



Variantenstudie Hut van Mie Pils en omgeving te Waalre

REFERENTIE # 20220194

24 AUGUSTUS 2023

Variantenstudie Hut van Mie Pils en omgeving te Waalre

In opdracht van:
Gemeente Waalre

Opgesteld door:
CPe

Projectnummer:
20220194

Documentnaam:
20220194 Variantenstudie Hut van Mie Pils en omgeving

Datum:
24 augustus 2023

| Versie | Vrijgegeven door | Paraaf | Datum |
|--------|------------------|--------|------------|
| D01 | M. Pollaert | | 24-08-2023 |

Bezoekadres
Hoeverstein 20b
4903 SC OOSTERHOUT
www.stantec.com/nl

KVK Haaglanden 27 18 43 23
BNP Paribas 022 77 40 432
IBAN NL11BNPA0227740432 BIC BNPANL2A
Stantec BV is ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 45001:2018 en VCA** gecertificeerd

Het is niet toegestaan de inhoud en/of vorm van door Stantec opgestelde rapportages aan te passen

Inhoudsopgave

| | |
|-------------------------------|----|
| 1.0 Inleiding | 3 |
| 1.1 Aanleiding | 3 |
| 1.2 Plangebied | 3 |
| 1.3 Leeswijzer | 4 |
| 2.0 Beoogde ontwikkeling | 5 |
| 2.1 Historische ontwikkeling | 5 |
| 2.2 Bestaande situatie | 5 |
| 2.3 Toekomstige situatie | 6 |
| 3.0 Omgevingsaspecten | 8 |
| 3.1 Bodem | 8 |
| 3.2 Natuur | 10 |
| 3.3 Stikstof | 15 |
| 3.4 Water | 17 |
| 3.5 Mobiliteit | 19 |
| 3.6 Geluid | 22 |
| 3.7 Kosten | 23 |
| 4.0 Multicriteria-Analyse | 24 |
| 4.1 Ecologische meerwaarde | 24 |
| 4.2 Verbeteren gebruikswaarde | 25 |
| 4.3 Rol gemotoriseerd verkeer | 25 |
| 4.4 Kosten | 25 |
| 4.5 Conclusie MCA | 25 |
| 5.0 Participatie | 27 |
| 6.0 Conclusie | 28 |

Bijlagen

| | |
|-----------|--|
| BIJLAGE 1 | Milieuhygiënisch bodemonderzoek Hutmijk en Sophiastraat te Waalre, Stantec B.V., 21 november 2022; |
| BIJLAGE 2 | Quickscan flora en fauna Hut van Mie Pils, Ekoza, 20 september 2022; |
| BIJLAGE 3 | Stikstofdepositie ten gevolge van 3 verkeersvarianten irt Hut van Mie Pils aan de Leenderweg 1 te Waalre, Stantec B.V., 6 december 2022; |
| BIJLAGE 4 | Waterhuishoudkundige analyse Hut van Mie Pils te Waalre, Stantec B.V., 7 oktober 2022; |
| BIJLAGE 5 | Verkeersanalyse Hut van Mie Pils te Waalre, Stantec B.V., 31 maart 2023; |
| BIJLAGE 6 | Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai van 3 verkeersvarianten irt ontsluiting Hut van Mie Pils te Waalre, Stantec B.V., 7 december 2022; |
| BIJLAGE 7 | Kosten varianten Leenderweg 1 te Waalre, Stantec B.V., 21 augustus 2023; |

1.0 INLEIDING

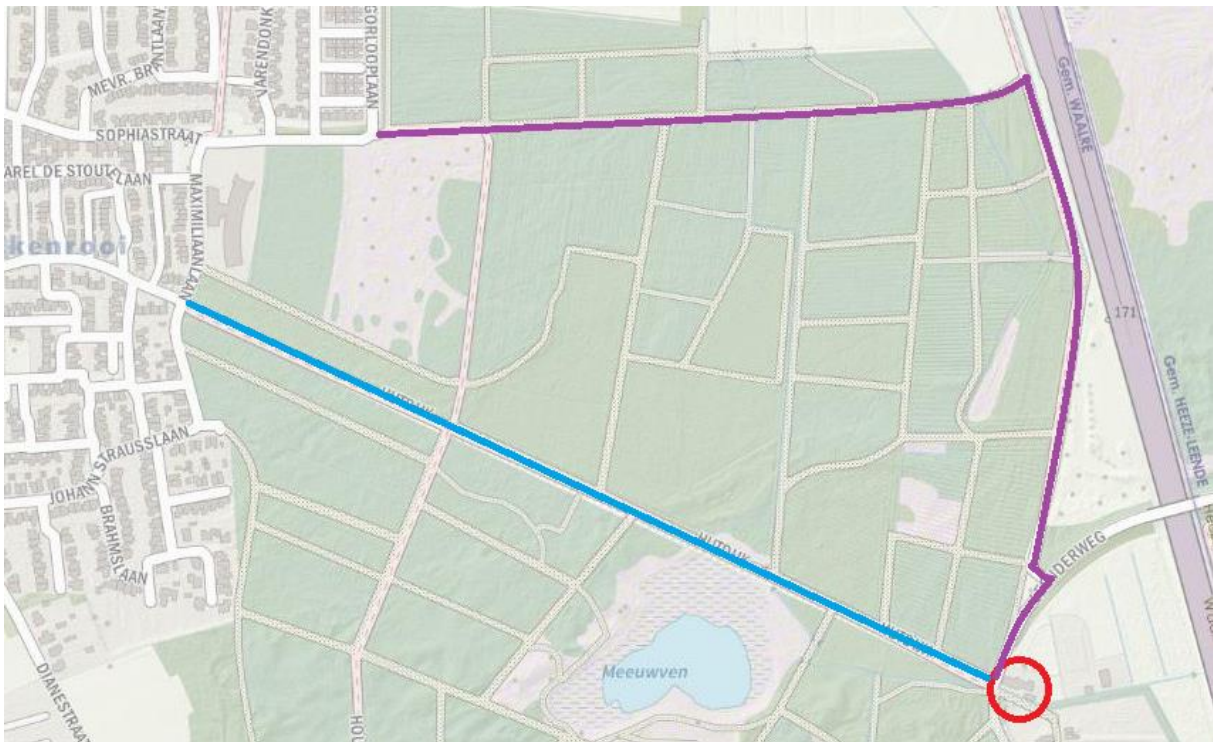
1.1 AANLEIDING

Aan de Leenderweg 1 te Waalre bevindt zich het café Hut van Mie Pils. De locatie vormt een centraal punt in het buitengebied van de gemeente Waalre. Het is voor natuurrecreanten (wandelaars, ruiters en fietsers) een belangrijk startpunt, waardoor er sprake is van veel verkeersbewegingen en parkeerdruk. Dit zorgt niet alleen voor onveilige situaties, maar door de relatief hoge snelheid is er ook sprake van stofoverlast. Daarnaast is de onverharde weg Hutdijk soms slecht begaanbaar.

De gemeente is voornemens om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven en daarmee de overlast voor recreanten te verminderen. Uitgangspunt voor de gemeenteraad is dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer aanzienlijk wordt teruggebracht, de stofoverlast voor wandelaars en fietsers wordt verlaagd, de veiligheid voor fietsers verhoogd en de ecologische structuur verbeterd. Doel van voorliggende studie is het in kaart brengen van de verschillende afwegingen tussen twee varianten. Daarbij wordt gekeken naar aan de ene kant de optie om de Hutdijk te verbeteren en anderzijds het doortrekken van de Sophiastreet als ontsluiting van het gebied. Deze varianten worden afgezet tegen een nul-variant, waarbij de huidige situatie gehandhaafd blijft.

1.2 PLANGEBIED

De locatie van de beoogde ontwikkeling is in de volgende afbeelding weergegeven. De Hut van Mie Pils is rood omcirkeld. Variant 1 (het verbeteren van de Hutdijk) is met de blauw lijn weergegeven, terwijl variant 2 (het doortrekken van de Sophiastreet) met de paarse lijn is weergegeven.



Figuur 1: locatie van de beoogde ontwikkeling

1.3 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 worden de varianten nader toegelicht in relatie tot de huidige situatie. In hoofdstuk 3 worden de milieuaspecten en andere relevante aspecten uiteengezet, waarna in hoofdstuk 4 door middel van een multicriteria-analyse de beoordeling hiervan plaatsvindt, gevolgd door de conclusie in hoofdstuk 5.

2.0 BEOOGDE ONTWIKKELING

2.1 HISTORISCHE ONTWIKKELING

Het gebied waar de Hut van Mie Pils ligt, is al sinds ongeveer 2.000 voor Christus bewoond. Langzaamaan ontstonden de eerste nederzettingen en buurtschappen, in de vorm van een esdorpstructuur. De structuur van de wegen is met name in het Achtereind, het gebied waar de Hut van Mie Pils ligt, nog deels intact gebleven. De overige omgeving heeft zich in de laatste eeuwen ontwikkeld, maar het buitengebied heeft zijn groene structuur weten te behouden, waardoor het nu een aantrekkelijk gebied is voor natuurrecreanten.

2.2 BESTAANDE SITUATIE

De Hut van Mie Pils is een horecagelegenheid die centraal in het bos ligt tussen verschillende functies. Ten westen ervan bevindt zich de bebouwde kom van Aalst en ten zuiden ervan het buurtschap Achtereind. De A2 loopt ten oosten van het plangebied. Ten oosten van de A2 en ten zuiden van Achtereind bevindt zich het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux. Naast de Hut van Mie Pils bevindt zich een manege: The Prancing Pony.

De Hut van Mie Pils is een belangrijke uitvalsbasis voor recreanten die de natuurgebieden willen bezoeken. Verschillende routes komen hier samen: vanuit de bebouwde kom van Aalst komt hier de Hutdijk uit op de Leenderweg, die op haar beurt doorloopt naar het zuiden. De belangen van natuur en recreatie gaan niet altijd samen, wat onder andere merkbaar is in de toenemende recreatieve drukte rondom Hut van Mie Pils, zoals beschreven in het Ontwikkelperspectief Buitengebied Aalst. Vanwege de functie als uitvalsbasis zijn er in het gebied veel verkeersbewegingen en is er sprake van een hoge parkeerdruk. Verkeersbewegingen die vanaf de Hutdijk komen vinden (vaak) met hoge(re) snelheid plaats, wat niet alleen voor onveilige situaties zorgt, maar ook voor stofoverlast. De onveilige situaties worden versterkt doordat er ook langs de weg wordt geparkeerd. Daarnaast zorgt de ontwikkeling van de elektrische fiets ervoor dat enkele fietspaden verbeterd moeten worden.

