

Richtlijnen voor de trajectnota/MER BOSE

Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Richtlijnen voor de trajectnota/MER BOSE

Datum 20 februari 2003
Kenmerk SRE031/Jsr/0610
Eerste versie 5 december 2002

Documentatiepagina

Oprichtgever(s)	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven
Titel rapport	Richtlijnen voor de trajectnota/MER BOSE Definitief
Kenmerk	SRE031/Jsr/0610
Datum publicatie	20 februari 2003
Projectteam opdrachtgever(s)	ir. T.H. Dijk
Projectteam Goudappel Coffeng	ir. R.W. Meilof en dr. A.R.G. Jansen
Projectomschrijving	Richtlijnen trajectnota/MER BOSE inclusief de verwerking van inspraakreacties en adviezen.
Trefwoorden	tracé, MER, Startnotitie, inspraakreacties, regionaal wegennet

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Hoofdpunten richtlijnen	2
3	Probleemstelling, doel en besluitvorming	4
3.1	Probleem- en doelstelling	4
3.2	Besluitvorming	5
4	Voorgenomen activiteit en alternatieven	6
4.1	Algemeen	6
4.2	Vervoerkundige voorstudie	6
4.3	Nulplus-alternatief	7
4.4	Tracéalternatieven	7
4.5	Meest milieuvriendelijke alternatief en voorkeursalternatief	8
5	Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en gevolgen voor het milieu	9
6	Vergelijking van alternatieven	13
7	Leemten in informatie	14
8	Evaluatieprogramma	15
9	Vorm en presentatie	16
10	Samenvatting van het MER	17
	Bijlagen	
1	Brief van het bevoegd gezag d.d. 27 september 2002 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen	
2	Kennisgeving in het Eindhovens Dagblad d.d. 28 september 2002	
3	Lijst van inspraakreacties en adviezen	
4	Nota van commentaar inspraakreacties Startnotitie BOSE	

1 Inleiding

De wegen ten oosten van Eindhoven en rond Helmond kunnen het toenemende autoverkeer niet afdoende verwerken. Hierdoor ontstaan problemen met de bereikbaarheid en de leefbaarheid, en worden de economische ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied nadelig beïnvloed. Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)¹ wil hier in samenwerking met de betreffende gemeenten een oplossing voor vinden middels uitvoering van de zogenoemde BOSE-studie. BOSE staat voor Bereikbaarheid Oostelijk deel Stadsregio Eindhoven.

Het project is opgenomen in de planstudiefase van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) in het onderdeel 'regionale/lokale infrastructuur'. Voor het project moet een milieueffectrapportage (MER) procedure worden doorlopen. Deze wordt gevolgd ten behoeve van de vaststelling van een tracé of verschillende tracés in een wijziging van het Regionaal Structuurplan (RSP).

Voorafgaande aan het MER is een startnotitie verschenen waarin de te onderzoeken alternatieven en effecten in de projectnota/MER zijn afgebakend. Na publicatie van de startnotitie heeft gedurende vier weken een inspraakronde plaats gehad. In deze inspraakronde is iedereen in de gelegenheid gesteld om kenbaar te maken op welke alternatieven en effecten het onderzoek in de projectnota/MER zich volgens hen zou moeten richten.

Bij brief van de SRE is de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport². Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor het MER. De MER-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in het Eindhovens Dagblad van 28 september 2002³.

De voorliggende nota bevat de richtlijnen voor de projectnota/MER. Hierbij is gebruik gemaakt van het advies van de Commissie. Het doel dit advies was aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. De diverse richtlijnen worden in de volgende hoofdstukken achtereenvolgens aan de orde gesteld. Voor de 'Nota van commentaar inspraakreacties Startnotitie BOSE' wordt verwezen naar de bijlage.

¹ In het SRE werken 22 gemeenten in zuidoost-Brabant samen op terreinen die om een regionale aanpak vragen (o.a. ruimtelijke ordening, volkshuisvesting, verkeer en vervoer, recreatie en toerisme, milieu en afvalverwijdering en sociaal-economische zaken).

² Zie bijlage 1.

³ Zie bijlage 2.

2 Hoofdpunten richtlijnen

De SRE stelt de fasering van mogelijke oplossingen centraal. In het MER wordt de volgende systematiek gehanteerd:

1. De SRE stelt zich op het standpunt dat een actuele knelpuntenanalyse moet worden gemaakt, waarbij wordt aangegeven welke knelpunten resteren bij uitvoering van reeds genomen besluiten over maatregelen ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheidsproblemen en uitgaande van de autonome ontwikkeling op het gebied van de ruimtelijke ordening. In de knelpuntenanalyse moet de omvang, herkomst en bestemming van de verkeers- en vervoerstromen in/door het gebied gedetailleerd in kaart worden gebracht, zodat duidelijk onderscheid gemaakt kan worden in regionale en lokale verkeerskundige problemen. Van belang is dat daarbij de mate van samenhang tussen regionale en lokale problemen wordt aangegeven. De aard en omvang van de verwachte bereikbaarheidsproblemen dienen in beeld te worden gebracht via intensiteit/capaciteitsverhoudingen en reistijdverhoudingen tussen de verschillende vervoersmodaliteiten op de belangrijkste verkeersrelaties.
2. De SRE zal vervolgens een nulplus-alternatief laten uitwerken met maatregelen die naar verwachting op relatief korte termijn en met relatief beperkte financiële middelen te realiseren zijn. De SRE denkt met name aan het inzetten van (lokale) maatregelen ter bevordering van de doorstroming en het benutten van de mogelijkheden van bijvoorbeeld openbaar vervoer, ketenvervoer, fietsverkeer, carpooling en sturend parkeerbeleid. Daarbij dient op de milieugevolgen gewezen te worden en op de mogelijkheden die er bestaan om deze gevolgen te voorkómen of te mitigeren.
3. Vervolgens dient het onderzoek uit te wijzen welke knelpunten wat betreft bereikbaarheid en leefbaarheid overblijven en welke lokale en/of regionale tracéalternatieven hiervoor een oplossing kunnen bieden. Van ieder tracéalternatief op lokaal dan wel regionaal niveau wordt aangegeven wat de gevolgen zijn voor natuur en landschap en leefbaarheid, alsmede welke mogelijkheden bestaan om deze gevolgen te voorkómen, mitigeren of te compenseren. Tevens wordt daarbij aangegeven wat de langere-termijnconsequenties en -opties zijn voor de ruimtelijke ordening.
4. De SRE acht het denkbaar dat de belangen van natuur en landschap enerzijds en leefbaarheid anderzijds niet (altijd) goed verenigbaar zijn binnen één alternatief. Derhalve wordt duidelijk gemaakt waar conflicterende situaties optreden en worden oplossingen uitgewerkt die maximaal tegemoet komen aan hetzij het belang van natuur en landschap, hetzij het belang van leefbaarheid. De eventuele conflicterende lokale belangen en belangen op het niveau van het gehele plangebied worden daarbij inzichtelijk gemaakt. Vervolgens wordt een beargumenteerde keuze van oplossingen in het meest milieuvriendelijke alternatief en het voorkeursalternatief gemaakt.

