Reclamant is wonende aan de Dommelstraat Zuid 48. Reclamant is bevreesd voor de gevolgen die de aansluiting van de nieuwe weg heeft op de verkeersintensiteiten op de A67 en de daaruit voortvloeiende geluidsbelasting ter plaatse van zijn woning. Dat betreft specifiek het deel van de A67 tussen de nieuwe aansluiting Veldhoven West en knooppunt De Hogt. Reclamant stelt vast dat in het akoestisch rapport niet is onderzocht wat de gevolgen van de realisering van de nieuwe weg en de nieuwe aansluiting zijn voor de woningen binnen het invloedsgebied van de A67.	De verwachting is dat als gevolg van de nieuwe verbindingsweg geen waarneembare geluidstoename optreedt langs de Rijksweg A67. Hiervan is sprake wanneer de geluidsbelasting toeneemt met (afgerond) 2 dB of meer. Een dergelijke toename treedt op bij een toename van de verkeersintensiteit van circa 40% of meer. Hiervan is geen sprake. Daarnaast is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de jaarlijkse monitoring van geluid langs de Rijkswegen. Mocht uit de monitoring blijken dat de geluidsbelasting onaanvaardbaar toeneemt, dan zullen hiervoor maatregelen worden getroffen.	
91. + 99.	De aansluiting op de A67 en De Locht dient juridisch onlosmakelijk in de PIP van de N69 opgenomen te worden om elke mogelijkheid die de aansluiting op de A67 verhindert te elimineren. Er dient een akoestisch onderzoek naar de (in)directe gevolgen van de aansluiting van de N69 op de Locht en A67 plaats te vinden binnen de kaders van de PIP.	De procedure voor het bestemmingsplan en het inpassingsplan lopen parallel en in nauwe samenspraak tussen gemeente en provincie. Als het bestemmingsplan onverhoopt vertraging oploopt dan zal de provincie, ter waarborging van de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan, kiezen voor de formele maatregel van de aanwijzing (artikel 4.2 Wro). Dit is uiteengezet in de toelichting van het PIP. Onderzoek van de gemeente Veldhoven heeft de provincie betrokken in de afweging over de toelaatbaarheid van het noordelijke tracédeel. Voor het geluidonderzoek bij het MER en de VKA notitie bijlage 1 bij het PIP is een groot onderzoeksgebied gemodelleerd. Hiervoor zijn de effecten onderzocht, ook voor de aansluiting op de A67.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	De zienswijze betreft landbouwverkeer tussen noord- en zuidzijde (en vice versa) van de A67. Het gevolg van de aanleg van de aansluiting N69 A67 in combinatie met de afsluiting van de Oeienboschdijk is het scheppen van voorwaarden voor ongewenst sluipverkeer. Een alternatief zou zijn landbouwverkeer toe te laten via de Heerseweg, Kempenbaan, viaduct N69, Knegselseweg. Dit kan mits landbouwverkeer is toegestaan vanaf de kruising Locht N69 en op het viaduct van de N69 A67. Het voorstel is om de Oeienboschdijk open te stellen voor landbouwverkeer en door middel van verkeersbeperkende maatregelen het veilig te maken.	De Oeienboschdijk ligt buiten de begrenzing van dit inpassingsplan. De aanleg van de nieuwe verbinding heeft geen invloed op de mogelijkheden voor het landbouwverkeer om de A67 te kruisen.	
	Het voorstel is om de ontsluitingsweg Zilverackers juridisch te koppelen aan de N69 en mogelijk in een later stadium bestemmingsplan Kempenbaan-West.	Dit is een aangelegenheid van de gemeente Veldhoven.	
	Het verzoek is om het onderzoek van de reconstructie van De Locht af te ronden en toe te voegen aan het akoestische onderzoek van de N69 en deze juridisch te koppelen	De ontsluitingsweg Zilverackers ligt buiten de begrenzing van dit inpassingsplan. De aanleg van de nieuwe verbinding heeft geen invloed op de mogelijkheden voor het landbouwverkeer om de A67 te kruisen.	
	Verzocht wordt om de PIP van de N69 geen rechtskracht te verlenen zolang het bestemmingsplan voor de aansluiting met de Rijksweg A67 en Kempenbaan/De Locht niet onherroepelijk vastgesteld is.	De procedure voor het bestemmingsplan en het inpassingsplan lopen parallel en in nauwe samenspraak tussen gemeente en provincie. Als het bestemmingsplan onverhoopt vertraging oploopt dan zal de provincie, ter waarborging van de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan, kiezen voor de formele maatregel van de aanwijzing (artikel 4.2 Wro). Dit is uiteengezet in de toelichting van het PIP.	
	Het verzoek is om, gelijk aan de Nulplusmaatregelen in Waalre, Aalst en Valkenswaard, een vrachtwagenverbod naar de Locht/Kempenbaan zichtbaar op te nemen nog voor de afslag op de N69 naar deze weg.	Een vrachtwagenverbod valt buiten de strekking van dit inpassingsplan. Het is de verantwoordelijkheid van de betreffende wegbeheerder(s) om dit verbod te zijner tijd goed aan te geven.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Uit de berekende geluidsbelasting N69 op woningen Oeienboschdijk 97 + 99 en Moormanlaan 6 is gebleken dat deze woningen een relevante overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48dB) krijgen (bron; Rapport Arcadis 077626364:A-concept). Verzoek om passende maatregelen te treffen ter voorkoming van het overschrijden van de voorkeursgrenswaarde.	In het akoestisch onderzoek van het PIP N69 is de geluidssituatie ten gevolge van de nieuwe Westparallel onderzocht. De geluidssituatie ten gevolge van De Locht die gereconstrueerd wordt, is beschouwd in het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan Kemperbaan. Bij de afwegingen om maatregelen te treffen ten gevolge van de N69 zijn echter wel de geluidsbelastingen van de overige wegen (en ook de aangepaste Locht) beschouwd.	
93.	De geplande brug over de Keersop en de rotondes die de aansluiting mogelijk moeten maken, vormen een te grote belasting op mens en natuur: 1. In het huidige plan zijn ten westen van Dommelen een gigantische brug, drie rotondes en een bypass opgenomen. 2. Als gevolg van de verhoogde ligging zal de geluidsbelasting en fijnstofbelasting in Dommelen onnodig hoog zijn en wordt het huidige prachtig weidse uitzicht vanuit zowel Dommelen als Westerhoven danig verstoord. 3. In oud-Dommelen zal de verkeerslast aanzienlijk toenemen. Reclamant heeft het volgende voorstel: 1. Verplaatsen aansluiting naar Dommelen-West middels gelijkvloerse rotonde en de doorkruising van de Keersop middels een tunnel. 2. N397 aansluiten op Westparallel middels een gelijkvloerse rotonde. 3. Traject Dommelsedijk richting Dommelen, middels bestaande brug over de Keersop, geschikt maken voor enkel plaatselijk verkeer. 4. Kruising Westparallel met Keersop en het beekdal in zuidelijke richting middels een tunnel of een eenvoudige lage, in het landschap ingepaste, brug.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i>. Verder is er een ruim aantal varianten van deze aansluiting met de in het PIP opgenomen ontwerp vergeleken. Daaruit is gebleken dat alle varianten een verslechtering voor een of meerdere belangen met zich meebrengen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
95.	Voor Riethoven zelf heeft de weg in belangrijke mate alleen maar nadelen, met als enige onzekere pluspunt een mogelijke vermindering van sluipverkeer. Reclamanten betwijfelen of aan de wetgeving inzake Natura 2000 en EHS echt is voldaan.	Volgens de eisen die wet en recht daaraan stellen zijn de effecten op de natuurwaarden onderzocht en vervolgens betrokken in de bestuurlijke afweging voor het voorkeursalternatief. Een en ander is verwoord en in beeld gebracht in het PIP, inclusief de ondersteunende bijlagen.	
	Er komt uiteindelijk een sobere weg met nauwelijks een verdiepte ligging en qua geluidsoverlast en uitstoot worden de wettelijke normen van nu gehanteerd. Daarnaast vindt verplaatsing van problemen plaats daar de geluidsnormen voor veel woningen door de nieuwe verbinding worden overschreden, terwijl het maar zeer de vraag is of de geluidsoverlast op de huidige trajecten zoveel minder zal worden.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> en <i>Geluidshinder</i> .	
	Reclamanten achten het zeer wenselijk dat de volledige uitvoering van de Gebiedsimpuls en Nulplusmaatregelen een voorwaarde is voor de vaststelling van het PIP.	Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i> .	
	In het PIP is geen voetgangersverbinding opgenomen in het bosgebied Eindereinde, terwijl het een veel gebruikte wandelroute is.	Zie algemene beantwoording <i>Einderheide</i> .	
	De fietsroute over de Veldhovensedijk is belangrijk voor schoolgaande kinderen en voor mensen die werkzaam zijn in Veldhoven. Gezien alle eerdere beloftes en toezeggingen verzoek om dringend de verlegging van het fietspad aan te passen.	In het kader van de waterbergingsdiscussie zal worden bezien of, in samenhang daarmee, een extra fietspad kan worden meegenomen die vanaf de Gagelgoorsedijk parallel loopt aan de westzijde van de nieuwe verbinding en middels een fietsbruggetje De Run kruist. Het PIP wordt hierop niet aangepast.	
	De wens om een fietspad langs de Broekhovenseweg aan te leggen is opgenomen in de Gebiedsimpuls. Overigens heeft deze route per fiets een andere bestemming dan die over de Veldhovensedijk. Reclamanten bepleiten de aanleg van een fietspad langs de Broekhovenseweg als onderdeel van het PIP.	Het PIP voorziet voor het te verhogen deel van de Broekhovenseweg in voldoende ruimte voor de realisatie van een vrijliggend fietspad. Het viaduct over de nieuwe verbinding zal dusdanig worden gedimensioneerd dat de aanleg van dit fietspad mogelijk is. De feitelijke ontwikkeling van een dergelijk fietspad langs de Broekhovenseweg valt buiten de scope van het PIP en is een verantwoordelijkheid van de gemeente Bergeijk.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	De plangrens bij de Broekhovenseweg is verruimd, waardoor ook een verbinding op het niveau van het maaiveld mogelijk wordt. Verzoek om het PIP zodanig aan te passen dat alleen een verdiepte ligging mogelijk is. Vraagt tevens aandacht voor een fietspad over de nieuwe verbinding.	Het uitgangspunt is en blijft dat de nieuwe verbinding ter plaatse van de Broekhovenseweg half verdiept wordt aangelegd. De verruiming van de plangrens cq. de verkeersbestemming is opgenomen om tracéaanpassingen door te kunnen voeren als bij de planuitwerking onverhoopt blijkt dat de nabijgelegen breuk zorgt voor onacceptabele effecten op bijvoorbeeld het grondwater.	
	Door de aanleg van de nieuwe verbinding zullen belangrijke veranderingen optreden voor het landbouwverkeer, daar de Keersopperdreef vervalt als route. Door de nieuwe verbinding ontstaat het probleem van het landbouwverkeer en de oplossing hiervan zou onderdeel moeten uitmaken van het PIP, evenals een helder beeld van de mogelijke ruilverkaveling.	Zie algemene beantwoording <i>Keersopperdreef</i> .	
	De bij de Roest geplande brug is erg steil en zal voor fietsers problemen geven. Dit kan worden opgelost door de brug schuin aan te leggen.	Bij Braambos is voorzien in een voetgangersbrug met een fietsgoot. Een fietsbrug maakt geen onderdeel uit van het voornemen omdat de Nieuwe Verbinding in de nabijheid van Braambos kan worden gepasseerd bij de N397. Bovendien is een fietsbrug moeilijk inpasbaar vanwege de lange, flauwe hellingshoek.	
	Reclamant vindt de aansluiting van de N69 op de Nieuwe verbinding veel te complex. Nadere alternatieven, met bijzondere aandacht voor de veiligheid van fietsers en natuur, zouden verder moeten worden onderzocht.	Er is een ruim aantal varianten van deze aansluiting met de in het PIP opgenomen ontwerp vergeleken. Daaruit is gebleken dat alle varianten een verslechtering voor een of meerdere belangen met zich meebrengen.	
	Reclamant pleit voor het opnemen in de plannen van een permanente trajectcontrole.	Wordt voor kennisgeving aangenomen. Dit is een uitvoeringsaspect dat na de vaststelling van het PIP aan de orde komt.	
	Reclamant vreest dat de aansluiting van de nieuwe weg op de A67 zeker in de spitsuren, zolang de A67 niet wordt verbreed, veel problemen en ongelukken gaat geven.	De reactie is niet feitelijk onderbouwd. De provincie onderschrijft haar niet.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
97.	Reclamant heeft grote bezwaren tegen het aanleggen van deze nieuwe verbinding, deze tast het gebied onherstelbaar aan terwijl er betere oplossingen zijn die voor het verkeer beter zijn en minder gevolgen hebben voor de aantasting van de natuur en de overlast in de omgeving van de nieuwe verbinding. Reclamant verzoekt om de varianten Midden-West, de Trajectnota Rijksweg 69 plus de Provincialeweg om Dommelen (N397 verbinden met de N396) met de ruilverkaveling Bergeijk toe te voegen aan het plan van de nieuwe verbinding.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i>.	
	Het zwaarwegend maatschappelijk belang die de aantasting van het Beekdal - de Natura 2000 en de E.H.S. rechtvaardigen, is niet aangetoond. Het zwaarwegende belang van fijnstof en ammoniak uitstoot in Valkenswaard bestaat zelfs niet.	N2000 en EHS zijn vastgestelde kaders vanuit wetgeving en beleid. Alle alternatieven hebben effect op Natura 2000 en EHS gebieden. Hiervoor worden passende maatregelen getroffen. In de aanvulling op de passende beoordeling zijn specifiek de mogelijke effecten op het Natura 2000 gebied onderzocht en zijn mitigerende maatregelen bedacht die worden geïmplementeerd. Aantasting van EHS wordt gecompenseerd. De verbetering van de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof en stikstof) is bestuurlijk vastgesteld als een van de doelen voor de nieuwe verbinding.	
	De provincie dient de bij wet opgelegde en overeengekomen Provincialeweg om Dommelen met de ruilverkaveling "Bergeijk" in de plannen van de nieuwe verbinding grenscorridor N69 te betrekken en alsnog uit te voeren. Hier heeft reclamant eigendom voor af moeten staan bij wet en heeft 30 jaar lang tot 2005 ruilverkavelingsrente betaald.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i>.	
	Rechtsbescherming wordt ontnomen omdat gevolgen van de nieuwe verbinding buiten het aangewezen gebied niet behandeld worden, zoals uitbreiding van de verkeersdruk in de Bergstraat en Westerhovenseweg.	Verwezen wordt naar hoofdstuk 4 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Project MER Grenscorridor N69, waarin de aard en omvang van het milieuonderzoek is bepaald. Deze notitie is aan de Commissie m.e.r. voorgelegd die daarmee heeft ingestemd. Er is voldaan aan het bepaalde van artikel 4.8 van de Wet milieubeheer.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	De gehele Ecologische Verbinding tussen hoger en lager gelegen natuur verdwijnt in het Keersopdal, dit is ontoelaatbaar.	De nieuwe verbinding doorsnijdt inderdaad een aantal ecologische structuren. Via mitigerende maatregelen is getracht de effecten zo goed mogelijk te teniet te doen. Door de nieuwe verbinding deels op palen aan te leggen, worden de beekdalen als belangrijkste structuur gespaard. Daarnaast zijn ecoduikers voorzien. Grotere diersoorten zullen, met name 's nachts, de weg oversteken. De aanleg van een (bos-)ecoduct zou betekenen dat nagenoeg de gehele weg uitgerasterd zou moeten worden met een reeën raster van ca. 2 meter hoogte. Dit is om diverse redenen ongewenst.	
	Het is ontoelaatbaar dat het unieke kwelwatergebied Goorbroeken-Keersopperbeemden aangetast gaat worden. In de planvorming dient het Nee-Tenzij principe te worden toegepast.	De aanleg van de nieuwe verbinding zal geen effect hebben op de kwelstromen. De inrichtingsmaatregelen voorzien deels in een verbetering van de waterhuishouding van de Natte Natuurparel Keersopperbeemden. Vernietiging en verstoring van de EHS wordt zo goed mogelijk gecompenseerd.	
	Het beekdal van de Keersop aan de Dommelse zijde is aangewezen als zoekgebied aansluiting Dommelen, reclamant heeft hier grote bezwaren tegen.	Aangezien inmiddels een definitief ontwerp voor deze aansluiting is opgesteld, komt de wijzigingsbevoegdheid te vervallen. De bestemming Verkeer – 1 wordt hier zodanig op aangepast dat de aansluiting maat- en schaalvast in het pip wordt opgenomen.	Op de verbeelding en in de regels zal het wijzigingsgebied vervallen en zal de bestemming Verkeer – 1 maat- en schaalvast worden ingetekend.
	Realiseer de bij wet opgelegde Provincialeweg om Dommelen en er hoeft geen beekdal verder aangetast te worden.	Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i> en <i>Tracéligging</i> .	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Heeft grote bezwaren dat met dit plan het Oost-West verkeer enkele kilometers bij het Noord-Zuid verkeer gebracht wordt, dit vraagt om nieuwe problemen en dient voorkomen te worden. Oplossingen zijn mogelijk door de Venbergseweg hiervoor te gebruiken.	Er is een ruim aantal varianten van de aansluiting Van de Nieuwe Verbinding op de N397, met de in het PIP opgenomen ontwerp vergeleken. Daarin is ook een variant betrokken waarvan de Venbergseweg onderdeel van uit maakte. Daaruit is gebleken dat alle varianten een verslechtering voor een of meerdere belangen met zich meebrengen.	
	In de M.E.R. is onvoldoende meegewogen de gevolgen voor de nieuwe verbinding van het verkeersluw maken van de Fressevenweg. Dit onderzoek dient herhaalt te worden.	Bij de onderzoeken is ervan uitgegaan dat de Fressevenweg een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom zal zijn met een maximumsnelheid van 60 km/h. Door specifieke maatregelen op de route zal worden bereikt dat alleen lokaal bestemmingsverkeer van deze weg gebruik zal maken.	
	In het geplande tracé is een gedeelte van het eigendom van recla- mant opgenomen waardoor bij gedeeltelijke verkoop van het perceel schade en hinder van de aan te leggen weg zal plaatsvinden. Wat de exacte schade al dan hinder zal inhouden is nog niet geheel duidelijk.	Zie algemene beantwoording <i>Planschade</i> .	
103.	Tekent protest aan tegen het wegblijven van een (geplande) geluidswal tussen de nieuwe n69 en een groot deel van Dommelen. Aanvankelijk was een verdiepte aanleg gepland. Nu blijkt dat er zelfs geen geluidswal komt.	Een grondwal aan de oostzijde van de Nieuwe Verbinding is als optie opgenomen. Deze grondwal heeft geen effect op de geluidbelasting van Dommelen. Door de aanwezige beplanting in de Keersopperbeemden is de Nieuwe Verbinding, tussen de Dommelsedijk en de Molenstraat, voor het overgrote deel, vanuit Dommelen, aan het zicht onttrokken. Aan de noordzijde van Dommelen, ter plaatse van de kruising met de Molenstraat, wordt de Nieuwe Verbinding 2 meter verdiept aangelegd waardoor deze niet meer zichtbaar is. De daar in te richten nieuwe natuur kan dusdanig worden ingericht dat ook daar het verdere zicht op de weg zal worden beperkt dan wel geheel weggenomen. Het is aan Staatbosbeheer als toekomstig beheerder van het terrein om de inrichting van het gebied in overeenstemming te brengen met het PIP. Daarbij kan een grondwal worden aangebracht maar kan via beplanting het zicht worden weggenomen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
105.	In het document Reactienota zienswijzen Plan-MER wordt er geschreven over “Kleinschaligheidslandschap” ten westen van Waalre (p 169) waardoor daar Midden 2a niet mogelijk is. Is niet dezelfde titel ook van toepassing aan de andere zijde (ten westen) van de Dommel. Vraagt zich af waarom Westparallel midden en noord niet op gelijke wijze beoordeeld zijn als Midden 2a ?	Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i> en <i>Tracéligging</i> . In de Project MER is landschap één van de onderdelen waarop effecten van de nieuwe verbinding moet worden onderzocht. Dit is een uitgebreider onderzoek dan in de Plan MER fase.	
106.	Alternatieven in de aansluiting Dommelen op de nieuwe N69. Stelt voor om de oude verbinding van Dommelen naar Westerhoven te sluiten en verplaats deze naar de hoogte van de huidige Tienen/Brouwerijdreef die nu al ruim in het groen ligt voor het grootste deel tot op het laatste stuk Brouwerijdreef na, maar aan deze bewoners kunnen nu nog goede alternatieven worden geboden in het nieuwe bouwplan van Dommelen-Zuid.	Een aansluiting van Dommelen via de Tienendreef is niet haalbaar omdat hier sprake is van areaalverlies Natura2000. Deze aansluiting is daarom als reële optie weggevallen.	
107.	Het lijkt erop dat het tracé met smalle strook het perceel van Locht 123 Veldhoven doorsnijdt. Verzoek om in detail duidelijkheid te geven over de ligging van het wegprofiel en de taluds/trappen van de geprojecteerde voetgangersburg ten opzicht van het perceel. Verzoek om het tracé dusdanig op te schuiven dat dit niet meer het geval is. Op Locht 123 Veldhoven is de bestemming kantoor met wonen gevestigd. Wij kunnen onvoldoende zicht krijgen op de akoestische effecten van het wegverkeer ten opzichte van het pand. Vraagt zich af of er geen bovenwettelijke geluidsbelasting op het pand komt en indien dit wel het geval is graag aangeven op welke manier dit met technische voorzieningen opgelost wordt.	De ligging van het tracé wordt hier aan de oostzijde bepaald door Rijksmonument 1501. Dit monument mag niet aangetast worden. Opschuiven is derhalve niet mogelijk. De opmerking is terecht. Deze woning wordt toegevoegd aan het akoestisch onderzoek.	Het akoestisch onderzoek wordt hierop aangevuld.

