

**Toetsingsadvies over de inhoud  
van het milieu-effectrapport  
Rijksweg A50 Oss - Eindhoven**

**8 mei 1992**

**162-193**

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

**Toetsingsadvies**

Toetsingsadvies over de inhoud van het  
milieu-effectrapport Rijksweg A50 Oss - Eindhoven /  
[Commissie voor de milieu-effectrapportage]. - Utrecht :  
Commissie voor de milieu-effectrapportage  
ISBN 90-5237-360-4

Trefw.: milieu-effectrapportage ; Noord-Brabant / wegen  
: Noord-Brabant.



Aan de Minister van Verkeer en  
Waterstaat  
Postbus 20906  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
HW/IWO 111426

uw brief  
20 december 1991

ons kenmerk  
U679-92/Si/mp/162-194

onderwerp  
toetsingsadvies over de inhoud van het MER  
Rijksweg A50 Oss-Eindhoven

Utrecht,  
8 mei 1992

Met bovengenoemde brief stelde de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid advies uit te brengen over de inhoud van de tracénota/milieu-effectrapport (MER) A50. Hierbij bied ik U het toetsingsadvies van de Commissie aan overeenkomstig artikel 41z, eerste en tweede lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm).

Naar aanleiding van het advies wil ik Uw aandacht voor de volgende punten vragen:

De Commissie is van oordeel dat de tracénota/MER ruim voldoende informatie biedt over de gevolgen voor het milieu van de A50 tussen Eindhoven en Oss. De nota kan dan ook als basis dienen voor de verdere besluitvorming. De Commissie constateert overigens wel dat de beschreven alternatieven onvoldoende tegemoetkomen aan alle doelstellingen voor mobiliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid, zoals deze in het MER voor de onderhavige wegverbinding geformuleerd zijn.

Volgens de huidige (financiële) planning voor de wegeninfrastructuur, zal de eventuele aanleg c.q. aanpassing van de A50, met uitzondering van een aantal knelpunten, na het jaar 2000 aan de orde zijn. Daardoor ontstaat ruimschoots gelegenheid om kennis te vergaren omtrent de knelpunten, die in het MER naar voren komen. Het evaluatieprogramma, dat bij het tracébesluit wordt opgesteld, biedt een geschikt kader voor onderzoek, zodat de voorgenomen activiteit beter zou kunnen voldoen aan de gestelde doelen. De Commissie wijst daarbij op mogelijkheden voor een flexibele inrichting en een selectief gebruik van de rijwegruijnte. Te denken is aan wisselstroken in de spits, reservering van rijstroken voor aparte categorieën, zoals openbaar- en groepsvervoer en voorzieningen voor carpooling. Verder zijn van belang voorzieningen en ingrijpende maatregelen t.b.v. mobiliteitsbeïnvloeding en verkeersgeleiding, alsmede (waarschijnlijk als meest belangrijke), de onderlinge afstemming van een en ander.

Het MER geeft aan dat het openbaar vervoer in het jaar 2010 7,6% van de verplaatsingen in het studiegebied voor zijn rekening neemt. Bij de aanleg van een hoogwaardige o.v.-verbinding (HOV) neemt het aantal nog met 0,44% (870 reizigers) toe. Het MER stelt dat nader onderzoek moet uitwijzen wat de meest geschikte vervoerstechniek is voor deze HOV. Gelet op enerzijds de berekende geringe meerwaarde van deze vervoersvorm en anderzijds het grote belang van de op het openbaar vervoer gerichte doelstellingen, kunnen in een dergelijk onderzoek de mogelijkheden worden verkend om in dat opzicht de doeltreffendheid sterk te vergroten. Het regionale karakter van de vervoersstromen op de A50 verdient daarbij nadrukkelijk de aandacht.

De Commissie hoopt met dit advies een constructieve bijdrage te leveren bij de verdere besluitvorming omtrent de onderhavige tracénota/MER.



dr. H. Cohen  
voorzitter werkgroep  
tracénota/MER A50

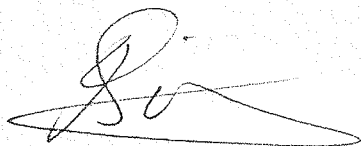
Toetsingsadvies over de inhoud  
van het milieu-effectrapport  
Rijksweg A50 Oss - Eindhoven

Advies op grond van artikel 41z, eerste en tweede lid van de Wet algemene bepalingen  
milieuhygiëne over de inhoud van het milieu-effectrapport Rijksweg A50 Oss -  
Eindhoven,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de  
milieu-effectrapportage; namens deze,

