Zuidelijke ontsluitingsweg Erp

Startnotitie m.e.r.

projectnr. 200822
revisie 2.0
16 december 2009

Opdrachtgever

Gemeente Veghel
Postbus 10001
5460 DA VEGHEL

datum vrijgave	beschrijving revisie 2.0	goedkeuring	vrijgave
16-12-2009	*revisie 2: definitieve versie, nog enkele aanpassingen adhv opmerkingen gemeente* *revisie 1:* concept, aangepast adhv opmerkingen gemeente Veghel *revisie 0:* conceptversie	dr. ir. L.T. Runia	ir. H.A.M. van de Wetering

Inhoud

		Blz.
1	**Inleiding**	**3**
1	**Inleiding**	**3**
1.1	Aanleiding en voorgeschiedenis	3
1.2	M.e.r.-procedure	5
1.2.1	*M.e.r.-plicht*	*5*
1.2.2	*Initiatiefnemer en bevoegd gezag*	*5*
1.2.3	*M.e.r.-procedure*	*5*
1.2.4	*Startnotitie*	*6*
1.2.5	*Inspraak op deze startnotitie*	*7*
1.3	Leeswijzer	7
2	**Probleemstelling en doelen**	**8**
2.1	Probleemstelling	8
2.2	Doelen	11
3	**Vigerend beleid en te nemen besluiten**	**12**
3.1	Ruimtelijk beleid	12
3.1.1	*Nationaal beleid*	*13*
3.1.2	*Provinciaal beleid*	*13*
3.1.3	*Lokaal/regionaal beleid*	*16*
3.2	Te nemen besluiten	18
3.2.1	*Bestemmingsplan*	*18*
3.2.2	*Vergunningen*	*19*
4	**Referentiesituatie**	**20**
4.1	Inleiding	20
4.2	Verkeer	20
4.3	Geluid	21
4.4	Luchtverontreiniging	21
4.5	Overige hinderaspecten	21
4.6	Externe veiligheid	21
4.7	Bodem	21
4.8	Water	22
4.9	Natuur	22
4.10	Landschap	23
4.11	Cultuurhistorie en archeologie	24
4.12	Ruimtegebruik	26
5	**Voorgenomen activiteit**	**28**
5.1	Realisatie zuidelijke ontsluitingsweg Erp	28
5.2	Alternatieven en varianten	28
5.2.1	*Eventuele alternatieven*	*28*
5.2.2	*Probleemoplossend vermogen alternatief*	*29*
5.2.3	*Varianten*	*33*
5.2.4	*Referentiesituatie en nul+ alternatief*	*34*
5.2.5	*Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)*	*34*
6	**Te onderzoeken effecten**	**35**
6.1	Effectbeschrijving en beoordelingskader	35

6.2 Verkeer 36
6.3 Ruimtegebruik 36
6.4 Landschap 37
6.5 Bodem 37
6.6 Water 37
6.7 Natuur 37
6.8 Archeologie 38
6.9 Cultuurhistorie 38
6.10 Geluid 38
6.11 Luchtkwaliteit 38
6.12 Externe veiligheid 38
6.13 Overige hinderaspecten 39
6.14 Kabels en leidingen 39

Literatuurverwijzingen **40**

Begrippen en afkortingen **42**

Figuren en tabellen

figuur 1.1 Overzicht gemeente Veghel, provinciale weg en overige wegen 3
figuur 1.2 Overzicht zuidelijk tracé (Oranjewoud, 2005)..... 4
figuur 1.3 De stappen in een m.e.r.-procedure..... 6
figuur 2.1 De N616 loopt dwars door de kern van Erp..... 8
figuur 2.2 Toename motorvoertuigen 2020 ten opzichte van 2004 9
figuur 2.3 Aantal motorvoertuigen in 2020..... 10
figuur 2.4 Oriëntatie van het door bedrijventerrein Molenakker gerelateerde verkeer.... 10
Figuur 3.1 Uitsnede Verbeelding Interimstructuurvisie ruimtelijke ordening 14
Figuur 3.2 Wegennet in de omgeving van Veghel 16
Figuur 3.3 Wegennet in de omgeving van Veghel 17
Figuur 3.4 Diverse gebieden/aanduidingen in het (concept)bp Buitengebied (2009)..... 19
Figuur 4.1 Verkeersstructuur Erp..... 20
Figuur 4.2 Ecologische hoofdstructuur in het plangebied..... 23
Figuur 4.3 Geomorfologie Erp & Keldonk (Veghel, e.a., 2007) 24
Figuur 4.4 Cultuurhistorische waardenkaart..... 25
Figuur 4.5 Verwachtingswaardekaart Erp en omgeving (Veghel 2009) 25
Figuur 4.6 Luchtfoto bedrijventerrein te Erp en omgeving (Veghel 2009)..... 26
Figuur 5.1 Voorkeursvarianten uit de Nota hoofdwegenstructuur (Veghel, 2008) 29
Figuur 5.2 Huidige routekeuze bedrijventerrein Molenakker 29
Figuur 5.3 Routekeuze bedrijventerrein Molenakker na aanleg zuidelijke ontsluitingswegrandweg..... 30
5.4 Routekeuze bedrijventerrein Molenakker conform Nota Hoofdwegenstructuur..... 30
Figuur 5.5 % verschil situatie 2020 met nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg t.o.v. 2020 zonder nieuwe verbinding 31
Figuur 5.6 % verschil vrachtverkeer situatie 2020 met nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg t.o.v. 2020 zonder nieuwe verbinding..... 32
Figuur 5.7 Gevoeligheidsanalyse ligging zuidelijke ontsluitingsweg..... 32
Figuur 5.8 Tracé met verschillende varianten voor de aansluiting op de N616 en N279 . 34

Tabel 1 GHG en GLG rondom Erp 22
Tabel 2 Beoordelingskader: thema's en aspecten..... 35

1 Inleiding

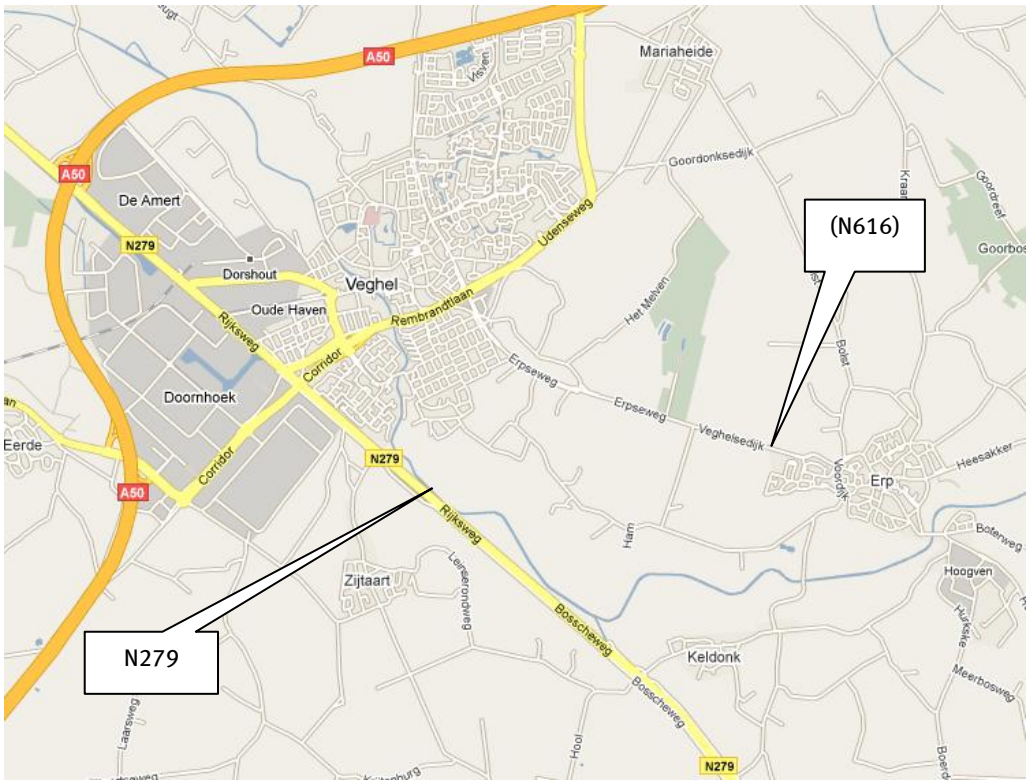
1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis

Aanleiding

De N616 loopt dwars door de kern van het kerkdorp Erp in de gemeente Veghel, zie ook figuur 1.1. De hogere verkeersintensiteiten en met name die van het vrachtverkeer op de N616 leiden in de huidige situatie in Erp en in mindere mate in Keldonk tot problemen ten aanzien van de leefbaarheid. Dit uit zich in geluidsoverlast, een slechte luchtkwaliteit, last van trillingen als gevolg van het (vracht)verkeer, lichthinder, verkeersonveilige situaties en problemen met oversteken. Deze problemen zijn niet recent, maar spelen al langere tijd. Naast deze leefbaarheidproblematiek zijn er ook problemen met de bereikbaarheid en ontsluiting van het bedrijventerrein Molenakker en de geplande uitbreiding Molenakker II in Erp.

Door de geplande ruimtelijke ontwikkelingen in Erp en omgeving en door de autonome toename van het autogebruik is de verwachting dat ook de leefbaarheidsproblemen verder zullen toenemen.

In hoofdstuk twee wordt nader op deze problematiek en bijbehorende doelstellingen ingegaan.



figuur 1.1 Overzicht gemeente Veghel, provinciale weg en overige wegen

Voorgeschiedenis

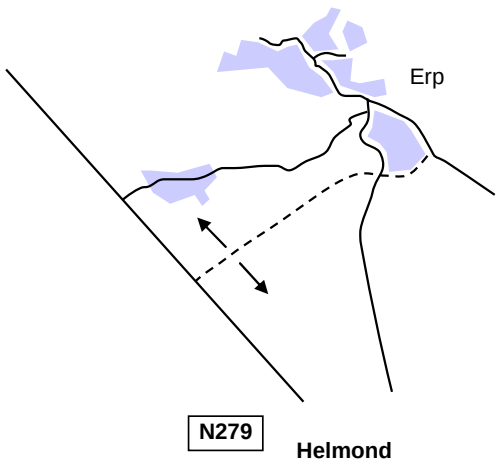
In 1998 is gestart met een verkenning naar de huidige en toekomstige verkeersproblematiek van de provinciale weg Veghel-Erp-Gemert (BVA, 1998). De aanleg van een nieuw wegtracé zou de verkeersproblematiek oplossen. Na uitvoering van de Planstudie N616 (Royal Haskoning, 2002) en onderzoek naar de ontsluitingsstructuur Erp

en Keldonk (Royal Haskoning en Strootman Landschapsarchitecten, 2004) heeft Oranjewoud twee alternatieven voor tracés ter ontlasting van Erp nader uitgewerkt. Het noordelijke alternatief, dat toen het meest kansrijk werd geacht is verder beschouwd in een m.e.r. Deze is echter nooit geheel afgerond, omdat de doelstelling voor een nieuwe ontsluitingsweg veranderde. Het noordelijke alternatief was voornamelijk gericht op verbetering van de leefbaarheid in Erp. In de Nota Hoofdwegenstructuur, visie op hoofdlijnen (Veghel, 2008) is in een breder perspectief naar het verkeer in Veghel en omstreken gekeken. In deze Nota Hoofdwegenstructuur zijn ook nieuwe ontwikkelingen meegenomen. Vanuit de veranderde doelstellingen, namelijk niet alleen de leefbaarheid in Erp diende te verbeteren, ook de ontsluiting van het bedrijventerrein Molenakker én de leefbaarheid in Veghel en Keldonk moest significant verbeteren, is uit de nota de zuidelijke ontsluitingsweg als enige reële optie gekomen. Een andere aanleiding om te kiezen voor de zuidelijke ontsluitingsweg in Erp is het voornemen om de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Asten op te waarderen en een oostwestverbinding aan te leggen tussen de A50/A58 en N279 (project Noordoostcorridor). De afgelopen jaren is dit voornemen in een stroomversnelling gekomen en heeft nu concrete vorm aangenomen. Dit heeft invloed op de verkeersbewegingen en verkeersrichtingen.

De Nota Hoofdwegenstructuur is in een raadbesluit van november 2008 vastgesteld, inclusief een amendement om een ontsluiting van de Veghelsedijk via het Hesselereind rechtstreeks naar de Heesakker, gelijk oplopend met de woningbouw in Erp-Noord te realiseren. Deze verbinding maakt geen deel uit van het MER. Samenvattend: er is gekozen voor een zuidelijke ontsluitingsweg door veranderde uitgangspunten, zoals beschreven in de Nota Hoofdwegenstructuur:

- In eerdere studies was de doelstelling alleen het verbeteren van de leefbaarheid van Erp en Keldonk. Dit doel is nu verbreed: leefbaarheid Erp, Keldonk en Veghel verbeteren, verbeteren verkeersstructuur en verbeteren bereikbaarheid bedrijventerrein Molenakker.
- Er zijn plannen om de N279 op te waarderen (er loopt nu een m.e.r.-procedure, project Noordoostcorridor);

De zuidelijke ontsluitingsweg gaat uit van een omlegging aan de zuidwestzijde van Veghel en aansluiting op de N279, zie ook verder in deze Startnotitie.



figuur 1.2 Overzicht zuidelijk tracé (Oranjewoud, 2005)

1.2 M.e.r.-procedure

Het doel van de m.e.r.-procedure is om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen.

1.2.1 M.e.r.-plicht

De aanleg van de zuidelijke ontsluitingsweg is m.e.r.-plichtig conform het Besluit m.e.r. 1994, gewijzigd 2008 (VROM, 2008). De m.e.r.-plicht geldt wanneer een weg alleen toegankelijk is via knooppunten of via door verkeerslichten geregelde kruispunten waarop het verboden is te stoppen of te parkeren. Rotondes en verkeerspleinen hebben dezelfde werking als door verkeerslichten geregelde kruispunten omdat het gaat om toeritdosering en doorstroming van het verkeer.

Voor het tracé geldt dat de weg alleen toegankelijk is via knooppunten, via door verkeerslichten geregelde kruispunten of via rotondes. Omdat het tracé grotendeels buiten de bebouwde kom ligt en het een voorrangsweg betreft geldt een parkeerverbod (V&W, 1990). Hiermee is de aanleg van zuidelijke ontsluitingsweg m.e.r.-plichtig.

1.2.2 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen conform de Wet milieubeheer in samenhang met de bestemmingsplanprocedure conform de Wet ruimtelijke ordening. Gedurende de procedure zal overleg plaatsvinden met de provincie Noord-Brabant.

In de procedure treedt als initiatiefnemer op:

- *College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Veghel*

Het bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure is:

- *Gemeenteraad van de gemeente Veghel*

1.2.3 M.e.r.-procedure

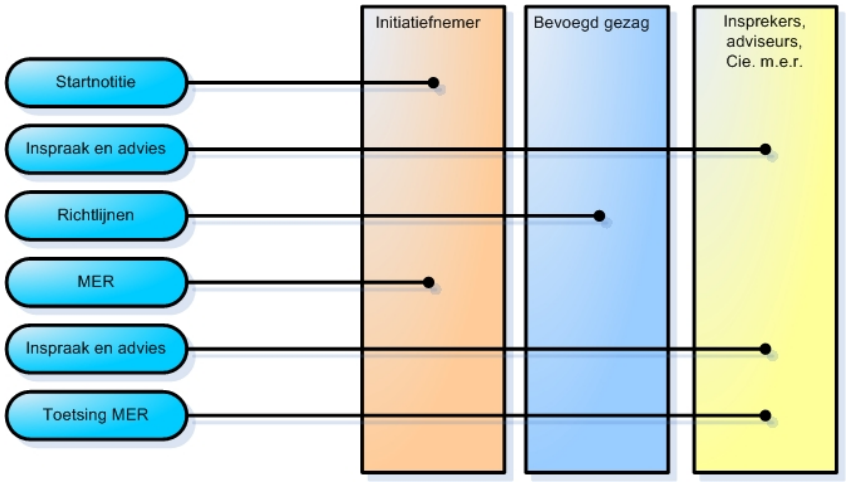
De m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen:

- *Het opstellen en publiceren van de startnotitie*;
  Ter aankondiging van de voorgenomen activiteit en de werkwijze waarop de effecten van de voorgenomen activiteit worden onderzocht;
- *Het ter inzage leggen van de startnotitie*;
  Om een ieder de mogelijkheid te geven vragen te stellen over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek en zo richting te geven aan het onderzoek;
- *Het advies vragen aan de commissie m.e.r. en andere adviseurs over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek (de richtlijnen);*
- *Het opstellen van het milieueffectrapport (MER);*
  Het onderzoek naar de effecten van de voorgenomen activiteit (aan de hand van alternatieven, waaronder het meest-milieuvriendelijk alternatief) op het milieu en het onderzoek naar mogelijke maatregelen om de negatieve effecten te beperken;
- *Het ter inzage leggen van het MER*;
  Om derden de mogelijkheid te geven het MER inhoudelijk te toetsen;

- *Het laten toetsen van het MER door de commissie m.e.r.*;
  De kwaliteitsborging door onafhankelijke specialisten.