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
110.	Reclamant (Gagelgoorsedijk 11) heeft een kerstdennenkwekerij. Reclamanten zijn niet gelukkig met het feit dat er een nieuwe weg wordt aangelegd op 150 m afstand van onze woning en daarnaast wordt er direct langs onze woning een verhoogd viaduct aangelegd om de Run te kunnen oversteken. Hierdoor wordt ons woongenot beperkt en gaan we te maken krijgen met meer geluidsoverlast en een waardedaling van onze woning. Door de nieuwe weg wordt de huiskavel verkleint met 1,5 ha en worden de overige pachtgronden slechter bereikbaar. Reclamant krijgt te maken met een waardevermindering van het agrarisch bouwblok met de woning en schuren. Reclamant wil alle landbouwgrond inbrengen en de bedrijfsgebouwen om te verkopen aan de provincie om elders een ander bedrijf te kunnen opbouwen. Indien zij niet verplaatst worden, dient rekening gehouden te worden met bereikbaarheid percelen en beregeningsleidingen. Dan zullen er ook nieuwe stallen worden opgericht, waarvoor een koeientunnel onder de nieuwe weg moet komen te liggen, tegen de bestaande bosrand/zandpad.	Opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Zie algemene beantwoording <i>Planschade</i>. Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i>. Zie algemene beantwoording <i>Planschade</i>.	
112.	In de PIP is (1) de westparallel dicht bij Dommelen gelegen en ook nog onverdiept aangelegd en (2) zelfs de eerder toegezegde geluidswal bij Dommelen is uit het concept gehaald. Dat zelfs de geluidswal er niet is is voor ons echt niet acceptabel.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i>. De bedoelde wal heeft geen geluidwerend karakter, het is ook niet meegenomen als uitgangspunt bij het akoestisch onderzoek. Het PIP maakt de aanleg van een voorziening in de vorm van een natuurlijke of landschappelijke buffer mogelijk ten behoeve van de belevingswaarde van het achterliggende natuurgebied. Realisatie van een grondwal is niet verplicht. De aanleg is een uitvoeringsaspect in handen van de terreinbeheerder.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Reclamant zal extra lawaai ervaren door het verkeer op de Brouwerijdreef richting de Westparallel, aansluiting bij Dommelen Zuid. Voorgesteld wordt om een geluidswal op de scherpe bocht van de Brouwerijdreef te maken.	Ter plaatse van Dommelen-Noord, bij de kruising van de Molenstraat, wordt de nieuwe verbinding verdiept aangelegd waardoor de zichtbaarheid van de nieuwe weg grotendeels zal worden weggenomen. Het akoestisch onderzoek en de uitkomsten daarvan voldoen aan de normen van de Wet geluidhinder. Een geluidwal op die locatie is ruimtelijk niet goed inpasbaar en niet wenselijk. Bovendien vallen maatregelen ten aanzien van de Brouwersdreef buiten de begrenzing van het PIP.	
113.	De huidige West-parallel is helaas een onvoldoende oplossing van de N69 verkeersproblematiek, en derhalve eerder een politiek compromis van de minste weerstand is.	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	
	De kruising met de Broekhovenseweg dient bij voorkeur verder en over een langere lengte verdiept, als ook verder naar het zuiden aangelegd te worden.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i>. Regionaal advies gaat op basis van de lokale situatie uit van 250m voor de Broekhovenseweg. Een langere verdiepte ligging betekent mogelijke ook extra negatieve effecten op bodem, ondergrond en grondwater. En blijkt volgens de Project MER geen of nauwelijks extra positieve effecten te hebben voor de luchtkwaliteit en geluidshinder. Een verdiepte ligging is daarnaast kostbaar. De Broekhovenseweg blijft de huidige route volgen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
115.	Een zeer belangrijke doelstelling voor de aanleg van de Westparallel om de leefbaarheid te verbeteren. Hierbij wordt voornamelijk gedacht aan de luchtkwaliteit, geluidkwaliteit, oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid van alle weggebruikers. Alle rapporten en onderzoeken mogen duidelijk zijn: bovenstaande punten worden slechts minimaal verbeterd voor met name Valkenswaard, maar voor Dommelen-Zuid geldt dit niet. Kortom, de verkeersdruk in het centrum van Valkenswaard en Aalst gaat door de aanleg van de Westparallel lichtelijk dalen, maar de verkeersdruk van Dommelen-Zuid gaat zonder de aanleg van nieuwe ontsluitingswegen enorm stijgen. Is dit de beoogde oplossing die moet gaan komen? Iets waar iedere gemeente aan moet voldoen: goede bereikbaarheid. Echter, vooral de Brouwerijdreef, Bergstraat en Westerhovenseweg in Dommelen zullen het zwaar te voorduren gaan krijgen door een enorm verhoogde verkeersdruk. Goede lokale ontsluitingen van geheel Dommelen zou een oplossing kunnen zijn om de overlast te beperken en Dommelen nu eindelijk eens goed te ontsluiten zodat er ook optimaal gebruik gemaakt kan worden van de Westparallel. Middels de Nulplusmaatregelen wordt het verkeer gestimuleerd om oa. gebruik te gaan maken van de N397. Deze N397 is buiten de bebouwde kom een prima weg om veel verkeer te verwerken, maar binnen de bebouwde kom is deze weg daar totaal niet geschikt voor en kan daar ook niet op ingericht worden voor het verkeer dat gaat komen; hierdoor komt de verkeersveiligheid van alle weggebruikers én de leefbaarheid van de bewoners van deze wegen (Dommelseweg-Bergstraat-Westerhovenseweg) zwaar onder druk te staan. Alles bij elkaar kan men niet anders dan concluderen dat dit een duidelijk beeld is van verplaatsen van problemen van de huidige N69 naar Dommelen-Zuid.	De aanleg van de nieuwe Westparallel zorgt op veel locaties voor een verbetering van de leefbaarheid doordat er minder verkeer zal rijden. Voor het studiegebied gaat het per saldo om een positief effect. Op een aantal locaties waar sprake is van een gewijzigde routekeuze van het verkeer, is ook sprake van een toename van het verkeer. De effecten hiervan zijn in de verschillende deelonderzoeken ook beschreven. De doelstellingen zoals opgenomen in de planMER worden gerealiseerd met deze oplossing. Deze nieuwe situatie zal een verschuiving van verkeersstromen binnen Dommelen tot gevolg hebben. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente Valkenswaard om het verkeer in de kern van Dommelen goed te ordenen. De provincie heeft toegezegd financieel te willen participeren in de oplossing van problemen die in het kader van de nieuwe aansluiting gaan ontstaan. Deze conclusie van de reclamant nemen wij voor kennisgeving aan.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Vraag of maar één aansluiting voor geheel Dommelen op de Westparallel wel dé oplossing is. Reclamant draagt vier andere oplossingen aan: 1. aansluiting Dommelen-Noord (via een nieuwe of via de bestaande wegen) 2. alternatieve verlenging van de Tienendreef 3. een extra aansluiting achter de Dommelsche Bierbrouwerij 4. de Tienendreef verlengen Verzoek om geen nieuw EHS gebied aan te wijzen voordat deze oplossingen worden onderzocht. De economisch belangrijkste bedrijven voor de regio Valkenswaard/Dommelen (Montana-Center Parcs, Eurocircuit en de Dommelsche Bierbrouwerij) worden nauwelijks betrokken in het bieden van een optimale bereikbaarheid via de Westparallel.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i>. In de project MER zijn alle opties afgewogen en is geconcludeerd dat de in het PIP opgenomen oplossing, binnen de wettelijke kaders, het best recht doet aan alle belangen. Met deze bedrijven is wel gesproken en/of hun belangen zijn meegenomen in de keuze van het Voorkeursalternatief.	
116.	Onduidelijkheid over de voetgangersoversteekplaats t.p.v. kruising Leemdijk-Heers. Onduidelijk of dit een brug voor lokaal verkeer is of een voetgangersbrug met trappen. Een goede oplossing zou zijn een viaduct met eroverheen een zandpad. De oversteek is dan voor iedereen toegankelijk (paarden, wandelaars, landbouwvoertuigen) en dan is een onderdoorgang voor een zandpad bij het viaduct overbodig.	Bij de kruising van Heers met de Nieuwe Verbinding komt een viaduct geschikt voor voetgangers. Tevens is tussen Heers en de Gagelgoorsdijk voorzien in een fiets- en ruiterspad aan beide zijde van de nieuwe verbinding. Vanwege de landschappelijke effecten en de kosteneffectiviteit wordt afgezien van extra bruggen/voorzieningen aanvullend op het bestaande ontwerp. Landbouwverkeer is enkel gewenst op Gagelgoorsdijk.	
117.	Heeft geconstateerd dat het eigendom, het perceel met kadastrale aanduiding B2957 - gelegen aan de Gagelgoorsdijk 5, bestemd voor akkerbouw, op het nieuwe inpassingsplan is aangeduid als boomgaard of bos. Dit zou volgens een adviseur op de informatiedag een vergissing zijn van het tekenbureau (tekenaar). Stelt het zeer op prijs dat het bovengenoemde perceel weer als akkerbouw wordt aanduid.	Het perceel is gelegen buiten de begrenzing van het PIP. De aanduiding voor boomgaard heeft betrekking op het ruimtelijk plan dat deel uitmaakt van het Beeldkwaliteitsplan. Deze kaart zal hierop worden aangepast.	Aanpassing Ruimtelijk plan, BKP.