Hutdijk

Vanuit Aalst is de locatie in de huidige situatie bereikbaar via de Hutdijk. Deze begint als klinkerweg in een woonwijk (Ekenrooi) en gaat al gauw over in een zandpad, dat uitkomt op de kruising met de Leenderweg, waar de Hut van Mie Pils ligt. De Hutdijk is een 60 km/u-weg die dwars door het bos loopt. Het bos maakt deel uit van het Natuur Netwerk Nederland. Naast de weg ligt een asfaltverhard fietspad van 1,50 meter breed en halverwege de Hutdijk tussen Ekenrooi en Hut van Mie Pils bevindt zich ook een meertje, het Meeuwven. Bij het Meeuwven bevindt zich een (kleine) parkeerplaats, geschikt voor 5 á 6 auto's.

Sophiastraat

Het gedeelte van de Sophiastraat in de bebouwde kom vormt een belangrijke ontsluitingsweg rondom het noorden van de wijk Ekenrooi. Deze leidt in het westen uiteindelijk tot het centrum van Aalst, waar die uitkomt op de kruising met de Eindhovenseweg en de Raadhuisstraat. In het oosten gaat de Sophiastraat over in Gorlooplaan, die naar het noorden afbuigt. De Sophiastraat gaat rechtdoor over in een zandpad richting de A2. Het zandpad staat ook bekend als Verlengde Sophiastraat.

2.3 TOEKOMSTIGE SITUATIE

Zoals in de vorige paragraaf beschreven zorgt de huidige situatie voor de nodige problemen. De gemeente Waalre heeft het voornemen om het gebied rondom Hut van Mie Pils te herinrichten om zo een veiligere en betere situatie te creëren. Daarvoor zijn twee varianten opgesteld: variant 1 betreft het aanpassen van de Hutdijk om de kwaliteit ervan te verbeteren. Variant 2 is juist het autovrij maken van de Hutdijk om verkeer vanuit Waalre via de Sophiastraat naar de locatie te laten komen. In deze variant vindt een ontvlechting plaats tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer. Deze twee varianten worden afgezet tegen een 0-variant, waarbij de huidige situatie gehandhaafd blijft.

Algemeen

Het doel van de ontwikkeling is tweeledig: aan de ene kant het verbeteren van de verkeerssituatie en daarmee het verhogen van de veiligheid en het verminderen van overlast. Aan de andere kant kan door de ontwikkeling ook een impuls worden gegeven aan de kwaliteit van de natuur in de omgeving. Beide doelen zorgen voor een verbeterde gebruikerswaarde van de locatie.

De Hut van Mie Pils doet al dienst als startpunt voor verschillende wandel- en fietsroutes, maar heeft daarin nog geen formele status, mede door het ontbreken van een parkeerplaats. Een mogelijke ontwikkeling is om bij de Hut van Mie Pils een kleinschalige parkeerplaats te realiseren en bij de naastliggende manege een kiss en ride-strook. Als er bomen moeten worden gekapt om de parkeerplaats te realiseren, wordt deze kap tot een minimum beperkt. Om het gebied te ontlasten wordt ook dubbelgebruik van de parkeerplaats bij de basisschool aan de Sophiastraat gestimuleerd. Huidige parkeerplaatsen, zoals bij het Meeuwven, verdwijnen.

Uiteindelijk zal de gekozen variant (voor auto's) de enige toegangsweg worden voor het bereiken van Hut van Mie Pils. Dus als voor variant 1 wordt gekozen, is Hut van Mie Pils niet bereikbaar via de Sophiastraat en als variant 2 wordt gekozen, is Hut van Mie Pils niet bereikbaar via de Hutdijk. Hierbij geldt natuurlijk ook dat als voor de 0-variant wordt gekozen, de Hut van Mie Pils via de Hutdijk bereikbaar blijft. Door middel van een betere bereikbaarheid en meer verlichting wordt de veiligheid vergroot. Er wordt ook onderzocht of en welke verlichting noodzakelijk kan zijn langs de bestaande (fiets)routes.

Fietsers, wandelaars en ruiters blijven in beide varianten wel van de Hutdijk gebruik maken als route naar/door het natuurgebied.

Variant 1: verhardenede Hutdijk

Deze variant richt zich op een kwalitatieve verbetering van de Hutdijk. De problematiek in het huidige gebruik zit er voornamelijk in dat er wordt geparkeerd langs de weg en het gemotoriseerd verkeer voor stofoverlast zorgt. Door het aanleggen van een (half)verhardingslaag wordt de stofoverlast verkleind. Op dit moment wordt uitgegaan van het aanbrengen van een halfverharding met Achterhoeks Padvast. Daarnaast dient ook het verkeer afgeremd te worden. Hierop wordt in paragraaf 3.5 (Mobiliteit) nader ingegaan.

Variant 2: verlengde Sophiastraat

In deze variant wordt de Sophiastraat als verharde weg doorgetrokken tot in de richting van de A2 om bij de A2 naar het zuiden af te buigen richting Hut van Mie Pils. Ook hier wordt uitgegaan van een halfverharding met Achterhoeks Padvast. Daarmee worden de wegen in de kern van de Ekenrooi ontlast, met name direct rondom de basisschool. In de variant wordt de Hutdijk autovrij en alleen nog toegankelijk voor fietsers, wandelaars en ruiters. Indien mogelijk kan hier natuurvriendelijke verlichting

worden aangebracht. Aangezien het viaduct over de A2 al is afgesloten voor autoverkeer, kan bestemmingsverkeer alleen gebruik maken van de route naar Hut van Mie Pils via de Sophiastraat.

In het rapport zal op sommige punten worden verwezen naar varianten 2a en 2b. In variant 2a wordt de Hudedijk (los van de in de vorige paragraaf beschreven veranderingen) intact gelaten. In variant 2b is sprake van een sanering van de Hudedijk door de aanwezige (en deels verontreinigde) puinlaag te verwijderen.

3.0 OMGEVINGSASPECTEN

Voor deze studie zijn verschillende (milieu)onderzoeken uitgevoerd om de impact van de geplande ontwikkelingen te bepalen. Per onderdeel wordt nader ingegaan op de verschillende conclusies uit deze onderzoeken. Voor alle onderzoeken geldt, tenzij anders vermeld, dat sprake is van zowel het bestuderen van de varianten 1 en 2 als het bestuderen van de 0-variant.

3.1 BODEM

Toetsingskader

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient bij ruimtelijke ontwikkelingen de bodemkwaliteit te worden beschouwd. Bij ruimtelijke plannen met een functiewijziging dient te worden aangetoond dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de functie die ter plaatse wordt beoogd.

Met een verkennend bodemonderzoek wordt inzicht verkregen in de actuele milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en de mogelijke aanwezigheid van verontreinigde stoffen in de grond of het freatisch grondwater. Op basis van de resultaten van het verkennend bodemonderzoek wordt vastgesteld of de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem een belemmering vormt voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling en welke variant het meest geschikt is.

Beoordeling

In opdracht van de gemeente Waalre heeft Stantec B.V. een milieuhygiënisch bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de Hutdijk en Sophiastraat te Waalre. Het onderzoek is als bijlage bij deze studie toegevoegd. Beide locaties zijn in gebruik als openbare weg. De Hutdijk is verhard met een puinverharding en de Sophiastraat betreft een zandpad. De totale oppervlakte van beide locaties is ongeveer 13.525 m².

Het verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5740. De doelstelling van het verkennend bodemonderzoek is inzicht te krijgen in de actuele milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en daarmee vast te stellen of er op de locaties verontreinigende stoffen in de grond of het freatisch grondwater aanwezig zijn.

Het verkennend asbestonderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5707. De doelstelling van het verkennend onderzoek asbest is om met een relatief geringe onderzoeksinspanning na te gaan of de verdenking op verontreiniging van de bodem met asbest terecht is en een indicatieve uitspraak te doen over het asbestgehalte in de bodem.

Op de volgende afbeelding is het onderzoeksgebied weergegeven. Voor zover bekend hebben op de onderzoekslocatie geen milieubelastende bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden. Ter plaatse van de Leenderweg 1 is een HBO-tank bekend. Ter plaatse van de Hutdijk bevindt zich een verhardingslaag met zinkassen. Deze laag is verdacht op het voorkomen van verontreinigingen. Verder zijn zintuiglijk geen aanwijzingen voor een verontreiniging.



Figuur 2: onderzoeksgebied bodem.

Op basis van de resultaten van het uitgevoerde verkennend bodemonderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

Deellocatie 1: Hutdijk

Plaatselijk zijn sterk verhoogde gehalten koper en zink gemeten en licht verhoogde gehalten arseen, lood, PCB. Het grondwater bevat plaatselijk matig tot sterk verhoogde concentraties zink en licht verhoogde concentraties cadmium. In een van de peilbuizen (peilbuis 17) zijn in eerste instantie ook sterk verhoogde gehalten zink en minerale olie aangetoond, maar na herbemonstering bleek het grondwater maximaal licht verhoogde concentraties minerale olie te bevatten. De herkomst van de eerder gemeten sterk verhoogde concentraties minerale olie is niet bekend en heeft mogelijk te maken met een foutieve meting. De verontreinigingen zijn te relateren aan de zinkasweg ter plaatse. Zowel zintuiglijk als analytisch is geen asbest aangetoond.

Deellocatie 2: Sophiastreet

De geanalyseerde parameters zijn in maximaal licht verhoogde gehalten aangetoond. Het grondwater bevat plaatselijk maximaal licht verhoogde concentraties cadmium. Zowel zintuiglijk als analytisch is geen asbest aangetoond.