De doorlooptijd van een m.e.r.-procedure tot deze vastgesteld is globaal 1 tot 1,5 jaar. Een en ander is afhankelijk van de samenhang met de N279.

In figuur 1.3 is de m.e.r.-procedure geschematiseerd weergegeven. Per stap is aangegeven welke partij leidend is.



figuur 1.3 De stappen in een m.e.r.-procedure

In bijlage 1 is een uitgebreide beschrijving van de m.e.r.-procedure opgenomen.

1.2.4 Startnotitie

Doel van de startnotitie is de informatie, die benodigd is om het milieubelang volwaardig in de plan- en besluitvormingprocedure te betrekken, te verzamelen en inzichtelijk en toetsbaar te maken. Daarnaast wordt in de startnotitie geconstateerd waar nog nader onderzoek benodigd is, om lacunes in kennis te vullen.

Deze startnotitie is de formele start van de m.e.r.-procedure voor de realisatie van een zuidelijke ontsluitingsweg. In de startnotitie is aangegeven wat het plan is en wat de achterliggende redenen en doelen zijn. Tevens is aangegeven welke milieuonderwerpen volgens de inschatting van de initiatiefnemers moeten worden onderzocht in het milieueffectrapport. Een ieder kan op deze startnotitie inspreken. Hierop wordt in paragraaf 1.2.5 nader ingegaan.

Op basis van de startnotitie m.e.r., de ingekomen adviezen en de resultaten van de inspraak op de startnotitie adviseert de Commissie voor de Milieueffectrapportage over de inhoud van de richtlijnen. Op grond van het advies voor richtlijnen worden de definitieve richtlijnen opgesteld, die door de gemeenteraad worden vastgesteld. In de richtlijnen wordt bepaald waaraan het milieueffectrapport (MER) zal moeten voldoen.

Terminologie
Met de ***voorgenomen activiteit*** wordt de realisatie van de zuidelijke ontsluitingsweg Erp bedoeld.

Met ***alternatieven*** worden mogelijke tracés voor de zuidelijke ontsluitingsweg Erp bedoeld.

Met ***varianten*** worden mogelijke inrichtingen van de zuidelijke ontsluitingsweg Erp bedoeld

Met ***plangebied*** wordt het gebied bedoeld waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft; dit gebied wordt opgenomen in het bestemmingsplan.

Met ***studiegebied*** wordt het gebied bedoeld waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per aspect variëren.

1.2.5 Inspraak op deze startnotitie

Deze startnotitie wordt zes weken ter inzage gelegd. In deze periode is het mogelijk een reactie op de startnotitie te geven. De inspraak is met name bedoeld voor een inhoudelijke toets van de werkwijze en de effectbeschrijvingen zoals die in de startnotitie zijn weergegeven.

Schriftelijke opmerkingen op deze startnotitie kunnen gericht worden aan:

Gemeente Veghel
Postbus 10.001
5460 DA Veghel
o.v.v. inspraakreactie startnotitie zuidelijke ontsluitingsweg Erp

De inspraakreacties worden verzameld en aangeboden aan het College van Burgermeester en Wethouders van Veghel en aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r) ten behoeve van het opstellen en vaststellen van de richtlijnen voor het milieueffectrapport.

1.3 Leeswijzer

De startnotitie is als volgt opgebouwd:
- Hoofdstuk twee beschrijft het probleem waarvoor de voorgenomen activiteit een oplossing moet bieden en de doelstelling van het project;
- Het besluitvormingskader, bestaande uit besluiten die reeds genomen zijn en het voornemen inkaderen, en de besluiten die in het kader van het project nog genomen moeten worden, is beschreven in hoofdstuk drie;
- Hoofdstuk vier beschrijft per thema op hoofdlijnen de referentiesituatie;
- De voorgenomen activiteit en eventuele alternatieven komen op hoofdlijnen in hoofdstuk vijf aan de orde;
- De aanpak van de effectbeschrijving is onderwerp van hoofdstuk zes. Per thema is een globale beschrijving van de te onderzoeken effecten beschreven.

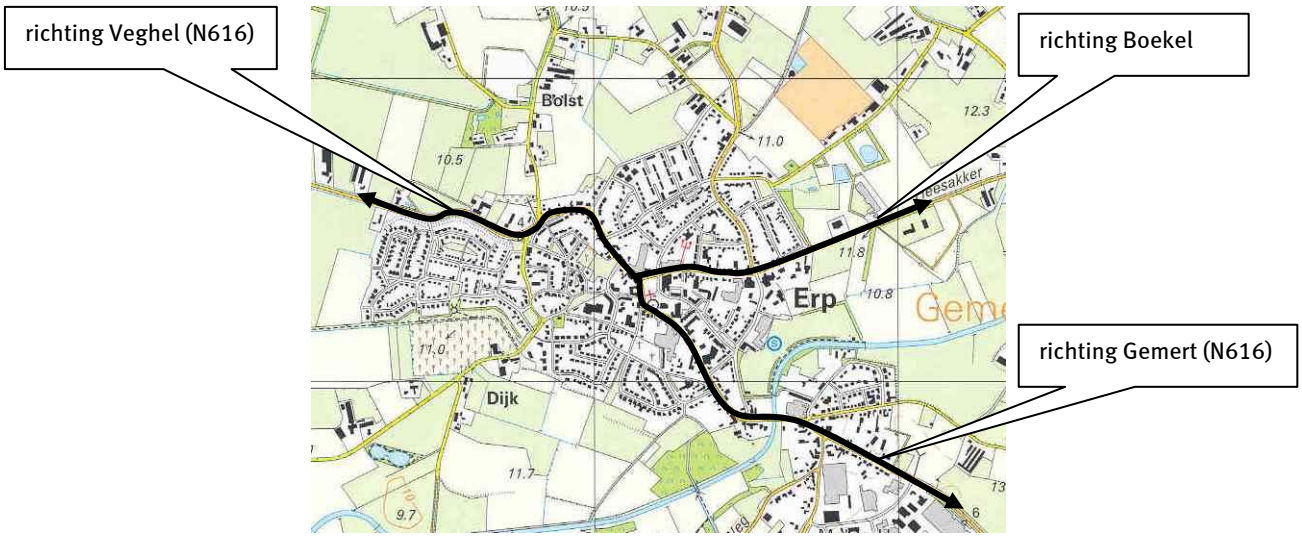
2 Probleemstelling en doelen

2.1 Probleemstelling

De problemen die geleid hebben tot het besluit een nieuwe ontsluitingsweg bij Erp aan te leggen zijn reeds in hoofdstuk een benoemd. Het betreft het onder druk staan van de leefbaarheid in Erp en in mindere mate Keldonk. Dit uit zich in geluidsoverlast, een slechte luchtkwaliteit, verkeeronveilige situaties en sluipverkeer. Daarnaast zijn er ook bereikbaarheidsproblemen van het bedrijventerrein Molenakker en de ontsluiting van het toekomstig uit te breiden bedrijventerrein Molenakker II te Erp.

De bereikbaarheid van het bedrijventerrein Molenakker in Erp is slecht omdat het bedrijventerrein geen goede ontsluiting op de gebiedrandwegen richting Helmond, 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Nijmegen heeft. Het vrachtverkeer en personenverkeer van en naar het bedrijventerrein Molenakker rijdt via de kernen Veghel, Erp en Keldonk en via de Boerdonksedijk, hetgeen de leefbaarheid (geluid, lucht, verkeersveiligheid) daar onder druk zet. Verder heeft de kern Erp last van sluipverkeer tussen met name Veghel - Boekel en Veghel - Gemert. In mindere mate geldt dit ook voor het verkeer op de relaties Uden - N279 en Gemert - N279 via Keldonk en Boerdonksedijk.

Circa 10.000 motorvoertuigen per etmaal, waarvan zoals reeds vermeld een hoog percentage vrachtverkeer, rijden door de smalle straten van Erp (N616), zie figuur 2.1. Om de leefbaarheid te verbeteren zal het aantal motorvoertuigen per etmaal duidelijk moeten afnemen en dient vooral het vrachtverkeer via een nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein niet meer door Erp en daarna door Veghel moeten rijden, maar via een korte route naar het hoofdwegennet (N279 en daarna de rijksweg (A50)).

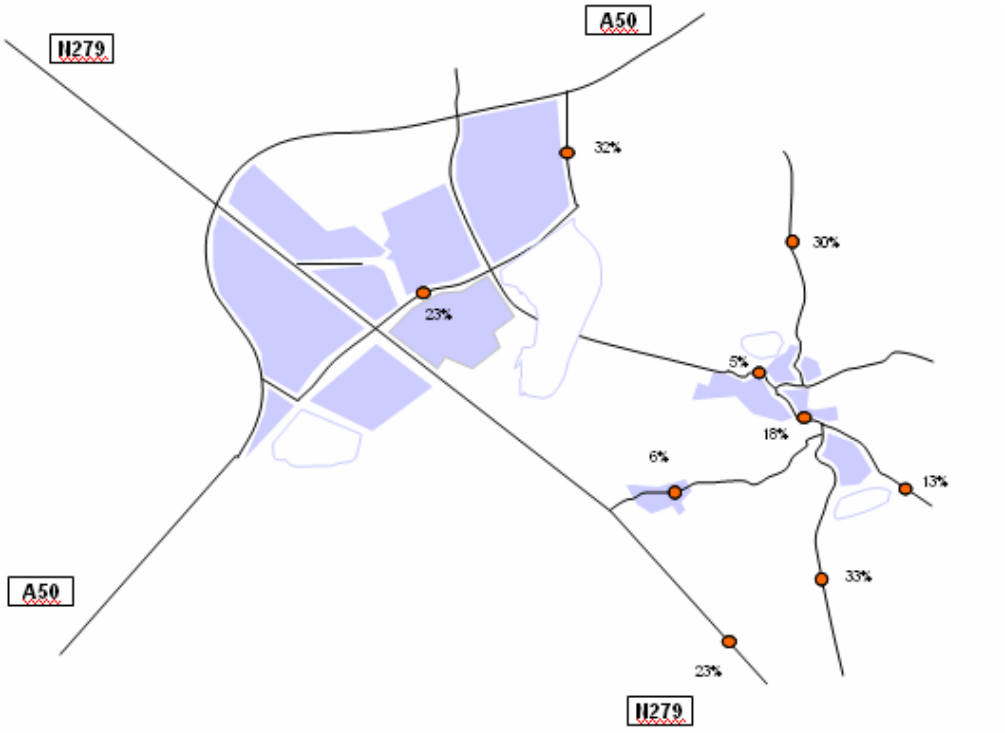


figuur 2.1 De N616 loopt dwars door de kern van Erp

De verwachting is dat door autonome mobiliteitsgroei en voorgenomen ontwikkelingen ten aanzien van wonen en werken, zoals het realiseren van woningen in Veghels Buiten (circa 2000 woningen 2012-2022) en in mindere mate door woningbouw aan de noordrand van Erp (Plan Bolst, 2005-2015), de verkeersintensiteit met circa 18% toeneemt ten opzichte van 2004. Dit heeft in de toekomst een verdere verslechtering van

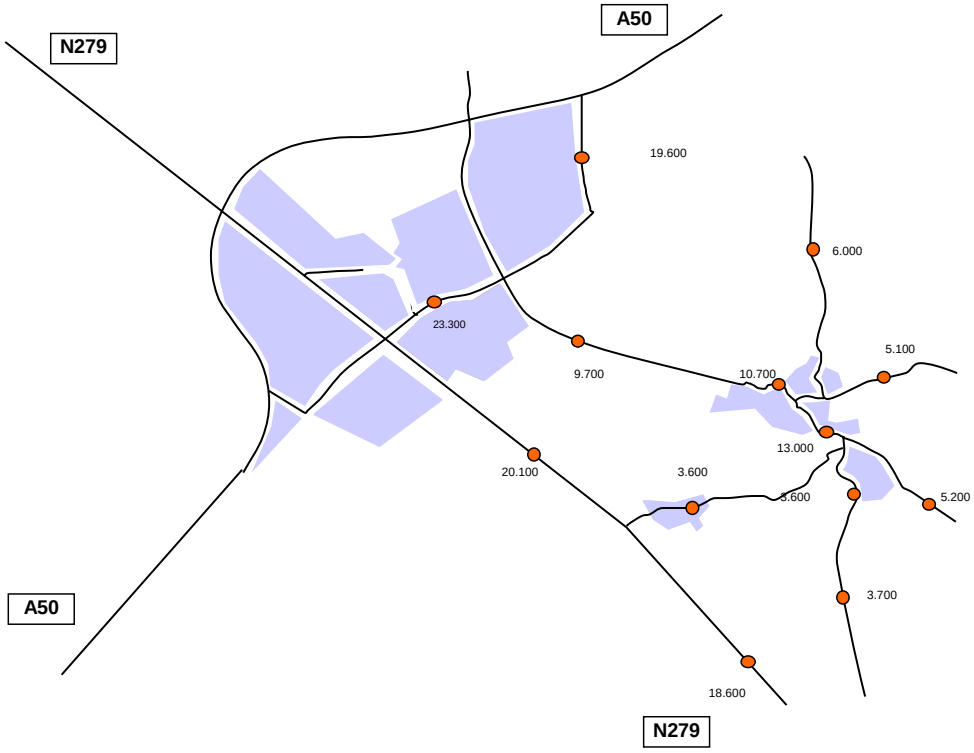
de leefbaarheid in Erp tot gevolg. Behalve de genoemde voorgenomen ontwikkelingen zijn ook in de omliggende plaatsen Uden, Boekel en Gemert ontwikkelingen ten aanzien van wonen en werken voorzien.

Ten opzichte van het huidige verkeersbeeld (2004) nemen de verkeersintensiteiten in Erp, Keldonk en Veghel in 2020 toe (zie figuur 2.2). In deze figuur zijn met de witte vlekken ook de belangrijkste ontwikkelingslocaties weergegeven. In de overige kaarten zijn deze gebieden niet weergegeven. In figuur 2.3 staan de absolute verkeersintensiteiten weergegeven voor de toekomstige situatie 2020. De berekende verkeersintensiteiten in de kernen van Erp en Keldonk stijgen in de autonome situatie tot respectievelijk ca. 10.700 en 3.600 motorvoertuigen per etmaal. Ook de verkeersintensiteiten op de Rembrandtlaan in Veghel bereiken in 2020 met een stijging van 23% een omvang van ca. 23.300 motorvoertuigen. Deze aantallen betekenen een verslechtering van de leefbaarheid van de drie genoemde gebieden.

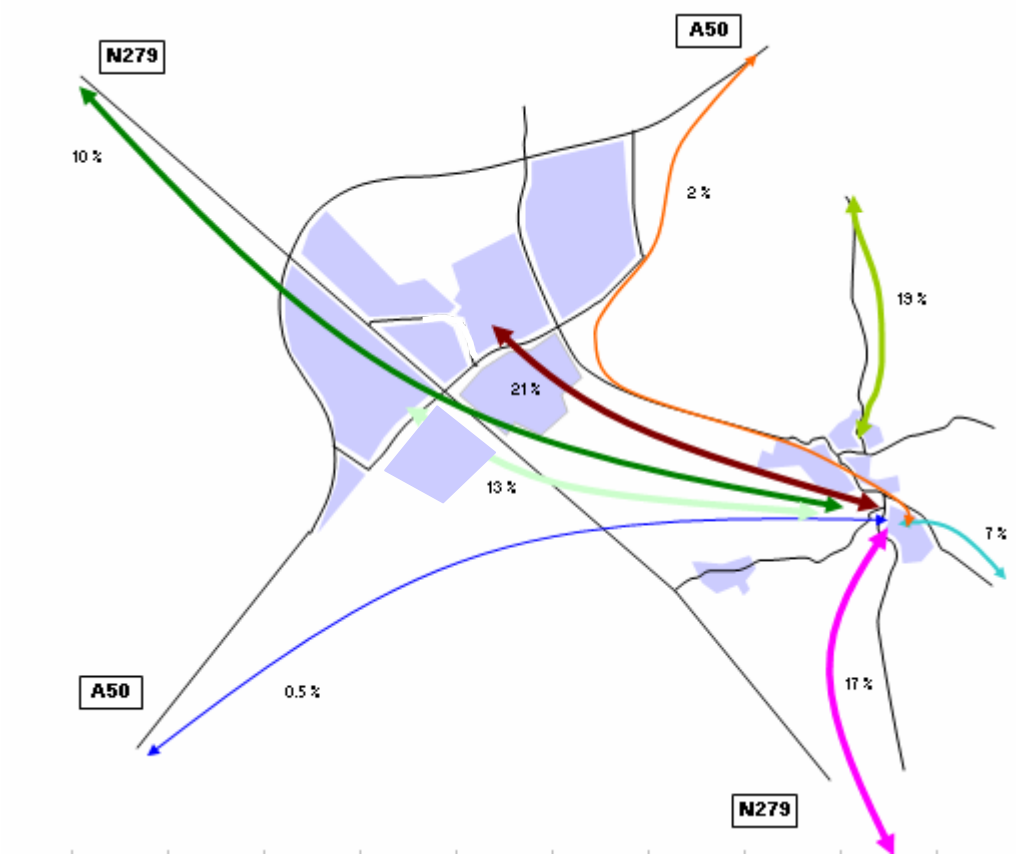


figuur 2.2 Toename motorvoertuigen 2020 ten opzichte van 2004 (de witte gebieden zijn nieuwe ontwikkelinggebieden).