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
119.	Helaas is in het PIP niet te lezen wat de extra verkeerstoename betekent voor de luchtkwaliteit van de Westerhovenseweg, Bergstraat, Brouwerijdreef en Dommelen-Zuid in het totaal en de daar gevestigde basisschool in het bijzonder. Aanvullende onderzoek zal nodig zijn om te kijken hoe de huidige en toekomstige luchtkwaliteit is. Een forse toename van het verkeer op de Westerhovenseweg, Bergstraat en Brouwerijdreef leidt tot een stijging van geluid. De overlast van geluid wordt dan ook verplaatst van Aalst naar Dommelen-Zuid. Omdat de slechte geluidskwaliteit een direct gevolg is van de N69 moet dit gevolg ook beter onderzocht worden voordat vergunningen voor de nieuw aan te leggen weg worden afgegeven. De oversteekbaarheid op de Westerhovenseweg, Bergstraat als ook de Brouwerijdreef verslechterd en is waarschijnlijk in de spits niet meer mogelijk. Verder ontstaat er juist een enorme barrière tussen Dommelen-Noord en Dommelen-Zuid. De huidige verkeersveiligheid op de Westerhovenseweg en de Bergstraat is slecht, de weg is niet breed en er zijn alleen fietssuggestiestroken. Deze zal met toename aan verkeer nog meer verslechteren. De verkeersveiligheid in de spits kan verbeterd worden door filevorming op de Westerhovenseweg en Bergstraat. Hierdoor moeten minder automobilisten gaan kiezen voor deze route en gebruik (blijven) maken van andere wegen. Van een betere verkeersdoorstroming is dan echter geen sprake meer.	Er vinden geen overschrijdingen van de normen van de Wet geluidhinder plaats. De genoemde wegen zijn in het milieuonderzoek betrokken. Aanvullend onderzoek is niet nodig. Op deze locatie is een toename van het verkeer te verwachten. In het akoestisch onderzoek is aangegeven dat met behulp van bijvoorbeeld geluidsreducerende verharding deze toename kan worden weggenomen. Het is ter afweging van de gemeente Valkenswaard het bevoegd gezag om aanvullende maatregelen te treffen. De gemeente en de provincie zijn hierover in overleg. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente Valkenswaard om het verkeer in de kern van Dommelen goed te ordenen en de verkeersveiligheid te borgen. De provincie heeft toegezegd financieel te willen participeren in de oplossing van problemen die in het kader van de nieuwe aansluiting gaan ontstaan. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente Valkenswaard om het verkeer in de kern van Dommelen goed te ordenen en de verkeersveiligheid te borgen. De provincie heeft toegezegd financieel te willen participeren in de oplossing van problemen die in het kader van de nieuwe aansluiting gaan ontstaan. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente Valkenswaard om het verkeer in de kern van Dommelen goed te ordenen en de verkeersveiligheid te borgen. De provincie heeft toegezegd financieel te willen participeren in de oplossing van problemen die in het kader van de nieuwe aansluiting gaan ontstaan.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Toenames zijn terug te vinden op de aansluitende, 'voedende' wegen. Vanuit Dommelen/Valkenswaard-West rijden op de Westerhovenseweg 4.700 extra mvt/etmaal. Het is niet duidelijk wat hiervan het percentage aan vrachtwagens is. De Westerhovenseweg en Bergstraat zijn echter niet geschikt voor vrachtverkeer. Het zal moeilijker worden de Bergstraat op te rijden waardoor het verkeer vanuit Dommelen-Zuid, de Brouwerijdreef en de Norbertusdreef meer oponthoud hebben. Ook afslaand verkeer van de Westerhovenseweg naar de Brouwerijdreef zal oponthoud ondervinden, aangezien hier geen speciale rijstroken zijn voor afslaand verkeer.	Op de route Westerhovenseweg -Bergstraat neemt het percentage vrachtverkeer enigszins toe ten opzichte van de referentie. Afhankelijk van welk wegvak precies wordt beschouwd zal in de toekomstige situatie circa 11% van de totale verkeersbelasting bestaan uit vrachtverkeer. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente Valkenswaard om het verkeer in de kern van Dommelen goed te ordenen en de verkeersveiligheid te borgen. De provincie heeft toegezegd financieel te willen participeren in de oplossing van problemen die in het kader van de nieuwe aansluiting gaan ontstaan.	
	De Westerhovenseweg, Bergstraat en Brouwerijdreef, welke als toegangswegen zullen gaan fungeren voor de nieuw aan te leggen N69 maken geen onderdeel uit van een netwerk, maar zijn een oud lint, welke nooit ontworpen zijn voor grote hoeveelheden snelverkeer. De overlast op de Westerhovenseweg, Bergstraat en Brouwerijdreef lijkt erg op overlast van sluipverkeer. De nieuwe N69 zal niet de huidige problemen op de bovenstaande wegen verminderen, maar juist verergeren.	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	
	Door de extra drukte in de Westerhovenseweg en Bergstraat zal de bus meer vertraging krijgen. Daarnaast dient de bus bij alle 4 de haltes te stoppen op de rijbaan, wat de verkeersdoorstroming belemmert. Er zal meer vertraging ontstaan. In het provinciaal fietsplan staat echter duidelijk omschreven dat de provincie Noord-Brabant de wegen veiliger wil maken voor fietsers. Als gevolg van de nieuw aan te leggen N69 worden de wegen in Dommelen-Zuid erg onveilig voor fietsers.	Deze nieuwe situatie zal een verschuiving van verkeersstromen binnen Dommelen tot gevolg hebben. Dit is voor veruit het grootste deel bestemmingsverkeer van of naar Dommelen respectievelijk Valkenswaard. Zie verder eerdere opmerkingen. Dit aspect zal meegenomen moeten worden in de plannen van de gemeente Valkenswaard. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente Valkenswaard om het verkeer in de kern van Dommelen goed te ordenen en de verkeersveiligheid te borgen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
123.	Ten aanzien van het aspect verkeer de voorkeursvariant Nulplus met Westparallel tot beduidend minder winst leidt dan het alternatief Nulplus met West- Midden. De eerste leidt in de kom van Aalst tot een afname van het autoverkeer met slechts 25%, de tweede met ruim 70%. Het planMER en verkeersonderzoek was gebaseerd op tellingen in 2005 en prognoses voor 2020. Voor PIP en Project-MER zijn nieuwe berekeningen gemaakt met 2010 als teljaar en 2030 als prognosejaar. De resultaten vallen zwaar tegen. Een zorgvuldige voorbereiding van een besluit vergt van het bevoegd gezag dat er met de meest recente inzichten een afgewogen keuze wordt gemaakt. Dat is van belang in het kader van 'een goede ruimtelijke ordening' in de zin van art. 3.1 jo. art. 3.26 Wro. In dat kader dient op grond van de meer recente berekeningen de keuze voor het alternatief opnieuw te worden bezien. Duidelijk is dat met vaststelling van het ontwerp-PIP de problemen niet worden opgelost, maar dat ze slechts worden verplaatst. De verplaatsing van het probleem naar Dommelen is bovendien in strijd met de doelstelling van het project zoals verwoord in Plan- en Project-MER. Een verbod op vrachtverkeer maakt geen deel uit van het nulplusalternatief. Het probleem van (sluip)vrachtverkeer door de kernen wordt opgelost met een vrachtverbod op de N69 tussen Valkenswaard en Aalst, op de Nieuwe Waalreseweg in Valkenswaard en in de kom van Dommelen. Daarmee zouden de kernen van een enorme overlast worden bevrijd. Het onlosmakelijk aan elkaar koppelen van de aanleg van een nieuwe verbinding met de uitvoering van het gehele nulpluspakket. Zolang dit niet is gewaarborgd bestaat de vrees dat een of meer partijen de Nulplusmaatregelen niet of slechts gedeeltelijk zullen uitvoeren.	De afweging om tot het voorkeursalternatief te komen is gebaseerd op een groot aantal aspecten waaronder de (verkeers)effecten vanuit het meest recente verkeersonderzoek. De ontlasting van de kom Waalre is daar één onderdeel van. De nieuwe verbinding leidt in de kernen tot een aanzienlijk afname van de verkeersintensiteit van circa 30%. Een relatief groot deel van deze afname betreft vrachtverkeer, dat met de nieuwe verbinding een goede doorgaande route heeft. Een groot deel van het verkeer zal in het voorkeursalternatief andere routes kiezen en andere wegen dan ook zwaarder gaan belasten. Omdat op die routes weinig tot geen problemen optreden, ontstaat een evenwichtige verkeersstructuur en verkeersafwikkeling. De conclusie van de reclamant wordt niet gedeeld omdat de doelstellingen van de planMER gerealiseerd worden. Een verbod voor doorgaand vrachtverkeer op de huidige N69 is wel opgenomen in het Nulplusmaatregelen-pakket dat deel uitmaakt van het Gebiedsakkoord. Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i>.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
127.	Reclamant woont aan de Veldhovensedijk 1 te Riethoven en heeft een melkveebedrijf. Zij zijn niet gelukkig met het feit dat er een nieuwe weg wordt aangelegd op circa 600 m afstand van onze woning. Hierdoor wordt het woongenot beperkt, komt er geluidsoverlast en een waardedaling van de woning. De omleiding Riethovensedijk dient in de winter goed toegankelijk te blijven en dus verhard te worden. Bovendien moet deze weg een dusdanige hoogte ligging hebben, dat deze in de winter niet vol water komt te staan. Deze weg graag open houden voor al het langzame verkeer inclusief het landbouwverkeer. Op de Broekhovensedijk komt een viaduct te liggen, deze moet dusdanig uitgevoerd worden, dat er een gescheiden fietspad langs de hoofdbaan komt te liggen voor de veiligheid. Het realiseren van de weg vraagt al veel landbouwgrond en als hier bovenop ook nog landbouwgrond wordt omgezet voor natuur, dan komt er nog meer krapte op de grondmarkt met als gevolg landbouwgrondprijsstijging. De overblijvende agrariërs dienen hiervoor gecompenseerd te worden.	Zie algemene beantwoording <i>Geluidhinder</i>. Het fietspad en de onverharde weg worden voldoende hoog aangelegd om overstroming te voorkomen in normale winterse situaties. Of en hoe het onder water lopen van het fietspad en de onverharde weg kan worden voorkomen bij extreem hoge waterstanden wordt onderzocht bij de detaillering van het ontwerp. Het viaduct over de nieuwe verbinding zal dusdanig worden gedimensioneerd dat de aanleg van dit fietspad mogelijk is. Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i>.	
128.	De nieuwe verbinding heeft tot gevolg dat de landbouwkundige waarde van het perceel en daarmee de marktwaarde van het perceel zal afnemen, doordat: • het landbouwgebied dat hier bijna op zijn smalst is nog verder wordt ingeperkt • de belangrijkste ontsluiting van de huidige twee ontsluitingsmogelijkheden niet meer bereikbaar is • de aanleg van de weg tot een verstoring van de waterhuishouding in het gebied gaat leiden.	Zie algemene beantwoording <i>Waterhuishouding</i> en <i>Herverkaveling</i>.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Reclamant staat open voor besprekingen voor een compensatie van zijn nadelen, middels het verruilen van zijn huidige gronden i.h.k.v. kavelruil tegen gronden dichterbij huis.	Zie algemene beantwoording <i>Herverkaveling</i> .	
129.	Heeft grote bezwaren tegen het aanleggen van deze nieuwe verbinding, deze tast het gebied onherstelbaar aan terwijl er betere oplossingen zijn die voor het verkeer beter zijn en minder gevolgen hebben voor de aantasting van de natuur en de overlast in de omgeving van de nieuwe verbinding.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> .	
	Verzoek om de varianten Midden-West, de Trajectnota Rijksweg 69 plus de Provincialeweg om Dommelen (N397 verbinden met de N396) met de ruilverkaveling Bergeijk toe te voegen aan het plan van de nieuwe verbinding.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> .	
	Het zwaarwegend maatschappelijk belang die de aantasting van het Beekdal - de Natura 2000 en de E.H.S. rechtvaardigen, is niet aangetoond. Het zwaarwegende belang van fijnstof en ammoniak uitstoot in Valkenswaard bestaat zelfs niet.	N2000 en EHS zijn vastgestelde kaders vanuit wetgeving en beleid. Alle alternatieven hebben effect op Natura 2000 en EHS gebieden. Hiervoor worden passende maatregelen getroffen. In de aanvulling op de passende beoordeling zijn specifiek de mogelijke effecten op het Natura 2000 gebied onderzocht en zijn mitigerende maatregelen bedacht die worden geïmplementeerd. Aantasting van EHS wordt gecompenseerd. De verbetering van de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof en stikstof) is bestuurlijk vastgesteld als een van de doelen voor de nieuwe verbinding.	