Conclusie

De sterk verhoogde gehalten aan koper en zink in de grond en sterk verhoogde concentratie aan zink in het grondwater zijn zeer waarschijnlijk veroorzaakt door zinkassen in de halfverharding. De grond is ondanks de verontreiniging geschikt voor de beoogde ontwikkeling.

Als voor variant 2 (doortrekken Sophiastreet wordt gekozen) is er natuurlijk nog steeds sprake van een verontreiniging in de bodem van de Hutdijk. Dat betekent dat er waarschijnlijk geen grote mogelijkheden zijn voor flora om het vrijgegeven gebied 'in te nemen', aangezien de wortels zich niet

in de grond kunnen vestigen. Om de natuur een betere kans te geven in variant 2, kan ervoor worden gekozen de Hutdijk alsnog te saneren, om de kansen voor natuur te vergroten. Dit brengt uiteraard hogere kosten met zich mee. In de volgende paragraaf, Natuur, wordt nader ingegaan op de consequenties voor de natuur.

3.2 NATUUR

Toetsingskader

De natuurwet- en regelgeving kent twee sporen, namelijk een soortgericht spoor en een gebiedsgericht spoor. De bescherming van deze twee sporen is geregeld in de Wet natuurbescherming. Ruimtelijke plannen worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving. Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna. In dit kader is inzicht gewenst in de aanwezige natuurwaarden en de mogelijk daarmee samenhangende consequenties vanuit de natuurwetgeving.

In het kader van de beoogde ontwikkeling is door Ekoza een quickscan flora- en faunawetgeving uitgevoerd. Doel van deze quickscan is het inzichtelijk maken of beschermde natuurwaarden in het plangebied aanwezig zijn en welke betekenis deze hebben voor de verdere uitvoering van het initiatief. Verder wordt inzichtelijk gemaakt of door de geplande ontwikkeling negatieve effecten te verwachten zijn op beschermde gebieden. Hierbij is ook meegenomen wat de impact is van (oriëntatie)verlichting aan de Hutdijk en de Sophiastreet. De quickscan vindt plaats op basis van bronnenonderzoek en een terreinbezoek. Tijdens het terreinbezoek wordt een inschatting gemaakt welke (beschermde) soorten voor kunnen komen in het gebied en welke soorten op voorhand zijn uit te sluiten.

De onderzoeksrapportage is als separate bijlage aan deze studie toegevoegd. De resultaten van het onderzoek zijn hieronder samengevat.

Beoordeling gebiedsbescherming

Natura 2000

De basis voor Natura 2000 zijn de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Deze natuurbeschermingsrichtlijnen hebben naast de bescherming van specifieke flora en fauna eveneens als doel om de leefgebieden van deze soorten te behouden, te herstellen of uit te breiden.

In Nederland zijn ruim 160 gebieden als Natura 2000-gebied aangewezen door het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Door de toenmalige minister van LNV zijn instandhoudingsdoelstellingen vastgesteld voor de Natura 2000-gebieden, deze staan vermeld in het (ontwerp-) aanwijzingsbesluit. Daarin staan ook de instandhoudingsdoelstellingen voor alle habitattypen, -soorten en broedvogels die in het Natura 2000-gebied voorkomen beschreven. Daarnaast staat beschreven op welke wijze de instandhoudingsdoelstellingen te realiseren zijn. Onder 'instandhouding' wordt verstaan het geheel aan maatregelen die nodig is ter behoud of herstel van een gunstige staat van instandhouding van de natuurlijke habitats en populaties van wilde dieren en plantensoorten.

Elke activiteit (in de wet: project of handeling) zowel binnen als buiten een Natura 2000- gebied die gelet op de instandhoudingsdoelstellingen:

- de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kan verslechteren; of
- een significant verstrend effect kan hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen

is ingevolge artikel 2.7, tweede lid verboden. De activiteit kan slechts doorgang vinden wanneer het bevoegd gezag een vergunning verleent.

Op ongeveer 40 meter ten oosten van het plangebied bevindt zich het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux, terwijl de Strabechtse Heide & Beuven zich op ongeveer 4.600 meter bevindt. Tussen het plangebied en het Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux bevindt zich een snelweg. Uit te voeren werkzaamheden zullen dan ook verwaarloosbaar ten opzichte van de constante verstoring door geluid, licht en trillingen die door de snelweg wordt veroorzaakt. Hierom zijn geen negatieve effecten te verwachten. Wel is het zo dat in de gebruiksfase de verkeersintensiteit zal toenemen en daarmee ook de uitstoot van stikstof. Op het aspect stikstof wordt in paragraaf 3.3 nader ingegaan.

Van oppervlakteverlies of versnippering is geen sprake, aangezien de werkzaamheden niet in het Natura 2000-gebied plaatsvinden. Verzoeting, verzilting, verontreiniging, verdroging, vernatting of een effect op oppervlaktewateren gebeurt ook niet door de voorgenomen plannen. Andere mogelijke verstoringen vinden ook niet plaats aangezien de bestaande snelweg al een verstrend effect heeft. De werkzaamheden of het gebruik van een nieuwe verbindingsweg hebben daar geen negatieve invloed op.

Natuurnetwerk Brabant

Het doel van het Natuurnetwerk Nederland (voorheen de Ecologische Hoofdstructuur of EHS) is om een samenhangend netwerk te creëren van kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden en natuurrijke cultuurlandschappen. Het huidige netwerk bestaat voor het merendeel uit Natura 2000-gebieden en andere bestaande natuurgebieden. Daarnaast worden natuurgebieden uitgebreid, nieuwe natuurgebieden ontwikkeld en ecologische verbindingzones aangelegd.

Onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland zijn Ecologische Verbindingszones (EVZ), die natuurgebieden met elkaar verbinden om het migreren van dieren en planten tussen natuurgebieden mogelijk te maken.

De provincies zijn sinds 2014 verantwoordelijk voor de begrenzing en de ontwikkeling van dit natuurnetwerk. Bij toetsing van de ingreep aan het Natuurnetwerk Nederland (NNN) zijn de 'Spelregels EHS' van toepassing, een uitwerking van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en een door Rijk, provincies en maatschappelijke organisaties gezamenlijk opgesteld beleidskader. Provincies hebben de Spelregels laten doorwerken in hun eigen ruimtelijk beleid. Het compensatiebeginsel voor de EHS is het sluitstuk van het 'nee, tenzij' beschermingsregime. Volgens dat regime zijn nieuwe projecten, plannen en handelingen, die afwijken van het bestemmingsplan, in het NNN met een significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden niet toegestaan, tenzij er sprake is van een groot openbaar belang én het ontbreken van reële alternatieven. De hoofdlijnen van de regels voor de bescherming en compensatie van het NNN zijn juridisch verankerd in de uitbreiding van het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke ordening (Barro, voorheen AMvB Ruimte), die op 1 oktober 2012 in werking is getreden (bekendmaking inhoud Stb. 2012, 388; bekendmaking inwerkingtreding Stb. 2012, 434).

In deze fase van de ontwikkeling is nog geen effectenanalyse (de zogenaamde nee, tenzij-toets) uitgevoerd. Hieronder wordt al wel kort uiteengezet wat de te verwachten impact is van de plannen.

Het projectgebied bevindt zich in het Natuurnetwerk Nederland. De werkzaamheden kunnen de kernkwaliteiten van de verschillende beheertypen aantasten. Het gaat hier om de volgende gebiedstypen:

Zuur ven en hoogveenven

Het beheertype zuur ven en hoogveenven wordt bedreigd door verdroging en een slechte luchtkwaliteit. Bij beide varianten (verharding van de Hutdijk of verlenging van de Sophiastraat) wordt er geen verdroging van het ven verwacht. Er wordt tijdens de werkzaamheden geen water onttrokken uit het ven. De luchtkwaliteit wordt mogelijk wel aangetast, maar dat is afhankelijk van de variant. Bij de variant waarbij de Sophiastraat wordt verlengd, worden de mogelijkheden voor het gemotoriseerde verkeer verkleind. De Hutdijk wordt namelijk afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Bij de Hutdijk variant blijft Hut van Mie Pils toegankelijk via de Hutdijk en de Sophiastraat. Hierom wordt er verwacht dat de luchtkwaliteit sterker achteruit zal gaan bij de Hutdijk variant dan bij het verlengen van de Sophiastraat. Dit zal echter uit de Aeriusberekening moeten blijken.

Droge heide, dennen-, eiken- en beukenbos en droog bos met productie

De beheertypen droge heide, dennen-, eiken- en beukenbos en droog bos met productie worden bedreigd door verzuring en vermesting. Verzuring en vermesting gaan vaak hand in hand, waarbij vermesting indirect zorgt voor verzuring van de bodem. Hierbij is de verwachting dat bij de Hutdijk variant meer verzuring door stikstofoxiden zal optreden dan bij het verlengen van de Sophiastraat. Opnieuw wordt dit door middel van een Aeriusberekening duidelijk.

Kruiden- en faunarijk grasland

Het beheertype kruiden- en faunarijk grasland wordt bedreigd door sterke bemesting en het gebruik van herbiciden. Herbiciden gaan niet gebruikt worden tijdens de werkzaamheden. Verzuring van het beheertype kan wel zorgen voor een achteruitgang van de soortenrijkdom. Net als bij de vorige twee beheertypen zal uit de Aeriusberekening moeten blijken welke variant resulteert in een hogere stikstofuitstoot en dus meer verzuring.

Beoordeling soortenbescherming

In de Wet natuurbescherming is een zorgplicht opgenomen. Dit houdt in dat voorafgaand aan de ingreep alle maatregelen dienen te worden getroffen om nadelige gevolgen op flora en fauna voor zover mogelijk te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Deze zorgplicht geldt altijd en voor alle soorten, ook als ontheffing of vrijstelling is verleend. Hieronder is per soort beschreven wat de gevolgen kunnen zijn voor de beschermde soorten. Tenzij anders aangegeven, geldt het effect voor zowel variant 1 als variant 2.

Grondgebonden zoogdieren

De bermen zijn gecontroleerd op mogelijkheden voor de aanwezigheid van kleine marters. Er zijn geen sporen gevonden van kleine marters, maar hier en daar zijn langs de berm wel braamstruweel of andere ruige begroeiing aanwezig. Deze groenelementen kunnen dienen als verblijfplaatsen voor de marters.