Om uiteindelijk een oplossing te realiseren voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Molenakker is geanalyseerd wat de oriëntatie van het verkeer is wat het bedrijventerrein Molenakker als herkomst of bestemming heeft. Uit deze analyse blijkt dat het grootste (34%) gedeelte van het aan bedrijventerrein Molenakker gerelateerde verkeer een herkomst of bestemming heeft die in het westen of zuiden gerelateerd is aan de N279. Verder heeft 21% van het verkeer een directe relatie met Veghel en 21% van het verkeer is op het noorden georiënteerd, zie ook figuur 2.4.



figuur 2.3 Aantal motorvoertuigen in 2020 (zonder nieuwe ontwikkelingen)



figuur 2.4 Oriëntatie van het door bedrijventerrein Molenakker gerelateerde verkeer

2.2 Doelen

De opgestarte m.e.r.-procedure teneinde een zuidelijke ontsluitingsweg voor Erp te realiseren heeft een aantal doelen. De leefbaarheid in de kernen Erp, Keldonk en Veghel dient verbeterd te worden, zodat de luchtkwaliteit verbetert, de geluidsbelasting afneemt en de verkeersveiligheid toeneemt. Daarnaast heeft de voorgenomen ontwikkeling als doel de ontsluiting van bedrijventerrein Molenakker in Erp te verbeteren.

3 Vigerend beleid en te nemen besluiten

In dit hoofdstuk is in paragraaf 3.1 een overzicht gegeven van het vigerende ruimtelijk beleid op nationaal, provinciaal en lokaal niveau, dat van invloed is op de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling. In het MER worden ook de hoofdpunten uit het beleid voor andere beleidsvelden beschreven. Naast het vigerende ruimtelijke beleid zijn in paragraaf 3.2 ook de besluiten genoemd, die de aanleg van een zuidelijke ontsluitingsweg mogelijk maken.

3.1 Ruimtelijk beleid

Onderstaand is een opsomming gegeven van de wet- en regelgeving, die voor de realisatie van een zuidelijke ontsluitingsweg van belang is. Na deze opsomming worden de belangrijkste beleidstukken kort toegelicht. Met de niet nader beschreven beleidsstukken wordt in het MER wel nadrukkelijk rekening gehouden en worden daar wel beschreven.

Nationaal beleid

- Nota Ruimte (2004);
- Nota Mobiliteit (2004).

Provinciaal beleid

- Interim structuurvisie "Brabant in ontwikkeling" (2008) en concept structuurvisie provincie Noord-Brabant (in ontwikkeling);
- Verordening ruimte Noord-Brabant (in ontwikkeling);
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2006);
- Brabant Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (2010-2014);
- MIRT Verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad (2008);
- Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad (2007);

Lokaal/regionaal beleid

- Beter bereikbaar Brabant regio Noordoost-Brabant (2005)
- Mobiliteitsvisie stedelijke regio Uden/Veghel (Uden, Veghel, 2007)
- Nota Hoofdwegenstructuur, visie op hoofdlijnen (2008);
- Concept Structuurvisie Erp (gereed 2010);
- Structuurvisie plus (2000);
- Structuurvisie Keldonk (2007);
- Structuurvisie Boerdonk (2003);
- Inrichting Masterplan Ecologische Verbindingszones (2005);
- Reconstructieplan Peel en Maas (2005);
- Vigerende bestemmingsplan(nen), te weten bestemmingsplan Landelijk gebied en bestemmingsplan Landelijk gebied aanvulling. Daarnaast ook de herziening van het bestemmingsplan Buitengebied.

3.1.1 Nationaal beleid

Nota ruimte (2004)
De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De gemeente Veghel ligt in het noordoosten van het nationaal stedelijk netwerk Brabantstad. Dit is een stedelijk netwerk van de vijf grote Brabantse steden (Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg). Het bundelen van verstedelijking en infrastructuur in stedelijke netwerken is onderdeel van de Nota Ruimte.

Nota Mobiliteit (2004)
De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoersplan. In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven voor de komende decennia. De overheid wil de groei opvangen en zowel de bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. De belangrijkste instrumenten hiertoe zijn: betere benutting van bestaande infrastructuur, prijsbeleid en uitbreiding van infrastructuur waar knelpunten blijven bestaan. Voor veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving zijn daarnaast normstelling en handhaving de belangrijkste instrumenten.

3.1.2 Provinciaal beleid

Interim structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant (2008)
Provincie Noord-Brabant heeft vanwege de inwerkingtreding van de Wro per 1 juli 2008 een Interimstructuurvisie ruimtelijke ordening uitgebracht. Hiermee is het Streekplan Brabant in Balans (2002) komen te vervallen. Provinciale Staten hebben de interimstructuurvisie op 27 juni 2008 vastgesteld. De Interimstructuurvisie beschrijft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid en bevat in hoofdzaak bestaand ruimtelijk beleid, zoals opgenomen in het Streekplan Noord-Brabant 2002.

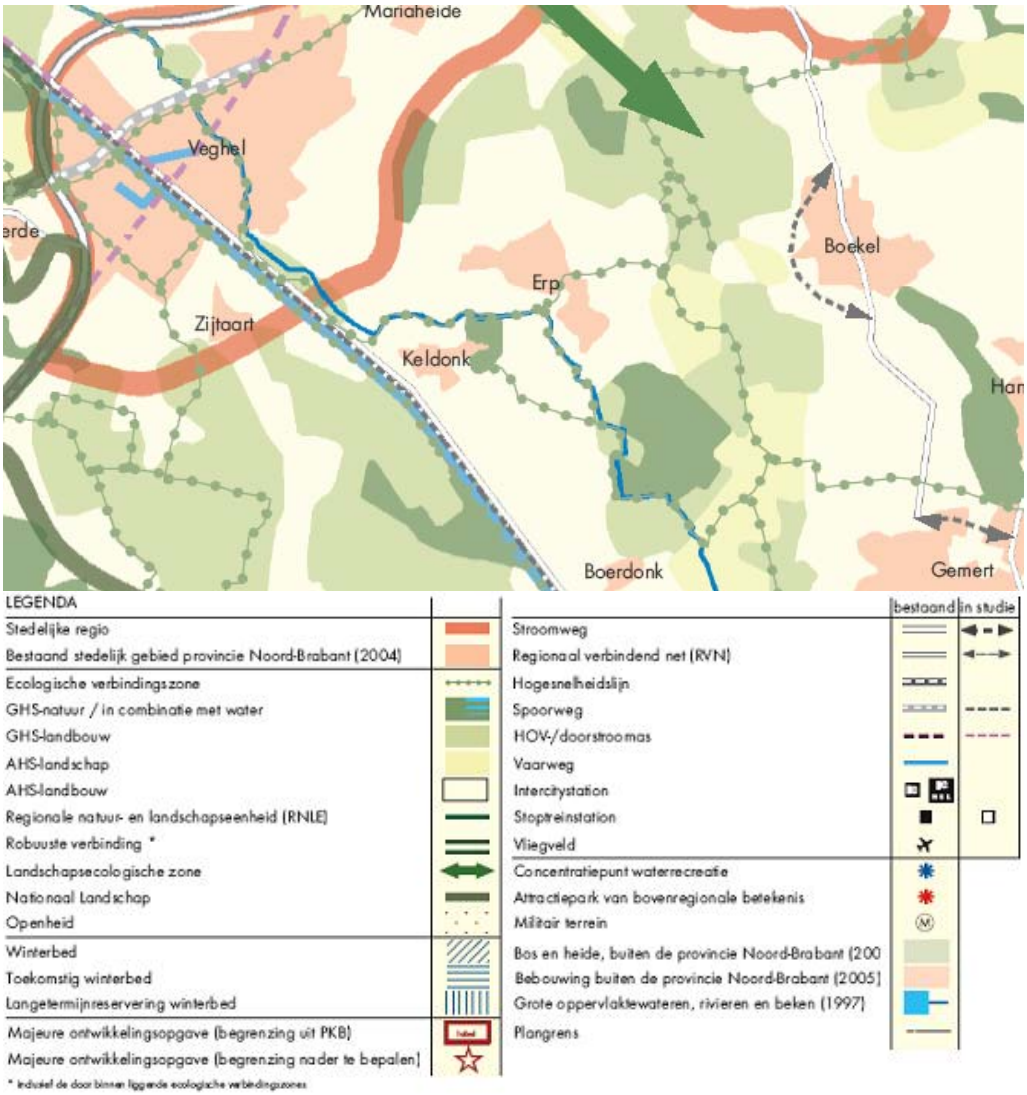
Het hoofdbelang in het provinciaal ruimtelijk beleid is zorgvuldig ruimtegebruik, maar met ruimte voor ontwikkelingen die bijdragen aan het op provinciale schaal behouden en verkrijgen van samenhang en balans tussen economische, ecologische en sociaal-culturele kwaliteiten.

Het gebied rondom Erp maakt deel uit van de AHS-landbouw als zoekgebied voor veeverdichtingsgebieden. In de AHS-landbouw staat de instandhouding en de versterking van de landbouw voorop. Landbouwbedrijven hebben in deze gebieden in beginsel de ruimte om zich te ontwikkelen in de door hen gewenste richting.

Het provinciale belang ten aanzien van mobiliteit en infrastructuur is een duurzame bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen, voor zowel goederen als personenvervoer, met een accent op de stedelijke regio's. Daarbij gelden de volgende doelstellingen:
1. (Bestaande) infrastructuur meer sturend laten zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen;
2. Het op orde brengen van bestaande en nieuwe infrastructuur, het intensief benutten van bestaande- en het duurzaam ruimtelijk inpassen van nieuwe infrastructuur.

Het belang van een goede doorstroming wordt eveneens in de nieuwe structuurvisie onderstreept door de Grenscorridor, Noordoostcorridor (N279) en de N261 een hoge prioriteit te geven. Momenteel zijn voor deze infrastructuurprojecten de diverse m.e.r.-procedures opgestart.

Nieuwe structuurvisie en Verordening ruimte Noord-Brabant
De huidige interim structuurvisie zal spoedig vervangen worden door een nieuwe structuurvisie. Deze structuurvisie beschrijft de gewenste ontwikkelingen tot 2025 met een doorkijk richting 2040. Tezamen met de nieuwe structuurvisie zal ook de Verordening ruimte Noord-Brabant vastgesteld worden. Hierin staan regels beschreven (inclusief kaartmateriaal) waarmee gemeenten rekening dienen te houden bij het opstellen van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen.



Figuur 3.1 Uitsnede Verbeelding Interimstructuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant (2008)

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (2006)

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan geeft richting aan het verkeers- en vervoerbeleid voor de komende jaren en is bedoeld als basis voor de dialoog met partners voor verkeer en vervoer. Het PVVP gaat uit van een 'Van deur tot deur benadering'. Hierin staat de mobiliteitsbehoefte van de reiziger centraal en niet de infrastructuur zelf. De missie van het PVVP is: Het zodanig inrichten en beheren van het verkeers- en vervoerssysteem, dat het een optimale bijdrage levert aan het economisch, sociaal-cultureel en ecologisch kapitaal in Noord-Brabant. Er moet ruimte gehouden worden voor de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Aanvullende doelen zijn verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, verbetering van de sociale veiligheid en de bereikbaarheid in het landelijk gebied. Bescherming en

ontwikkeling van natuur en landschap zijn een ambitie bij inpassing van (nieuwe) infrastructuur.

Brabants Meerjarenprgramma Infrastructuur en Transport (BMIT) 2010 - 2014
Doel van het Brabants MIT is het bieden van overzicht en samenhang in de diverse uitvoeringsprogramma's en projecten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit in Noord-Brabant, zodat provinciale investeringen zowel qua inhoud als financieel integraal afgewogen kunnen worden vanuit een breed geheel. Daarnaast verschaft het Brabants MIT inzicht in de samenwerking tussen de diverse partijen. Hierbij gaat het om zowel het provinciaal verkeer- en vervoerprogramma, de MIRT-projecten van het Rijk, de regionale uitvoeringsprogramma's en het uitvoeringsprogramma van het SRE. In het Brabants MIT wordt een onderscheid gemaakt in de volgende vier onderdelen:

1. OV-netwerk BrabantStad;
2. Autobereikbaarheid Brabant: grootschalige weginfrastructuur;
3. Regionaal Mobiliteitsbeleid (regionale uitvoeringprogramma's, DVM, provinciale wegenprogramma, OV- concessie, CVV en Collectief Vervoer Ontwikkelprojecten);
4. Goederenvervoer (vaarwegen, goederenspoorinfrastructuur).

Het Brabants MIT is het uitvoeringsprogramma van het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). Het is een voortschrijdend programma dat jaarlijks wordt geactualiseerd.

In het BMIT 2010 - 2014 wordt de Zuidelijke ontsluitingsweg Erp genoemd.

Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad (2007)
Voor het waarborgen van een goede bereikbaarheid van de 'Zuidoostvleugel BrabantStad' is in het voorjaar van 2007 een akkoord bereikt over het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad. Dit akkoord betreft een samenhangend maatregelenpakket ter oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek in de Zuidoostvleugel van BrabantStad. Bij het tot stand brengen van dit akkoord zijn de bestuurders van de provincie Noord-Brabant, SRE en Rijkswaterstaat en alle gemeenten in de Zuidoostvleugel-regio betrokken. Ook de NS, de Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging (BZW) en de Brabantse Milieufederatie (BMF) hebben aan dit proces deelgenomen.

Het samenhangende regionale maatregelenpakket is volgens de stappen van Verdaas tot stand gekomen en bestaat uit maatregelen en afspraken over: Ruimtelijke Ordening, Anders betalen voor mobiliteit, Mobiliteitsmanagement, Fiets, Openbaar vervoer, Benutting via dynamisch verkeersmanagement, Multimodaal Goederenvervoer, Reconstructie en Aanleg van infrastructuur. Voor Veghel zijn naast de ontwikkeling van HOV en Doorstroomassen de volgende besluiten van belang:

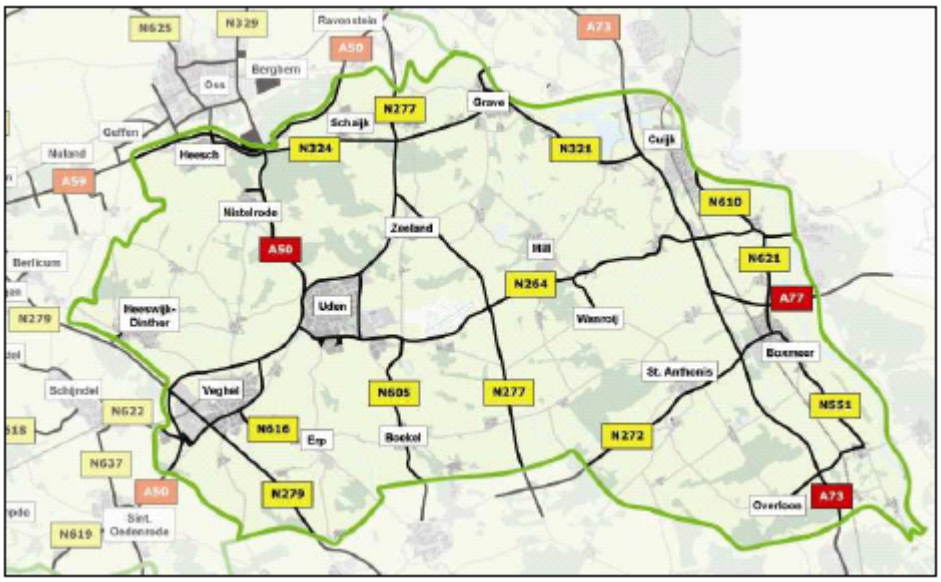
- gefaseerde verdubbeling van de N279 met oog voor duurzame plaatselijke inpassingen (o.a. Veghel);
- aanleg van een oost-westverbinding tussen het knooppunt A50/A58 en de N279 langs het Wilhelminakanaal.

Gebiedsproject N279 (Noordoostcorridor)
De N279 is de belangrijkste regionale doorstroom- en ontwikkelas voor Zuidoost Brabant (verbinding ''s-Hertogenbosch -Helmond). Ter verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid is verbreding van de N279 (in eerste instantie het gedeelte ''s-Hertogenbosch -Veghel) nodig. Deze verbreding wordt bestudeerd in relatie met onder andere de herinrichting van het beekdal van de Aa en het reconstructieplan Maas en Meierij.

Op dit moment loopt voor het project N279 Noordoostcorridor en plan-m.e.r.-procedure bij de provincie Noord-Brabant.

3.1.3 Lokaal/regionaal beleid

Beter bereikbaar Brabant regio Noordoost-Brabant (2005)
Voor de regio Noordoost-Brabant is een samenhangende netwerkvisie en een maatregelenpakket opgesteld voor het regionaal verbindend wegennet. De netwerkvisie en het maatregelenpakket BBB richten zich primair op verbetering van de autobereikbaarheid, waarbij de kwaliteit van verkeersveiligheid en leefbaarheid als randvoorwaarde zijn meegenomen. Als aanbeveling is opgenomen om een verbinding tussen Erp en Veghel en de verbinding Uden-Boekel-Gemert toe te voegen aan het oorspronkelijke beschikbare wegennetwerk en dus wegen tussen deze verbindingen/kernen op te waarderen. Reden voor deze aanbeveling was dat hier de grens voor het maximaal toelaatbare verkeer wordt overschreden en dat voor het verkeer op deze wegen eigenlijk geen alternatief is.