	De provincie dient de bij wet opgelegde en overeengekomen Provincialeweg om Dommelen met de ruilverkaveling "Bergeijk" in de plannen van de nieuwe verbinding grenscorridor N69 te betrekken en alsnog uit te voeren. Hier heeft reclamant eigendom voor af moeten staan bij wet en heeft 30 jaar lang tot 2005 ruilverkavelingsrente betaald. Waarom is ingestemd met Provincialeweg door Dommelen te laten vervallen en Provincialeweg om Dommelen niet te realiseren?	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> .	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Rechtsbescherming wordt ontnomen door: • ter waarborging van de uitvoerbaarheid van het Inpassingsplan gekozen is voor de formele maatregel van de aanwijzing; • toepassing van de crisis en herstelwet; • gevolgen van de nieuwe verbinding buiten het aangewezen gebied niet behandeld worden.	• De zienswijze wordt niet gedeeld. Het instrument van aanwijzing is opgenomen in de Wro. • De CHW is van rechtswege op dit project van toepassing. • Verwezen wordt naar hoofdstuk 4 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Project MER Grenscorridor N69, waarin de aard en omvang van het milieonderzoek is bepaald. Deze notitie is aan de Commissie m.e.r. voorgelegd die daarmee heeft ingestemd. Er is voldaan aan het bepaalde van artikel 4.8 van de Wet milieubeheer.	
	De gehele Ecologische Verbinding tussen hoger en lager gelegen Natuur verdwijnt in het Keersopdal, door aanleggen van de Westparallel, dit is ontoelaatbaar.	De nieuwe verbinding doorsnijdt inderdaad een aantal ecologische structuren. Via mitigerende maatregelen is getracht de effecten zo goed mogelijk te teniet te doen. Door de nieuwe verbinding deels op palen aan te leggen, worden de beekdalen als belangrijkste structuur gespaard. Daarnaast zijn ecoduikers voorzien. Grotere diersoorten zullen, met name 's nachts, de weg oversteken. De aanleg van een (bos-)ecoduct zou betekenen dat nagenoeg de gehele weg uitgerasterd zou moeten worden met een reeën raster van ca. 2 meter hoogte. Dit is om diverse redenen ongewenst.	
	Het is ontoelaatbaar dat het unieke kwelwatergebied Goorbroeken-Keersopperbeemden aangetast gaat worden. In de planvorming dient het Nee-Tenzij principe te worden toegepast.	De aanleg van de nieuwe verbinding zal geen effect hebben op de kwelstromen. De inrichtingsmaatregelen voorzien deels in een verbetering van de waterhuishouding van de Natte Natuurparel Keersopperbeemden. Vernietiging en verstoring van de EHS wordt zo goed mogelijk gecompenseerd.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Het beekdal van de Keersop aan de Dommelse zijde is aangewezen als zoekgebied aansluiting Dommelen, reclamant heeft hier grote bezwaren tegen.	Aangezien inmiddels een definitief ontwerp voor deze aansluiting is opgesteld, komt de wijzigingsbevoegdheid te vervallen. De bestemming Verkeer – 1 wordt hier zodanig op aangepast dat de aansluiting maat- en schaalvast in het pip wordt opgenomen.	Op de verbeelding en in de regels zal het wijzigingsgebied vervallen en zal de bestemming Verkeer – 1 maat- en schaalvast worden ingetekend.
	Realiseer de bij wet opgelegde Provincialeweg om Dommelen en er hoeft geen beekdal verder aangetast te worden.	Zie algemene beantwoording <i>Gebiedsakkoord</i> en <i>Tracéligging</i> .	
	Heeft grote bezwaren dat met dit plan het Oost-West verkeer enkele kilometers bij het Noord-Zuid verkeer gebracht wordt, dit vraagt om nieuwe problemen en dient voorkomen te worden. Oplossingen zijn mogelijk door de Venbergseweg hiervoor te gebruiken.	Er is een ruim aantal varianten van de aansluiting Van de Nieuwe Verbinding op de N397, met de in het PIP opgenomen ontwerp vergeleken. Daarin is ook een variant betrokken waarvan de Venbergseweg onderdeel van uit maakte. Daaruit is gebleken dat alle varianten een verslechtering voor een of meerdere belangen met zich meebrengen.	
	In de M.E.R. is onvoldoende meegewogen de gevolgen voor de nieuwe verbinding van het verkeersluw maken van de Fressevenweg. Dit onderzoek dient herhaalt te worden.	Bij de onderzoeken is ervan uitgegaan dat de Fressevenweg een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom zal zijn met een maximumsnelheid van 60 km/h. Door specifieke maatregelen op de route zal worden bereikt dat alleen lokaal bestemmingsverkeer van deze weg gebruik zal maken.	
	Vindt het ongepast dat de bij wet vastgestelde Provinciale weg om Dommelen niet gerealiseerd wordt terwijl alle grondeigenaren hiervoor eigendommen af hebben moeten staan.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> .	
	Hebben grote bezwaren tegen een weg door het Keersopdal naar de Brouwerij, deze snijdt het bedrijf en rijksmonumentale locatie door-midden. Ook de verplichting van landschappelijke inpassing is niet realiseerbaar.	In het PIP is geen weg opgenomen door het Keersopdal naar de brouwerij.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Door het aanleggen van de Westparallel komt er een niet toelaatbare geluidsuitbreiding op het stille gebied van de Natura 2000 van de Malpie, de M.E.R. dient dit als nog te onderzoeken.	In het MER en de passende beoordeling is geluidsverstoring van Natura 2000 gebied onderzocht. Het gebied De Malpie wordt nauwelijks of niet beïnvloed door de plannen; zeker niet het centrale deel en aan de randen minimaal. In het noordelijke deel wordt de akoestische situatie juist iets gunstiger doordat de N69 daar met het nieuwe tracé in westelijke richting afbuigt en dus de afstand naar de Malpie toeneemt.	
	Heeft grote bezwaren tegen de geluidsuitbreiding in de Mgr. Smetsstraat en enige woningen in het plan Lage-Heide. De in de reconstructieplannen vastgelegde zonering extensivering-gebied Natuur heeft planologische doorwerking en dient na de uitspraak van de Raad van State op 27 november 2013 ook zo verwerkt te worden in het plan.	Het akoestisch onderzoek voldoet aan de normen en regels die worden gesteld in de Wet geluidhinder. De uitspraak van 27 november 2013 (201206146/1/R3) houdt de vernietiging in van het besluit van PS tot intrekking van enkele met name genoemde reconstructieplannen. De reconstructieplannen behouden derhalve hun rechtskracht. Voor wat betreft de doorwerking legt de Reconstructiewet concentratiegebieden op het bestuursorgaan dat bevoegd is te besluiten op een aanvraag die wordt ingediend in het kader van de uitvoering van het reconstructieplan, de verplichting om hierbij het reconstructieplan in acht te nemen. In zoverre ziet deze verplichting niet op het besluit tot vaststelling van het onderhavige pip.	
	Met dit concept wordt geen rekening gehouden met de uitspraak van de Raad van State 200206764/2/M1 inzake instandlating Ecologische Verplaatsingverbinding tussen de Malpie en het Keersopdal. Dit kan een reden zijn voor een andere betere oplossing te kiezen.	Het door reclamant aangegeven zaaknummer levert geen treffer op in de databank van de Raad van State. In zoverre is zijn zienswijze onbegrijpelijk. Voor zover de opmerking is gericht tegen de gemaakte beleidskeuzes en afwegingen in het kader van dit inpassingsplan verwijst de provincie naar de algemene beschouwingen over <i>Gebiedsakkoord</i> en <i>Tracéligging</i> .	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Eerst dient het Beheersplan voor de Natura 2000 aanwijzing Leenderbos - Grote heide en de Plataux, wat een plicht is van de Dienst Landelijk Gebied, onherroepelijk te zijn voordat duidelijkheid komt over de Westparallel.	Vaststelling van het Beheerplan Natura2000 is geen voorwaarde voor de planvorming van de Westparallel. Wel zijn in de passende beoordeling (en de aanvulling daarop) de effecten van de nieuwe verbinding getoetst aan de doelstellingen van het Natura2000 gebied.	
	Met de plannen van de Westparallel zal de verkeersdruk op de oude Luikerweg vanaf de Belgische grens toenemen waardoor de stikstofdepositie voor de omgeving toeneemt en de Natura 2000 van de Plataux waar de Luikerweg door heen loopt een toegestane uitbreiding krijgt van fijnstof en Stikstof uitstoot om deze redenen kan de weg in het gebied van Grenscorridor N69 niet aangelegd kan worden. De Natura 2000 verplichting in het gebied laat dit niet toe. Zolang voor de Westparallel in Veldhoven geen volledige aansluitingen mogelijk zijn op de Rijksweg en lokale weg deze in het geheel niet aangelegd mag en kan worden.	In de (aanvulling op de) passende beoordeling zijn de effecten op stikstofdepositie onderzocht voor het Natura 2000 gebied van de Plataux, waar nodig worden passende maatregelen getroffen en geborgd.	
	Het landbouwverkeer komt voor grote problemen staan als de Keersopperdreef en de Dommelsedijk niet meer kunnen en mogen gebruiken. Hiervoor dienen oplossingen te komen mocht de Westparallel aangelegd worden.	De procedure voor het bestemmingsplan en het inpassingsplan lopen parallel en in nauwe samenspraak tussen gemeente en provincie. Als het bestemmingsplan onverhoopt vertraging oploopt dan zal de provincie, ter waarborging van de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan, kiezen voor de formele maatregel van de aanwijzing (artikel 4.2 Wro).	
	Voor de scholen in Valkenswaard maken vele kinderen uit de Kempen gebruik van de nu veilige vrij liggende fietspaden aan weerszijde van de Dommelsedijk met het aanleggen van de drie rotondes ontstaan grote problemen en kan de nu geboden veiligheid niet geboden worden, wat doet men hier aan.	Zie algemene beantwoording <i>Keersopperdreef</i> . De Dommelsedijk zal niet gesloten worden voor landbouwverkeer.	
		Bij de aansluiting van de N397 op de Nieuwe Verbinding kunnen fietsers via een eenzijdig, twee richtingen bereden fietspad, aan de zuidzijde van de Dommelsedijk, deze aansluiting conflictvrij passeren. Vervolgens zal tussen laatst genoemde aansluiting en de bestaande brug over de Keersop een fietstunnel gerealiseerd worden waardoor de fietsers ook veilig de hoofdrijbaan kunnen kruisen.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
130.	Heeft grote bezwaren tegen het aanleggen van deze nieuwe verbinding, deze tast het gebied onherstelbaar aan terwijl er betere oplossingen zijn die voor het verkeer beter zijn en minder gevolgen hebben voor de aantasting van de natuur en de overlast in de omgeving van de nieuwe verbinding. Verzoek om de varianten Midden-West, de Trajectnota Rijksweg 69 plus de Provincialeweg om Dommelen (N397 verbinden met de N396) met de ruilverkaveling Bergeijk toe te voegen aan het plan van de nieuwe verbinding. Het zwaarwegend maatschappelijk belang die de aantasting van het Beekdal - de Natura 2000 en de E.H.S. rechtvaardigen, is niet aangetoond. Het zwaarwegende belang van fijnstof en ammoniak uitstoot in Valkenswaard bestaat zelfs niet. Reclamant heeft grote bezwaren dat het eigendom achter het huis aangewezen is als zoekgebied aansluiting Dommelen om een aansluiting mogelijk te maken naar de brouwerij. Het Nee-tenzij principe dient hier toegepast te worden.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i>. Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> en <i>Gebiedsakkoord</i>. Het zwaarwegende maatschappelijke belang dat met de Nieuwe Verbinding is gemoeid is in de hoofdstukken 1 tot en met 3 van de toelichting van het PIP uiteengezet. De daarbij in acht te nemen natuurwaarden zijn nauwkeurig onderzocht en afgewogen volgens de daartoe geldende wettelijke kaders. Alle denkbare alternatieven hebben effect op Natura 2000- en EHS gebieden. Hiervoor worden passende maatregelen getroffen. In de aanvulling op de passende beoordeling zijn specifiek de mogelijke effecten op Natura 2000 gebied onderzocht en zijn mitigerende maatregelen voorgesteld die worden geïmplementeerd. Aantasting van de EHS wordt gecompenseerd. De verbetering van de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof en stikstof) is bestuurlijk vastgesteld als een van de doelen voor de nieuwe verbinding. Het zoekgebied voor de aansluiting bij Dommelen is komen te vervallen aangezien het ontwerp hier verder is uitgewerkt. Van een aansluiting naar de brouwerij is geen sprake. In het MER zijn diverse aansluitingen uitgebreid onderzocht. Gebleken is dat 1 aansluiting Dommelen volstaat.	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	De eigendomsrechten en opgelegde verplichtingen betreffende Natura 2000 aanwijzing die dit met zich meebrengt dienen gerespecteerd te worden. Daarom geen zoekgebied aansluiting Dommelen.	Aangezien inmiddels een definitief ontwerp voor deze aansluiting is opgesteld, komt de wijzigingsbevoegdheid te vervallen. De bestemming Verkeer – 1 wordt hier zodanig op aangepast dat de aansluiting maat- en schaalvast in het pip wordt opgenomen.	Op de verbeelding en in de regels zal het wijzigingsgebied vervallen en zal de bestemming Verkeer – 1 maat- en schaalvast worden ingetekend.
	Reclamant heeft grote bezwaren tegen het toepassen van de Crisis- en Herstelwet. Er dient een beheersplan van de Natura 2000 aanwijzing te komen.	De reactie is onbegrijpelijk. Een inhoudelijk commentaar moet om die reden achterwege blijven.	
	Er komt een ontoelaatbare aantasting van het leef- en woongenot, reclamant heeft hier grote bezwaren tegen.	De opmerking is niet feitelijk onderbouwd. De strekking van de opmerking onderschrijft de provincie niet.	
	Er zijn betere oplossingen mogelijk en deze dienen bespreekbaar te zijn, ook de oplossingen die buiten het aangewezen gebied zijn gelegen.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> .	
132.	De aansluiting Dommelen-Zuid waar hij nu is getekend is overbodig en dus niet wenselijk, aangezien de afstand tot het begin van het traject immers zeer kort is.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> .	