Niet alle bomen waren goed te overzien vanwege het dichte bladerdek, waardoor de aanwezigheid van eekhoornnesten niet uit te sluiten is. Er zijn geen sporen van beschermde soorten waargenomen. Grondgebonden zoogdieren als algemene muizensoorten, konijn en mol kunnen voorkomen op de locatie.

Een negatief effect kan optreden voor kleine marterachtigen, voor bijvoorbeeld de wezel. Tijdens de werkzaamheden treedt er verstoring door geluid en trillingen op en hierdoor kunnen kleine marters uit de verblijfplaatsen verdreven worden. Daarnaast kunnen de marters last hebben van permanente verlichting.

Vleermuizen

Verblijfplaatsen van vleermuizen kunnen zich bevinden in gebouwen of bomen. In bomen bevinden vleermuizen zich in holtes, spleten of achter loshangend boomschors. In gebouwen kunnen vleermuizen zich onder andere bevinden in de spouw, onder dakpannen, achter boeiboorden en op zolders. De aanwezige bomen konden niet goed worden onderzocht op de aanwezigheid van holtes of spleten. Mogelijk vanwege de aanwezigheid van een bladerdek. Er is geen bebouwing aanwezig binnen het projectgebied. Niet alleen verblijfplaatsen van vleermuizen, maar ook essentiële vliegroutes zijn beschermd. Vleermuizen zijn plaatstrouw en maken vaak jaren achter elkaar gebruik van hetzelfde netwerk aan verblijfplaatsen.

De meeste soorten maken ook gebruik van min of meer vaste vliegroutes tussen hun verblijfplaats en het jachtgebied. Indien er geen alternatieven zijn is de vliegroute van essentieel belang voor een kolonie. Als de dieren niet meer zonder verstoring van hun verblijfplaats bij hun jachtgebied kunnen komen, moeten ze verhuizen. Om deze reden zijn essentiële vliegroutes van vleermuizen beschermd. Lijnvormige landschapselementen die als vliegroute kunnen dienen zijn bijvoorbeeld bomenlanen of watergangen. De bomenlanen zijn geschikt als vliegroute voor vleermuizen. Aangezien de locatie in een bosgebied ligt met veel fiets- en wandelpaden, zijn er voldoende alternatieve vliegroutes in de omgeving.

Ook essentieel foerageergebied van vleermuizen is beschermd. Het projectgebied kan als foerageergebied gebruikt worden door vleermuizen. Aangezien de locatie in een bosgebied ligt, zijn er alternatieve foerageergebieden in de omgeving.

Het projectgebied biedt geschikte mogelijkheden voor verblijfplaatsen voor vleermuizen. In de bomenlanen kunnen potentiële verblijfplaatsen zitten, maar ook in de bomen op de te realiseren parkeerplaats. Na de werkzaamheden komt er, ongeacht de gekozen variant, natuurvriendelijke verlichting langs de fietspaden. Vleermuizen zijn gebaat bij een zo donker mogelijk leefgebied en elke vorm van verlichting werkt in meer of mindere mate verstoring. Indien er bomen op de te realiseren parkeerplaats worden gekapt, kunnen potentiële verblijfplaatsen verdwijnen. Binnen het projectgebied zijn geen essentiële vliegroutes en foerageergebieden aanwezig.

Vogels

Tijdens het veldbezoek is een aantal vogels gehoord en gezien, waaronder roodborst, koolmees en merel. De bomen langs de projectgebieden en op de te realiseren parkeerplaats konden niet volledig overzien worden, waardoor jaarrond beschermde nesten niet uitgesloten konden worden. Op de locatie waar de parkeerplaats komt, worden mogelijk enkele bomen gekapt. Er is geen bebouwing aanwezig, waardoor nesten van gebouwbewonende soorten, zoals huismus en gierzwaluw kunnen worden uitgesloten. In de bomen en struiken kunnen algemene vogels nestelen.

Indien er bomen worden gekapt op de te realiseren parkeerplaats, zullen mogelijk beschermde nesten vernield worden. Daarnaast zorgt het geluid tijdens de werkzaamheden voor verstoring van mogelijk jaarrond beschermde nesten in de bomenlanen. Het is ook te verwachten dat na de verharding van één van de varianten het verkeer via de betreffende route zal toenemen. Een toename van het verkeer kan leiden tot verstoring van jaarrond beschermde nesten. In de bomen en struiken kunnen

algemene vogels in het broedseizoen broeden. Indien er bomen gekapt worden, dient dit buiten het broedseizoen te gebeuren.

Reptielen, amfibieën en vissen

Er is geen oppervlaktewater aanwezig op de onderzoekslocatie, waarmee de aanwezigheid van beschermde vissen en voortplantingswater voor beschermde amfibieën kan worden uitgesloten. Het bos aan de Hutdijk is geschikt als landhabitat voor beschermde amfibieën, omdat amfibieën onder het aanwezige dode hout kunnen kruipen. Volgens de IVN is er echter geen padden- of kikkertrek richting de Hutdijk en verder. De padden en kikkers trekken vanuit het Meeuwven richting het zuidwesten. Tijdens het veldbezoek is een inschatting gemaakt op het gebruik van het projectgebied door reptielen. Het projectgebied biedt geschikt leefgebied (structuurrijke vegetatie, zanderige plekken) voor zwaar beschermde soorten.

Zwaar beschermde vissen, reptielen en amfibiesoorten stellen kritische eisen aan hun leefomgeving. Het projectgebied ter plaatse van de Hutdijk is geschikt als landhabitat voor beschermde amfibieën. Omdat de amfibieën richting het zuidwesten trekken, worden er geen negatieve effecten verwacht van de werkzaamheden op de amfibieën. Eventuele verlichting heeft een negatieve invloed op de beschermde soorten en zou dus vermeden moeten worden. Het projectgebied is ook geschikt leefgebied voor reptielen. De levendbarende hagedis komt voor in het Meeuwven en kan de Hutdijk oversteken op zoek naar rustgebieden. Hierdoor kan verharding leiden tot versnippering van het leefgebied en dit heeft dus een negatief effect op het voorkomen van de hagedis.

Flora

Het onderzoek heeft plaatsgevonden in de bloeitijd van de meeste beschermde plantensoorten. Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde planten waargenomen en deze zijn ook niet te verwachten. Beschermde planten zijn binnen het projectgebied niet te verwachten, omdat de middenberm en de zijbermen uit voedselrijke grond bestaan. Dit is ook te zien aan de typen planten die er groeien, zoals grassen en brandnetels. Daarnaast ligt het gebied aan een snelweg, waardoor de bodem ook sterk verzuurd is geraakt door de depositie van stikstofoxiden.

De meeste beschermde planten zijn zeer kritisch ten aanzien van hun standplaats. Beschermde planten zijn tijdens het veldbezoek niet aangetroffen. Gezien de aard van het projectgebied en de soortensamenstelling van de aanwezige flora worden beschermde planten hier ook niet verwacht. Er is daarom geen negatief effect op beschermde flora te verwachten.

Ongewervelden

Tijdens het veldbezoek is een inschatting gemaakt van het voorkomen van beschermde ongewervelden in het projectgebied. Iedere soort is afhankelijk van een bepaald habitat met bepaalde waardplanten. Deze habitats zijn in het projectgebied niet aanwezig. Het Meeuwven is wel geschikt als habitat, maar deze ligt buiten het projectgebied. Ongewervelden, zoals libellen en vlinders, leven in of direct om het water en zullen niet gebruik maken van de bermen van de projectgebieden.

Er zijn voor beide varianten geen negatieve effecten te verwachten op beschermde ongewervelden.

Houtopstanden

De bomen vallen niet onder de bebouwde kom houtopstanden. Als er bomen gekapt moeten worden, dan betreft dit een kleiner oppervlakte dan tien are. Er is daarbij geen sprake van rijbeplanting. Een meld- en herplantplicht is niet aan de orde.

Invasieve exoten

Er zijn geen invasieve exoten aangetroffen binnen het projectgebied. Wet- en regelgeving voor invasieve exoten is daarom niet van toepassing.

Conclusie

Voor de invloed op de Natura 2000-gebieden moet een stikstofberekening worden uitgevoerd. Dit komt in paragraaf 3.3 aan bod. Voor het Natuurnetwerk Brabant moet een afwegingskader EHS worden doorlopen. Wat betreft beschermde soorten is nader onderzoek nodig naar kleine marters, naar de aanwezigheid van verblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen, naar de aanwezigheid van beschermde nesten (dit moet buiten het broedseizoen van 15 maart-15 juli plaatsvinden) en naar de aanwezigheid van reptielen. Daarnaast dient vanwege beschermde amfibieën nachtelijke verlichting ter hoogte van het Meeuwven te worden vermeden. Daarbij geldt ook dat het nader onderzoek naar reptielen alleen relevant is bij variant 1, aangezien deze soort niet wordt verwacht in het bos rondom de Sophiastreet.

Een van de doelen van het onderzoek, en daarmee de ontwikkeling, is het vergroten van de natuurwaarde. In variant 1 wordt juist hinder verwacht voor beschermde soorten, met name tijdens de werkzaamheden. Bij deze variant blijft gemotoriseerd verkeer aanwezig op de Hutdijk en blijft het gevaar voor mogelijk aanwezige beschermde soorten groot om verkeersslachtoffer te worden. Veel van deze soorten leven namelijk rondom het Meeuwven en daarmee dicht bij de weg. Ook de ontwikkeling van flora is in variant 1 nihil.

Variante 2 biedt meer kansen voor de natuur, aangezien hiermee het gemotoriseerd verkeer wordt van de Hutdijk wordt weggehaald. Daarbij dient wel de opmerking te worden gemaakt dat sommige soorten juist meer gebruik van het pad zullen maken, en nog steeds slachtoffer kunnen worden van bijvoorbeeld fietsers of ruiters. Ook is het zo dat niet per definitie gesteld kan worden dat een minder gebruikte Hutdijk automatisch betekent dat er meer kansen voor flora zijn. Om de flora meer kansen te bieden moet de aanwezige puinverharding worden verwijderd, zodat de waterdoorlatendheid wordt vergroot en wortels zich makkelijker in de grond kunnen hechten.