De SRE stelt zich op het standpunt dat het belangrijk is dat de informatie uit het MER voor eenieder toegankelijk is. Een goede samenvatting is essentieel voor de overdracht van informatie aan een brede doelgroep.

3 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wet milieubeheer (Wm):

Een MER bevat ten minste: *'een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd.'*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *'een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.'*

3.1 Probleem- en doelstelling

De knelpuntenanalyse, waarvan de resultaten vermeld zijn in de startnotitie, dateert in hoofdzaak uit 1998. Ten behoeve van het MER wordt een actuele knelpuntenanalyse gemaakt, om aan te geven welke knelpunten resteren bij uitvoering van reeds genomen besluiten over maatregelen ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheidsproblemen, en uitgaande van de autonome ontwikkeling op het gebied van de ruimtelijke ordening.

In de knelpuntenanalyse wordt de omvang, herkomst en bestemming van de verkeers- en vervoerstromen in/door het gebied gedetailleerd in kaart gebracht zodat duidelijk onderscheid gemaakt kan worden in regionale en lokale verkeerskundige problemen⁴. Daarbij wordt de mate van samenhang tussen regionale en lokale problemen aangegeven. De aard en omvang van de verwachte bereikbaarheidsproblemen worden in beeld gebracht via intensiteit/capaciteitsverhoudingen en reistijdverhoudingen tussen de verschillende vervoersmodaliteiten op de belangrijkste verkeersrelaties.

Het te hanteren prognosejaar is volgens de startnotitie 2020. Mede door de planhorizon van de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt tevens inzicht worden verschaft in het oplosend vermogen van de maatregelen na 2020⁵ door in te gaan op de capaciteitsruimte die nog resteert op het wegennet. Daarnaast wordt inzicht verschaft in mogelijke verplaatsing van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen naar elders en de invloedssfeer van mogelijke maatregelen. Met deze informatie wordt inzicht verkregen in het duurzame karakter van de aangedragen oplossingen.

⁴ Een goed onderscheid tussen verkeer met herkomst en/of bestemming in het gebied en doorgaand verkeer is ook nodig om te kunnen onderzoeken of, en in welke mate, bepaalde oplossingen niet-gewenst verkeer aantrekken.

⁵ Zie ook de inspraakreactie van de gemeente Nuenen (inspraakreactie nr. 16, bijlage 3).

3.2 Besluitvorming

De startnotitie geeft een nagenoeg volledig overzicht van de randvoorwaarden en uitgangspunten die gelden bij dit voornemen. In de MER wordt daarnaast aandacht besteed aan de immissiegrenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen zoals opgenomen in het Besluit Luchtkwaliteit.

In verband met de aanwezigheid van beschermde natuurgebieden en beschermde dieren- en plantensoorten in het plangebied ziet de SRE erop toe dat expliciet aandacht wordt besteed aan het zorgvuldig omgaan met de verplichtingen die voortvloeien uit de Vogel- en Habitatrichtlijn, het Structuurschema Groene Ruimte, de Natuurbeschermingswet en de Flora- en Faunawet.

In verband met de aanwezige en te verwachten archeologische waarden binnen het plangebied wordt tevens aandacht gevraagd voor het rijksbeleid ten aanzien van de zorg voor archeologische monumenten⁶, zoals de Cultuurnota, de Nota Belvédère, het Verdrag van Malta en de Monumentenwet.

Zoals vermeld in de startnotitie wordt met behulp van de Reconstructiewet Concentratiegebieden de specifieke problematiek van het landelijk gebied aangepakt. In het MER wordt aangegeven waar de activiteiten van de Reconstructie Commissie en die van de SRE op elkaar aansluiten en hoe en wanneer onderlinge afstemming van de plannen zal plaatsvinden.

Daarnaast wordt in het MER de relatie aangegeven tussen het BOSE-project en:

- de studie die de gemeente Helmond uitvoert naar de verkeersstructuur in en rondom Helmond;
- de openbaar-vervoermaatregelen in het kader van ORION II.

In het MER wordt aangegeven dat het is opgesteld voor een wijziging van het RSP. Het zij nadrukkelijk vermeldt dat het MER anticipeert op de besluitvormingsprocedure voor het RSP. Op deze manier kan de ontwikkeling van bijvoorbeeld nieuwe woon- en werklocaties binnen het SRE-plangebied afgestemd worden op de wensen en mogelijkheden van bereikbaarheid en leefbaarheid en vice versa.

⁶ Waarbij duurzaam behoud van het archeologisch bodemarchief wordt nagestreefd.

4 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *'een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven.'*

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

'Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt.'

4.1 Algemeen

Gezien de ernst en urgentie van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek en de tegelijkertijd beperkt beschikbare financiële middelen, stelt de SRE de fasering van mogelijke oplossingen centraal. Benuttingsmaatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid kunnen naar verwachting relatief snel worden uitgevoerd, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe wegen. Om deze reden is de SRE voornemens het nulplus-alternatief en het benuttingsalternatief 1 uitputtend te laten behandelen en maatregelen uit te werken die naar de verwachting op relatief korte termijn en met relatief beperkte financiële middelen zijn te realiseren. Vervolgens wordt onderzocht welke bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten overblijven en welke (lokale en/of regionale) tracéalternatieven hiervoor een oplossing kunnen bieden.

4.2 Vervoerkundige voorstudie

Er wordt gestart met een vervoerkundige studie van de alternatieven. Er zijn twee aanleidingen voor deze voorstudie:

- Naast de in de startnotitie genoemde alternatieven wordt er specifiek ingegaan op tracéalternatieven en -varianten die in de inspraakronde aan de orde zijn gesteld. Van deze varianten op de alternatieven worden de verkeers- en vervoerseffecten in beeld gebracht zodat die bij een gebleken oplossend vermogen geselecteerd kunnen worden voor de hoofdstudie. Het betreft een extra nulplusvariant, waarin recente openbaarvervoerideeën en plannen (onder andere openbaar-vervoernetwerk BrabantStad) worden meegenomen en de alternatieven 4 en 5 waarin tracévarianten voor het wegtraject ten zuiden van Beek en Donk worden meegenomen.
- De regio beschikt inmiddels over een actueel verkeersmodel. De selectie van nader te bestuderen alternatieven kan met dit verkeer en vervoermodel beter worden onder-

bouwd. Het leidt mogelijk tot nieuwe inzichten die van invloed zijn op de wijziging van het RSP.

- In aanvulling op de startnotitie zullen de criteria op basis waarvan de tracéalternatieven en -varianten zijn geselecteerd uitgebreider worden onderbouwd zodat inzichtelijk is waarom bepaalde alternatieven/varianten niet zijn meegenomen.

4.3 Nulplus-alternatief

Als zoekrichting voor het nulplus-alternatief wordt gedacht aan het maximaal inzetten van maatregelen ter verbetering van de doorstroming (waaronder het aanpassen van kruispunten en het afleiden van het autoverkeer naar andere routes), in combinatie met het optimaal benutten van de mogelijkheden van openbaar vervoer, ketenvervoer⁷, fietsverkeer⁸, carpooling en sturend parkeerbeleid.