Reactie	Samenvatting	Commentaar	Aanpassing
	Het huidige wegennet in Dommelen-Zuid is niet geschikt en niet geschikt te maken om te dienen als effectieve aansluiting voor zowel een noordelijke als zuidelijke toe- en afrit om zo zorg te dragen voor een goede en verantwoorde verkeersafwikkeling. • De huizen met bijbehorende inritten aan de Westerhovenseweg staan van oudsher dicht op de weg. • De Westerhovenseweg beschikt niet over een separaat fietspad. • De Westerhovenseweg/Bergstraat gedurende de week een belangrijke doorgaande fietsroute voor schoolgaande kinderen. • Door een aansluiting in Dommelen-Zuid wordt het verkeer alsnog geleid door en naar de twee dorpskernen van Dommelen en Valkenswaard. In de berekeningen is géén rekening is gehouden met een verkeers-aanzuigende werking welke een toe- en afrit ook zal hebben.	Deze nieuwe situatie zal een verschuiving van verkeersstromen binnen Dommelen tot gevolg hebben. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente Valkenswaard om het verkeer in de kern van Dommelen goed te ordenen en de verkeersveiligheid te borgen. De provincie heeft toegezegd financieel te willen participeren in de oplossing van problemen die in het kader van de nieuwe aansluiting gaan ontstaan. In de berekeningen met het verkeersmodel wordt op basis van de reissnelheden in het totale wegennetwerk berekend welk verkeer van een aansluiting gebruik zal maken. Er wordt daardoor direct rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van toe- en afritten.	
	Mocht er toch een aansluiting in Dommelen gewenst zijn, dan zou de enige mogelijkheid zijn om dit in Dommelen-Noord te doen. De bewoners in Dommelen dienen financieel tegemoet gekomen te worden voor wie de geluidssituatie negatief wijzigt of voor wie door de aanleg van de Grenscorridor N69 waardevermindering van de woning optreedt.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i>. Zie algemene beantwoording <i>Geluidhinder</i> en <i>Planschade</i>.	
133.	De tekeningen die via internet te vinden zijn, lijken aan te duiden dat de geplande weg over het uiterste deel van het perceel van reclamant zal lopen (bij de aansluiting Riethovensedijk). Reclamant wil niet meewerken aan onteigening en wenst zijn bezit te houden. Reclamant wenst een direct bericht te ontvangen wat de plannen zijn.	Zie algemene beantwoording <i>Tracéligging</i> en <i>Herverkaveling</i>.	