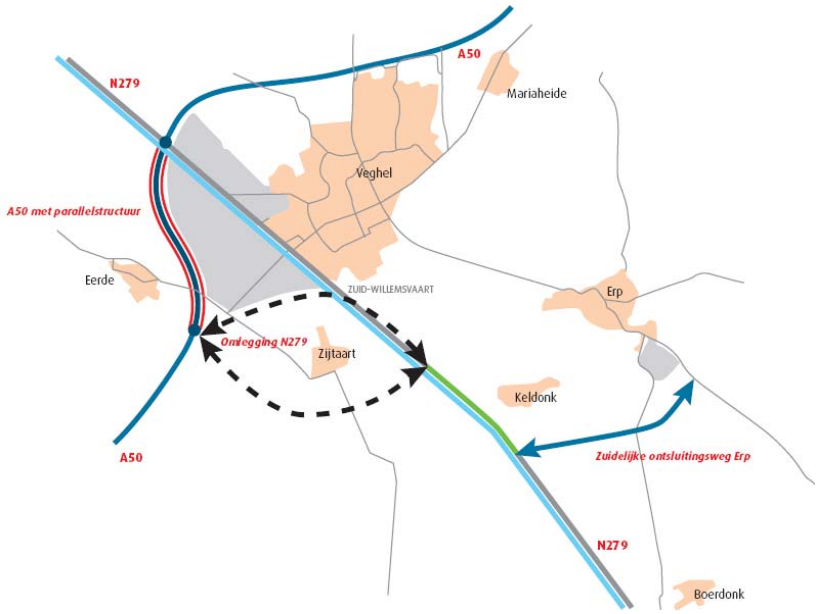
Figuur 3.2 Wegennet in de omgeving van Veghel

Mobiliteitsvisie stedelijke regio Uden/Veghel (Uden, Veghel, 2007)
De Mobiliteitsvisie vormt de overkoepelende samenhangende visie voor het verkeer- en vervoerbeleid binnen de stedelijke regio als doorvertaling van het verkeer- en vervoerbeleid op landelijk en provinciaal niveau. De mobiliteitsvisie is daarmee een leidraad voor toekomstig beleid en planvorming. De visie helpt om keuzes ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen en aanleg van nieuwe infrastructuur weloverwogen en consistent te maken. Onderdeel van de visie is een gezamenlijk wensbeeld voor de hoofdwegenstructuur voor 2020, de basiskaart. Deze is verder uitgewerkt in de nota hoofdwegenstructuur visie op hoofdlijnen, zie hieronder. Als missie is opgenomen “Het waarborgen van een optimale bereikbaarheid en ontsluiting van de stedelijke regio Uden/Veghel waarbij niet alleen de mobiliteit centraal staat. De mobiliteit is in harmonie met leefbaarheid en verkeersveiligheid in alle kernen. Naast automobiliteit als belangrijkste drager van de bereikbaarheid zijn openbaar vervoer, de fiets en goederenvervoer over water belangrijke elementen voor een ideale vervoersmix. Met als doel dat het vestigings- en leefbaarheids- en recreatieklimaat voor zowel wonen, werken

en verblijven aantrekkelijk blijft/wordt". In het actieprogramma is specifiek over Erp en omgeving opgenomen:

- duurzame bereikbaarheid ruit Uden-Veghel-Gemert-Boekel;
- opheffen van barrièrewerking door provinciale wegen in kommen.

Nota hoofdwegenstructuur: visie op hoofdlijnen (Veghel, 2008)
De Nota Hoofdwegenstructuur: visie op hoofdlijnen, geeft inzicht in de meest wenselijke verkeersstructuur op hoofdlijnen voor de middellange en lange termijn in de gemeente Veghel. De doelstelling van het verkeersbeleid is zorgen voor een goede afstemming van de hoofdwegen in Veghel op de ruimtelijke ontwikkelingen, de algemene mobiliteitsgroei en het bieden van een oplossing voor de verkeersknelpunten. Oplossingsrichtingen zijn daarbij bekeken in samenhang met aspecten als leefbaarheid, bereikbaarheid, landschappelijke en recreatieve kwaliteiten en veiligheid. Als voorkeursvariant is gekozen voor een netwerk waarbij de N279 ter hoogte van Veghel wordt omgelegd aan de zuidwestzijde en een zuidelijke ontsluitingsweg tussen de N616 en de N279 bij Erp. Verder is besloten tot aanleg van een weg tussen de Veghelsedijk en Heesakker via het Hesselereind gelijk oplopend met de woningbouw in Erp-noord. Voor de bestaande wegen in de ruit Veghel-Uden-Boekel-Gemert-Veghel is het wensbeeld erftoegangsweg. Dit betekent in de kernen 30 km/uur en buiten de kom 60 km/uur. Ten opzichte van de huidige situatie betekent dit dat de N616 buiten de kom wordt afgewaardeerd naar 60 km/uur en in de kom Erp naar 30 km/uur.



Figuur 3.3 Wegennet in de omgeving van Veghel

Structuurvisie Erp, concept (gereed 2010)
De ambitie voor het kerkdorp Erp is een vitaal en landelijk dorp, met een gevarieerd woningaanbod, een goede infrastructuur en goede voorzieningen.

In het dorp is sprake van overlast veroorzaakt door verkeer. Dit is één van de belangrijkste thema's voor de komende 15 jaar. Dit thema speelt dan ook reeds erg lang binnen de gemeente. Afgelopen decennia heeft met name het verbeteren van de productieomstandigheden voor de landbouw rondom Erp centraal gestaan. Daardoor zijn andere kwaliteiten zoals landschap, recreatie en ecologie in de verdrukking gekomen. De opgave voor de komende decennia is om het landschap aan te passen aan de gewijzigde omstandigheden en wensen. Dit betekent in ieder geval een meer multifunctionele

benadering waarbij, naast de productieomstandigheden voor de landbouw, ook de landschappelijke, recreatieve en ecologische kwaliteiten en ook duurzaam waterbeheer van belang zijn. Uitgangspunt daarbij is het versterken van de identiteit van de verschillende landschappelijke eenheden.

Als ruimtelijke ontwikkelingen zijn het plan Bolst (circa 150 woningen) en de ontwikkeling van het bedrijventerrein Molenakker II van belang voor de komende tijd. Bij de vaststelling van de Nota Hoofdwegenstructuur door de raad is ook het amendement aangenomen om een ontsluiting van de Veghelsedijk via het Hesselereind rechtstreeks naar de Heesakker, gelijk oplopend met de woningbouw in Erp-Noord te realiseren.

Inrichting Masterplan Ecologische Verbindingszones (2005)
Het Inrichting Masterplan is een document waarin de inrichting- en beheersvisies voor de ecologische verbindingszones zijn vastgelegd. In feite is het Inrichting Masterplan een blauwdruk voor de inrichting van ecologische verbindingszones binnen de gemeente Veghel waarvoor de gemeente mede verantwoordelijk is voor de realisatie ervan. Vaak wordt deze verantwoordelijkheid gedeeld met het waterschap. Het is de bedoeling dat de gemeente Veghel de ideeën en visies uit het Inrichting Masterplan gaat gebruiken als basis voor gedetailleerde inrichting- en beheersplannen. Hierdoor kunnen de verschillende natuurontwikkelinginitiatieven die in de toekomst in het kader van de Ecologisch verbindingszones (EVZ)ontwikkeling gaan plaatsvinden beter op elkaar afgestemd worden. Dit is nodig om de Ecologisch Hoofdstructuur (EHS) optimaal te laten functioneren.

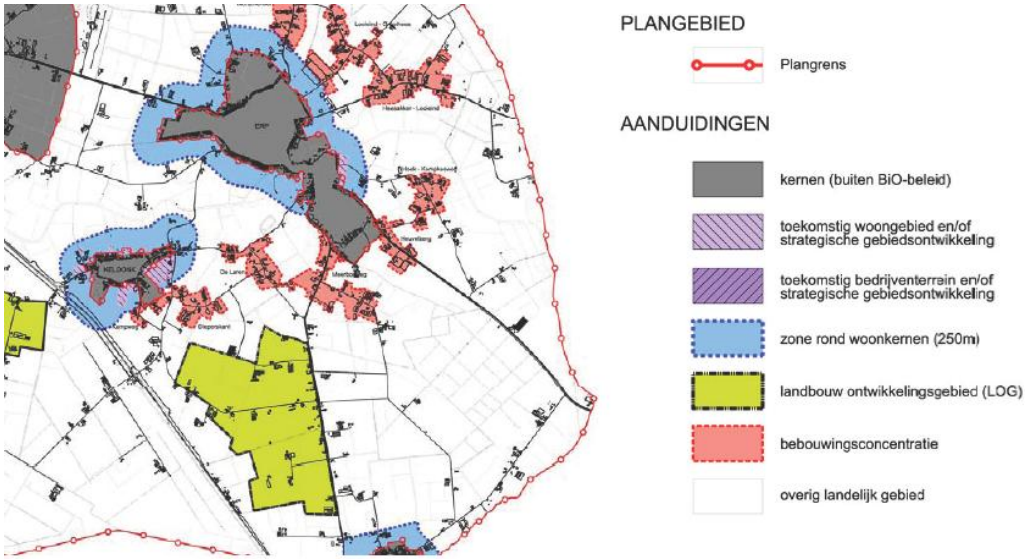
3.2 Te nemen besluiten

3.2.1 Bestemmingsplan

Begin 2010 is het de bedoeling om de 'Gebiedsvisie Buitengebied in Ontwikkeling inclusief bestemmingsplan' vast te stellen. Dit plan ligt momenteel (oktober 2009) ter inzage. Het plangebied heeft hierin de bestemmingen:

- Landbouw;
- Dorpslandschap Erp.

Realisatie van de zuidelijke ontsluitingsweg past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen, te weten bestemmingsplan Landelijk Gebied en bestemmingsplan Landelijke Gebied aanvulling. Het bestemmingplan moet worden aangepast/gewijzigd zodat het plangebied de functie verkeersdoeleinden krijgt. In onderstaande Figuur 3.4 zijn de verschillende typen gebieden in het concept bestemmingsplan weergegeven. Hieruit blijkt dat een Landbouw OntwikkelingsGebied (LOG) zich direct ten zuiden van het voorgenomen tracé bevindt. Met dit LOG wordt in het MER rekening gehouden bij de locatie van het tracé.



Figuur 3.4 Diverse gebieden/aanduidingen in het (concept)bestemmingsplan Buitengebied (2009)

3.2.2 Vergunningen

Voor de uiteindelijke realisatie van de zuidelijke ontsluitingsweg moet tegelijk of direct na het bestemmingsplan een aantal vergunningen en ontheffingen worden aangevraagd. De belangrijkste vergunningen en ontheffingen die mogelijk van toepassing zijn, zijn:

- ontheffing van de bepalingen in de Flora- en faunawet (bevoegd gezag: LNV);
- aanlegvergunning (bevoegd gezag: gemeente);
- milieuvergunning(en) volgens de Wet milieubeheer (bevoegd gezag: gemeente);
- kapvergunning (bevoegd gezag: gemeente);
- verkeersbesluit (bevoegd gezag: gemeente);
- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) (bevoegd gezag: gemeente);
- ontheffing waterschapskeur (bevoegd gezag: waterschap).

4 Referentiesituatie

4.1 Inleiding

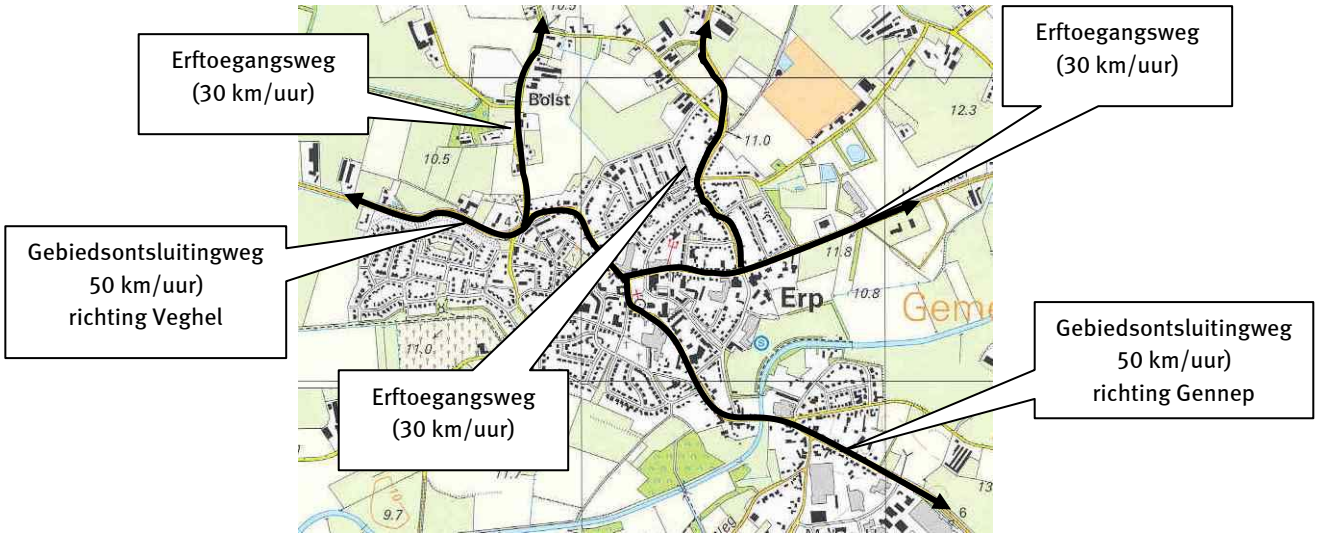
Om de effecten van de realisatie van een zuidelijke ontsluitingsweg bij Erp op de omgeving te kunnen bepalen en beoordelen, worden de effecten in het plan- en studiegebied vergeleken met de situatie voorafgaand aan de aanleg. Zoals reeds vermeld zijn de belangrijkste problemen in de huidige situatie: geluidsoverlast, luchtverontreiniging, trillingen en lichthinder als gevolg van het (vracht)verkeer in Erp (en in mindere mate Keldonk en Veghel).

In dit hoofdstuk is een globale beschrijving opgenomen van de referentiesituatie van het plan- en studiegebied. Per aspect is een globale beschrijving van de huidige situatie gegeven. Hierbij is rekening gehouden met autonome ontwikkelingen tot het jaar 2020. Basis voor de beschrijving van de autonome ontwikkelingen zijn het vastgesteld beleid en ontwikkelingen, die in een vergevorderd stadium zijn. Het is daarbij ook relevant om inzicht te krijgen in de autonome ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving, omdat deze mogelijk effect hebben op bijvoorbeeld de verkeersintensiteiten op de voorgenomen zuidelijke ontsluitingsweg. In het MER zal dit waar nodig worden aangevuld.

4.2 Verkeer

Erp is gegroeid langs een driesprong van wegen, die samen komen in de kern van Erp. Langs de wegen ontwikkelde zich lintbebouwing.

De N616 verbindt Veghel met Gemert en loopt dwars door de kern van Erp. In de kern ter hoogte van de driesprong Kerkstraat-Schansoord-Cruijgenstraat splitst de weg naar Boekel af. Ten zuiden van Erp loopt, langs de Zuid-Willemsvaart, de N279. De N279 verbindt 's-Hertogenbosch met Helmond.



Figuur 4.1 Verkeersstructuur Erp

In hoofdstuk twee is bij de probleemanalyse reeds een gedetailleerd beeld gegeven van de huidige verkeersproblematiek en de autonome groei van dit verkeer.

4.3 Geluid

In de huidige situatie ondervindt de kern van Erp geluidsoverlast van het verkeer door het dorp. Autonoom zal de geluidhinder toenemen als gevolg van de autonome toename van de verkeersintensiteiten. In het MER wordt voor de huidige en de autonome situatie de geluidhinder en het aantal geluidgehinderden bepaald.

4.4 Luchtverontreiniging

De luchtkwaliteit in het studiegebied wordt (naast de achtergrondconcentraties) met name bepaald door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, NO_x en PM_{10}, door het verkeer. In het MER wordt de luchtkwaliteit voor de huidige en de autonome situatie berekend en getoetst aan hoofdstuk vijf, titel 5.2 van de Wet milieubeheer.

4.5 Overige hinderaspecten

De belangrijkste overige hinderaspecten worden veroorzaakt door autoverkeer. Het gaat om:

- Trillingen
- Licht

Het MER gaat hier nader op in.

4.6 Externe veiligheid

Over de N616 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. In het kader van het MER wordt er een onderzoek naar de externe veiligheid uitgevoerd. Het doel van het onderzoek is de invloed van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de hoogte van het plaatsgebonden risico en groepsrisico te bepalen.

4.7 Bodem

Bodemopbouw
De bodem bestaat uit zandgronden, ontwikkeld tot hoge zwarte enkeerdgronden (gronden met een humushoudend dek) met de kenmerken: leemarm en zwak lemig fijn zand. Het beekdal van de Aa bestaat voornamelijk uit lage enkeerdgronden.
Het beekdal van de Aa doorsnijdt het dekzand. Langs de Aa liggen de beekdalbodems.