De milieugevolgen van genoemde maatregelen, en de mogelijkheden die er bestaan om deze gevolgen te voorkómen of te mitigeren, worden daarbij aangegeven. In het MER wordt het nulplus-alternatief als volwaardig alternatief beschreven en wordt uitputtend nagegaan in welke mate het kan bijdragen aan het oplossen van de gestelde bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelen.

4.4 Tracéalternatieven

Van ieder tracéalternatief wordt op lokaal dan wel regionaal niveau aangegeven worden wat de gevolgen zijn voor natuur en landschap en leefbaarheid. Daarbij zal het onderscheid worden gemaakt tussen tijdelijke gevolgen van activiteiten in de realisatiefase en blijvende gevolgen in de gebruiksfase.

Van ieder tracéalternatief wordt aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen kunnen worden getroffen ter bescherming van natuur en landschap en ter bevordering van de leefbaarheid. Mitigerende maatregelen die in ieder geval overwogen worden, zijn:

- de ondertunneling, overbrugging of het verdiept aanleggen van wegen, bijvoorbeeld voor het passeren van beekdalen;
- de plaatsing van geluidsschermen;
- de toepassing van geluidarm asfalt;
- vervanging van dieselbussen door bussen op gas;
- de aanleg van oversteek-/passeermogelijkheden voor langzaam verkeer;

⁷ Dat wil zeggen een vlot en soepel verlopende aaneenschakeling van verschillende wijzen van vervoer (fiets, auto, openbaar vervoer).

⁸ Teneinde de bereikbaarheid van druk bezochte locaties in en rond het stedelijk gebied te verbeteren en te waarborgen.

- het opheffen van barrières voor de fauna via de aanleg van ecoducten en -tunnels;
- het aanpassen van de wegverlichting.

4.5 Meest milieuvriendelijke alternatief en voorkeursalternatief

De SRE is van mening dat de belangen van natuur en landschap enerzijds en leefbaarheid anderzijds niet (altijd) goed verenigbaar zijn binnen één alternatief. Derhalve zal duidelijk worden gemaakt waar conflicterende situaties optreden en zullen oplossingen worden uitgewerkt die maximaal tegemoetkomen aan hetzij het belang van natuur en landschap, hetzij het belang van leefbaarheid. Eventuele conflicterende lokale belangen en belangen op het niveau van het gehele plangebied zullen hierbij inzichtelijk worden gemaakt. Vervolgens wordt een beargumenteerde keuze gemaakt van oplossingen in het meest milieuvriendelijke alternatief en het voorkeursalternatief.

In het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) wordt uitgegaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu. Bij de ontwikkeling van het MMA mogen het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten.

5 Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en gevolgen voor het milieu

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *'een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen.'*

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *'een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.'*

Als referentie voor de te verwachten milieueffecten, wordt de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkelingen ervan, beschreven. Onder de autonome ontwikkeling wordt verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving gaat het MER uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe maatregelen ten aanzien van verkeer en vervoer, woningbouw en de aanleg van bedrijfsterreinen. Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan worden hiervoor verschillende scenario's gebruikt of er wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd.

De SRE heeft vastgesteld dat in de startnotitie bij de beschrijving van de huidige situatie en de ontwikkelingen op het terrein van de ruimtelijke ordening, de vanuit natuurontwikkeling belangrijke gebieden van Heerendonk en Ruweeusels ontbreken. Daarnaast ontbreekt in de startnotitie informatie over de Landschappelijke Ecologische Verbindingszone en de groene mal voor de stadsregio die is opgenomen op de plankaart van het RSP⁹. In het MER zullen deze punten worden meegenomen. In het MER zullen ook de te verwachten en mogelijk voorziene maatregelen ten aanzien van de ontwikkeling van schone auto's worden meegenomen. Ook zal inzicht worden gegeven in de mogelijke vermindering van de geluidshinder en verbetering van de luchtkwaliteit in het stedelijk gebied van Eindhoven (oostelijke randweg, radialen in de stad).

Bij de beschrijving van de milieugevolgen worden de volgende algemene richtlijnen in acht genomen:

- de gevolgen voor het milieu worden beschreven in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid, compenseerbaarheid en afwentelingseffecten¹⁰;

⁹ Zie inspraakreactie van de gemeente Nuenen (inspraakreactie nr. 16, bijlage 3).

¹⁰ Zo kan het omleggen van een bepaalde weg leiden tot nieuwe bereikbaarheids- en/of leefbaarheidsproblemen elders.

- de gevolgen voor het milieu worden, waar mogelijk en zinvol, kwantitatief geformuleerd en kwalitatief waar dit niet anders kan;
- aandacht wordt vooral besteed aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden;
- de onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte basisgegevens worden vermeld.

Natuur

Er zal aandacht worden besteed aan de gevolgen voor beschermde natuurgebieden en beschermde dieren en plantensoorten. Bij mogelijk significante gevolgen wordt een passende beoordeling gemaakt conform artikel 6, lid 3 en 4, van de Vogel- en Habitatrichtlijn. In het MER zullen de dan volgende vragen beantwoord worden:

- Op grond van welke beschermde soorten en/of abiotische factoren heeft het gebied/hebben de gebieden zich gekwalificeerd?
- Welke significante gevolgen voor deze soorten en/of op de abiotische factoren kunnen er optreden ten gevolge van de voorgenomen activiteit, in samenhang met andere plannen of projecten (cumulatie)? Indien er geen significante gevolgen verwacht worden, hoeven de volgende vragen niet beantwoord te worden.
- Zijn er alternatieve oplossingen (waaronder preventieve of mitigerende maatregelen), waardoor er geen (significante) gevolgen voor het beschermde gebied zullen optreden?
- Zijn er dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden? En zo ja, welke?
- Indien het project toch in of nabij het beschermde gebied moet plaatsvinden en mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing zullen bieden om de mogelijke significante gevolgen te voorkomen, welke compenserende maatregelen zullen dan getroffen worden?

De SRE zal beoordelen of de voorgenomen activiteit leidt tot in de Flora- en Faunawet genoemde verboden handelingen. Indien dit het geval is, zal er een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en Faunawet moeten worden aangevraagd. Daarbij dient te worden aangegeven op grond van welke argumenten de SRE meent voor een ontheffing in aanmerking te komen.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Er wordt aandacht besteed aan de gevolgen voor:

- landschapsbepalende elementen en patronen (geomorfologie, beekdalen, waterlopen, beplantingen etc.);
- het landschapsbeeld (bijvoorbeeld de mate van openheid/beslotenheid, doorzichten, de aanwezigheid van karakteristieke elementen en/of visueel storende elementen);
- cultuurhistorische elementen (bijvoorbeeld bebouwing, watermolens en beplanting) en patronen (verkavelings-, ontginnings- en wegenpatronen);
- archeologische objecten (bijvoorbeeld oude bewoningsresten).

Bodem en water

Er wordt aandacht besteed aan:

- de invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- de gevolgen voor de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit en -kwantiteit.