Al met al kan worden gesteld dat variante 2 meer natuurwaarde kan opleveren, maar dat dit niet losstaat van eventuele aanpassingen aan de Hutdijk die parallel worden uitgevoerd aan het verlengen van de Sophiastreet. Hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld het versmallen van de Hutdijk.

3.3 STIKSTOF

Toetsingskader

Stikstof vormt een van de grootste belemmeringen voor het behalen van de Natura 2000-instandhoudingsdoelstellingen. Het gaat hier om verbindingen van het chemische element stikstof (N) die een verzurende of vermestende werking hebben. In 118 van de Nederlandse Natura 2000-gebieden bevinden zich stikstofgevoelige habitattypen. In deze gebieden wordt de Kritische Depositie Waarde (KDW) overschreden.

Bij een ontwikkeling kan het nodig zijn een voortoets uit te voeren. Dit is nodig als het risico bestaat dat de ontwikkeling significante gevolgen heeft voor een Natura 2000-gebied. De voortoets brengt in beeld of er significante gevolgen kunnen zijn. Dit is afhankelijk van de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden. Indien uit de voortoets blijkt dat de depositie 0,00 N mol/ha/jr bedraagt, kan worden geconcludeerd dat er geen significant negatieve effecten zijn te verwachten voor de instandhoudingsdoelen van de betrokken Natura 2000-gebieden.

In het kader van deze studie dienen variant 1 en 2 in ieder geval geen verslechtering van de instandhoudingsdoelen op te leveren ten opzichte van variant 0.

Beoordeling

Door Stantec is een berekening stikstofdepositie uitgevoerd. Deze is als bijlage bij deze toelichting toegevoegd. Aangezien het Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is, zoals ook genoemd in paragraaf 3.2, is dit Natura 2000-gebied beschouwd in de berekening.

Het aangenomen zichtjaar voor een toekomstige gebruiksfase voor variant 1 en 2 is 2023. Met betrekking tot de verkeersgegevens is uitgegaan van de gegevens zoals verstrekt door de gemeente Waalre en het verkeersanalyserapport van Stantec (zie ook paragraaf 3.5). De voertuigbewegingen zijn gemodelleerd op de betreffende weggedeelten conform het verkeersanalyserapport.

De emissie van het wegverkeer is standaard opgenomen in Aeries waarbij de wegtypering “binnen bebouwde kom” is gehanteerd. Alleen in variant 0 is op de Hutdijk een hogere snelheid toegestaan van 60 km/u waardoor hier de wegtypering “buitenweg” is gehanteerd. De emissies hebben betrekking op een gemiddelde weekdag conform de systematiek van de Aeries calculator.

De afname van depositie als gevolg van variant 1 ten opzichte van variant 0 bedraagt 0,01 Nmol/ha.jr. De toename van de depositie als gevolg van variant 2 ten opzichte van variant 0 bedraagt 1,14 Nmol/ha.jr. Dit heeft er mee te maken dat in deze variant het verkeer voortaan dicht langs het Natura 2000-gebied rijdt en er dus een veel kortere afstand is tussen de uitstotende bronnen (auto's met verbrandingsmotor) en de gevoelige habitattypen.

Er is weliswaar ‘slechts’ sprake van een verplaatsing van het gemotoriseerd verkeer van de Hutdijk naar de Sophiastreet, dus in absolute zin is geen toename van het verkeer. Daartegen staat wel dat de route via de Sophiastreet langer is en per voertuig meer uitstoot oplevert, waardoor de totale uitstoot dus ook hoger is dan wanneer hetzelfde verkeer over de Hutdijk zou rijden. Daarnaast is de directe ligging naast het Natura 2000-gebied ook van invloed. Dicht bij de bron, in dit geval zijnde de auto's, vindt de grootste concentratie van de uitstoot plaats. Anders gezegd: van het verkeer dat via de Hutdijk gaat, daalt een groter deel van het stikstof al neer voordat dit het Natura 2000-gebied bereikt.

De totale uitstoot van het bestemmingsverkeer is wellicht relatief ten opzichte van de bestaande uitstoot over de snelweg niet groot, maar gezien de ligging van de Sophiastreet ten opzichte van het Natura 2000-gebied en de langere route die hierbij wordt afgelegd, zorgt variant 2 dus toch voor een grotere impact dan variant 1.

Conclusie

Uit het stikstofonderzoek blijkt dat er geen negatieve effecten optreden wanneer voor variant 1 wordt gekozen. De variant heeft zelfs een lichte daling van de stikstofdepositie ten opzichte van variant 0, waardoor sprake is van een verbetering. Variant 2 heeft wél een negatief effect op het omliggende Natura 2000-gebied, omdat het verkeer dichterbij het Natura 2000-gebied komt te rijden.

In het rapport is rekening gehouden met de gebruiksfase van het initiatief. Voor de bouwfase dient ook in kaart te worden gebracht wat de (negatieve) effecten kunnen zijn. Dat is in deze fase van de ontwikkeling nog niet gebeurd. De verwachting is dat de werkzaamheden in deze bouwfase emissieloos kunnen worden gerealiseerd. Indien voor variant 1 wordt gekozen geldt dat het totale oppervlak aan werkzaamheden wellicht minder groot is, maar er wel rekening moet worden gehouden

met extra werkzaamheden in verband met een mogelijke sanering. Als voor variant 2 wordt gekozen, beperken de werkzaamheden zich niet enkel tot de aanleg van de nieuwe route. Ook bij variant 2 vinden immers werkzaamheden plaats ter plaatse van de Hutdijk, zoals het weghalen van de parkeerplaats bij het Meeuwven. Het valt daarom aan te nemen dat ook in de bouwfase variant 2 een hogere depositie heeft, maar dit dient door onderzoek te worden aangetoond.

3.4 WATER

Toetsingskader

Het watertoetsproces is een belangrijk instrument om het waterbelang in ruimtelijke plannen en besluiten te waarborgen. Het gaat daarbij om alle waterhuishoudkundige aspecten, waaronder veiligheid, wateroverlast, watertekort, waterkwaliteit en verdroging, en om alle wateren: rijkswateren, regionale wateren en grondwater. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk stadium met elkaar in gesprek brengt.

Waterwet

De Waterwet regelt in hoofdzaak het beheer van watersystemen, waaronder waterkeringen, oppervlaktewater- en grondwaterlichamen. De wet is gericht op het voorkomen dan wel beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, de bescherming en verbetering van kwaliteit van watersystemen en de vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen. De Waterwet stelt integraal waterbeheer centraal op basis van het geheel van relaties binnen watersystemen. Denk hierbij aan de relaties tussen waterkwaliteit en -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen oppervlaktewater en het gebruik van water. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. Dit komt tot uitdrukking in relaties met beleidsterreinen als natuur, milieu en ruimtelijke ordening.

De Waterwet eist dat de aanleg of wijziging van een waterstaatswerk wordt uitgevoerd volgens een door het waterschap vast te stellen projectplan, een waterstaatkundig besluit waartegen rechtsbescherming open staat. De Waterwet is opgenomen in de Omgevingswet. De integratie van de regelgeving uit de Waterwet in de Omgevingswet bestaat niet alleen uit het verplaatsen van artikelen uit de Waterwet naar de Omgevingswet. Met de opname in de Omgevingswet zijn de regels van de Waterwet gecombineerd met andere wetgeving over onder meer milieu, infrastructuur en bodem.

De Keur

De Keur is een aanvulling op regels uit de Waterwet. De Keur is van toepassing op de rivieren, beken, sloten, grondwater en waterkeringen die in beheer zijn bij het waterschap. In de Keur zijn verbodsbepalingen opgenomen, waarmee inbreuk van derden op het watersysteem kunnen worden voorkomen. Voor wijzigingen in de natte infrastructuur en voor obstakels en activiteiten op onderhoudsstroken langs leggerwateren kan in uitzonderingsgevallen een vergunning van de Keur worden verleend. Onder wijzigingen in de natte infrastructuur vallen o.a.:

- De aanleg van nieuwe of het dempen van bestaande oppervlaktewaterlichamen;
- Het wijzigen van het profiel van bestaande oppervlaktewaterlichamen;
- Het verbinden van oppervlaktewaterlichamen;
- Het aanbrengen van werken, zoals duikers, buizen, stuwten, steigers, bruggen en taludafwerking;
- Het aanbrengen dan wel verwijderen van (opgaande) beplanting en boomgroepen.

Het streefbeeld van de Omgevingswet is om de regels over de fysieke leefomgeving te bundelen in één regeling per overheidsniveau om zo de toegankelijkheid en het overzicht van deze regels te

vergroten. Daartoe introduceert de Omgevingswet, naast het omgevingsplan, de provinciale omgevingsverordening en de waterschapsverordening. Provinciale staten resp. het algemeen bestuur van een waterschap dienen één omgevingsverordening resp. waterschapsverordening vaststellen die regels bevatten over de fysieke leefomgeving. De waterschapsverordening heeft alleen betrekking op het watersysteem binnen het beheergebied van het waterschap en op wegen, voor zover die bij het waterschap in beheer zijn. Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt de Keur omgezet naar een waterschapsverordening.

Door Stantec B.V. is een waterparagraaf opgesteld, die als bijlage bij deze toelichting is bijgevoegd. Daarin wordt ook dieper ingegaan op het beleid van de provincie en het waterschap De Dommel. Aanvullend op de Keur zijn ook grenswaarden opgenomen voor het beoordelen van het toegenomen verhard oppervlak. Deze grenswaarden zijn:

- < 500 m²;
- tussen de 500 m² en 10.000 m²;
- 10.000 m².

Bij een toename en afkoppelen van het verhard oppervlak geldt het uitgangspunt dat ruimtelijke (her)ontwikkelingen zoveel mogelijk hydrologisch neutraal moeten worden uitgevoerd. Om aan dit uitgangspunt te kunnen voldoen wordt bij uitbreiding van verhard oppervlak voor de omgang met hemelwater uitgegaan van de voorkeursvolgorde infiltreren, bergen en afvoeren.