Het maaiveld ligt op ca. N.A.P. +10,0 tot ca. N.A.P. +11,0m.

Bodemkwaliteit
De bodemkwaliteit wordt in het kader van het MER onderzocht en in kaart gebracht.

4.8 Water

Watersysteem
De belangrijkste waterloop in Erp en omgeving is de Aa. Buiten de bebouwing van Erp zijn de gebieden ten noorden en zuiden van de Aa aangewezen als voorlopig reserveringsgebied voor regionale waterberging (2050) (Provincie Noord-Brabant, 2005).

Grondwater
Erp ligt in de Centrale Slenk. Ten oosten van Erp loopt de Peelrandbreuk. De gemeente Uden, ten noorden van Erp, ligt op de hooggelegen schol de Peelhorst. De Peelhorst vormt de waterscheiding voor het grondwatersysteem Op de Peelhorst liggen direct onder het oppervlak slecht doorlatende lagen. Dit heeft tot gevolg dat het hemelwater van de Peelhorst afvloeit richting Erp en via het stroomgebied van de Aa naar de Maas.

De grondwatertrappen in het gebied rondom Erp zijn III, VI, VII en VII* (zeer droog deel van trap VII). In Tabel 1 is de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) en de gemiddelde laagste grondwaterstand (GLG) in het gebied aangegeven.

Tabel 1 GHG en GLG rondom Erp

	III	VI	VII en VII*
GHG (cm beneden maaiveld)	‹40	40-80	›80
GLG (cm beneden maaiveld)	80-120	›120	(›160)

Het eerste watervoerend pakket, bestaande uit uiterst grof tot middel grof zand met af en toe grind, bevindt zich op ca. N.A.P. -49m en is ca. 50m dik.

In het gebied rondom bedrijventerrein Molenakker tot het oostelijk van het bedrijventerrein gelegen Hoek vindt infiltratie plaats. In het beekdal bevindt zich een kwelgebied. Het betreft diepe kwel.

Waterkwaliteit
De waterkwaliteit wordt in het kader van het MER in kaart gebracht. De waterkwaliteit hangt samen met de bodemkwaliteit en het landbouwgebruik.

In het kader van het MER wordt de watertoets doorlopen waar nader op het watersysteem, grondwater en waterkwaliteit wordt ingegaan.

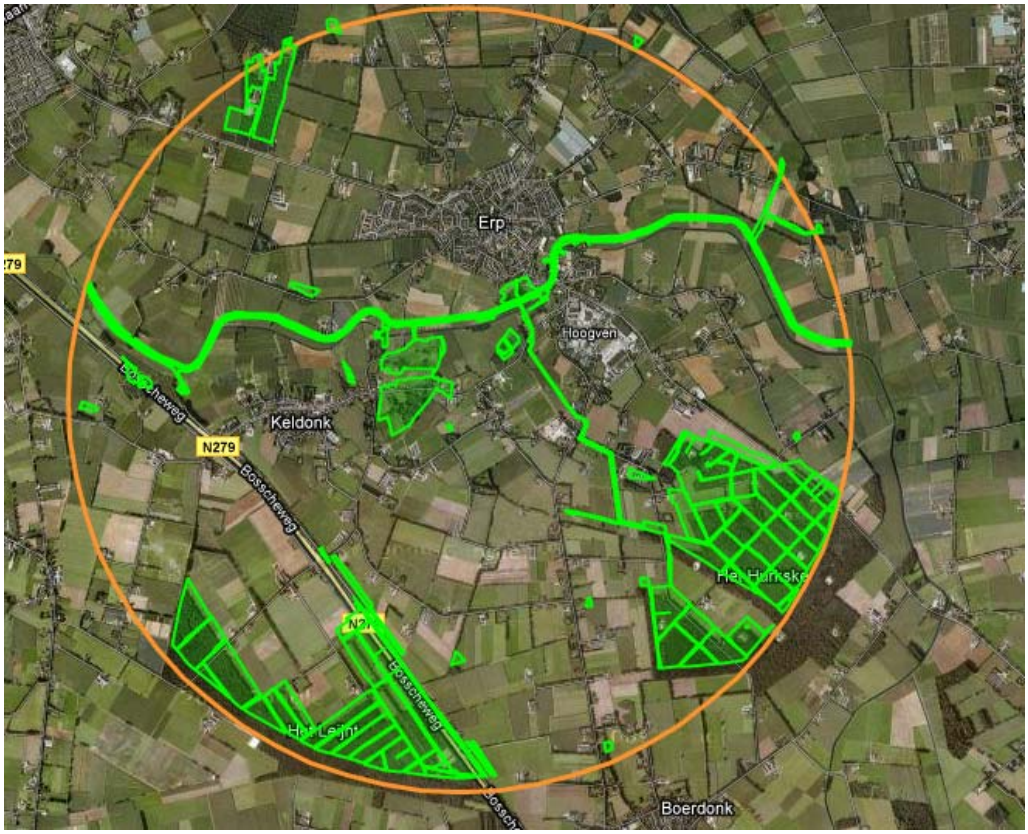
4.9 Natuur

Beschermde gebieden
Erp en de omgeving maken geen deel uit van Vogel- en Habitatrichtlijngebieden of van natuurbeschermingswetgebieden. De Aa is aangewezen als ecologische verbindingszone met ruimte voor beek- en kreekherstel (Provincie Noord-Brabant, 2005). De doelsoorten nabij de Hurkse Loop zijn struweelvogels, kamsalamander, heikikker, grote en kleine modderkruiper, drijvende waterweegbree en lokaal de knoflookpad (Oranjewoud, 2005).

Beschermde soorten (Flora&Fauna)
In het kader van het MER volgt een ecologisch onderzoek naar de aanwezige beschermde natuurwaarden in het studiegebied.

Ecologische relaties
Voor de ecologische structuur van het gebied is Aa van groot belang. Hier is een natte structuur aanwezig in de vorm van de bedding van de Aa en de aangrenzende natte gebieden in de uiterwaarden. Daarnaast zijn ook andere ecologische structuren aanwezig, waarmee rekening dient gehouden te worden, zoals de Hurkse Loop, zie Figuur 4.2. Het voorgenomen tracé doorsnijdt de Hurkse Loop. Dit is een waterloop die kleiner is dan de Aa, maar eveneens de functie van ecologische verbindingszone heeft.

Er zijn geen Natura2000-gebieden aanwezig nabij het voorgenomen tracé.



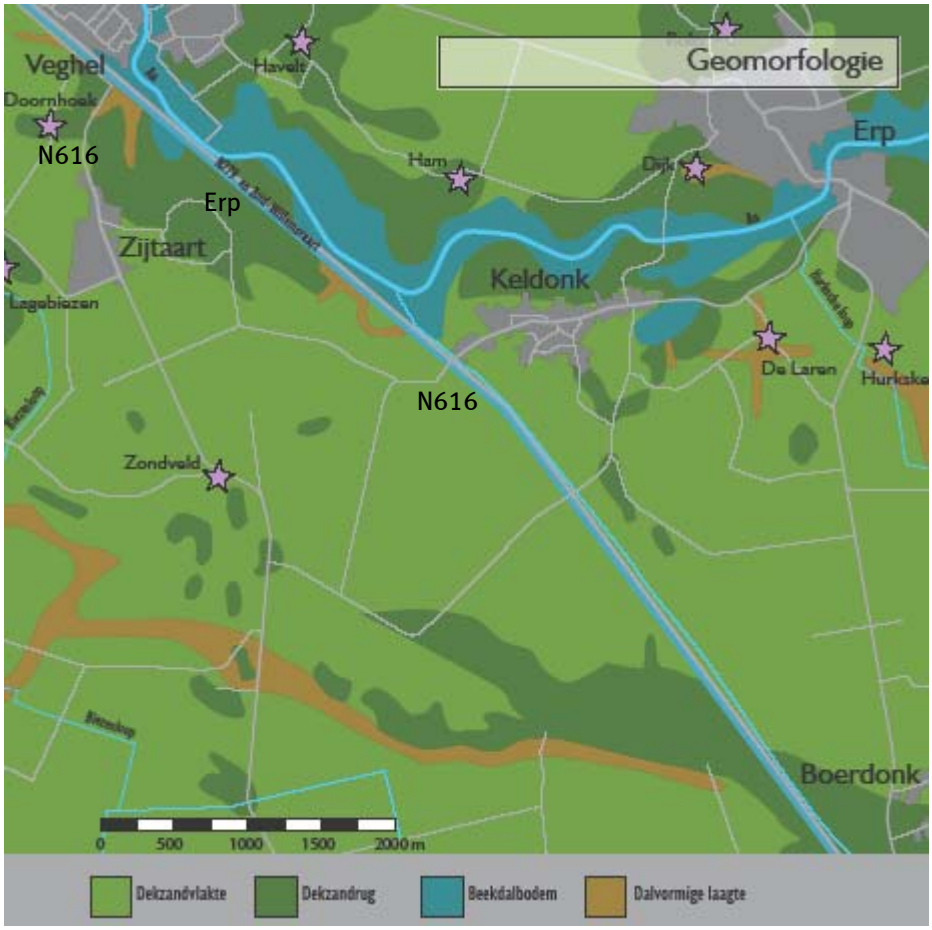
Figuur 4.2 Ecologische hoofdstructuur in het plangebied

4.10 Landschap

Het voorgenomen tracé ligt in een open en intensief gebruikt agrarisch landschap. Verspreid in het relatief open gebied liggen verschillende dorpskernen. De kernen zijn van elkaar gescheiden door groene ruimten.

Erp ligt in de Centrale Slenk. Ten oosten van Erp en Keldonk loopt de Peelrandbreuk. Het landschap wordt grotendeels getekend door zandruggen en dekzandvlaktes. De zandruggen strekken zich voornamelijk uit langs het beekdal van de Aa maar bevinden zich ook temidden van de omliggende dekzandvlaktes.

Van oudsher hebben mensen zich gevestigd op de hoger gelegen delen in het landschap. Verschillende stukken van de zandruggen zijn opgehoogd met plaggen. Op deze wijze ontstonden zogenaamde 'esdekken' die nu nog in het landschap herkenbaar zijn. Langs rivieren en beken, zoals de Aa, zijn zo dorpen op de dekzandruggen ontstaan.



Figuur 4.3 Geomorfologie Erp & Keldonk (Veghel, e.a., 2007)

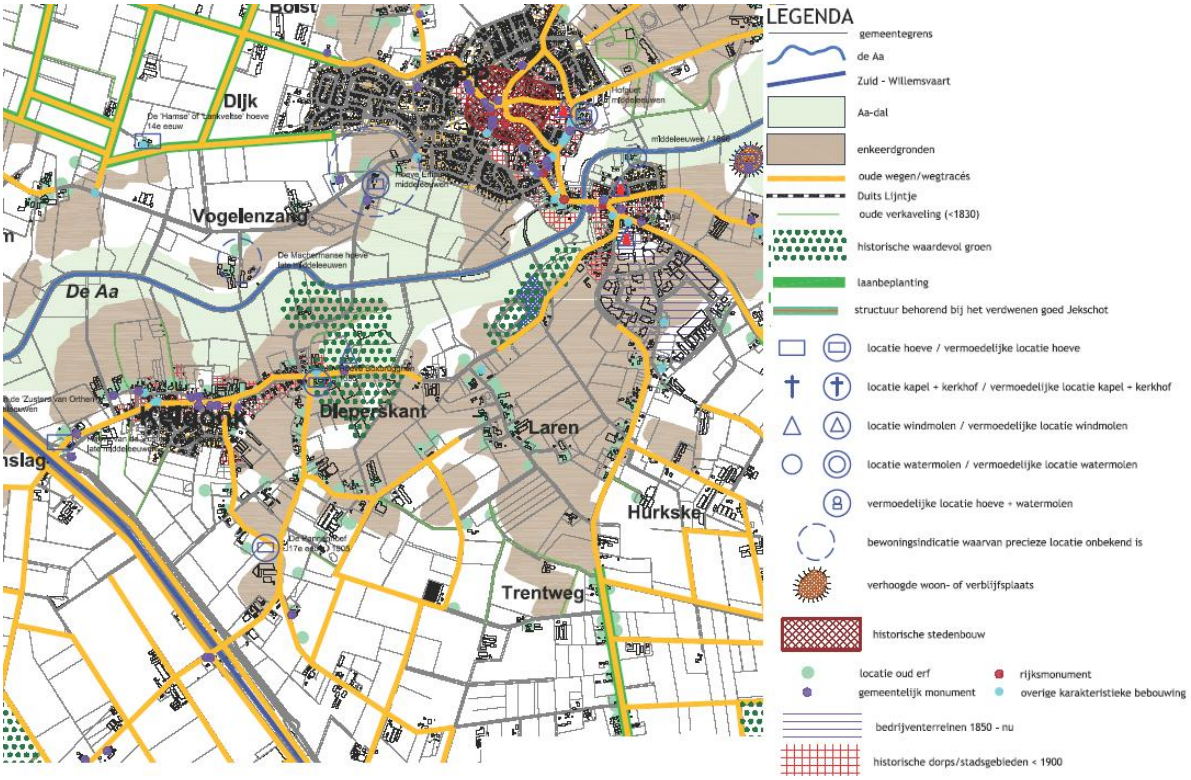
Voor het dal van de Aa is het doel versterking van de landschappelijke kwaliteit (Reconstructieplan, 2005). In de huidige situatie is het dal erg open. De bebouwing in Erp doorsnijdt het open dal. Delen van het dal zullen in de toekomst sterk veranderen als gevolg van het weer laten meanderen van de Aa en het herstellen van overstromingsvlaktes.

In het MER volgt een nadere beschrijving van de landschappelijke structuur en de landschapsbeleving.

4.11 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie
Binnen het voorgenomen tracé bevinden zich geen groenelementen of historisch groen (zie Figuur 4.4). Daarnaast bevinden zich ook geen monumentale gebouwen binnen het tracé. Wel kan de weg in bepaalde gevallen dicht langs gemeentelijke monumenten komen te lopen.

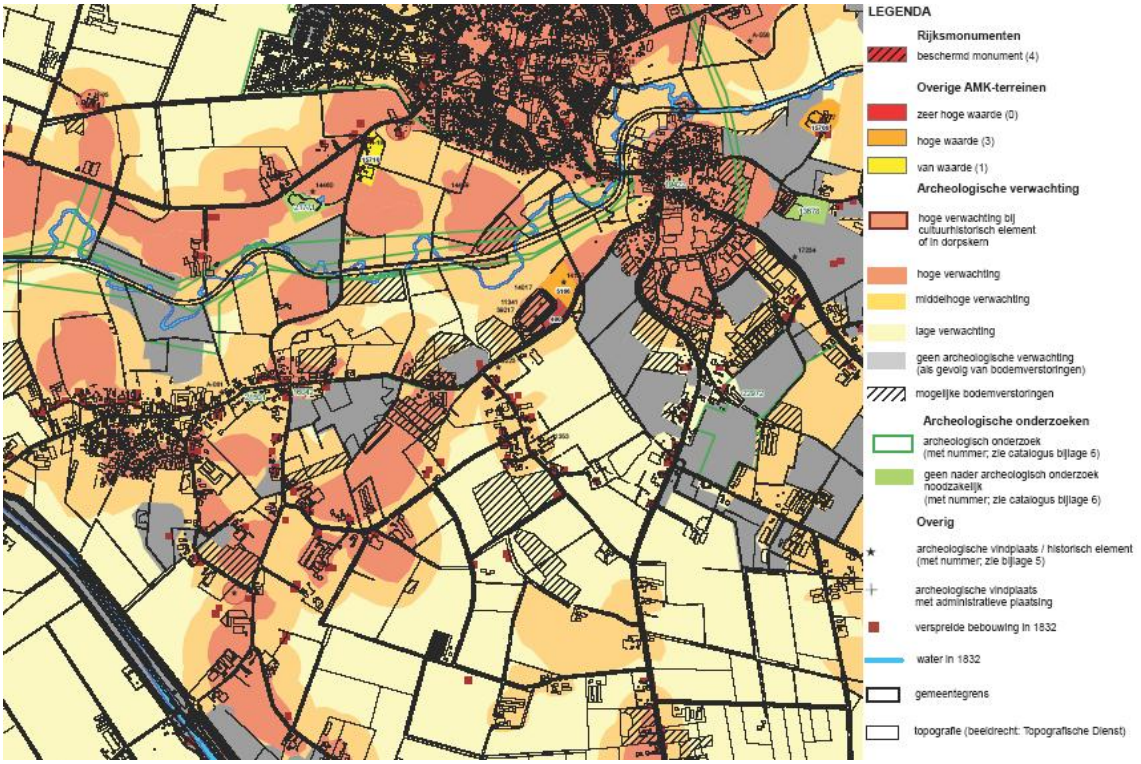
In het MER wordt de cultuurhistorische waarde nader beschreven.



Figuur 4.4 Cultuurhistorische waardenkaart

Archeologie

Het voorgenomen tracé van de zuidelijke ontsluitingsweg loopt door gebieden die afwisselend zijn aangemerkt als gebieden met een hoge of middelhoge verwachtingswaarde, zie ook Figuur 4.5. De archeologische waarden worden in het MER nader onderzocht en beschreven.