Geluidshinder

Bij significante toe- of afname van de verkeersintensiteit¹¹ wordt de geluidsbelasting en -hinder gekwantificeerd. Indien dit het geval is, wordt/worden:

- de bepalende geluidsniveaus in de dag-, avond- en nachtperiode ter hoogte van geluidgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, verzorgingstehuizen, woon-, natuur-, stilte- en recreatiegebieden) aangegeven, met daarbij de deelbijdragen van de oorzakelijke geluidsbronnen¹²;
- bij meerdere beïnvloede geluidgevoelige bestemmingen de geluidscontouren op kaart aangegeven in stappen van 5dB(A), bijvoorbeeld 40, 45, 50, 55, 60 en 65 dB(A). Op deze manier wordt inzicht gegeven in het aantal gehinderden per alternatief op basis van het aantal woningen binnen deze schillen.

Bij het bepalen van het aantal gehinderden wordt onderscheid gemaakt tussen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen (scholen, ziekenhuizen etc.). Om het aantal gehinderden uit te drukken wordt een maat gehanteerd die rekening houdt met de mate van overschrijding van de grenswaarden voor geluidshinder.

Daar waar sprake is van de aanwezigheid van spoorwegen in de directe nabijheid van de weg, wordt de cumulatie van geluidshinder in de berekeningen opgenomen. Dit kan geschieden aan de hand van de berekening van de Milieukwaliteitsmaat (MKM) uit het ontwerp Algemene Maatregel van Bestuur inzake cumulatie.

De geluids- en trillingseffecten tijdens de aanlegfase worden eveneens beschouwd, met name waar het gaat om effecten in de bebouwde omgeving en werkzaamheden in de nachtperiode.

Luchtverontreiniging

Indien relevant, worden de concentraties van luchtverontreinigende stoffen beoordeeld aan de hand van grenswaarden voor de immissies van NO₂ en fijn stof (PM₁₀)¹³. Voor deze stoffen dient conform de eisen voortvloeiend uit het Besluit Luchtkwaliteit:

- op kaart worden aangegeven in welk gebied de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ wordt overschreden. Ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven;
- op kaart worden aangegeven in welk gebied de jaargemiddelde grenswaarde van 30 µg/m³ wordt overschreden (alléén voor fijn stof)¹⁴;

¹¹ Bij de bepaling van akoestisch relevante wijzigingen moet gedacht worden aan toe-/afname van meer dan 1 dB(A) bij bebouwingslocaties, dit in afwijking van de in de startnotitie in dit verband aangehouden 1,5 dB(A).

¹² Rekening moet worden gehouden met de aan- dan wel afwezigheid van geluidsschermen.

¹³ Ter indicatie: in stedelijk gebied bij een verkeersintensiteit van meer dan 7.500 mvt/etm; in landelijk gebied bij een verkeersintensiteit van meer dan 40.000 mvt/etm.

- het aantal woningen en gevoelige bestemmingen (voor fijn stof), dan wel het totaal oppervlak bebouwd gebied (voor NO₂) dat zich in dit gebied bevindt, worden aangegeven.

Bij verdiepte of ondergrondse tracés wordt afzonderlijk aandacht besteed aan luchtconcentraties van NO₂, fijn stof en benzeen in de verdieping of tunnel, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond mogelijke ventilatiepunten. Daarbij wordt rekening gehouden met de invloed van eventuele (geluid)afschermende voorzieningen.

In het MER zal in algemene zin het verband tussen fijn-stofemissies door het verkeer en de gezondheidsproblematiek worden beschreven¹⁵, en zal deze worden gerelateerd aan de situatie in het studiegebied.

Overige leefbaarheidsaspecten

Naast geluidshinder en luchtverontreiniging, wordt ook aandacht besteed aan de navolgende aspecten gerelateerd aan leefbaarheid:

- barrièrewerking, met name voor kruisend langzaam verkeer, maar ook in relatie tot de bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen¹⁶;
- verkeersveiligheid;
- visuele hinder.

¹⁴ De jaargemiddelde grenswaarde van 30 µg/m³ geldt als indicator voor de daggemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ die in 2005 niet meer dan 35 dagen per jaar overschreden mag worden.

¹⁵ Er bestaan sterke aanwijzingen dat personen die in de directe omgeving van snelwegen of drukke wegen in de stad wonen, door blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen afkomstig van het verkeer een relatief grote kans op gezondheidsschade ondervinden (Hoek et al., Association between mortality and indicators of traffic-related air pollution in the Netherlands: a cohort study, The Lancet, 24 September 2002).

¹⁶ Wat betreft barrièrewerking zal inzicht moeten worden gegeven in de invloed op de functioneel-ruimtelijke relaties in het studiegebied of in deelgebieden daarvan (veelgebruikte routes naar scholen, openbare voorzieningen, winkels of het buitengebied).

6 Vergelijking van alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *'een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven.'*

De milieueffecten van de alternatieven worden onderling én met de referentie (bestaande milieutoestand inclusief autonome ontwikkeling hiervan) vergeleken. De vergelijking vindt zowel plaats op lokaal niveau als op het niveau van het gehele plangebied.

Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen. Vergelijking vindt bij voorkeur plaats op grond van kwantitatieve informatie. Bij de vergelijking worden de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid betrokken.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, stelt de SRE zich op het standpunt dat een indicatie moet worden gegeven van de kosten van de verschillende alternatieven. Ook de effecten van eventuele fasering van besluitvorming, uitvoering en uitgaven worden hierbij betrokken.

7 Leemten in informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *'een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, respectievelijk van de milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens.'*

Het MER zal aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. De inventarisatie wordt toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op deze manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit.

8 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:

'Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen.'

Bij het besluit inzake wijziging van het RSP zal worden aangegeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek wordt verricht om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. In het MER zal een aanzet tot een programma voor dit onderzoek worden gegeven, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

De SRE ziet toe op een goede monitoring van de feitelijke ontwikkelingen en effecten, teneinde toetsing aan de uitgangspunten van de studie en permanente (bij)sturing bij de oplossing van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen mogelijk te maken.

9 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht zal worden besteed aan de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking wordt bij voorkeur te gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie houdt de SRE richtlijnen aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen.

Voor een goede leesbaarheid zal de problematiek waarop het MER zich richt, alsmede de ruimtelijke consequenties van de verschillende alternatieven, middels kaartbeelden inzichtelijk worden gemaakt. Daarbij wordt recent kaartmateriaal gebruikt waarop topografische namen goed leesbaar zijn weergegeven en een duidelijke legenda is toegevoegd.

In algemene zin geldt dat een helder beeld vaak meer verduidelijkt dan een pagina tekst. Zeker ten behoeve van de zeer brede en diverse doelgroep zal het MER zo beeldend mogelijk worden uitgevoerd. Naast kaarten, wordt daarbij ook gedacht aan figuren, diagrammen, grafieken, foto's, tekeningen, schetsen en vogelvluchten en aan een adequate en toegankelijke opmaak van het hoofdrapport.

10 Samenvatting van het MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *'een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.'*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de alternatieven;
- de vergelijking van de verschillende alternatieven;
- de weging van de verschillende belangen voor de selectie van het voorkeursalternatief;
- belangrijke leemten in kennis.