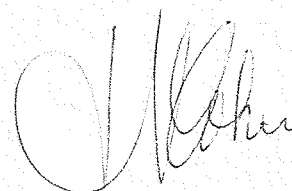
de werkgroep m.e.r. Rijksweg A50 Oss - Eindhoven

de secretaris



mr. R.J. Sielcken

de voorzitter



dr. H. Cohen

Utrecht, 8 mei 1992

## INHOUDSOPGAVE

	<b>Pagina</b>
1. INLEIDING	1
2. TOETSING VAN HET MER OP HOOFDLIJNEN	2
3. TOETSING OP ONDERDELEN	2
3.1 Doel en probleemstelling	2
3.1.1 Algemeen	2
3.1.2 Toetsing van de alternatieven aan de doelstellingen	2
3.2 Het evaluatieprogramma en verdere besluitvorming	3
3.2.1 Algemeen	3
3.2.2 De weginfrastructuur	4
3.2.3 Openbaar vervoer	4
3.2.4 Ruimtelijke en organisatorische aspecten	5

## BIJLAGEN

1. Brief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 december 1991, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld advies uit te brengen.
2. Tekst van de openbare bekendmaking van de start van de m.e.r.-procedure, Staatscourant 246, 18 december 1991.
3. Projectgegevens.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

## 1.

### INLEIDING

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel d (SVV2, juni, 1990) is de Rijksweg A50 opgenomen als hoofdtransportverbinding, uit te voeren als autosnelweg (indicatief). Het SVV2 stelt dat projectstudies uitgaan van een brede benadering voor de probleemstelling, de alternatieven en het studiegebied. In deze benadering dient de noodzaak en aard van de te nemen maatregelen te worden aangetoond. De doelstelling van het SVV2 is in de tracénota/MER A50 als volgt geformuleerd:

"Het doel van de activiteit is binnen de context van een duurzame samenleving maatregelen te ontwikkelen die de knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer oplossen. Bereikbaarheid en leefbaarheid in de corridor Eindhoven - Veghel - Uden - Oss/Ravenstein zijn daarbij uitgangspunt. Met de maatregelen wordt beoogd de aangeboden vervoerscapaciteit te beïnvloeden (...). De externe effecten van de maatregelen voor o.a. natuur, milieu en landschap moeten binnen de grenzen blijven die door het Tweede SVV worden gesteld" (pagina 7).

In het Eerste SVV (1981) was de verbinding Oss-Eindhoven opgenomen in het hoofdwegennet. Daarbij werd aangegeven dat een studie moest leiden tot een zodanig tracé dat het paste in een, voor Noordoost-Brabant, gewenst structuurmodel. Uit deze studie (Stuhnob-nota, 1984) heeft de minister in 1988 gekozen voor één van de varianten, waarvoor vervolgens een tracéstudie zou worden gemaakt. Deze procedure is nog opgenomen in SVV2 deel a (1989).

In mei 1989 ging de m.e.r.-procedure voor de voorgenomen activiteit van start. Op 26 juni bracht de Commissie voor de m.e.r. advies uit voor de richtlijnen van de tracénota/MER A50. Een maand later stelde de Minister de richtlijnen vast. In deze procedure fungeert de directie Noord-Brabant als initiatiefnemer, terwijl de Directeur Generaal van Rijkswaterstaat, namens de minister, optreedt als bevoegd gezag.

Op 20 december 1991 verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie m.e.r. advies uit te brengen over de inhoud van de projectnota/MER Rijksweg 50. Dit toetsingsadvies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie m.e.r. Haar samenstelling en andere projectgegevens zijn opgenomen in bijlage 3. Op 30 oktober 1991 heeft de werkgroep in een gesprek met initiatiefnemer en bevoegd gezag haar opvattingen over de inhoud van een concept-MER kenbaar gemaakt. Voor de totstandkoming van het toetsingsadvies kwam de werkgroep bijeen op 27 februari 1992 en is met bevoegd gezag en initiatiefnemer op 6 mei over het concept-advies van gedachten gewisseld. In haar advies heeft de werkgroep al de inspraak betrokken, zowel de schriftelijke als de mondelinge inspraak van de hoorzittingen bij de Raad van de Waterstaat op 9 en 14 april. Een overzicht van de schriftelijke inspraak is vermeld in bijlage 4.

## **2. TOETSING VAN HET MER OP HOOFDLIJNEN**

Het MER geeft ruim voldoende informatie over de gevolgen voor het milieu bij de aanleg van een nieuwe wegverbinding of aanpassing van de bestaande verbinding tussen Eindhoven en Oss. Ook de alternatieven en varianten voor de genoemde verbinding zijn goed beschreven.

Voor al deze aspecten concludeert de Commissie dat het MER voldoende basis biedt voor de verdere besluitvorming in verband met de weginfrastructuur. Wel rijst de vraag in welke mate het voornemen bijdraagt aan de doelstellingen, zoals deze in het kader van de "duurzame samenleving" voor het verkeer en vervoer geformuleerd zijn. Uit het MER blijkt dat bij geen van de alternatieven alle doelstellingen op het gebied van mobiliteit, leefbaarheid, bereikbaarheid en openbaar vervoer bereikt worden. In het volgende hoofdstuk wordt daarop ingegaan, waarbij de Commissie tevens aanbevelingen doet met het oog op de verdere besluitvorming en het op te stellen evaluatieprogramma.