Figuur 4.5 Verwachtingswaardekaart Erp en omgeving (Veghel 2009)

4.12 Ruimtegebruik

Onder ruimtegebruik wordt aandacht besteed aan:

- Wonen
- Werken
- Recreatie
- Landbouw
- Kabels en leidingen

Wonen
Zoals in figuur 3.4 is weergegeven zijn rondom de bestaande kernen (waaronder Erp en Keldonk) mogelijkheden voor kleinschalige uitbreiding (uitzondering hierop is het plan Bolst ten noorden van Erp).

Werken
De werkgelegenheid in het gebied zit voornamelijk in land- en tuinbouw. In de zuidoost hoek van Erp ligt het bedrijventerrein Molenakker. Dit terrein wordt gedomineerd door enkele zeer grote bedrijven, zie figuur 4.6.



Figuur 4.6 Luchtfoto bedrijventerrein te Erp en omgeving (Veghel 2009)

Recreatie
In en rond het voorgenomen tracé liggen diverse paden en routes voor wandelaars, fietsers en ruiters. In het Aa-dal is de aanleg van een wandelpadennetwerk voorzien [H+N+S, 2004]. Stroomafwaarts, in de richting van Veghel, maken kanovaarders gebruik van de Aa. In het MER wordt specifiek aandacht besteed voor behoud en versterking van deze recreatieve voorzieningen.

Landbouw
Het buitengebied rondom Erp en Keldonk heeft een overwegend agrarische functie. De veehouderij is de grootste sector met een groot aandeel varkenshouderijen. Direct ten zuiden van het voorgenomen tracé lig een Landbouwontwikkelingsgebied (LOG). In een LOG is ruimte voor verdere ontwikkeling van de intensieve veehouderij. In het MER wordt specifiek aandacht besteed aan eventuele effecten van de zuidelijke ontsluitingsweg op het LOG.

Kabels en leidingen
In het MER wordt nader geïnventariseerd en beschreven of er belangrijke kabels en leidingen in het plangebied voorkomen.

5 Voorgenomen activiteit

5.1 Realisatie zuidelijke ontsluitingsweg Erp

De voorgenomen activiteit bestaat uit de realisatie van een zuidelijk tracé dat de N616 verbindt met de N279. Het doel van dit zuidelijke tracé is het verbeteren van de verkeersstructuur en hiermee het verbeteren van de leefbaarheid van Erp, Keldonk en Veghel en het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Molenakker.

5.2 Alternatieven en varianten

5.2.1 Eventuele alternatieven

In een milieueffectrapportage moet onderzoek worden gedaan naar de milieugevolgen van de mogelijke manieren voor het realiseren van de voorgenomen activiteit. Deze mogelijkheden worden in een MER aangeduid als *alternatieven.* In dit geval is sprake van één voorkeursalternatief. In deze startnotitie zijn de woorden tracé en alternatief door elkaar gebruikt. Het verschil tussen alternatieven en varianten betreft onder meer het detailniveau. Bij alternatieven wordt over onderscheidende tracés gesproken, bijvoorbeeld een zuidelijke ontsluitingsweg, oostelijke ontsluitingsweg, noordelijke ontsluitingsweg, etc. Varianten zijn relatief kleine variaties binnen deze alternatieven, bijvoorbeeld diverse aansluitingen op een hoofdweg.

In eerdere studies zijn analyses uitgevoerd naar mogelijke tracés (Haskoning, 2002, Oranjewoud, 2006). Deze waren grofweg in te delen in twee typen tracés:

- Tracés met een noordelijke boog om Erp heen uitkomend op de N616;
- Tracés met een zuidelijke boog om Erp heen uitkomend op de N616;

In de Nota Hoofdwegenstructuur, visie op hoofdlijnen (2008) is op basis van de meest recente inzichten ten aanzien van de problematiek (zoals beschreven in de inleiding) geconcludeerd dat een zuidelijke ontsluitingsweg vanaf Erp direct aansluitend op de N279 het meest wenselijk is. Deze veranderde uitgangspunten zijn:

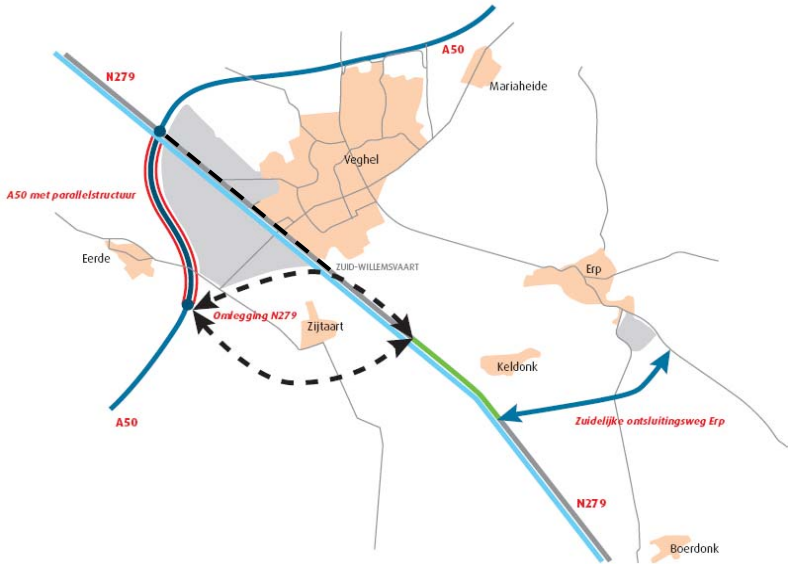
- In eerdere studies was de doelstelling alleen het verbeteren van de leefbaarheid van Erp en Keldonk. Dit doel is nu verbreed: leefbaarheid Erp, Keldonk en Veghel verbeteren, verbeteren verkeersstructuur en verbeteren bereikbaarheid bedrijventerrein Molenakker.
- Er zijn plannen om de N279 op te waarderen (er loopt nu een m.e.r.-procedure);

Een ander uitgangspunt,dat niet in de Nota Hoofdwegenstructuur is aangegeven is een zo kort/snel mogelijke verbinding naar een hoofdweg (N279). Dit uitgangspunt is later toegevoegd.

Op basis van deze veranderende uitgangspunten is een m.e.r.-procedure voor een noordelijk tracé, na het vaststellen van de Startnotitie niet verder doorgezet.

De gemeente Veghel heeft in de Nota hoofdwegenstructuur, visie op hoofdlijnen (2008) aangegeven dat als voorkeursvariant gekozen is voor een netwerk, waarbij de N279 ter hoogte van Veghel wordt omgelegd aan de zuidwestzijde en een zuidelijke

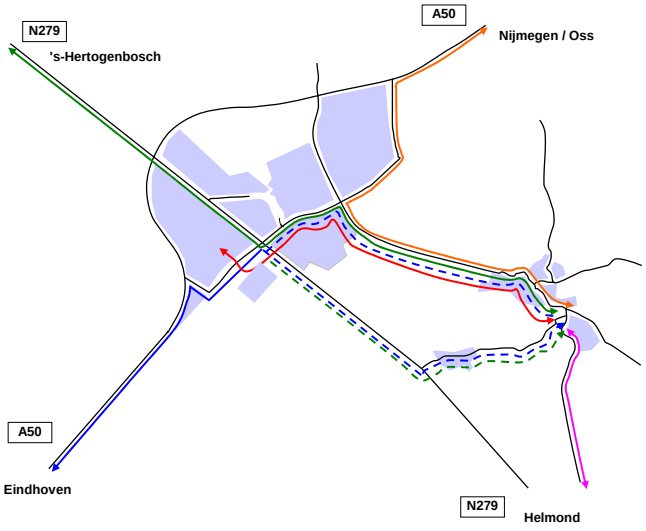
ontsluitingsweg tussen de N616 en de N279 bij Erp, zie Figuur 5.1. Op basis van de Nota en de hiervoor genoemde argumenten is alleen een zuidelijke ontsluitingsweg als alternatief meegenomen in het MER. In paragraaf 5.2.2 is dit nader toegelicht.



Figuur 5.1 Voorkeursvarianten uit de Nota hoofdwegenstructuur (Veghel, 2008)

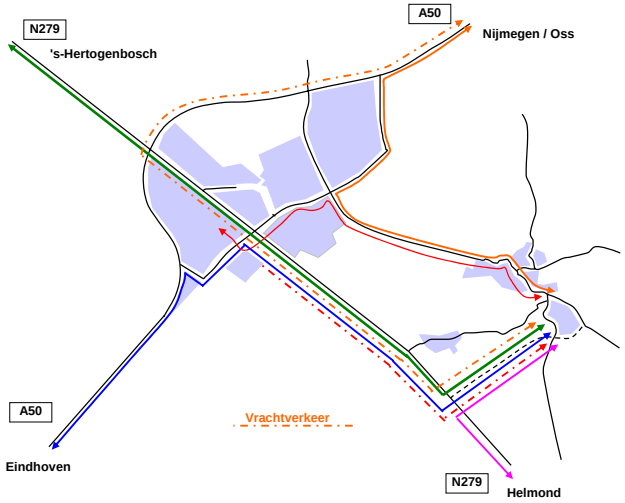
5.2.2 Probleemoplossend vermogen alternatief

In hoofdstuk twee is reeds geconcludeerd dat het hoogste percentage van het verkeer dat van en naar bedrijventerrein Molenakker rijdt een oriëntatie heeft richting de N279 en Veghel. In figuur 5.2 is geanalyseerd hoe het verkeer kan rijden vanuit Veghel richting het bedrijventerrein Molenakker. In de huidige bebording staat de route aangegeven via Veghel. Bij deze route staat echter de leefbaarheid van Veghel en Erp onder druk. Een andere route gaat momenteel door de kern Keldonk en is daarmee vanuit leefbaarheid niet gewenst en overige routes hebben gezien de omrijdafstanden (gelet op de oriëntatie van het (vracht)verkeer op de N279) ook niet de voorkeur. Automobilisten zijn niet bereid onnodige afstanden te overbruggen, die in de praktijk ook een verlengde reistijd tot gevolg hebben. Met de aanleg van een zuidelijke ontsluitingsweg bij Erp neemt de reistijd nog verder af.



Figuur 5.2 Huidige routekeuze bedrijventerrein Molenakker

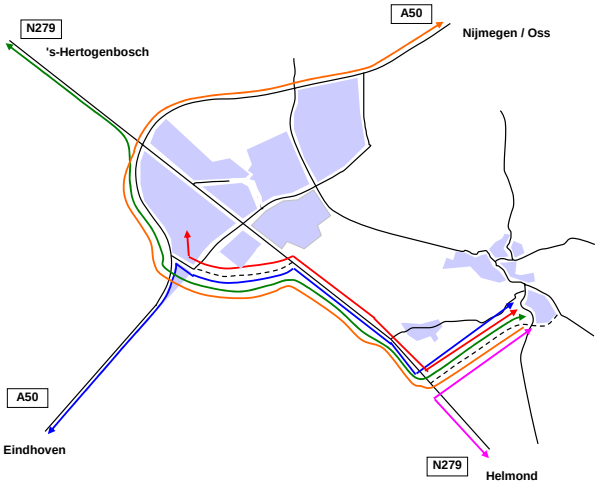
De meest directe verbinding tussen de N279 en bedrijventerrein Molenakker loopt momenteel via de Antoniusstraat in Keldonk. Een opwaardering van deze verbinding zou de leefbaarheid in Keldonk nadelig beïnvloeden. Een nieuwe directe verbinding tussen bedrijventerrein Molenakker en de N279 verbetert de leefbaarheid in Keldonk aanzienlijk.



Figuur 5.3 Routekeuze bedrijventerrein Molenakker na aanleg zuidelijke ontsluitingswegrandweg

Routekeuze toekomstige situatie t.o.v. huidige situatie

In de vergelijking tussen de uit de figuren 5.2 en 5.3 valt op dat de routekeuze als gevolg van de aanleg van de zuidelijke ontsluiting wijzigt ten opzichte van de huidige situatie. De aanleg van de zuidelijke ontsluiting heeft tot gevolg dat het verkeer door Boerdonk en Keldonk een passend alternatief heeft. Daarnaast wordt het verkeer richting 's-Hertogenbosch en Eindhoven wat in de huidige situatie nog gebruik maakt van de Erpseweg en de Rembrandtlaan via de N279 geleid. Door het verbod op vrachtverkeer door de kern Veghel heen zal al het vrachtverkeer de nieuwe zuidelijke ontsluiting gaan gebruiken. Ook het vrachtverkeer richting Nijmegen. De verwachting is wel dat dit verkeer de aansluiting van de N279 met de A50 gaat gebruiken. De verkeersdruk in de kern Erp en de Rembrandtlaan zal door de aanleg van de zuidelijke ontsluiting afnemen.



5.4 Routekeuze bedrijventerrein Molenakker conform Nota Hoofdwegenstructuur, visie op hoofdlijnen

Aanvullende routekeuze effecten t.g.v. nieuwe hoofdwegenstructuur
De geplande aanpassing van de hoofdwegenstructuur Veghel heeft nog een aanvullend positief effect op de reeds bovenbeschreven effecten. Door de aanpassing van de hoofdwegenstructuur zal al het verkeer vanuit het bedrijventerrein Molenakker over de Erpseweg en de Rembrandtlaan verdwijnen. Ook de intensiteit van het verkeer op de N279 vanuit Erp ten hoogte van Veghel zal als gevolg de aanvullende maatregelen afnemen.

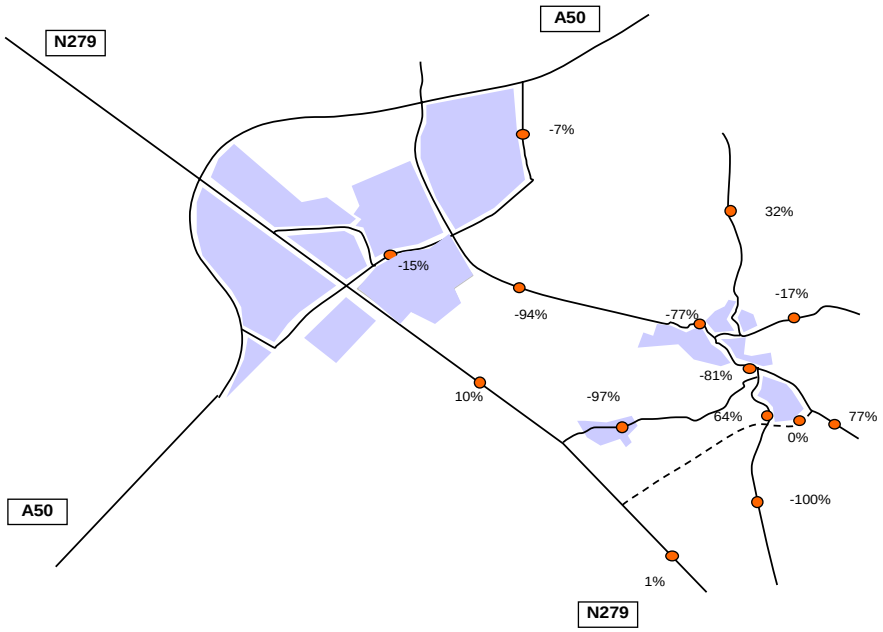
Met behulp van het verkeersmodel Veghel zijn analyses uitgevoerd naar de gevolgen van een nieuwe directe verbinding tussen de N279 en bedrijventerrein Molenakker. In Figuur 5.5 is het verschil gepresenteerd tussen de situatie 2020 met de nieuwe verbinding ten opzichte van de situatie zonder de nieuwe verbinding.



Figuur 5.5 % verschil situatie 2020 met nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg t.o.v. 2020 zonder nieuwe verbinding

Uit deze figuur komt direct naar voren dat de verkeersintensiteiten sterk afnemen op het huidige wegennet van Keldonk (-71%) en de kern Erp (-42%). De verkeersstromen op de initiële routekeuze via de Rembrandtlaan in Veghel en de Erpseweg tussen Veghel en Erp nemen aanzienlijk af als gevolg van de nieuwe infrastructuur. De totale omvang van het verkeer in Erp en Keldonk is dan in absolute aantallen respectievelijk circa 6.200 motorvoertuigen en 1.100 motorvoertuigen in 2020.

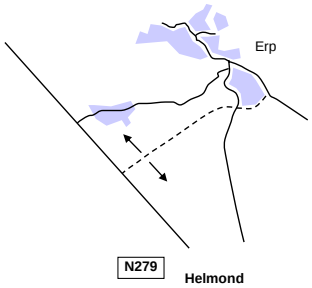
In de analyses is gezien de functie van het bedrijventerrein en de daaraan gekoppelde hoeveelheid transport speciaal onderscheid gemaakt naar vrachtverkeer. In Figuur 5.6 is het procentuele verschil weergegeven tussen de situatie met ten opzichte van de situatie zonder de nieuwe verbinding.



Figuur 5.6 % verschil vrachtverkeer situatie 2020 met nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg t.o.v. 2020 zonder nieuwe verbinding

Uit de figuur blijkt dat de omvang van het vrachtverkeer op zowel de Erpseweg tussen Veghel en Erp als de Antoniusstraat door Keldonk bijna in totaliteit verdwijnt. Ook in de bebouwde kom van Erp daalt het vrachtverkeer met 77% als gevolg van de aanleg van de nieuwe verbinding. Daarnaast komt er een verbod voor doorgaand vrachtverkeer in Keldonk en doorgaand vrachtverkeer ten opzichte van woongebied Erp.