Het beleid van de gemeente Waalre stelt dat bij nieuwbouw (in - of uitbreidingsplannen) het afvalwater van alle panden wordt aangesloten op de gemeentelijke riolering. Het afvalwater wordt naar de RWZI getransporteerd. Conform de bouwverordening moet het regenwater gescheiden aangeboden worden. In het geval van aansluiting op drukriolering (buitengebieden), dient de eigenaar zelf zorg te dragen voor het verwerken van het regenwater. Voor de verwerking van het regenwater in nieuwbouwplannen wordt per locatie naar de meest doelmatige verwerking gezocht.

Beoordeling

In de waterparagraaf is gekeken naar 3 varianten: variant 1 betreft het verharderen van de Hutedijk, variant 2 het doortrekken van de Sophiastreet. Daarnaast is ook naar een variant 0 gekeken, waarbij de huidige situatie gehandhaafd blijft. Hieronder worden de belangrijkste conclusies uiteengezet.

In variant 0 is geen toename van het verhard oppervlak. In variant 1 wordt ongeveer 5.500 m² aan verhard oppervlak aangebracht en in variant 2 is dat 8.775 m². Beide varianten vallen dus binnen de grenswaarde van meer dan 500 m² en minder dan 10.000 m². Er geldt een verplichting tot aanleg van een bergingsvoorziening. Het waterschap De Dommel stelt voor de toename van het verhard oppervlak een bergingseis van 60mm/m².

Voor de bergingseis per variant zijn de volgende berekeningen te maken:

- Variant 0: 0 m² x 60 mm = 0 m³
- Variant 1: 5.500 m² x 60 mm = 330 m³
- Variant 2: 8.775 m² x 60 mm = 526,50 m³

Voor variant 0 geldt dat er een neutraal effect optreedt, voor de andere twee varianten geldt dat er een negatief effect optreedt.

In deze beoordeling is uitgegaan van een volledige verharding, en geen alternatief zoals het Achterhoeks Padvast, wat een halfverharding is. Dit kan als compensatie worden gezien voor een

volledige verharding. De bergingseis zal dan in absolute getallen weliswaar mogelijk verschillen, maar de relatieve compensatie tussen de varianten zal wel nagenoeg hetzelfde zijn.

Conclusie

Drie varianten voor de ontsluiting van het café Hut van Mie Pils zijn geanalyseerd op de consequenties voor de waterhuishoudkundige situatie. De waterhuishouding zal door geen enkele variant veel worden beïnvloed. In het gebied zijn geen waterhuishoudkundige kenmerken aanwezig, zoals watergangen, verschil in grondwater, stroming over maaiveld, die worden beïnvloed door aanpassing van de ontsluitingsroute en/of wegprofielen.

De consequenties van wijziging van het verhardingstype- en/of de verhardingsomvang kan wel getoetst worden. Doordat er meer verharding wordt aangebracht zal er meer water afstromen en minder infiltreren. Op basis van het vigerende beleid moet de toename van het verhardingsoppervlak worden gecompenseerd door een waterbergende voorziening. Het benodigde volume van de waterberging is recht evenredig met de hoeveelheid toename van het verhard oppervlak.

Op basis van het criterium waterberging is niets doen de gunstigste variant. Wanneer wordt gekozen voor het verbeteren van de ontsluiting van het café Hut van Mie Pils komt variant 1 in aanmerking. Voor variant 1 is minder volume aan waterberging nodig dan voor variant 2.

Door de aanleg van een greppel langs de route kan in de benodigde waterberging worden voorzien. In het onderzoek is uitgegaan van een volledige verharding. In overleg met het waterschap kan bepaald worden of de halfverharding, deels beschouwd mag worden als oppervlak dat infiltreert. De genoemde greppels kunnen dan minder breed worden aangelegd, wat als consequentie heeft dat er minder bomen hoeven te verdwijnen.

3.5 MOBILITEIT

Toetsingskader

Als gevolg van de nieuwe situatie zal de verkeersaantrekkende werking van de locatie wijzigen. Door Stantec B.V. is hiervoor een rapport opgesteld, dat als bijlage bij deze studie is toegevoegd.

Huidige situatie

Hutdijk

De Hutdijk is vanaf de Maximiliaanlaan tot de Hut van Mie Pils uitgevoerd in een erftoegangsweg 60km/h (BUBEKO). Dit gedeelte van de Hutdijk heeft een breedte van ongeveer 6m en bestaat uit een verharding van puin/zand. Parallel aan de Hutdijk is een vrijliggend fietspad aanwezig in asfaltverharding met een breedte van ca. 1,50m. Halverwege de Hutdijk nabij het Meeuwven is een locatie aanwezig waar auto's kunnen parkeren. Deze locatie biedt parkeergelegenheid voor 5 à 6 auto's. De Hutdijk ten westen van de Maximiliaanlaan ligt in de woonwijk de Ekenrooi en is uitgevoerd in een erftoegangsweg 30km/h (BIBEKO) en bestaat uit een verharding van betonstraatstenen.

Sophiastraat

Het gedeelte Sophiastraat tussen de Gorlooplaan en Brabantialaan is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg 50km/h (BIBEKO). De rijbaan heeft een breedte van ongeveer 6m en bestaat uit een verharding van asfalt. Fietsers rijden op dit gedeelte op de rijbaan. In de bocht Sophiastraat/Gorlooplaan sluit een zandpad aan welke een verbinding vormt met de locatie Hut van Mie Pils. Dit zandpad wordt ook wel de "Verlengde Sophiastraat" genoemd.

Verkeersgeneratie

Op basis van kengetallen uit de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' wordt gesteld dat er in de huidige situatie 293 motorvoertuigen per etmaal plaatsvinden. Het gaat daarbij om bezoekers van Hut van Mie Pils, de manege en bewoners van de woningen aan Leenderweg 1 t/m 5.

Ontwerpen

Snelheidsremmende maatregelen

Eén van de aspecten bij het handhaven van de verkeersveiligheid en het tegengaan van overlast is de snelheid terugbrengen van het gemotoriseerd vervoer. Hierbij zijn snelheidsremmende maatregelen vaak nodig om de snelheid van het autoverkeer op een fysieke manier af te dwingen en daarmee de verkeersveiligheid te vergroten. De voorwaarden zijn hierbij; dat er doorgang voor een kleine vrachtwagen en trailer mogelijk dient te zijn en dat het geheel een natuurlijke uitstraling krijgt.

Om te bepalen welke snelheidsremmende voorziening het meest geschikt is voor de Hutdijk of Verlengde Sophiastreet is hieronder een overzicht gegeven van de mogelijkheden:

- Wegversmalling
- As-verspringing
- Smalle rijbaan en passeerplaatsen
- Drempelconstructie
- Combinatie van bovenstaande maatregelen

De voorkeur in beide varianten gaat uit naar een rijbaan met toepassing van passeerplaatsen. Dit zorgt ervoor dat er een groot snelheidsremmend effect optreedt bij het passerend verkeer en dat passeren van een kleine vrachtwagen met een auto ook mogelijk blijft. Daarnaast blijft de natuurlijke uitstraling behouden.

Het snelheidsregime kan in het geval van de Hutdijk ook worden verlaagd van 60km/h naar 30km/h. Het is niet gebruikelijk om een erftoegangsweg 30km/h buiten de bebouwde kom toe te passen. Volgens de uitvoeringsvoorschriften BAWB is het echter toegestaan om bord A01-030 toe te passen indien wordt voldaan aan o.a. de volgende eisen:

- Iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie.
- Om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast.

Passeerplaatsen

Een passeerplaats is een plaatselijke verbreding van de verharding die ruimte biedt om een tegemoetkomend voertuig te laten passeren. De lengte van een passeerplaats bedraagt ca. 20 meter waarbij de totale verhardingsbreedte ca. 5 meter bedraagt. Passeerplaatsen worden in het algemeen alleen op de erftoegangswegen type 2 met een verhardingsbreedte kleiner dan of gelijk aan 3,50 meter aangelegd. De afstand tussen passeerplaatsen bedraagt niet minder dan 150 meter en niet meer dan 300 meter. Passeerplaatsen moeten zo zijn gesitueerd dat ze voor de weggebruiker tijdig zichtbaar en goed herkenbaar zijn. In variant 1 bedraagt de lengte van het wegvak bedraagt 1.050 meter zodat er binnen dit tracé 4 tot 6 passeerplaatsen opgenomen dienen te worden. In variant 2 bedraagt de lengte van het wegvak 1.500 meter en zijn 5 tot 8 passeerplaatsen benodigd.

Profiel rijbaan

Het dwarsprofiel (verhardingsbreedte) van een erftoegangsweg is afhankelijk van de intensiteit en de samenstelling van het gemotoriseerde (langzaam) verkeer en van het aantal fietsers. De verhardingsbreedte kan variëren van 2,50 meter (breedte afgestemd op één vrachtauto tot 6,00 meter (breedte afgestemd op maatgevende ontmoeting van vrachtwagen-auto).

De Hut van Mie Pils dient alle tijde ook bereikbaar zijn voor een hulpdienst. De breedte van een brandweerwagen bedraagt 2,60 meter en inclusief koersafwijking bedraagt de benodigde breedte 3,10 meter. Om het passeren van een tegemoetkomende personenauto (breedte 2,40 meter incl. koersafwijking) mogelijk te maken dient er een beschikbare ruimte van 5,00-5,50m te zijn.

Op erftoegangswegen type 2 is de verhardingsbreedte gelijk aan de breedte van de rijloper. In die situaties kunnen motor- en landbouwvoertuigen elkaar op de verharding niet passeren (ook niet bij zeer lage snelheden). Voertuigen kunnen elkaar alleen op een veilige wijze passeren bij een lage snelheid en een goed aansluitende buitenberm. Toepassing van een erftoegangsweg type 2 met uitsluitend een rijloper van 3,50 meter is in verband met de verkeersveiligheid en het voorkomen van (ernstige) berm schade alleen acceptabel als de intensiteit lager is dan 350 à 400 motorvoertuigen per etmaal. (bron: CROW Handboek wegontwerp)

De voorkeur gaat uit om variant 1 en 2 uit te voeren met een rijbaanbreedte van 3,50 meter, die bij de passeerplaatsen een totale breedte heeft van 5,00 meter. Dit zorgt ervoor dat er een groot snelheidsremmend effect optreedt bij het passerend verkeer.