**Bijlage 1: Brief van het bevoegd gezag d.d. 27 september
2002 waarin de Commissie in de gelegenheid
wordt gesteld om advies uit te brengen**

**Bijlage 2: Kennisgeving in het Eindhovens Dagblad d.d.
28 september 2002**

Bijlage 3: Lijst van inspraakreacties en adviezen

Nummering inspraakreacties

1. Bewonersgroep Nederwetten
2. J.F.A. van de Ven, A.J.M. van de Ven-Maas, S.F. van Niele, Lieshout
3. Burgemeester en wethouders van Son en Breugel
4. R.E. Jesse
5. C. Franx, Nuenen
6. Geldropse vereniging van huis- en grondeigenaren Coevering 50
7. Stichting Middengebied, Lieshout
8. H.P.M. van Aken (lid van SRE Adviescommissie Verkeer en Vervoer) L.K. Becking (voormalig lid NNI)
9. Vereniging i.o. bewoners van het woonbos in het gebied Molenheide in Lieshout
10. M.E. Ruigrok en R.J.A. Valkenburg, Geldrop
11. OOGN; Overleggroep Oost-Tangent Geldrop/Nuenen
12. G. Huijgen en A.M.M. Huijgen-Rovers
13. IVN, Laarbeek; J. Bijnen
14. F.P.A.C. van Zeeland, D.A.P. Sonneveldt, L.C.W. Klessens, T.J.M. Biemans
15. Kamer van Koophandel Oost-Brabant
16. Burgemeester en wethouders Nuenen
17. H.M. de Ruiten, Geldrop
18. T. Luppens, Nuenen
19. Dr. Ir. J.M. Houben, Lieshout
20. Werkgroep 'Verkeer Bogardeind'
21. Burgemeester en wethouders gemeente Gemert-Bakel
22. J. Bouwman, Geldrop
23. H. Daalder
24. Milieudefensiegroep Geldrop
25. De Werkgroep Politieke Partij van Laarbeek
26. J. Bonten, Geldrop
27. Brabantse Milieufederatie, P. Poppel directeur.
28. Stichting Archeologisch Samenwerkingsverband Gewest Helmond en Omgeving
29. Belangenvereniging De Voldijn, Waalre
30. Ir. G.D. van Grol en Mr. G.M.J. Rood-Ruigrok, Geldrop
31. IVN Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, afdeling Nuenen
32. Fam. E. Frencken, Lieshout

33. Verslag van de informatieavond BOSE d.d. 7 oktober 2002 te Nuenen
34. Verslag van de informatieavond BOSE d.d. 14 oktober 2002 te Beek&Donk
35. M. de Groot, Nuenen
36. Burgemeester en wethouders van de gemeente Someren
37. Wijkoverleg Coevering 2000
38. L. van Doormalen, Geldrop
39. F.G. van Asten, Lieshout
40. Burgemeester en wethouders van de gemeente Laarbeek
41. J.P. van Vlerken, Aarle-Rixtel
42. J. Prins

Bijlage 4: Nota van commentaar inspraakreacties Startnotie BOSE

1 Inleiding

Na het verschijnen van de startnotitie BOSE heeft deze gedurende vier weken voor iedereen ter inzage gelegen. Met de inspraakronde wordt beoogd helder te krijgen aan welke informatie in het vervolgtraject van de MER-studie aandacht moet worden besteed om tot een zorgvuldig afgewogen tracé te komen. Het gaat om de vraag welke alternatieven bestudeerd gaan worden en welke aspecten en effecten in de bestudering van in de startnotitie geformuleerde alternatieven wenselijk zijn om te worden meegenomen. De voorkeur voor een tracé komt in de tweede inspraakronde aan de orde wanneer de trajectnota/MER gereed is en ter inzage wordt gelegd.

In het hierna volgende overzicht zijn de reacties op de startnota gerubriceerd en becommentarieerd. De volgende rubrieken worden onderscheiden:

- afwachten effecten van reeds voorgenomen of in uitvoering zijnde werkzaamheden;
- verkeersproblematiek wordt overdreven;
- het Rijk is verantwoordelijk voor problemen ten gevolge van aanbod doorgaand verkeer;
- nulplus-alternatief;
- alternatief 1;
- alternatief 2 (tegen);
- alternatief 2 (niet tegen);
- alternatief 3 (tegen);
- alternatief 3 (voor);
- alternatief 4 (tegen);
- alternatief 4 (voor);
- alternatief 5 (tegen);
- alternatief 5 (niet tegen);
- alternatief 6;
- combinaties van alternatieven of varianten ervan;
- meer nadruk op natuur- en landschappelijke waarden en leefbaarheid (algemeen);
- pleidooi voor alternatieve vervoerswijzen (fiets, openbaar vervoer);
- besluitvormingsproces;
- voorstellen voor aanvullend of gewijzigd onderzoek;
- informatie over toekomstige woon-/werklocaties en infrastructuur ontbreekt;
- onvoldoende gedetailleerdheid dan wel kwaliteit van de cijfermatige onderbouwing van varianten;
- vormgeving infrastructuur;
- diversen.

De Commissie heeft mede op basis van de inspraakreacties adviezen opgesteld voor de MER-studie. Deze zijn in een aparte bijlage opgenomen. De Commissie heeft geen advies afgegeven over de wijze waarop om te gaan met gebieden die de status van Landschappelijke Ecologische Verbindingszone hebben of hiervoor in aanmerking komen.

1.1 Inspraakreacties

In de volgende tabellen zijn de inspraakreacties ingedeeld naar onderwerp en van een reactie voorzien. In de kop van de tabellen wordt het onderwerp van de inspraakreactie vermeld. Vervolgens zijn in de linkerkolom de inspraakreacties gegeven. De nummers verwijzen naar de nummering van de inspraakreacties en adviezen (zie bijlage 3). In de rechterkolom zijn de antwoorden op de inspraakreacties geformuleerd.

Onderwerp: Afwachten effecten van reeds voorgenomen of in uitvoering zijnde werkzaamheden	
Kern inspraakreactie	Antwoord
<p>Eerst aantonen wat de economische schade is door slechte bereikbaarheid ná realisatie aanleg A50, verbreding van de A2 en verbreding A67.</p> <p>Nummers [1, 25, 33]</p>	<p>Ondanks deze maatregelen worden problemen aan de oostzijde van Eindhoven onvoldoende opgelost en zullen verkeerswegen weer snel vollopen. De economische schade neemt ten gevolge van de slechte bereikbaarheid niet af.</p>
<p>Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de effecten van A50 en PW205.</p> <p>Nummer [34]</p>	<p>In de ‘Verkenningen’ (zie p. 5) zijn de effecten van de A50 en PW205 volledig in de berekeningen meegenomen. Ook in de MER-studie zullen deze wegen worden meegenomen.</p>
<p>Enige filevorming betreffende het Bogardeind wordt veroorzaakt door sluipverkeer omdat veranderingen aan de westkant van Eindhoven nog niet zijn ingevuld. Ook de aanleg van twee rotondes nabij de op- en afritten van de A67 en een ombouw van het kruispunt Emopad en Houterbrugweg zullen een betere verwerking van het verkeer bewerkstelligen.</p> <p>Nummers [6, 11]</p>	<p>Bedoelde aan de westkant van Eindhoven voorgenomen veranderingen en derhalve de effecten voor het Bogardeind worden in de MER-studie bij doorrekening van de alternatieven meegenomen.</p>