Ligging Zuidelijke ontsluitingweg Erp
Om de locatie van de zuidelijke ontsluiting te bepalen is met behulp van het verkeersmodel een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd.



5.7 Gevoeligheidsanalyse ligging zuidelijke ontsluitingsweg

Het uitgangspunt voor de verbinding is een zo recht mogelijke verbinding tussen het bedrijventerrein Molenakker en de N279. Reden hiervoor is dat deze verbinding het meest verkeerskundige effect sorteert dan wel het grootst probleemoplossend vermogen heeft. Hierbij is gekeken in hoeverre de nieuwe verbinding kan worden ingepast in de omgeving in noordelijke of zuidelijke richting. Vanuit verkeerskundig oogpunt kan de weg niet verder richting het noorden worden gepositioneerd. Uit een gevoeligheidsanalyse blijkt dat de Boerdonksedijk dan al snel gaat fungeren als praktisch alternatief. Het verkeer gaat dan rijden via de Boerdonksedijk, omdat deze route korter en in tijd sneller is dan de route via de zuidelijke ontsluitingsweg. Het positioneren van de nieuwe verbinding in

zuidelijke richting is uit ook niet wenselijk aangezien de route door Keldonk dan een aantrekkelijk alternatief blijft vormen. Ook vanuit de landschappelijke inpassing heeft een zo direct mogelijke kortsluiting tussen het bedrijventerrein Molenakker en de N279 de voorkeur.

Conclusie
De aanleg van een zuidelijke ontsluitingsweg vormt het enige alternatief dat aan de gezamenlijke doelstelling voldoet: het verbeteren van de leefbaarheid in Erp, Keldonk én Veghel en daarnaast ook zorgt voor een snelle ontsluiting van het bedrijventerrein Molenakker. Een alternatief met een noordelijke rondweg om Erp is niet realistisch vanwege de dan nog steeds aanwezige leefbaarheidproblematiek in Veghel en het gegeven dat het meeste (vracht)verkeer van en naar bedrijventerrein Molenakker op de N279 georiënteerd is.

Aanvullend heeft een zuidelijke ontsluitingsweg een nog positievere werking ten opzichte van een noordelijk tracé als de verbreding van de N279, die momenteel in het besluitvormingsproces zit, gerealiseerd is.

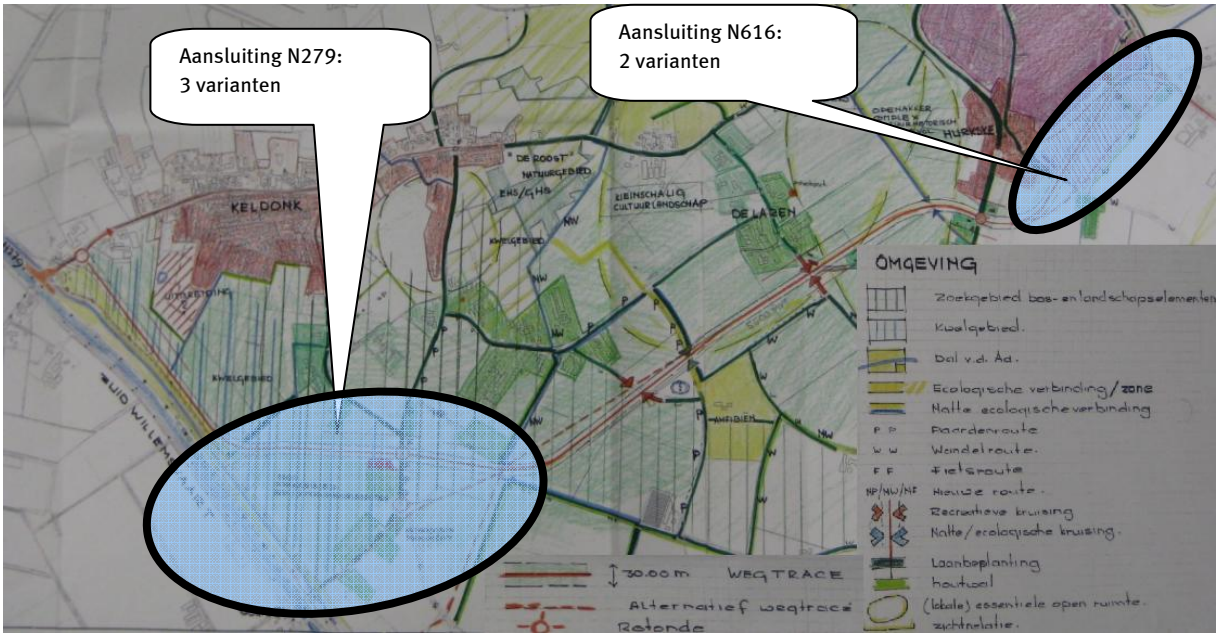
5.2.3 Varianten

Op basis van het ontwerp uit de tracéstudies (Oranjewoud, 2005), nieuwe inzichten en mogelijke verfijningen worden in het MER verschillende uitvoeringsvarianten voor de zuidelijke ontsluitingsweg opgesteld. De varianten voor het ontwerp kunnen betrekking hebben op:

- De vormgeving van kruisingen;
- De situering van aansluitingen op de N279 en N616.

In Figuur 5.8 zijn de locaties van de varianten weergegeven. De verschillende varianten betreffen de aansluiting op de N279 (3 varianten) en de aansluiting op de N616 (2 varianten). In het MER wordt nader ingegaan op deze varianten, die dan ook nader zijn gespecificeerd. Hierbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de planvorming rondom de N279, de uiteindelijke ligging van de aansluiting op de N279 is afhankelijk van de ligging van de opgewaardeerde N279 en de aansluiting van de N279 naar Keldonk en Erp. Nadere uitwerking hiervan verloopt via de MER Noordoostcorridor en bestemmingsplan/MER zuidelijke ontsluitingsweg Erp.

Daarnaast geldt dat bij de doorsnijding van de ecologische verbindingszone de Hurkse Loop dat deze kruising zodanig ontworpen moet worden, dat er geen belemmeringen zijn voor de aanwezige flora en fauna. In de tracéstudie van Oranjewoud (2005) is aangegeven dat bij de Hurkse Loop deze voorziening kan bestaan uit een ecoduiker onder de weg. De ecoduiker biedt dan passeermogelijkheden naast de watergang in de vorm van een droge doorloopzone van minimaal 2 meter breed.



Figuur 5.8 Tracé met verschillende varianten voor de aansluiting op de N616 en N279

5.2.4 Referentiesituatie en nul+ alternatief

Referentiesituatie
Het voorkeursalternatief wordt in het MER afgezet tegen de referentiesituatie. Dit is de huidige verkeerssituatie, inclusief de autonome ontwikkelingen tot 2020. Zo wordt inzichtelijk gemaakt wat de positieve en negatieve effecten van het voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie zijn.

De opwaardering van de N279 zit momenteel midden in een besluitvormingsproces. Bij aanvang van het MER wordt geanalyseerd in hoeverre deze opwaardering als autonoom beschouwd kan worden.

Nul+ alternatief
Een nul+ alternatief is niet realistisch om de reeds beschreven problematiek afdoende op te lossen. Dit heeft te maken dat de N616 bij Erp juist afgewaardeerd wordt in plaats van opgewaardeerd. Daarnaast neemt door de autonome groei van het verkeer de problematiek alleen maar toe. Op dit moment zijn er ook geen wegen vanaf de N616 naar de N279 die eenvoudig opgewaardeerd kunnen worden zonder dat de leefbaarheid in Erp en/of Keldonk wordt aangetast. Een nul+ alternatief wordt in het MER dan ook niet nader onderzocht.

5.2.5 Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Conform de Wet milieubeheer dient in het MER onderzoek gedaan te worden naar het alternatief waarin de negatieve effecten op het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen, dan wel beperkt. Dit is het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).

Het MMA zal bestaan uit een set van maatregelen bij het voorkeursalternatief.

6 Te onderzoeken effecten

6.1 Effectbeschrijving en beoordelingskader

Effectbeschrijving
In deze startnotitie is een globaal overzicht gegeven van de verwachte effecten. In het MER worden de effecten nader onderzocht en beschreven.

In het MER worden de effecten, waar relevant en mogelijk, kwantitatief (cijfermatig) beschreven Dit betreft met name verkeer, geluid en lucht. In de overige gevallen is de effectbepaling kwalitatief (beschrijvend). Indien van toepassing wordt onderscheid gemaakt in tijdelijke en permanente effecten en effecten bij de aanleg dan wel de gebruiksfase. Tijdelijke effecten treden op tijdens de aanlegfase, ofwel de daadwerkelijk bouwperiode. Permanente effecten treden op na de realisatie.

Bij de effectbeschrijving wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied (zie de definities in hoofdstuk 1).

Beoordelingskader
De beschrijving en de beoordeling van de effecten van de aanleg van een zuidelijke ontsluitingsroute in het MER vindt plaats aan de hand van een aantal criteria voor uiteenlopende (milieu)aspecten. Het totaal aan aspecten en criteria vormt het beoordelingskader. In tabel 2 is een voorlopig beoordelingskader weergegeven. Daarnaast vindt in het MER een beoordeling van de doelrealisatie plaats, ofwel in welke mate geven de varianten invulling aan de gestelde doelen.

Tabel 2 Beoordelingskader: thema's en aspecten

Thema	Aspect
Verkeer	Mobiliteit
	Bereikbaarheid
	Verkeersveiligheid
Ruimtegebruik	Wonen
	Werken
	Recreatie
Landschap	Landschappelijke structuur
	Landschapsbeleving
Bodem	Bodemopbouw
	Bodemkwaliteit
Water	Waterstructuur
	Grondwater
	Waterkwaliteit
Natuur	Beschermde gebieden
	Beschermde soorten
	Ecologische relaties
Archeologie	Archeologische waarden
	Verwachtingswaarden
Cultuurhistorie	Beschermde cultuurhistorische waarden
	Overige cultuurhistorische waarden
Geluid	Geluidbelast oppervlak / geluidgehinderden
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit
Externe veiligheid	Externe veiligheid
Overige hinderaspecten	Trillingen
	Licht
Kabels en leidingen	Kabels en leidingen

In de volgende paragrafen is per thema een globale beschrijving van de verwachte effecten gegeven.

6.2 Verkeer

Op het gebied van verkeer en vervoer worden de volgende onderdelen onderzocht:

- Mobiliteit;
- Bereikbaarheid;
- Verkeersveiligheid.

Mobiliteit
Mobiliteit wordt uitgedrukt in het aantal verplaatsingen per vervoerwijze. Dit volgt uit de modelexercities. Hiervoor wordt het verkeersmodel van de gemeente Veghel gebruikt. Het verkeersmodel heeft als planjaar 2020. Essentie is dat een helder beeld wordt gegeven van de toe- en afname van verkeer op de verschillende routes in het studiegebied. De verdeling van de intensiteiten over het wegennet geeft hier inzicht in. Er wordt gerekend met etmaal- en spitsintensiteiten. De aandacht gaat tevens uit naar de eventuele verkeersaantrekkende werking op het omliggende wegennet.

Bereikbaarheid
Bereikbaarheid duidt op het gemak waarmee bestemmingen kunnen worden bereikt. De maat daarvoor is de I/C-verhouding (I/C staat voor intensiteit/capaciteit, oftewel de verhouding van het verkeersaanbod op de weg en capaciteit van de weg). Deze worden met behulp van het verkeersmodel bepaald.

Verkeersveiligheid
In het MER wordt de verkeersveiligheid beschreven op basis van de ongevalscijfers en ongevalsoorzaken. Hierbij is aandacht voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten en verkeersveiligheid op het tracé en de kruispunten. De verwachting is dat met de aanleg van de zuidelijke ontsluitingsweg de verkeersintensiteit in de kernen van Erp en Keldonk daalt en daarmee ook de verkeersonveilige situaties afnemen.

6.3 Ruimtegebruik

De aanleg van de zuidelijke ontsluitingsweg heeft effect op het ruimtegebruik. In het MER wordt het effect op het bestaande gebruik (wonen, werken, landbouw, recreatie, en kabels en leidingen) beschreven. Daarnaast besteedt de MER aandacht aan de aantrekkende werking van de nieuwe ontsluitingsweg op nieuwe of uitbreiding van gebruiksfuncties.

Wonen
De realisatie van de weg zal mogelijk invloed hebben op enkele woningen. In het MER wordt beschreven of er invloed is op woningen en wat deze invloed is.

Werken
De invloed op niet-agrarische bedrijven en bedrijventerrein Molenakker in het landelijk gebied wordt kwalitatief beschreven. Er wordt in het MER tevens aandacht besteed aan de aantrekkende werking van de nieuwe ontsluitingsweg op nieuw te vestigen bedrijven.

Landbouw
De realisatie van de ontsluitingsweg vindt voor een groot deel plaats in landbouwgebied. In het MER wordt beschreven wat de invloed op de landbouw en specifiek het LOG is.

Recreatie
In het MER wordt rekening gehouden met het behoud en versterking van bestaande en te ontwikkelen recreatieve routes en voorzieningen.

6.4 Landschap

De aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg en de eventueel bijbehorende maatregelen (kunstwerken) heeft effect op het landschap. Er is effect op de visuele kwaliteit van het landschap te verwachten. In het MER wordt aandacht besteed aan (de visuele) invloed van de voorgenomen ontwikkeling op de aanwezige landschapstypen en de voor het landschap karakteristieke elementen.

6.5 Bodem

Bodemopbouw
De aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg heeft effect op de bodemopbouw. Voor de realisatie moet grondverzet plaatsvinden: afvoer van leemarm en zwak lemig fijnzand en aanvoer van zand. De mate is afhankelijk van de aanlegwijze van het tracé.

Bodemkwaliteit
In het MER wordt aangegeven of verontreinigingen voorkomen en hoe met bodemvervuilingen wordt omgegaan.

6.6 Water

In het kader van het MER wordt een watertoets vervaardigd. In het MER worden de effecten van de aanleg op waterstructuur, grondwater en waterkwaliteit beschreven. Er zal in het kader van de planvorming onder andere contact op worden genomen met het Waterschap Aa en Maas.

6.7 Natuur

Aanleg van de ontsluitingsweg heeft op een aantal aspecten invloed op de natuur: ruimtebeslag, verstoring en versnippering.

Beschermde soorten
In het nabij het plangebied bevinden zich mogelijk een aantal beschermde soorten. Deze worden geïnventariseerd en beoordeeld in het MER.

Beschermde gebieden
In de nabije omgeving (straal 20 kilometer) bevindt zich geen 'Natura2000' gebied. In het MER wordt de invloed van de nieuwe ontsluitingsweg op EHS beschreven.

Ecologische relaties
In het MER worden de ecologische relaties beschreven. De ecologische verbindingszone de Hurkse Loop zal in het ontwerp worden ingepast. De passage bij deze beek wordt zodanig ontworpen, dat de kruising geen belemmeringen oplevert voor de aanwezige flora en fauna.

6.8 Archeologie

Wanneer sprake is van vergraving van de ondergrond bestaat de kans dat archeologische sporen verloren gaan. In het studiegebied bevinden zich gronden met een hoge- en middelhoge indicatieve archeologische waarde. In het MER wordt aan de hand van archeologisch vooronderzoek (bureaustudie) en eventueel archeologisch veldonderzoek de kans op verstoring van deze sporen beschreven. Vervolgens wordt beschreven hoe er in het geval van verstoring het best met deze sporen omgegaan kan worden.

6.9 Cultuurhistorie

In het MER zal het effect van de voorgenomen ontwikkeling op de cultuurhistorische waarden (bijvoorbeeld monumenten) worden beschreven.

6.10 Geluid

In het MER wordt voor de nieuwe situatie de geluidbelasting berekend van het verkeer op de relevante wegen in het studiegebied. De effecten van de aanleg van de zuidelijke ontsluitingsweg op de geluidhinder en het aantal geluidgehinderden worden in beeld gebracht. Dit geldt voor zowel de geluidbelasting langs het nieuwe tracé als voor de afname van de geluidbelasting langs bestaande routes.

6.11 Luchtkwaliteit

In het MER wordt de luchtkwaliteit voor de nieuwe situatie berekend. Alle stoffen, zoals genoemd in hoofdstuk vijf, titel 5.2 van de Wet milieubeheer worden hierbij beschouwd, al zijn de stoffen stikstofdioxide en fijn stof het meest kritisch. Het onderzoek naar de luchtkwaliteit richt zich naast de aanleg van het nieuwe tracé ook op de verbetering van de luchtkwaliteit op de bestaande routes.

6.12 Externe veiligheid

In het MER wordt het effect van het vervoer van gevaarlijke stoffen dat thans over de N616 gaat beschouwd. Het is aannemelijk dat een deel van dit vervoer via de nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg gaat rijden en hierdoor dus zorgt voor een positief effect op het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in de kern van Erp. Daarnaast wordt ook beschouwd wat de plaatsgebonden risicocontouren en het groepsrisico op het nieuwe tracé is.

6.13 Overige hinderaspecten

Indien nodig worden aanvullende relevante hinderaspecten meegenomen in het MER. In ieder geval wordt de hinder door trillingen en licht in het MER beschreven (kwalitatief).

6.14 Kabels en leidingen

In het MER wordt beschreven wat het effect van de aanleg van een zuidelijke ontsluitingsweg op kabels en leidingen is. Vervolgens wordt beschreven hoe deze effecten beperkt kunnen worden.