Het versmallen van de rijbaan zorgt er in variant 1 voor dat de berm breedtes aan beide zijde van de rijbaan worden vergroot met ca. 1,25 meter. Bermen vormen een geïntegreerd onderdeel van het standaarddwarsprofiel van de weg. In verband met de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling worden aan bermen eisen gesteld die in direct verband staan met de functie van bermen. Bermen dienen het weglichaam te beschermen en het afvoeren van het regenwater mogelijk te maken.

Binnen de obstakelvrije ruimte mogen de wielen van auto's niet wegzakken of insporen, of de berm nu droog of nat is. Ook spelen natuur- en landschapswaarden een rol bij de inrichting van de berm. Voor inpassing van de weg en de berm in het omringende landschap, is de vormgeving van groot belang. Deze inpassing kan om extra ruimte vragen voor bijvoorbeeld beplantingen. Doelen van beplanting langs de weg zijn onder meer het inpassen van de weg in zijn omgeving, het bevorderen van de verkeersveiligheid en het veraangename van het wegbeeld. Beplanting kan (als verticaal element) een bijdrage leveren het verloop van de weg, positie en snelheid van andere voertuigen.

Parkeersituatie

Het doel is om het recreatieve netwerk van het gebied kwalitatief te verknopen, te investeren in natuurwaarden en de verkeersstromen in goede banen te leiden. Mogelijkheden zijn het realiseren van een natuurlijk en kleinschalig parkeerterrein en een Kiss and Ride-strook nabij de manege. Daarnaast kan dubbelgebruik van de parkeerplaats bij de basisschool aan de Sophiastraat actief worden gestimuleerd, dit is een mooie uitvalsbasis naar het gebied.

Parkeren elders in het gebied, zoals langs de Hutdijk en aan het Meeuwven, is dan niet langer nodig en zal niet meer toegestaan zijn op het moment dat alternatieve parkeerruimte is gerealiseerd. De inrichting van het parkeerterrein bij de Hut en de Kiss en Ride strook zullen als integrale ontwerp opgave verder uitgewerkt dienen te worden. Bij de uitwerking hiervan kan onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden voor de invoering van betaald parkeren op het kleinschalige parkeerterrein.

Beoordeling varianten

De verschillende varianten zijn beoordeeld aan de hand van verschillende criteria: verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, natuur en landschap, kosten en duurzaamheid. De uitwerking van deze criteria is in het bijgevoegde rapport te vinden. Gesteld kan worden dat variant 0, het behouden van de huidige situatie voor alle criteria een neutraal of licht negatief effect heeft. Het laatste geldt voor de verkeersveiligheid en duurzaamheid. Deze hebben een negatief effect omdat bij de 0-variant geen ontwikkeling plaatsvindt en er dus ook geen ontwikkeling voor de toekomst plaatsvindt om een robuustere situatie te creëren.

Verkeersveiligheid

Op de Hutdijk vinden weinig ongevallen plaats. Door een betere concentratie van verkeersstromen zorgt variant 2, het verlengen van de Sophiastreet, wel voor een lichte verbetering in de verkeersveiligheid ten opzichte van variant 1. Voor beide varianten geldt dat een verbetering zichtbaar is, maar deze is in variant 2 dus groter.

Bereikbaarheid

In variant 1 wordt de bereikbaarheid verbeterd door een betere reistijd, aangezien knelpunten verdwijnen. Variant 2 zorgt wel voor een langere reistijd voor verkeer dat uit het zuiden en westen komt. Daarom scoort variant 1 beter.

Leefbaarheid

In variant 1 vindt geen verschuiving plaats van verkeersintensiteiten, waardoor de leefbaarheid niet verandert. In variant 2 gebeurt dit wel, en vindt rondom de Hutdijk een verbetering van de leefbaarheid plaats, terwijl deze niet daalt ter hoogte van de Sophiastreet.

Conclusie

Als gefocust wordt op de zaken die direct met de mobiliteitsoplossingen zelf te maken hebben (verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid) kan juist worden gesteld dat variant 2 beter scoort. Door het ontvlechten van de verkeersstromen wordt de verkeersveiligheid immers vergroot en daarmee ook de leefbaarheid.

3.6 GELUID

Toetsingskader

Een akoestisch onderzoek is op grond van de Wet geluidhinder noodzakelijk wanneer een woning of een geluidgevoelig object ligt binnen een door deze wet aangewezen geluidzone. Binnen het plangebied bevinden zich enkele woningen, waardoor een akoestisch onderzoek benodigd is.

Beoordeling

Het onderzoek is uitgevoerd door Stantec B.V. en is als bijlage bij deze toelichting toegevoegd. Hierbij is net als in de andere onderzoeken gekeken naar drie varianten: variant 0 (het behouden van de huidige situatie), variant 1 (het aanpassen van de Hutdijk) en variant 2 (het doortrekken van de Sophiastreet).

Uit de rekenresultaten blijkt dat het verschil in geluidbelasting tussen variant 0 en variant 1 verwaarloosbaar, behalve bij de woning behorende bij Hut van Mie Pils. Hierbij geldt dat deze in variant 1 licht hoger is dan in de 0-variant (namelijk 32 dB om 30 dB). Dit verschil is echter dusdanig klein dat dit verschil niet merkbaar is ten opzichte van het heersende wegverkeergeluid ten gevolge van de Rijksweg A2/E25.

De geluidbelasting tussen variant 0 en variant 2 is verwaarloosbaar tot positief te noemen, met uitzondering van de woning behorende bij Hut van Mie Pils. Hierbij is een negatief verschil in variant 2 ten opzichte van de 0-variant (namelijk 38 dB om 30 dB). Echter is ook hier het verschil niet merkbaar vanwege het heersende wegverkeergeluid ten gevolge van de Rijksweg A2/E25.

Conclusie

Aangetoond is dat de (relatief lage) geluidbelasting bij variant 1 en 2 ten opzichte van variant 0 niet of beperkt merkbaar is mede door de rijksweg A2/E25. Variant 2 is evenwel in absolute zin gunstiger. Dit komt omdat in variant 1 geen lagere dB-waarden worden verwacht, en in variant 2 wel voor de meeste woningen.

3.7 KOSTEN

Naast de voorgenoemde omgevingsaspecten spelen ook de kosten een rol. Hoewel dit geen omgevingskosten zijn, zijn deze voor het overzicht wel in dit hoofdstuk opgenomen. Hieronder wordt (kort) uitgelegd welke kosten relevant zijn voor de twee varianten.

Algemeen

Voor beide varianten geldt dat er kosten kunnen plaatsvinden voor niet-voorzienbare zaken als werkzaamheden aan kabels- en leidingen, toezichtkosten, legeskosten, et cetera. In het algemeen geldt verder dat de kosten exclusief het verwijderen van de parkeerplaats bij het Meeuwven zijn, exclusief het realiseren van een kleinschalige parkeerplaats bij Hut van Mie Pils en exclusief het verwijderen van het asfalt ter hoogte van Hut van Mie Pils. Een volledig kostenoverzicht is als bijlage opgenomen.

Variant 1: verbeteren Hutdijk

De kosten van het verbeteren van de Hutdijk zijn op zichzelf lager dan het verlengen van de Sophiastraat, aangezien deze variant korter is. Het oppervlakte is dus kleiner. Daarbij dient wel de kanttekening te worden gemaakt dat wanneer de Hutdijk halfverharding krijgt de fundering moet worden vervangen. Dit brengt niet alleen kosten met zich mee voor de werkzaamheden zelf, maar ook saneringskosten die benodigd zijn vanwege de verontreiniging die zich op de Hutdijk bevindt (zie daarvoor ook paragraaf 3.1). Verwacht wordt dat de totale kosten voor variant 1 €275.428,75 bedragen. Dit is inclusief onvoorzienbare kosten (25%).

Variant 2: verlengde Sophiastraat

Het verlengen van de Sophiastraat en dit doortrekken tot de Hut van Mie Pils betreft een aanzienlijk langere route dan het verbeteren van de Hutdijk, waardoor de op zichzelf staande kosten hoger zijn dan bij het verbeteren van de Hutdijk. Bij variant 2 dienen echter alsnog kosten te worden gemaakt voor aanpassingen aan de Hutdijk, aangezien deze autovrij gemaakt dient te worden. Dat kan met simpele oplossingen, zoals een (houten) blokkade aanbrengen, maar brengt dus wel kosten met zich mee. Verwacht wordt dat de totale kosten voor variant 2 €286.830,80 bedragen. Deze kosten zijn zonder het verwijderen van de verharding in de Hutdijk. Als ook deze kosten worden meegenomen (variant 2b) bedragen de kosten €355.751,80. Dit is inclusief onvoorzienbare kosten (25%).

In variant 2 moet er ook rekening mee worden gehouden dat er een toename van stikstofdepositie is, wat op enige wijze moet worden gecompenseerd. Dit heeft ook financiële gevolgen. Mogelijk kan dit echter met saldering worden opgelost indien de manege naast Hut van Mie Pils de activiteiten staakt.

Conclusie

De kosten voor variant 2 zijn hoger, omdat het een groter oppervlak betreft dat aangelegd dient te worden en omdat er ook in variant 2 nog (kleine) aanpassingen aan de Hutdijk gemaakt moeten worden. Er moet echter rekening mee worden gehouden dat het aanbrengen van verhardingen en het uitvoeren van een sanering de kosten van variant 1 ook kunnen verhogen. Daarnaast geldt dat voor variant 0 ook kosten zijn, voor het onderhouden van de weg. Deze kosten worden geschat op ongeveer €21.420,00. Dit is inclusief onvoorzienbare kosten (20%).

4.0 MULTICRITERIA-ANALYSE

In het voorgaande hoofdstuk zijn de verschillende onderzoeken beoordeeld. In dit hoofdstuk worden deze gekoppeld aan de kernwaarden van de ontwikkeling, waarbij met name drie zaken belangrijk zijn:

- Het creëren van een ecologische meerwaarde;
- Het verbeteren van de gebruikswaarde voor de recreant en omwonenden;
- De automobilist uit het gebied;
- Kosten.