4. Bijlage 1. Overzicht reclamanten

Nr.	Naam	Namens	Plaats
1	Huygens, G.E.		Riethoven
2	Smets, A.J.		Westerhoven
3	Milieuwerkgroep Valkenswaard		Valkenswaard
4	Wienholts, E.J.A.		Valkenswaard
5	Wienholts Grondwerken		Valkenswaard
6	Smolders, R.J.M.		Westerhoven
7	Kuiper, J.		Wageningen
8	Verouden, J.		Valkenswaard
9	Maatschap Cremers		Riethoven
10	Buurtcomité Mgr Smetsstraat		Valkenswaard
11	ZLTO (onteigeningsadviseur-taxateur)	M.T. Theunissen	's-Hertogenbosch
12	Gasunie Transport Service		Groningen
13	Herk, J.G.A. van		Riethoven
14	Verouden, J.		Valkenswaard
15	Bakermans, H.		Waalre
16	<i>Provinciale Omgevingscommissie</i>		's-Hertogenbosch
17	Wandelnet		Amersfoort
18	Moonen loonbedrijf		Riethoven
19	Moonen akkerbouw		Riethoven
20	Van Iersel Luchtman advocaten	Collins	's-Hertogenbosch
21	<i>Waterschap De Dommel</i>		Boxtel
22	Anemaat, H.J.A.		Valkenswaard
23	Linssen CS Advocaten	B. Smolders	Tilburg
24	<i>Gemeente Veldhoven</i>		Veldhoven
25	Stichting Scouting Sint Maarten		Valkenswaard
26	Graaf-Rombouts van de C.F.M.		Valkenswaard
27	<i>Waterschap De Dommel</i>		Boxtel
28	Achmea Rechtsbijstand	E.A.H. Hoeks, Heiereind 11	Tilburg
29	DLA Piper Nederland NV	Koningshof	Amsterdam

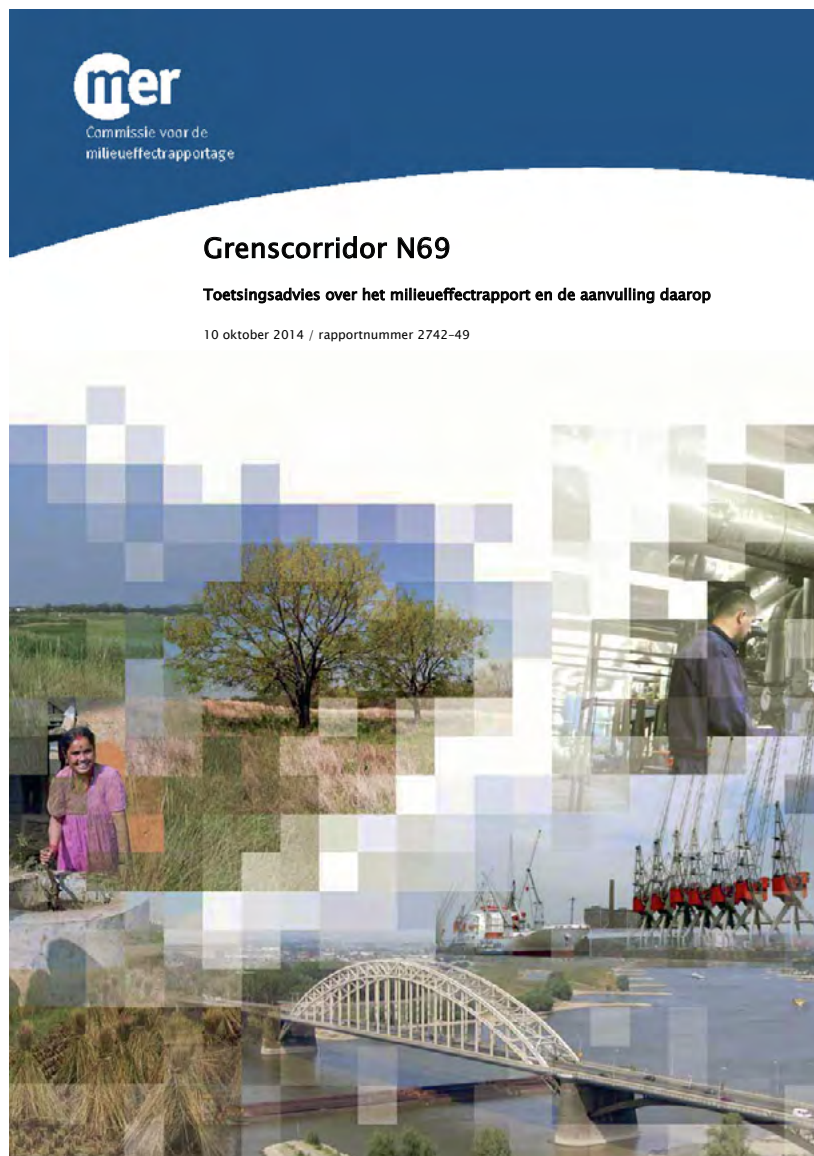
Nr.	Naam	Namens	Plaats
30	Linssen CS Advocaten	B. Smolders	Tilburg
31	Maas, G.		Valkenswaard
32	Dommelen, H. van		Riethoven
33	Smolders, L.		Westerhoven
34	Laak, A.J. van de		Valkenswaard
35	Swinkels, P.G.		Valkenswaard
36	<i>Natuurmonumenten</i>		Eindhoven
37	Verdonk, J.E.M.		Veldhoven
38	Meurs, T.		Veldhoven
39	Sanden, van der J.A.A.M.		Veldhoven
40	<i>Natuurmonumenten</i>		s-Graveland
41	Achmea Rechtsbijstand	S. van den Boomen-Daris	Tilburg
42	Achmea Rechtsbijstand	L. van Dommelen&Schoone	Tilburg
43	Huygens, G.E.		Riethoven
44	Achmea Rechtsbijstand	A.H.J.M. Smolders	Tilburg
45	Gehoel, P.J.C.		Riethoven
46	Achmea Rechtsbijstand	Stokmans	Tilburg
47	Anemaat, H.J.A.		Valkenswaard
48	Putte, R. en J. van den		Riethoven
49	Arag Rechtsbijstand	W.J. van de Ven	Leusden
50	Eijndhoven-Martens, A.		Westerhoven
51	Smolders, T.		Westerhoven
52	Ver. Werkgroep voor Natuurbehoud en Milieubeheer E.		Waalre
53	Kort, F.M. de		Valkenswaard
54	IVN Veldhoven-Vessem		Riethoven
55	Huygens, G.E.		Riethoven
56	Dort, A. van		Riethoven
57	Huygens, G.E.		Riethoven
58	Bank, D.F.K.R.		Veldhoven
59	Boerman, W.		Riethoven
60	Mulder, H.E.		Riethoven
61	Wagenberg, van A.V.		Valkenswaard

Nr.	Naam	Namens	Plaats
62	Hovius, K.E.		Veldhoven
63	Stichting Milieuwerkgroep Kempenland		Bergeijk
64	Maatschap Engelen		Veldhoven
65	Kwinten, A.V.J.M.		Westerhoven
66	Notermans, F.J.		Valkenswaard
67	Brevé, J.A.M.		Valkenswaard
68	Touwen, A.		Riethoven
69	Dorpsraad Westerhoven		Westerhoven
70	Waijter, G.M.A.		Veldhoven
71	Buurtvereniging Braambos		Westerhoven
72	Jaspers, J.M.M.		Valkenswaard
73	Karsmakers, H.		Waalre
74	Snellen, R.		Valkenswaard
75	Wijnhoven, W.J.M.		Riethoven
76	Actiegroep Riethoven en N69 oplossingen		Riethoven
77	Louwers, W.M.E.C.		Waalre
78	Bierens, H.C.M.		Veldhoven
79	Fietsersbond		's-Hertogenbosch
80	DAS Rechtsbijstand	Vleuten, van der	Amsterdam
81	DAS Rechtsbijstand	Aarts	Amsterdam
82	DAS Rechtsbijstand	Cremers	Amsterdam
83	DAS Rechtsbijstand	Braken	Amsterdam
84	<i>Gemeente Bergeijk</i>		Bergeijk
85	Linssen CS Advocaten	K. Rijkers	Tilburg
86	Vd Heijden Rentmeesters	G.P Stevens	Helvoirt
87	Teeuwen, J.H.G.M.		Waalre
88	Jonkers Advies	M.M.A. Wintermans	Veldhoven
89	ARAG Rechtsbijstand	Ven, van de W.J.	Leusden
90	Boerman, W.		Riethoven
91	Peeters Bouwmanagement	bewonerscomité Kempenbaan-West	Veldhoven
92	<i>Gemeente Valkenswaard</i>		Valkenswaard
93	Roothans, F.L.W.		Valkenswaard

Nr.	Naam	Namens	Plaats
94	ZLTO afdeling Kempen Zuidoost		Leende
95	Stichting Kernraad Riethoven SKR		Riethoven
96	ARAG Rechtsbijstand	Ven, van de W.J.	Leusden
97	Smets, H.M.C.		Valkenswaard
98	Jong, A.J.M. de		Riethoven
99	Bewonerscomité Kempenbaan-West		
100	Stichting Oplossing N69 Bewonersoverleg Dommelen		Valkenswaard
101	Zelst, van H.		Riethoven
102	Brabantse Milieufederatie		Tilburg
103	Dooren, van J.		
104	Vos & Vennoten Advocaten	Gooskens, T.A.M. en W. Gijsbers	Haarlem
105	Anemaat, H.J.A.		Valkenswaard
106	Gerwen, van W.J.		Waalre
107	De Jager AP&P	heer van den Berg, Locht 123-125	Veldhoven
108	Doormalen, van B.G.N.C.		Aalst-Waalre
109	Gijsbers, W.C.A.		Riethoven
110	Bierens, F.H.A.M.		Veldhoven
111	Brabantse Milieufederatie		Tilburg
112	Deixler, P.		Valkenswaard
113	Verhaar, H.C.G.		Riethoven
114	Gemeenteraad Veldhoven		Veldhoven
115	Wijnen, J.		Valkenswaard
116	Verspaandonk, N.		Veldhoven
117	Broek, v.d., J.		Veldhoven
118	ZLTO	M.T. Theunissen	's-Hertogenbosch
119	Smits-Kuijlaars, F.		Valkenswaard
120	Stichting Scouting ST. Maarten		Valkenswaard
121	Gemeente Veldhoven		Veldhoven
122	Vos & Vennoten Advocaten	Gooskens, T.A.M. en W. Gijsbers	Haarlem
123	Kloos, P.T.		Waalre
124	Provincie Limburg		Hasselt
125	Eindhoven-Martens, A.		Westerhoven

Nr.	Naam	Namens	Plaats
126	Smolders, T.		Westerhoven
127	Coppens, H.		Riethoven
128	Vd Heijden Rentmeesters	J.D.M. van Eijk	Helvoirt
129	Inwoners van Dommelen-Zuid		Valkenswaard
130	Hurkx, P.		Valkenswaard
131	<i>Gemeente Waalre</i>		Waalre
132	Vrijssen, N.G.D.		Valkenswaard
133	Houkes		Waarder
134	Gerard, B.J.M.		Eindhoven

5. Bijlage 2: Toetsingsadvies MER en aanvulling daarop



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER) en de aanvulling daarop

Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant heeft het voornemen om een nieuwe verbindingsweg tussen de bestaande N69 (Luikerweg) en de A67 aan te leggen (hierna 'de Westparallel'). Het doel van deze verbinding is de bereikbaarheid en leefbaarheid op en rond de N69 van de zogenoemde Grenscorridor N69¹ te verbeteren. Ten behoeve van de besluitvorming over het provinciale inpassingsplan (PIP) is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Provinciale Staten van Noord-Brabant zijn bevoegd gezag.