Onderwerp: Verkeersproblematiek wordt overdreven	
Kern inspraakreactie	Antwoord
<p>De geschetste verkeersproblematiek wordt overdreven. De problematiek die zich voordoet is het gevolg van de slechte doorstroming van het verkeer binnen de bebouwde kom van Eindhoven en rechtvaardigt niet de doorsnijding en aantasting van waardevol natuurlandschap, zoals in de varianten is voorgesteld.</p> <p>Nummer [2]</p>	<p>De problematiek is wel degelijk ernstig. Gedurende een aantal uren van de dag doet zich filevorming voor. Bedoelde problematiek is niet alleen terug te voeren op de slechte doorstroming binnen de bebouwde kom van Eindhoven. De bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen op de as Eindhoven-Nuenen-Lieshout-Beek en Donk en op de as Eindhoven-Geldrop-Mierlo zijn tevens een gevolg van het verkeersaanbod aldaar.</p>
<p>Verkeersintensiteiten op Mierloseweg-Eindhovenseweg en het Bogardeind zijn overtrokken.</p> <p>Nummers [6, 11]</p>	<p>De problematiek is wel degelijk ernstig. Gedurende een aantal uren van de dag doet zich filevorming voor.</p>

Onderwerp: Rijk verantwoordelijk voor problemen t.g.v. aanbod doorgaand verkeer	
Kern inspraakreactie	Antwoord
<p>Financiering Ruit rond Eindhoven is zorg van Rijksoverheid en mag niet op last komen van inwoners regio Eindhoven. Door problemen op rijkswegen op te lossen wordt onderliggend wegennet ontlast.</p> <p>Nummers [8, 11, 29]</p>	<p>Er wordt niet gedacht aan rijkswegen maar aan regionale wegen. Uit de MER-studie blijkt of en welke van de alternatieven, waarbij in uitbreiding van regionale wegen wordt voorzien, aan ontlasting van het hoofdwegennet een bijdrage leveren. Als blijkt dat het hoofdwegennet wordt ontlast, is dat een grond voor een rijksbijdrage.</p>
<p>Doorgaand verkeer op rijkswegen vormen een verantwoordelijkheid voor het Rijk en niet de regio.</p> <p>Nummer [33]</p>	<p>De bereikbaarheid van de regio is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van het Rijk en decentrale overheden.</p>

Onderwerp: Nulplus-alternatief	
Kern inspraakreactie	Antwoord
<p>Ideeën uit studie openbaar-vervoernetwerk BrabantStad inbrengen in nulplus-alternatief.</p> <p>Nummer [33]</p>	<p>De precieze invulling van het nulplus-alternatief met betrekking tot openbaar vervoermaatregelen staat nog niet vast. Het is echter waardevol om alternatieven, waarvan uit genoemde studie blijkt dat deze een potentiële bijdrage leveren aan de oplossing van de problematiek, in de bestudering van het nulplus-alternatief mee te nemen.</p>
<p>Nulplus-alternatief direct uitvoeren.</p> <p>Nummer [34]</p>	<p>Momenteel worden onderdelen van het nulplus-alternatief bestudeerd c.q. uitgevoerd. De volledige nulplus-variant vraagt in de MER-studie om nadere invulling.</p>
<p>Nulplus-alternatief vraagt om een degelijk onderzoek.</p> <p>Nummer [42]</p>	<p>Het nulplus-alternatief wordt in de MER-studie uitgebreid bestudeerd.</p>
<p>Alternatief 0, vraagt aandacht voor knelpunt N272 tussen Gemert en de aansluiting op N279 en voor de effecten op de leefbaarheid van de kernen De Mortel en Bakel.</p> <p><i>Deze inspraakreactie heeft ook betrekking op alternatief 1 en 1a.</i></p> <p>Nummer [21]</p>	<p>Het punt van de sluiproute wordt in de MER-studie meegenomen.</p>

Onderwerp: Alternatief 1	
Kern inspraakreactie	Antwoord
<p>Wanneer het benuttingsalternatief (1a) plus zuidelijke randweg Helmond inclusief de hierbij genoemde variant langs het Eindhovense kanaal wordt bestudeerd, zal tegelijk moeten worden aangegeven hoe de Landschappelijke Ecologische Verbindingszone eruit zal zien.</p> <p>Nummer [4]</p>	<p>Met gebieden die de status van Landschappelijke Ecologische Verbindingszones dragen dan wel voor deze status in aanmerking komen, wordt in de bestudering en uitwerking van het benuttingalternatief in de MER-studie rekening gehouden.</p> <p><i>CMER-richtlijn ontbreekt op dit punt.</i></p>
<p>Alternatief 1 ten volle uitbouwen alvorens men beslist een nieuwe weg aan de A270 toe te voegen.</p> <p>Nummers [19, 39]</p>	<p>De MER-studie beoogt onder meer antwoord te geven op de vraag of met de maatregelen van alternatief 1 kan worden volstaan met het oog op de knelpunten die zich na realisatie van het uitgewerkte alternatief variant blijven voordoen.</p>

Onderwerp: Alternatief 2 (tegen)	
Kern inspraakreactie	Antwoord
<p>Alternatief 2 schrappen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - negatief advies van de minister - aantasting van bestaande natuurwaarden <p>Dommeldal is een onoverkomelijk bezwaar. Tevens onacceptabele verstoring woonmilieu Nuenen, Gerwen, Nederwetten en Eeneind.</p> <p>Nummers [1, 4, 5, 11, 13, 16, 18, 28, 31, 33]</p>	<p>Het negatief advies van de minister laat onverlet dat bestudering van dit alternatief in de MER-studie informatie kan opleveren die nodig is om tot een zorgvuldig afgewogen tracé te komen.</p>
<p>Tegen alternatief 2. Oostelijke tangent. Met verwijzing naar een eerder verweer tegen dit plan van 1996.</p> <p>Nummers [18, 22]</p>	<p>Idem.</p>
<p>Lost problemen voor Nuenen en Beek en Donk niet op; oost-westverkeer dat gebruikmaakt van de oostelijke randweg van Eindhoven passeert eerst Nuenen.</p> <p>Nummers [5, 33]</p>	<p>Berekeningen (alternatief 2) wijzen erop dat op de as Nuenen-Lieshout-Beek en Donk op sommige wegvakken sprake is van een afname en op andere wegvakken van een toename van het verkeer. In de MER-studie zullen deze effecten ten behoeve van een zorgvuldige afweging worden bestudeerd.</p>

Onderwerp: Alternatief 2 (niet tegen)	
Kern inspraakreactie	Antwoord
Nader onderzoek alternatief 2: nieuwe weg oostelijk van Geldrop zal leefbaarheid voor het Bogardeind Zuid vanaf A67 sterk verbeteren. Nummer [20]	Effecten voor de leefbaarheid binnen de bebouwde kom van Geldrop worden in MER-studie meegenomen.
Verzoek om als variant van alternatief 2, ook een 2x2 autosnelweg uitvoering te onderzoeken. Nummer [29]	De variant van een autosnelweg is niet aan de orde. Indien uit oogpunt van de capaciteit blijkt dat de verbinding met 2x2 stroken moet worden uitgevoerd, komt dat in de MER-studie naar voren.
Alternatief 2 geeft in grote delen van het gebied Eindhoven-Helmond een significante afname van het verkeer op het regionale wegennet en binnen de komgrenzen. Scoort als enig alternatief plus op het totaalaspect bereikbaarheid en leefbaarheid. Nummer [29, 42]	In de MER-studie wordt, mede gezien het advies van de minister, naast de genoemde voordelen ook aandacht besteed aan de negatieve effecten in dit alternatief voor de natuurwaarden en het woonmilieu.