Literatuurverwijzingen

Bureau voor verkeerskundige advisering BVA (1998). Provinciale weg 441 Weghel-Erp-Gemert

Gemeente Veghel (2009). Structuurvisie Erp, concept.

Gemeente Veghel (2009). Voorontwerpbestemmingsplan Landelijk Gebied.

Gemeente Veghel (2008). Nota Hoofdwegenstructuur, visie op hoofdlijnen.

Gemeente Veghel (2007). Structuurvisie Keldonk.

Gemeente Veghel (2005). Inrichting Masterplan Ecologische Verbindingszones.

Gemeente Veghel en gemeente Uden (2001). StructuurvisiePlus Uden//Veghel.

Gemeente Veghel en Waterschap Aa en Maas (2004). Masterplan Aa Veghel.

H+N+S (2004). Masterplan Aa Veghel.

Ministerie van LNV (2002). Flora en Faunawet.

Ministerie van VROM (2007). Wet milieubeheer, titel 5.2: luchtkwaliteitseisen.

Ministerie van VROM (2004). Besluit externe veiligheid.

Ministerie van VROM (2008). Besluit milieueffectrapportage 1994, gewijzigd 2008.

Ministerie van V&W (2001). Anders omgaan met water, waterbeleid voor de 21e eeuw.

Ministerie van VROM (2004a). Nota Ruimte.

Ministerie van VROM (2004b). Nota Mobiliteit.

Ministerie van V&W (1998). Vierde Nota Waterhuishouding.

Ministeries van VROM, EZ, LNV, V&W, F en BZ (2001). Nationaal Milieubeleidsplan 4.

Ministeries van LNV, VROM en V&W (2000). Natuur voor mensen, mensen voor natuur, Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw.

Oranjewoud (2006). Startnotitie m.e.r. Noordtracé N616 Erp

Oranjewoud (2005). Notitie N616, tracéstudies & financiële onderbouwing.

Provincie Noord-Brabant (2008). Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 2008-2012.

Provincie Noord-Brabant (2008). Interim Structuurvisie provincie Noord-Brabant.

Provincie Noord-Brabant (2006). Provinciaal Verkeers- en vervoersplan Noord-Brabant.

Provincie Noord-Brabant (2005). Reconstructieplan Peel en Maas.

Provincie Noord Brabant (2004). Uitwerkingsplan Uden-Veghel, Maashorst, Schijndel-Sint Odenrode-Boekel.

Provincie Noord-Brabant (2002). Partiele herziening waterhuishoudingsplan 2 2003-2006.

Royal Haskoning (2002). Planstudie N616 Veghel-Erp-Gemert.

Royal Haskoning / Strootman Landschapsarchitecten (2004). Ontsluitingstructuur Erp en Keldonk.

Begrippen en afkortingen

alternatief	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
archeologie	wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen
aspect	deelonderwerp voor de effectbepaling
autonome ontwikkeling	1. Ruimtelijk-planologische ontwikkeling van het studiegebied op basis van bestaand en voorgenomen beleid, zonder de voorgenomen activiteit. 2. Ontwikkeling van het studiegebied zonder de voorgenomen activiteit
barrière	een element in het landschap van natuurlijke of kunstmatige aard, dat uitwisseling tussen diersoorten bemoeilijkt of verhindert
beoordelingskader	geheel van aspecten en criteria, op basis waarvan de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving worden bepaald
bestemmingsplan	gemeentelijk plan ruimtelijke ordening, waarin het gebruik van locaties vastgelegd (bestemd) wordt
bevoegd gezag	1. De overheidsinstantie die bevoegd is tot het nemen van het besluit op grond waarvoor de m.e.r.-verplichting bestaat 2. de overheid die bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer
capaciteit	het aantal voertuigen dat een weg(vak) per etmaal kan verwerken
Cie m.e.r.	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Commissie voor de m.e.r.	een landelijke commissie van ca. 180 onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het rapport. Per m.e.r. wordt een werkgroep samengesteld.
criterium	de wijze waarop een milieueffect bepaald en gewaardeerd wordt
cultuurhistorie	Het geheel aan overblijfselen en sporen dat door of onder invloed van menselijk handelen is ontstaan. Hieronder kan worden verstaan gebouwde objecten (monumenten), landschappelijke structuren en inrichting (verkaveling), en het bodemarchief (archeologie).
ecologie	tak van de wetenschap die zich bezighoudt met eigenschappen van en relaties tussen levende systemen (planten, dieren, levensgemeenschappen) en hun omgeving
ecologische hoofdstructuur (EHS)	het netwerk van nationale en regionale natuurkerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingszones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de Nederlandse (rijks)overheid, zoals vastgelegd in de het Structuur-

	schema Groene Ruimte en verder uitgewerkt in provinciale streekplannen
ecologische verbindingszone	gebied opgenomen in de EHS, dat verbreiding, migratie en uitwisseling van (dier)soorten tussen natuurgebieden mogelijk maakt
effect	verandering ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling door / na realisering van de voorgenomen activiteit
EHS	Ecologische Hoofdstructuur (rijksbeleid)
externe veiligheid	veiligheid voor de mens (individueel of in groepen) in de omgeving van gevaarlijke activiteiten, met name activiteiten waarbij gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen
fauna	dieren(wereld)
flora	planten(wereld)
geluidhinder	gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid
huidige situatie	momentele toestand van een gebied of aspect
infrastructuur	systeem van voorzieningen en verbindingen als spoorwegen en vaarwegen, hoofdtransportleidingen, waterleidingen e.d.
initiatiefnemer	degene, die de voorgenomen activiteit wil ondernemen
inspraak	mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld ten aanzien van een activiteit waarover (door de overheid) een besluit zal worden genomen
leefbaarheid	maat voor de kwaliteit van de leefomgeving
m.e.r.	milieueffectrapportage, procedure zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer
MER	milieu-effectrapport, rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden
m.e.r.-plichtige activiteit	activiteit met, volgens bijlage C van het Besluit m.e.r. van de Wet Milieubeheer en / of de provinciale milieuverordening, naar verwachting dusdanige nadelige milieu-effecten dat een m.e.r. procedure moet worden doorlopen voorafgaand aan realisering
m.e.r.-plicht	de verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit
milieu	het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten en goederen (Wet milieubeheer)
milieu-effecten	gevolgen van een activiteit voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten, goederen, water, bodem, lucht en de relaties daartussen, alsmede

	de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden (Wet milieubeheer)
MMA	meest milieuvriendelijk alternatief, het alternatief met de minst nadelige milieu-effecten
mobiliteit	1 verplaatsingsgedrag 2 aantal en lengte van verplaatsingen per inwoner en tijdseenheid
natuurgebied	gebied met duidelijke natuur- en landschapswaarden die in hun planologische functie-aanduiding (mede) tot uiting komen
nul-alternatief	alternatief waarbij de huidige situatie blijft voortbestaan. De ontwikkelingen vinden plaats zonder dat verdere maatregelen getroffen worden om het gesignaleerde probleem op te lossen. Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het nul-alternatief meegenomen.
plangebied	gebied, waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft, en dat wordt opgenomen in het bestemmingsplan
referentiesituatie	huidige situatie en autonome ontwikkeling: toekomstige situatie van een gebied of aspect op basis van ontwikkeling van de huidige situatie onder invloed van bestaand en voorgenomen beleid
richtlijnen	projectspecifieke, inhoudelijke aanwijzingen / eisen van het bevoegd gezag en / of de Commissie m.e.r., betreffende de inhoud van het milieu-effectrapport
startnotitie	aanmelding door de initiatiefnemer van de voorgenomen activiteit bij bevoegd gezag, officieel begin van de m.e.r.-procedure
studiegebied	gebied, waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden (omvang kan per aspect variëren)
variant	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
verkeersintensiteit	het aantal voertuigen dat een punt gedurende een bepaalde tijdsduur passeert
versnippering	het uiteenvallen van het leefgebied in kleinere eenheden
vigerend	(rechts)geldend
voorgenomen activiteit	datgene, wat de initiatiefnemer wil realiseren
wettelijke adviseurs	de in de Wet milieubeheer wettelijk aangewezen adviseurs inzake m.e.r.-plichtige activiteiten

Bijlage I : Nadere toelichting op m.e.r.-procedure

B 1.1 Procedure in hoofdlijnen

In hoofdlijnen bestaat de m.e.r-procedure uit de volgende stappen:
- opstellen startnotitie door initiatiefnemer;
- indienen startnotitie bij bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 1 Wet Milieubeheer);
- versturen startnotitie naar Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 3 Wet Milieubeheer);
- publicatie en tervisielegging startnotitie door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 4 Wet Milieubeheer);
- indien het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is, deelt het dit mee aan de Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs (artikel 7.13. lid 1 Wet Milieubeheer);
- inspraak ten behoeve van de richtlijnen voor het MER; in de inspraakperiode, die 6 weken duurt, kan een informatie- / inspraakmoment worden gehouden (artikel 7.14, lid 4 Wet Milieubeheer);
- advisering (o.a. door landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage en wettelijke adviseurs) over de richtlijnen; dit resulteert in een advies van de Commissie voor de inhoud van de richtlijnen (artikel 7.14, lid 2 Wet Milieubeheer);
- vaststellen richtlijnen voor het opstellen van het MER; als het ware de inhoudsopgave voor het MER. Deze richtlijnen worden vastgesteld door bevoegd gezag (artikel 7.15, Wet Milieubeheer);
- opstellen MER en van de (voor)ontwerpen van de besluiten die mede op basis van het MER zullen worden genomen (artikel 7.9 en 7.10 Wet Milieubeheer);
- indienen MER en (voor)ontwerpbestemmingsplan bij bevoegd gezag;
- aanvaarden (artikel 7.18 lid 1 Wet Milieubeheer), bekendmaken en ter visie leggen van het MER (artikel 7.20 lid 2 Wet Milieubeheer) en (voor)ontwerpen van de besluiten door het bevoegd gezag).
- inspraak, advies en overleg (artikel 7.23, 7.24, 7.25 Wet Milieubeheer);
- toetsen van het MER door de Commissie m.e.r. (artikel 7.26 Wet Milieubeheer);
- betrekken van het MER en de resultaten van inspraak en advies bij het nemen van de besluiten (artikel 7.35 en 7.37 Wet Milieubeheer);
- evalueren van de effecten (artikel 7.39 Wet Milieubeheer); en zonodig nemen van aanvullende maatregelen of aangepaste besluiten (artikel 7.42 Wet Milieubeheer).

B 1.2 Startnotitie

De startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Hiermee kondigt de initiatief-nemer de voorgenomen activiteit officieel aan. De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Conform artikel 2 van het Besluit startnotitie milieueffectrapportage [VROM, 1999] zijn de volgende onderwerpen beschreven:
- beschrijving probleem- en doelstelling van de voorgenomen activiteit;
- beschrijving van genomen en te nemen besluiten;
- globale beschrijving van het studiegebied;
- beschrijving van de voorgenomen activiteit en mogelijke alternatieven en varianten;
- globale beschrijving van de te verwachten gevolgen voor het milieu;
- globale beschrijving van de procedurele aspecten.

B 1.3 Inspraak op de startnotitie

De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Inspraakreacties op de startnotitie en de adviezen van wettelijke adviseurs vormen de basis voor de richtlijnen voor het MER. In de richtlijnen wordt aangegeven 'wat en hoe' in het MER aan de orde moet komen.

Het openbaar maken van deze startnotitie door bevoegd gezag vormt het begin van de m.e.r. procedure. De inspraakperiode van zes weken start na publicatie van deze startnotitie. Tijdens deze periode zal een informatie- en inspraakavond worden gehouden met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.

De inspraak op de startnotitie is erop gericht de onderzoeksvragen voor het MER scherper te maken: welke omgevingsfactoren moeten in beeld worden gebracht, welke alternatieven moeten worden onderzocht, welke milieueffecten zijn van belang, etc. In de inspraakperiode kan een ieder zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen naar voren brengen. De startnotitie vormt de basis voor de inspraak en voor het advies over de op te stellen richtlijnen voor het MER.

Door het bevoegd gezag wordt de startnotitie gezonden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage met het verzoek om een advies voor richtlijnen op te stellen ten behoeve van de inhoud van het MER. De Commissie voor de m.e.r. heeft daartoe tot uiterlijk 9 weken na de openbare kennisgeving van de startnotitie de gelegenheid. Bevoegd gezag stuurt de startnotitie tevens naar de wettelijke adviseurs met het verzoek om een advies. De Commissie voor de m.e.r. betrekt in haar advies voor richtlijnen de reacties van de insprekers en adviseurs.

De richtlijnen voor de inhoud van het MER worden uiterlijk 13 weken na de openbare kennisgeving door het bevoegd gezag vastgesteld. Daarbij wordt rekening gehouden met het advies van de Commissie voor de m.e.r. en met de ingekomen reacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs.

B 1.4 Het opstellen van het MER

Aan de hand van de richtlijnen wordt het MER opgesteld. Conform artikel 7.10 van het besluit m.e.r. [VROM, 2004] bevat een MER tenminste een beschrijving van:
- probleem en doelstelling ;
- de voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten;
- genomen en te nemen besluiten;
- de huidige situatie en autonome ontwikkeling van het studiegebied;
- de effecten van de voorgenomen activiteit op het studiegebied;
- leemten in kennis en aanzet tot evaluatieprogramma;
- samenvatting.

In de periode dat het MER wordt gemaakt wordt ook gewerkt aan het opstellen van de (ontwerpen voor de) ruimtelijke besluiten over het plangebied. Het onderzoek van de milieueffecten wordt, samen met de resultaten van eventuele andere onderzoeken en de verdere uitwerking van de plannen gebruikt om keuzes te maken over de inhoud en de vorm van de ruimtelijke besluiten.
Na voltooiing wordt het MER aangeboden aan het bevoegd gezag, dat toetst of het MER aanvaardbaar is. Daarbij gaat het erom of het MER voldoet aan de richtlijnen en of het voldoende informatie bevat ten behoeve van de besluitvorming.

B 1.5 Van MER naar besluiten

Na aanvaarding door het bevoegd gezag wordt het MER onderworpen aan inspraak. Deze inspraakronde is gekoppeld aan de eerste tervisielegging van de besluiten die (mede) op basis van het MER zullen worden genomen.

Het MER wordt ter toetsing aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r.. De Commissie m.e.r. brengt een toetsingsadvies uit over het MER, waarbij rekening wordt gehouden met adviezen van wettelijke adviseurs en met de inspraakreacties.

De Commissie m.e.r. geeft haar advies uiterlijk 5 weken na de dag waarop de openbare zitting wordt gehouden of na het einde van de terinzagelegging als er geen openbare zitting plaatsvindt.

Met een toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage kan bevoegd gezag de besluiten verder in procedure brengen.

B 1.6 Rolverdeling in de m.e.r procedure

Initiatiefnemer
Rol:
- het opstarten van de voorbereidingen om te komen tot de realisatie, waaronder het opstellen van de startnotitie en het MER.

College van Burgemeester en wethouders van de gemeente Tilburg

Bevoegd gezag
Rol:
- vaststellen van de richtlijnen voor het opstellen van het MER;
- beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER;
- inwinnen van adviezen bij diverse instanties.

Gemeenteraad van de gemeente Tilburg

Commissie voor de milieueffectrapportage
Rol:
- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen (advies-richtlijnen);
- uitbrengen van advies over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).

N.B. Bij het opstellen van deze adviezen moet de commissie rekening houden met de adviezen van de wettelijke adviseurs en de overige ontvangen reacties.

Wat is de commissie voor de milieueffectrapportage?
Een bij wettelijke regeling ingestelde landelijke commissie. Deze onafhankelijke commissie bestaat uit deskundigen op uiteenlopende terreinen binnen het vakgebied milieu. Voor elke afzonderlijke m.e.r.-procedure wordt een afzonderlijke werkgroep samengesteld. De werkzaamheden van de landelijke commissie en van de werkgroepen

worden ondersteund door het secretariaat van de commissie. Dit secretariaat is gevestigd in Utrecht.

Wettelijke adviseurs
Rol:
- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen;
- uitbrengen van advies over de kwaliteit en volledigheid van het MER.

Wie zijn de wettelijke adviseurs?
Op grond van de wettelijke regeling voor de milieueffectrapportage (artikel 7.1 lid 2 Wet Milieubeheer) behoren hiertoe:
- de regionale Inspecteur voor de hygiëne van het milieu van het ministerie van VROM;
- de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van LNV;
- de adviseurs die krachtens de wettelijke regeling voor het tot stand komen van het ruimtelijk plan als zodanig optreden;

Insprekers
In de procedure van de milieueffectrapportage zijn twee momenten voorzien waarop een ieder gebruik kan maken van inspraak:
- naar aanleiding van de uitgebrachte startnotitie. Hierbij gaat het vooral om voorstellen voor de te formuleren alternatieven en voor de te onderzoeken milieuaspecten. Het bevoegd gezag zal uiteindelijk - na advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage - bepalen of de voorstellen in de definitieve richtlijnen worden opgenomen;
- naar aanleiding van het presenteren van het MER.

De inspraakmogelijkheden gaan gepaard met het ter visie leggen van de desbetreffende stukken. Het bevoegd gezag doet hiertoe openbare kennisgevingen.