4.1 ECOLOGISCHE MEERWAARDE

Er dient inzichtelijk te worden gemaakt in hoeverre de beide varianten zorgen voor het verbeteren van de natuurwaarde in het gebied, waarbij kan worden gesteld dat in de nul-variant geen sprake is van meerwaarde. In variant 1 is enige sprake van het verhogen van de natuurwaarde, in die zin dat de weg iets smaller wordt en er dus meer ruimte is voor een berm. Hierbij verdwijnt, net als in variant 2, de parkeerplaats bij het Meeuwven, waardoor de mogelijkheid bestaat dat dat stuk van de Hutdijk zich als natuur kan ontwikkelen. Echter blijft het in deze variant wel zo dat er nog steeds gemotoriseerd verkeer over de Hutdijk rijdt, zij het langzamer dan in de huidige situatie. Er kan daarom worden gesteld dat de meerwaarde van variant 1 minimaal zal zijn, al zal de precieze impact duidelijker worden indien er een nader ecologisch onderzoek wordt uitgevoerd. Aangezien in variant 1 geen veranderingen aan de Sophiastraat worden gerealiseerd, heeft deze variant ter hoogte van deze straat geen meerwaarde.

Voor variant 2 kan worden gesteld dat er eigenlijk twee subvarianten zijn: variant 2a en variant 2b. In variant 2 wordt de Sophiastraat verlengd en vindt gemotoriseerd verkeer voortaan plaats via deze route. Dit houdt in dat de Hutdijk tot op zekere hoogte wordt teruggegeven aan de natuur, al wordt deze route nog steeds gebruikt door wandelaars, fietsers en ruiters. Dit betekent dat de Hutdijk als zodanig blijft bestaan en er, gezien het gebruik van de weg en de verhardingslaag (die in variant 2a blijft bestaan) onder de Hutdijk, weinig mogelijk zijn voor met name flora om (onbelemmerd) te groeien. Daarnaast blijven beschermde diersoorten nog steeds kwetsbaar en kunnen zij nog steeds worden aangereden door de fietsers.

Variant 2b houdt in dat bij het verlengen van de Sophiastraat ook de Hutdijk wordt verbeterd. Dit gebeurt door het wegnemen van de puinverharding, waardoor flora meer kans krijgt te groeien. Ook kan de Hutdijk worden versmald. Hierbij is het wel aan te raden om de vrijkomende ruimte aan te planten (zie paragraaf 3.2 voor potentiële soorten), want anders bestaat de mogelijkheid dat er vooral struiken gaan groeien die een bepaalde mate van biodiversiteit in de weg staan, waardoor de weg misschien groener oogt dan in de nul-situatie, maar eigenlijk geen ecologische meerwaarde heeft.

Al met al kan dus wel worden gesteld dat variant 2, zowel in variant a als b, meer kansen biedt tot het verbeteren van de ecologische waarde, omdat er meer mogelijkheden zijn tot het herontwikkelen van de Hutdijk. Wel is het zo dat in deze variant mogelijk wat bos moet worden gekapt om ruimte te creëren voor de ontsluitingsweg. Er is dus ook sprake van natuuraantasting, maar dit kan worden gecompenseerd door algehele verbeteringen

4.2 VERBETEREN GEBRUIKSWAARDE

De ontwikkeling moet niet alleen leiden tot een verbetering van de natuurwaarde, maar ook voor de gebruiker (lees: de recreant). In de huidige situatie is sprake van gemotoriseerd verkeer dat niet alleen relatief snel rijdt, maar ook voor stofvorming zorgt. In variant 1 worden deze twee problemen opgelost door een versmalling in de weg en het aanbrengen van Achterhoeks Padvast, maar dat neemt niet weg dat gemotoriseerd verkeer en andere weggebruikers (fietsers, ruiters en wandelaars) nog steeds dezelfde route delen. Variant 2 zorgt voor een ontvlechting van deze gebruikers, waardoor er meer veiligheid ontstaat.

Variant 2 biedt ook mogelijkheden om de Hutdijk te verbeteren. In paragraaf 4.1 is al gesteld dat de weg smaller kan worden gemaakt. Dit biedt ook kansen om de cultuurhistorische waarde van de Hutdijk beter zichtbaar te maken. De Hutdijk is van oudsher een karrenspoor en dit kan in variant 2 zichtbaarder worden. Dit geeft het natuurgebied meer elan, zeker als het gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van de optie om te parkeren bij de school aan de rand van het natuurgebied. Zo is er meer rust voor de gebruiker.

Voor het verbeteren van de gebruikswaarde biedt variant 2 dus ook meer mogelijkheden dan variant 1.

4.3 ROL GEMOTORISEERD VERKEER

In paragraaf 4.2 is al omschreven dat de gebruikswaarde van de recreant verbetert door het ontvlechten van het verkeer, waarbij gemotoriseerd verkeer van de Hutdijk wordt gehaald. Dit zorgt er wel voor dat de automobilist een langere route moet nemen om bij de Hut van Mie Pils te komen. Immers is de route via de Hutdijk 1.050 meter lang en via de Sophiastreet 1.500 meter lang. Daarmee kan worden gesteld dat variant 2 voor de automobilist een licht negatiever effect heeft dan variant 1, maar dat dit dus wel voordelen oplevert voor de overige weggebruikers en de natuur.

4.4 KOSTEN

In paragraaf 3.7 is al kort ingegaan op de kosten. Variant 2 is een duurdere variant, wat voornamelijk te maken heeft met het feit dat er een groter gebied wordt ontwikkeld (de Sophiastreet is langer dan de Hutdijk) en dat er meer mogelijkheden zijn om in deze variant de Hutdijk ook te verbeteren. In absolute zin is dus sprake van hogere kosten, in relatieve zin kan worden geconcludeerd dat de baten ook hoger liggen.

4.5 CONCLUSIE MCA

In deze stap brengen wij de effecten van de verschillende varianten in beeld op de bepaalde beoordelingscriteria. Hiervoor maken wij gebruik van een Multi-Criteria Analyse (MCA), zoals ook gebruikelijk is bij het opstellen van een milieueffectrapportage. De volgende tabellen geven een totaaloverzicht van alle beschreven effecten van de onderzochte alternatieven en varianten. De scores worden weergegeven ten opzichte van de referentiesituatie (de nulsituatie). De referentie-situatie heeft doorgaans een score 0. Verder worden de volgende waarderingen gebruikt voor scoring.

Tabel 4.1 Waarderingen

| Punten | Effect |
|--------|----------------------------|
| ++ | Belangrijk positief effect |
| + | Positief effect |
| +/0 | Licht positief effect |
| 0 | Neutraal |
| 0/- | Licht negatief effect |
| - | Negatief effect |
| -- | Belangrijk negatief effect |

In de onderstaande tabel is de waardering aangegeven van de verschillende criteria voor de varianten.

Tabel: 4.2 MCA Hut van Mie Pils

| | Variant 0 Huidige situatie | Variant 1 Hutdijk aanpassen | Variant 2 Verlengde Sophiastraat |
|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| Criteria | | | |
| Ecologische meerwaarde | 0 | +/0 | + |
| Verbeteren gebruikswaarde | 0 | +/0 | ++ |
| Rol gemotoriseerd verkeer | 0 | +/0 | - |
| Kosten | 0 | 0/- | - |
| TOTAAL | 0 | +/0 | + |

In de tabel hebben de eerste twee aspecten een hogere weging meegekregen, omdat deze twee aspecten in potentie een duidelijke meerwaarde voor het gebied kunnen bieden. De rol van gemotoriseerd wordt minder zwaar gewogen, omdat een van de intenties is om ook de veiligheid te vergroten en dat per definitie consequenties zal hebben voor gemotoriseerd verkeer. De kosten zijn een belangrijk aspect, maar aangezien ook de kosten-baten een rol spelen is ervoor gekozen de weging van alleen de kosten ook lager te laten. Want uiteindelijk zullen betere meerwaarden doorgaans ook meer kosten met zich meenemen.

5.0 PARTICIPATIE

De varianten zullen worden voorgelegd aan de gemeenteraad van Waalre. De resultaten hiervan en eventuele aanpassingen die daaruit volgen worden aan dit rapport toegevoegd. Daarnaast vindt een presentatie plaats voor omwonenden waarin de varianten worden toegelicht. Eventuele relevante input hierdoor wordt ook aan het rapport toegevoegd.

6.0 CONCLUSIE

Op basis van het rapport is geconcludeerd dat variant 2 (Verlengde Sophiastraat) meer mogelijkheden biedt voor de kernwaarden die behoren bij het verbeteren van de omgeving van Hut van Mie Pils. Zowel de gebruikerswaarde als de ecologische waarde wordt beter in deze variant. Als daarbij ook nog verbeteringen aan de Hutdijk worden uitgevoerd, is het effect zelfs nog groter.

Variant 2 gaat wel ten koste van gemotoriseerd verkeer, dat een langere route moet afleggen om bij de Hut van Mie Pils te komen, en brengt hogere kosten met zich mee. Ook is in variant 2 sprake van een hogere stikstofdepositie omdat de route dicht langs een Natura 2000-gebied leidt, en de uitstoot daardoor sneller dit gebied bereikt. In variant 1 valt een (groot) deel van de uitstoot al neer voordat het Natura 2000-gebied bereikt wordt.

Hoewel er dus sprake is van een negatieve stikstofdepositie betekent dat niet dat de natuurwaarden in het plangebied niet kunnen worden verbeterd, want die mogelijkheden zijn er zoals gesteld wel degelijk. Daarnaast is er ook de mogelijkheid om te salderen indien de aanwezige manege de activiteiten staakt, waardoor stikstof geen negatief effect heeft.

Daarbij komt wel dat de kosten voor variant 2 hoger liggen dan bij variant 1, maar dat dit dus wel voor betere natuurwaarden kan zorgen. De kosten zijn ook te verklaren doordat het een langer tracé betreft dat moet worden opgewaardeerd.