Onderwerp: Alternatief 3 (tegen)	
Kern inspraakreactie	Antwoord
Het is zinloos/ongewenst alternatief 3 mee te nemen in de vervolgstudie vanwege leefbaarheid en doorsnijding van het gevoelige middegebied. Nummers [13, 14,16, 28, 31, 32]	Laat onverlet dat bestudering van dit alternatief in de MER-studie informatie kan opleveren die nodig is om tot een zorgvuldig afgewogen tracé te komen. Effecten voor natuurwaarden alsmede de leefbaarheid worden in MER-studie meegenomen.

Onderwerp: Alternatief 3 (voor)	
Kern inspraakreactie	Antwoord
Acceptabele oplossing wordt gevormd door alternatief 3. Nummer [22]	Alternatief 3 wordt in MER-studie onderzocht.

Onderwerp: Alternatief 4 (tegen)	
Kern inspraakreactie	Antwoord
<p>Het is zinloos/ongewenst alternatief 4 mee te nemen i.v.m. aantasting natuurwaarden, leefbaarheid en cultuurhistorische waarden.</p> <p><i>Deze inspraakreactie heeft ook betrekking op alternatief 5.</i></p> <p>Nummers [4, 13, 14, 28, 31, 32, 39, 42]</p>	<p>Effecten voor natuurwaarden, leefbaarheid en cultuurhistorische waarden worden in MER-studie meegenomen.</p>
<p>Door alternatief 4 wordt de leefbaarheid in het woonbos te Lieshout ernstig aangetast.</p> <p><i>Deze inspraakreactie heeft ook betrekking op alternatief 5.</i></p> <p>Nummer [19, 39, 42]</p>	<p>Idem.</p>
<p>Alternatief 4 betreft een herhaling van eerder afgewezen snelwegtracés (grote ruit), maar dan in de uitvoering van een provinciale weg. De doorsnijding en aantasting van natuur- en woongebieden door regionaal wegensysteem is even onaanvaardbaar. Deze varianten moeten om deze reden afvallen.</p> <p><i>Deze inspraakreactie heeft ook betrekking op alternatief 5.</i></p> <p>Nummers [2, 19, 25, 28]</p>	<p>Laat onverlet dat bestudering van dit alternatief in de MER-studie informatie kan opleveren die nodig is om tot een zorgvuldig afgewogen tracé te komen. Effecten voor natuurwaarden alsmede de leefbaarheid worden in MER-studie meegenomen.</p>
<p>Alternatief 4 snijdt Aarle-Rixtel af van Laarbeek. Geeft fysieke en sociale barrière.</p> <p>Nummers [19, 25, 34, 39, 42]</p>	<p>Effecten voor leefbaarheidsaspecten zoals lokale bereikbaarheid voor langzaam verkeer worden in MER-studie meegenomen.</p>
<p>Genoemde congestieproblemen in Helmond en Eindhoven nemen nauwelijks af in dit alternatief. Tevens aanzuigende werking bovenregionaal verkeer.</p> <p>Nummer [9, 25]</p>	<p>De positieve effecten van dit alternatief op de verkeersontwikkeling vormen een goede reden om deze oplossing te kiezen. Deze effecten hebben in de MER-studie opnieuw de aandacht.</p>
<p>Bezwaren tegen alternatief 4: onvoldoende inzicht in de effecten van varianten voor milieu en verkeersproblematiek.</p> <p>Nummer [9]</p>	<p>In MER-studie wordt uitgebreid aandacht besteed aan effecten van varianten voor milieu en verkeersproblematiek.</p>

<p>In Beek-Zuid is een slechte verkeersafwikkeling omdat verkeersstromen van vier richtingen samenkomen en omdat een vaste brug over de Zuid-Willemsvaart ontbreekt. Omdat het waterpeil ter hoogte van de brug erg hoog is, betekent het dat voor een eventuele vaste brug een lange helling aan beide zijden nodig is. Alternatief is: brug naar het zuiden, ten noorden van het Wilhelminakanaal met aansluitend een weg tot aan de Broekdalerbaan in het oosten en een weg over de noordelijke kanaaldijk tot aan de brug bij Bavaria. Betekent dat huidig plan Beekseweg-Zuid moet worden aangepast.</p> <p>Nummer [41]</p>	<p>In de alternatieven 4 en 5 wordt ook gezocht naar een zuidelijk tracé voor deze oost-westverbinding.</p>
<p>Tegen westelijke afbuiging N279 langs het Wilhelminakanaal vanwege doorsnijding waardevolle natuurgebieden. Afbuiging beperkt recreatieve en ecologische ontwikkelingsmogelijkheden voor Laarbeek.</p> <p><i>Deze inspraakreactie heeft ook betrekking op alternatief 5.</i></p> <p>Nummer [40]</p>	<p>Laat onverlet dat bestudering van dit alternatief in de MER-studie informatie kan opleveren die nodig is om tot een zorgvuldig afgewogen tracé te komen. Aan lokale effecten voor natuurwaarden, leefbaarheid en recreatieve en ecologische ontwikkelingsmogelijkheden wordt in de MER-studie uitgebreid aandacht besteed.</p>

Onderwerp: Alternatief 4 (voor)	
Kern inspraakreactie	Antwoord
<p>Pleit voor alternatief 4 met aanvullende maatregelen in, of in de onmiddellijke omgeving van Eindhoven.</p> <p>Nummer [21, 35]</p>	<p>Benuttingmaatregelen die in voorbereiding zijn of worden gerealiseerd dan wel op korte termijn naar verwachting gerealiseerd worden, worden in de MER-studie meegenomen.</p>
<p>Pleit voor alternatief 4 (en 5) in verband met de congestieproblemen in de corridor Nuenen-Lieshout-Beek en Donk-Gemert.</p> <p>Nummer [21]</p>	<p>Uit de startnotitie blijkt een positief effect te bestaan van de as Nuenen-Lieshout-Beek en Donk. Bestudering van de effecten van bedoelde corridor maakt deel uit van de MER-studie.</p>