## **3. TOETSING OP ONDERDELEN**

### **3.1 Doel en probleemstelling**

#### **3.1.1 Algemeen**

De doelstelling van het MER vormt een vertaling van het SVV-2, toegepast op de corridor Eindhoven - Veghel - Uden - Oss. De algemene doelen zijn vertaald in een aantal toetsbare grootheden voor met name automobilititeit, leefbaarheid, bereikbaarheid en openbaar vervoer. Bij te nemen maatregelen zullen de effecten voor natuur en milieu binnen gestelde randvoorwaarden dienen te blijven.

Deze brede doelstelling brengt met zich mee dat het MER niet kan volstaan met het in beeld brengen van de weginfrastructuur (alternatieven) en zijn milieugevolgen. Terecht gaat het MER daarom ook in op bijvoorbeeld een hoogwaardige openbaarvervoersvariant (HOV).

#### **3.1.2 Toetsing van de alternatieven aan de doelstellingen**

Geconcludeerd kan worden dat geen van de alternatieven toereikend is om al de gestelde doelen te halen. De Commissie mist in het MER een beschouwing over de wijze waarop de doelstellingen van de voorgenomen activiteit wel te realiseren zijn. In de verdere uitwerking als ook het evaluatieprogramma zullen daarom mede gericht moeten worden op onderzoek en maatregelen, die de doelstellingen dichterbij brengen.

De regionale doelstelling voor de automobilititeit in 2010 wordt berekend op 48% meer autokilometers ten opzichte van 1986. Feitelijk neemt de automobilititeit in het studiegebied toe met 56% (nulalternatief). Na



een correctie van 7%, dankzij te nemen verkeersmanagementsmaatregelen, wordt de groei in 2010 geschat op 46% <sup>1</sup>].

Confrontatie tussen de doelstelling en de modelresultaten leveren het volgende beeld op:

	mobiliteits- stijging in 2010 t.o.v. 1986	aantal km auto- verplaatsingen tijdens de spits in 2010	mobiliteits- stijging t.o.v. het nulplusal- ternatief
- regionale mobiliteitsdoelstelling:	+48%	725.000	
- nulalternatief:	+45%	717.000	-
- nulplusalternatief (ook incl. HOV):	+46%	714.000	(0%)
- autowegalternatief:	+49%	732.000	(+2%)
- autosnelweg:	+55%	762.000	(+6%)

Hieruit blijkt dat met name de autosnelweg niet voldoet aan de mobiliteitsdoelstelling van de tracénota/MER <sup>2</sup>].

De bereikbaarheidsdoelstelling is vertaald in de kans op files. Het MER constateert dat zowel het autoweg- als het nulplusalternatief niet voldoet. Op een aantal tracégedeelten zijn de intensiteiten het dubbele van de maximale capaciteit. In die gevallen zal zeker de congestiekans ruim worden overschreden <sup>3</sup>].

De doelstelling om het openbaar vervoer te bevorderen kent een landelijk streven van 50 tot 100% meer reizigerskilometers op de belangrijkste corridors. Een regionale doelstelling is niet gegeven.

In het MER zijn het verbeterd OV-stelsel als onderdeel van het nulalternatief en de HOV modelmatig beschouwd. In het nulalternatief is het aantal o.v.-reizigers in 2010 gegroeid van 9.700 naar 15.000. Met de HOV-variant zijn dat 15.840 reizigers. De resultaten voor de HOV-variant in combinatie met de andere alternatieven wijken niet noemenswaardig af. Voor alle alternatieven betekent dit een toename in het aantal o.v.-reizigerskilometers van circa 55%. Daarmee vallen zij binnen de OV-doelstelling van het SVV-2.

## 3.2 Het evaluatieprogramma en verdere besluitvorming

### 3.2.1 Algemeen

De aanzet tot het evaluatieprogramma in het MER beperkt zich tot die ingrepen, welke een rechtstreekse relatie hebben tot de weginfrastructuur. Zoals al gesteld, is de voorgenomen activiteit zodanig geformuleerd, dat daarbij ook andere aspecten dan het wegverkeer in het studiegebied betrokken zijn, onder andere het openbaar vervoer. Deze aspecten verdie-

1 Zie MER pag. 148, anders inspraakreactie nr. 38.

2 Zie inspraakreacties nrs. 10, 160, 162, 213 (bijlage 4).

3 Zie inspraakreacties nrs. 10, 125, 126, 199, 213 en o.a. van veel bedrijven.