Tijdens de toetsing heeft een gesprek plaatsgevonden tussen de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. Daarin heeft de Commissie aangegeven dat het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen onvolledig is. Naar aanleiding hiervan heeft de initiatiefnemer informatie aangeleverd over:

- de navolgbaarheid van het MER over de trechtering van alternatieven;
- maatregelen waarbij gevolgen op habitattypen van Natura-2000 gebieden door toename van stikstofdepositie kunnen worden voorkomen;
- maatregelen waarmee een toename van verstoring door wegverkeer op kwalificerende soorten van Natura 2000-gebieden kan worden voorkomen;
- de effecten op het landschap in relatie tot de waardering van aangetaste landschapselementen;
- de locaties en omvang van overschrijdingen van geluidsnormen en overschrijdingen van richtlijnen voor hinder/schade door trillingen.

In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie'²) zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER en de aanvulling tezamen.

De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het provinciaal inpassingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.

Het MER biedt een uitgebreid overzicht van alle (optimalisatie)alternatieven en -varianten die onderzocht zijn. Daaruit blijkt dat het MER een belangrijke rol heeft gespeeld in de zoektocht naar alternatieven en varianten waarbij negatieve gevolgen voor het milieu zo veel mogelijk worden voorkomen. De effecten op het landschap, de ecologie en de landbouw hebben daarbij een prominente rol gespeeld.

In het MER worden verschillende mitigerende maatregelen beschreven waarmee negatieve effecten van het PIP op de natuurlijke kenmerken en waarden van Natuura 2000-gebieden

¹ Grofweg het gebied dat wordt begrensd door de Belgische grens aan de zuidzijde, de Randweg Eindhoven en de A67 aan de noordzijde, de provinciale weg N397 Eersel-Bergeijk (in zuidelijke richting tot aan de Belgische grens) aan de westzijde en de A2-Zuid Leenderheide-Leende (in zuidelijke richting tot aan de Belgische grens) aan de oostzijde.
² De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens vindt u in bijlage 1 bij dit advies of op www.commissiemer.nl.

voorkomen kunnen worden. De Commissie wijst daarbij op het feit dat de zekerheid dat significante gevolgen zijn uit te sluiten pas geboden kan worden wanneer deze mitigerende maatregelen voor het besluit over het PIP met de terreinbeheerders en het waterschap vastgelegd zijn.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Navolgbaarheid van de trechtering/optimalisatie van alternatieven

MER

Het MER geeft uitgebreide effectbeschrijvingen in vele rapporten van alle alternatieven, varianten en optimalisaties. Daarin worden vooral de stappen in het proces van de trechtering en optimalisering van alternatieven en de milieugevolgen van deze optimalisaties beschreven. Door deze uitgebreide beschrijving is het moeilijk te achterhalen wat nu precies de afwegingen en belangrijkste conclusies zijn geweest. Het is onduidelijk waar milieueffecten bepalend geweest zijn en waar zijn de bestuurlijke afwegingen doorslaggevend geweest voor de gemaakte keuzen.

Aanvulling

De aanvulling geeft een duidelijke weergave van de onderzochte alternatieven en de redenen waarom alternatieven in de diverse stadia zijn afgevalen. Daarbij hebben voornamelijk de afwegingen tussen de effecten op het landschap, de ecologie en de landbouw een rol gespeeld. Effecten op de bereikbaarheid en leefbaarheid waren minder onderscheidend.

2.2 Effecten landschap

MER

Uit de beschrijving van de effecten op het landschap blijkt dat er grote verschillen tussen de Optimalisatiealternatieven zijn. Bij de beoordeling van de alternatieven vallen de verschillen onderling allemaal tegen elkaar weg, waardoor het landschap in de uiteindelijke keuze voor het PIP-voorkeursalternatief geen rol gespeeld lijkt te hebben. Dit wordt, ondanks de zeer uitvoerige en gedetailleerde effectbeschrijvingen, veroorzaakt doordat de landschapswaardering geen expliciete rol lijkt te hebben gespeeld in de zwaarte van de effecten. Nu lijkt de verstoring van een landschappelijk ensemble ongeveer even zwaar te wegen als de verstoring van een zichtlijn. Door expliciet in te gaan op zowel waardering van een landschap als op de ingrijpendheid van een maatregel ontstaat een meer gedifferentieerd beeld van de gevolgen van de tracévarianten. De omissie heeft als gevolg dat het MER op het punt van landschap geen navolgbare conclusies trekt ten aanzien van effecten bij de diverse varianten.

Aanvulling

In de aanvulling wordt nader ingegaan op de effecten en op de waardering van de verschillende landschapseenheden als grondlegger van de zwaarte van de effecten. De uitspraken over waardering zijn voornamelijk gebaseerd op ruimtelijke kenmerken, zonder aandacht te besteden aan de landschapsgenese. Hierdoor speelt het historisch geografisch aspect geen

rol bij de waardering en wordt in de aanvulling niet de complete waardering van landschapselementen geschetst.

Zo wordt bijvoorbeeld de Keersop in de aanvulling hoog gewaardeerd vanwege de kleinschalige afwisseling van open ruimtes, terwijl het effect van een tracé precies langs het beekdal als licht negatief wordt beoordeeld (figuur 5.2). Daarbij wordt voorbij gegaan aan de zeer uiteenlopende historische situatie van het Goor Broek (te nat voor landbouw, mogelijk door wijstverschijnselen) in het westelijke beekdal van de Keersop. De doorsnijdingen van de Einderheide (heideontginning) worden in de aanvulling als zeer negatief beoordeeld, terwijl het gebied ten oosten van Riethoven een veel oudere ontginningsstructuur laat zien en daarom cultuurhistorisch hoger gewaardeerd zou moeten worden, met consequenties voor de inschatting van de zwaarte van de effecten. Over de conclusies van de effecten (negatief tot zeer negatief) zal de informatie over de landschapsgenese geen gevolg hebben.

- Om het plaatje van de waardering van landschapselementen compleet te maken (ruimtelijke kenmerken + cultuurhistorische waarde), adviseert de Commissie om de landschapsgenese wel in de toelichting van het PIP te presenteren.

MER

In het MER is gezocht naar alternatieven die de minste schade aan het landschap toebrengen. De mogelijkheid om door middel van een kwalitatief hoogwaardig ontwerp van de weg landschappelijke kwaliteit toe te voegen lijkt daaraan ondergeschikt te zijn gemaakt. Het is onduidelijk welke inpassingsmaatregelen wettelijk vereist zijn en welke maatregelen later bij de Gebiedsimpuls uitgevoerd zullen worden en dus nog niet bij de effectbeschrijving meegewogen zijn.

Aanvulling

Voor landschap en cultuurhistorie is in de aanvulling nader ingegaan op de wettelijke inpassingsmaatregelen en de maatregelen die bij de Gebiedsimpuls uitgevoerd worden. Van de inpassingsmaatregelen is nu een helder beeld gegeven, zodat op dit punt de tekortkoming is weggewomen.

2.3 Effecten stikstofdepositie Natura 2000-gebieden

MER

Uit het MER blijkt dat alle onderzochte varianten zullen leiden tot een toename van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitattype in omliggende Belgische en Nederlandse Natura 2000-gebieden. Voor al deze gebieden is sprake van een overbelaste situatie waarbij de kritische depositiewaarden in de huidige situatie al ruim wordt overschreden. De Commissie is het daarom niet eens met de conclusie, die in het MER en de Passende beoordeling wordt getrokken, dat deze toename in stikstofdepositie niet zal leiden tot aantasting van natuurlijke kenmerken en waarden van de Natura 2000-gebieden. De Commissie geeft hiervoor de volgende argumenten:

- de toename van stikstofdepositie is groter dan 0,051 mol per hectare per jaar. Dit is de grenswaarde die door de Provincie wordt gehanteerd in haar Verordening stikstof en Natura 2000 Noord-Brabant van 21 oktober 2010;

- bij de beoordeling van de effecten wordt geanticipeerd op reguliere beheersmaatregelen die voor de omliggende Natura 2000-gebieden worden getroffen. Deze maatregelen bieden geen zekerheid dat de extra depositie van de nieuwe wegverbinding voldoende gemitigeerd wordt. De reguliere maatregelen dienen sowieso te worden uitgevoerd om een gunstige staat van instandhouding te bereiken, en hebben geen directe samenhang met de aanleg van de N69³;
- de in het MER beschreven beheersmaatregelen zijn alleen van toepassing op de Nederlandse Natura 2000-gebieden en bieden daarom geen zekerheid dat aantasting van natuurlijke kenmerken van de Belgische Natura 2000-gebieden voorkomen kan worden.

Daarmee ontbreekt in het MER een beschrijving van maatregelen of een alternatief waarmee aantasting van natuurlijke kenmerken en waarden van Natura 2000-gebieden voorkomen kan worden. Van de beheersmaatregelen die in het MER genoemd worden ontbreekt ook een onderbouwing van de effectiviteit van deze maatregelen om de toename van de alternatieven te mitigeren⁴ en de zekerheid dat deze beheersmaatregelen specifiek voor de N69 Westparallel zullen worden ingezet.⁵

Aanvulling

In een aanvulling op de Passende beoordeling wordt nader ingegaan op de gebieden met habitattypen waar:

1. de huidige stikstofdepositie hoger is dan de kritische depositie waarden;
2. door de Westparallel een toename van stikstofdepositie veroorzaakt wordt.

In deze gebieden in Nederland en België wordt aangegeven hoeveel kg droge stof per jaar extra moet worden afgevoerd om de effecten van de Westparallel te mitigeren. Hiervoor worden verschillende maatregelen ingezet waarvan de effectiviteit bewezen is. Dit maatregelenpakket wordt in overeenkomsten met de verschillende terreinbeheerders van de deelgebieden en het waterschap vastgelegd. Daarmee is voldoende informatie over de effecten van stikstofdepositie aanwezig.

2.4 Effecten door verstoring op Natura 2000 doelsoorten

MER

In de Passende beoordeling ontbreekt een beschrijving van de effecten van verstoring op soorten die in de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden zijn opgenomen. Deze informatie staat wel in het Achtergrondrapport Ecologie. Daarin constateert de Commissie dat bij de beoordeling van effecten door geluidverstoring van de weg onjuiste kritische grenswaarden zijn gehanteerd. Men gaat in het Achtergrondrapport uit van een kritische grens van

42 dB(A) voor open landschappen en 48 dB(A) voor bossen (p.103, Achtergrondrapport Ecologie). Volgens de geciteerde Reijnen et al. 1992 moet dit echter net andersom zijn, namelijk: 47 dB(A) voor weidevogels en 42 dB(A) voor bosvogels. Ook voor halfopen landschappen moet 42 dB(A) worden gehanteerd (zie bijvoorbeeld Grontmij voor RWS in Natuurtoetsen snelheidsverhoging 130 km/uur, 2012). Op basis van het MER en het toepassen van de juiste kritische grens blijkt dat voor de kwalificerende soorten boomleeuwerik, nachtzwaluw en roodborsttapuit de geluidstoename boven de kritische grens zal zijn.

In het MER wordt geconcludeerd dat er ondanks een verstoring boven de kritische grens geen gevolgen voor de kwalificerende soorten boomleeuwerik, nachtzwaluw en roodborsttapuit zullen zijn omdat:

- deze soorten ondanks de hoge verstoring in de gebieden aanwezig zijn;
- er voor deze soorten geen uitbreidingsdoel, maar een behoudsdoel is vastgelegd.

De Commissie is het niet eens met deze conclusie en geeft daarvoor de volgende redenen:

- het voorkomen van deze soorten wil niet zeggen dat er geen gevolgen zijn. Een optimaal biotoop kan door geluidbelasting suboptimaal zijn geworden met lagere dichtheden;
- de populatiegrootte van boomleeuwerik in "Leenderbos etc." ligt eerder onder dan boven hun streefwaarde (53 waar 55 als doel is opgegeven);
- naast geluid zijn met name boomleeuwerik en nachtzwaluw ook zeer gevoelig voor de toenemende depositie (zie tabel p.18-19 in eerder genoemde Grontmij-RWS rapport).

Aanvulling

In de aanvulling op de Passende beoordeling zijn de effecten van geluidverstoring op daarvoor gevoelige doelsoorten beoordeeld aan de hand van de juiste kritische grenswaarden. Daaruit blijkt dat de Westparallel zal leiden tot een lichte toename van verstoring van de boomleeuwerik en de blauwborst. Door vervuiling in het getroffen boomleeuwerik biotoop tegen te gaan kan deze verstoring worden gemitigeerd en tevens stikstof uit het systeem gehaald worden. De effectiviteit van deze maatregelen zijn in de aanvulling voldoende onderbouwd.

2.5 Mitigatie door grondwatermanipulatie

MER

Bij het deelgebied de "Keersopperbeemden" van het Natura 2000-gebied "Leenderbos etc." wordt een gedetailleerde ecologische onderbouwing gegeven bij de te nemen mitigerende maatregelen. Er is in dit gebied sprake van toenames van ruim 15 mol op het reeds overbelaste doelhabitat "Vochtige alluviale bossen" (beekbegeleidend bos, H91EOC). Binnen het voornemen worden vernattingmaatregelen getroffen: het aanbrengen van een weerstandbiedende laag over circa 300 m ter hoogte van het kwalificerend habitat beekbegeleidend bos⁶. Daarnaast wordt een aantal greppels gedempt in de buurt van dat bos). In de Passende

³ Zie ook de zienswijze van Brabantse Milieufederatie, de Vereniging Werkgroep voor Natuurbehoud en Milieubeheer Eindhoven en omgeving, IVN Veldhoven-Eindhoven-Vessem, Stichting Milieuwerkgroep Kempenland, Actiegroep "Riethoven en N69 Oplossing" en veel anderen.

⁴ Bij het onderdeel van "Leenderbos etc." de Keersopperbeemden wordt wel een meer gedetailleerde ecologische onderbouwing gegeven, zie daarvoor de opmerkingen bij paragraaf 2.4.

⁵ Zienswijzen van verschillende belangengroepen zoals de Brabantse Milieufederatie, de Vereniging Werkgroep voor Natuurbehoud en Milieubeheer Eindhoven en omgeving, IVN Veldhoven-Eindhoven-Vessem, Stichting Milieuwerkgroep Kempenland, Actiegroep "Riethoven en N69 Oplossing", Stichting Oplossing N69 Bewonersoverleg Dommelen en anderen wijzen ook op het feit dat er een toename van stikstof is op een groot aantal habitattypen van Natura 2000-gebieden, waar de kritische depositiewaarden al ruimschoots worden overschreden.

⁶ Effecten van deze maatregel zullen beperkt worden door buiten het seizoen te werken en de oorspronkelijke waterbodemprijs weer terug te zetten, zodat geen effecten optreden op een stroomafwaarts gelegen paaiplaats van de beekprik, een voor de Natura 2000 kwalificerende soort.

beoordeling wordt gesteld dat het een bewezen maatregel is om de effecten van (een toename van) stikstofdepositie te mitigeren door verhoging van de grondwaterstand, in dit geval van de Keersopperbeemden. Het is echter niet aangetoond dat als gevolg van de stijging van de grondwaterstand geen risico's ontstaan voor interne eutrofiering als gevolg van eventuele hoge sulfaatconcentraties. Tevens is onduidelijk in hoeverre water van de nieuwe weg uiteindelijk in de Keersop terecht kan komen.⁷

Aanvulling

Eventuele sulfaatproblematiek bij vernatting

Uit resultaten van het veldonderzoek en literatuuronderzoek blijkt dat er op dit moment geen enkele aanleiding is om te veronderstellen dat sulfaatvervuiling zich in de Keersop voordoet. Er worden extra metingen ingebouwd om het sulfaatconcentraties van grondwaterkwel in de gaten te houden. Mochten deze concentraties alsnog toenemen dan kan het dempen van de oost-west lopende ondiepe greppels in de directe nabijheid van het beekbegeleidende bos als extra vernattingsmaatregel toegepast worden. De Commissie vindt de aanvulling op dit punt voldoende.

Afstroming van wegwater

De afstroming van vervuild wegwater naar de Keersop of de Run wordt uitgesloten door aanleg van watergangen aan de zijden van de weg die niet in rechtstreekse verbinding staan met het watersysteem. Voor de delen van de Westparallel die boven het maaiveld worden aangelegd wordt de afstroming van vervuild wegwater voorkomen door verschillende oplossingen zoals een holle berm, wijziging van de wegverkanting, wadi's of een HWA-stelsel, om alles af te voeren naar een kant van de weg waar de watergang aanwezig is.

2.6 Normoverschrijdingen geluid en hinder/schade trillingen

MER

In het MER is aangegeven dat in de huidige situatie geluidsnormen worden overschreden (pagina 22 van het MER)⁸ en dat er hinder en schade door trillingen van zwaar verkeer optreden. In het MER ontbreekt (kwantitatieve) informatie over de locaties en omvang van deze overschrijdingen van geluidsnormen en overschrijdingen van richtlijnen⁹ voor hinder/schade door trillingen. Het MER geeft geen antwoord op de vraag of deze overschrijdingen met het voor-nemen worden weggenomen.

Aanvulling

In de aanvulling wordt duidelijk gemaakt dat de geluidsnorm betrekking heeft op de plan-drempel die de provincie hanteert¹⁰. De Westparallel leidt tot een afname van 80 woningen op een totaal van 575 woningen binnen het gekozen studiegebied met een overschrijding van

65dB. Uit de aanvulling valt te achterhalen dat deze afname met name in de woonkernen van Valkenswaard, Waalre en Aalst plaats vindt.

Er resteert derhalve nog een opgave om overal te voldoen aan de door de provincie gestelde plandrempel van 65 dB. De locatie van de woningen met een resterende geluidbelasting van meer dan 65 dB is in figuur 5.2 van de aanvulling weergegeven.

In de aanvulling wordt gemeld dat in de kernen van Valkenswaard, Waalre en Aalst meldingen zijn gemaakt van schade door trillingen. In de aanvulling wordt geconcludeerd dat de hinder door trillingen zal afnemen omdat het aantal vrachtwagens dat door deze kernen zal rijden afneemt. De Commissie is van mening dat de relatie tussen aantal vrachtwagens en hinder niet één op één is vast te stellen. Zeker bij schade geeft de richtlijn van de Stichting Bouwre-search aan dat schade niet direct afhankelijk is van het aantal vrachtwagens. Ook voor hinder (dus het effect van trillingen op mensen) is het aantal vrachtwagens maar beperkt van invloed op de hinderbeleving. Schade en hinder wordt met name bepaald door van de hoogte van de trillingsterkte. Deze is afhankelijk van verschillende omgevingsfactoren zoals het type voertuig, het wegdek, de ondergrond, de fundering en constructie van woningen, de overspanning van vloeren, e.d. en niet het aantal vrachtwagens.

In het totale programma voor de grenscorridor is ook voorzien in een pakket van nulplus-maatregelen. Voorbeelden hiervan zijn het verlagen van de rijsnelheid op de bestaande kom-traversen en (deels) het toepassen van stil asfalt op deze wegen. Het effect van deze maatregelen op de maximale trillingssterkten (bepaald met VP verkeersdrempel) bedraagt indicatief:

- 60% toename¹¹ bij snelheidsverlaging van 80 naar 60 km/u
- 60% afname bij snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/u
- 30% afname bij toepassen van nieuwe wegdekverharding
- 70% afname bij snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/u én toepassen van nieuwe wegdekverharding
- 10% toename bij snelheidsverlaging van 80 naar 60 km/u en toepassen van nieuwe wegdekverharding

De trillingproblematiek wordt niet door de nieuwe weg zelf opgelost. De nulplusmaatregelen dragen bij aan een wezenlijke vermindering van het trillingsniveau in woningen. Of de nulplusmaatregelen daadwerkelijk de problematiek oplossen is niet bekend. Zonder zeer uitgebreid onderzoek is dit niet te bepalen. Een dergelijk onderzoek valt buiten de scope van het MER.

- De Commissie adviseert om na realisatie van de nulplusmaatregelen te monitoren of de klachten omtrent trillinghinder en schade vanwege trillingen verminderd worden en zo nodig zullen aanvullende maatregelen te treffen.

⁷ Zie zienswijze van de Brabantse Milieufederatie Noord-Brabant.

⁸ Het is de Commissie niet duidelijk wat voor overschrijdingen dit zouden kunnen zijn en waar deze optreden. Is er sprake van een nog niet opgeloste saneringssituatie?

⁹ Voor trillingen gelden geen wettelijke grenswaarden, wel gelden er, mede ingevuld door jurisprudentie algemeen geaccepteerde richtlijnen.

¹⁰ 'Actieplan 2e tranche 2013-2018 Richtlijn Omgevingslawaaï (nr. 2002/49/EG)' van 16 juli 2013.

¹¹ De berekende toename is het gevolg van beperkingen van het rekenprogramma, in werkelijkheid zal deze snelheidsverlaging leiden tot een (beperkte) afname van de trillingsterkte.

3. Aandachtspunten voor de besluitvorming

De Commissie wil met onderstaande aanbevelingen een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. De opmerkingen in dit hoofdstuk hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen.

3.1 Doelbereik geluid en trillingen

De afname van het aantal woningen met een geluidsbelasting van meer dan 50 dB in de alternatieven (zie tabel 5.3, p. 89) is circa 420 woningen binnen het gekozen studiegebied met 6500 woningen. Deze aantallen gelden verhoudingsgewijs ook voor het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden. Niet duidelijk wordt gemaakt in hoeverre met deze afname wordt voldaan aan de doelstelling van het verbeteren van de leefbaarheid, ook al is deze doelstelling niet in kwantitatieve zin geformuleerd.

- De Commissie beveelt aan bij de toelichting van het PIP uiteen te zetten in hoeverre de afname van de geluid- en trillinghinder in de kernen van Waalre, Aalst en Valkenswaard overeenkomt met de eerder voorgenomen doelstelling voor de verbetering van de leefbaarheid in deze woonkernen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Noord Brabant

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van de provincie Noord Brabant

Besluit: vaststellen provinciaal inpassingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: C 1.2
plan-m.e.r. vanwege passende beoordeling

Activiteit: aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de bestaande N69 (Luikerweg) en de A67

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure: 19 januari 2013
ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 21 januari 2013 t/m 4 maart 2013
adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 17 januari 2013
advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 9 april 2013
kennisgeving MER: 14 mei 2014
ter inzage legging MER: 19 mei 2014 t/m 30 juni 2014
aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 16 mei 2014
voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 30 juli 2014
toetsingsadvies uitgebracht: 10 oktober 2014

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)
drs. R. During
ir. J.A. Huizer
drs. S.R.J. Jansen
ir. J.E.M. Lax
M.A.J. van der Tas (voorzitter)
ir. Th.G.J. Witjes

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het

MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaak die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Nieuwe Verbinding Grenscorridor N69 inclusief daarin genoemde bijlagerapporten, waaronder het MER;
- Aanvulling projectMER nieuwe verbinding Grenscorridor N69, Tauw b.v., 22 augustus 2014;
- Aanvulling Passende Beoordeling PIP Grenscorridor N69, Tauw b.v., 22 augustus 2014.

De Commissie heeft kennis genomen van 132 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 2 juli 2014 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.