Onderwerp: Alternatief 5 (tegen)	
Kern inspraakreactie	Antwoord
<p>Leefbaarheid zal worden aangetast doordat Geldrop geheel wordt ingesloten door auto-snelwegen. Een weg direct ten oosten van Geldrop betekent aantasting van natuurgebied en veel overlast. Met verwijzing naar onlangs aangenomen motie van de gemeenteraad van Geldrop.</p> <p>Nummers [6, 10, 12, 17, 22, 24, 37]</p>	<p>Er komen géén nieuwe snelwegen bij. In deze variant wordt alleen een nieuwe hoofdweg voorgesteld. Effecten voor natuurwaarden alsmede de leefbaarheid worden voor alternatief 5 in MER-studie meegenomen.</p>
<p>Bezwaren tegen variant 5: onvoldoende inzicht in de effecten van varianten voor milieu- en verkeersproblematiek. Varianten dragen onvoldoende bij aan oplossing verkeersproblematiek Eindhoven Oost en Helmond.</p> <p>Nummer [9]</p>	<p>In MER-studie wordt uitgebreid aandacht besteed aan de effecten van varianten voor de milieu- en verkeersproblematiek.</p>
<p>Bezwaar tegen Oost-Tangent. Bereikbaarheid weilanden vanuit Geldrop door doorkruising van het gebied wordt ernstig verslechterd. Diverse bewoners kunnen met hun paarden niet meer de weg over.</p> <p>Nummer [38]</p>	<p>Effecten voor leefbaarheidsaspecten zoals lokale bereikbaarheid voor langzaam verkeer worden in MER-studie meegenomen.</p>

<p>Voorstander van een weg ten noorden van het Wilhelminakanaal ter voorkoming van de doorsnijding van het middengebied.</p> <p><i>Deze inspraakreactie heeft ook betrekking op alternatief 4.</i></p> <p>Nummer [16]</p>	<p>De nadere bepaling van de tracés in alternatieven 4 en 5 maakt deel uit van de MER-studie.</p>
<p>Openstellen van bestaande wegen/fietspaden voor het autoverkeer. Betreft stuk Kanaaldijk-zuid, van de brug over het kanaal bij Hooijdonk (de weg naar Breugel) tot aan de kruising Driehoek-Eindhovenseweg bij Son.</p> <p>Nummer [23]</p>	<p>Over het algemeen is extra inzetten van fietspaden en kleinschalige wegen voor de auto niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid. Om deze reden kan het geen deel uitmaken van een oplossing.</p>

Onderwerp: Alternatief 5 (niet tegen)	
Kern inspraakreactie	Antwoord
<p>Niet tegen alternatief 5, maar beducht voor geheel nieuwe weg tussen A270 en A67</p> <p>Nummer [11]</p>	<p>Geheel nieuwe weg vormt bewust geen onderdeel van alternatief 5. Dit alternatief wordt niet meegenomen in de MER-studie omdat wordt verwacht dat met minder ingrijpende aanpassingen kan worden volstaan.</p>
<p>Voor alternatief 5, maar dan met doortrekking van nieuwe infrastructuur richting A67 (tussen Eindhoven en Helmond) en naar de A50. Het gaat om autosnelwegcapaciteit ten oosten van Eindhoven en ten westen van Helmond.</p> <p>Nummers [3, 8,]</p>	<p>Dit alternatief wordt niet meegenomen in de MER-studie omdat wordt verwacht dat met minder ingrijpende aanpassingen kan worden volstaan.</p>

Onderwerp: Alternatief 6	
Kern inspraakreactie	Antwoord
<p>Levert zeker bijdrage aan verkeersproblemen, tevens als aansluiting komt op de snelweg ten westen van Son. Alternatief 6 derhalve in MER-studie meenemen.</p> <p>Nummers [14, 19, 31, 33, 40]</p>	<p>Vanwege de noordelijke ligging van de in alternatief 6 voorgestelde verbinding heeft deze nauwelijks effect op plangebied BOSE. Alternatief 6 wordt niet meegenomen in MER-studie. Hetzelfde geldt voor een door-trekking naar Son.</p>
<p>Pleit voor een onderzoek naar alternatief 6 met oog voor de verbinding tussen de A2, A50 en A67, omdat het verkeer van het oosten via de N279 kan worden ontsloten en daardoor ook Helmond beter bereikbaar wordt.</p> <p>Nummer [42]</p>	<p>Vanwege de noordelijke ligging van de in alternatief 6 voorgestelde verbinding heeft deze nauwelijks effect op plangebied BOSE. Ook wordt geen verbinding gerealiseerd tussen de A50 en A2. Alternatief 6 wordt niet meegenomen in MER-studie.</p>
<p>Alternatief 6 aanpassen door aansluiting op A50 te situeren van PW205 bij Beek en Donk tussen de Lieshoutse Heide en De Lijnt, via Jekschot en Koevering. Dit alternatief onderzoeken.</p> <p>Nummers [7, 13]</p>	<p>Voorgesteld alternatief verschilt niet fundamenteel van de voorgestelde verbinding van alternatief 6. Alternatief wordt niet meegenomen in MER-studie.</p>
<p>Alternatief 6 doorkruist hoofdstructuur en bosgebieden van Mariahout.</p> <p>Nummer [28]</p>	<p>Alternatief 6 wordt niet meegenomen in MER-studie.</p>
<p>In startnotitie ontbreekt recentelijk gereedgekomen N279 van Helmond naar Boerdonk. Voor het verkeer dat Gemert passeert zou een uitstekende verbinding gecreëerd kunnen worden met de A50 met Noord-Eindhoven en in de toekomst met de A58 en A2. Er zijn weinig tracéproblemen in variant 6. Verdient om onderzocht te worden.</p> <p>Nummers [19, 34, 39]</p>	<p>Alternatief 6 wordt niet meegenomen in MER-studie. Hetzelfde geldt voor een door-trekking ervan naar de A50.</p>

<p>Wegenstructuur is niet volledig weergegeven. PW205 als oplossing voor knelpunten Helmond en kern Beek en Donk is niet op plankaart aangegeven. Ook belangrijke noord-zuidas van de A50 ontbreekt. Kern Aarle-Rixtel met eigen verkeersknelpunten ontbreekt. Alternatief 6 zou vanuit milieuoverwegingen het beste uit de bus kunnen komen.</p> <p>Nummers [14, 33]</p>	<p>In de studie naar dit alternatief zijn de twee genoemde wegen wel meegenomen. Desondanks heeft de noordelijke ligging van de in alternatief 6 voorgestelde verbinding nauwelijks effect op het plangebied BOSE. Alternatief 6 wordt niet meegenomen in MER-studie. De knelpunten in de startnotitie vormen een selectie van de ernstigste.</p>
<p>Verkeersdruk vanuit Gemert via Beek en Donk en Lieshout zal leefbaarheid dorpskernen doen afnemen als verbeterde verbinding met A50 gereed komt. Alternatief 6 biedt een goede oplossing om natuur en landschap te sparen.</p> <p>Nummer [7]</p>	<p>Effecten op de leefbaarheid voor de as Nuenen-Lieshout-Beek en Donk worden voor de in de MER-studie te bestuderen alternatieven meegenomen.</p>

Onderwerp: Combinaties van alternatieven of varianten ervan	
Kern inspraakreactie	Antwoord
<p>Nulplus-alternatief gecombineerd met alternatief 1 zou voor een goede oplossing kunnen zorgen.</p> <p>Nummer [7]</p>	<p>In MER-studie worden alternatieven onderling en met de bestaande (referentie)situatie vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen. Tot op zekere hoogte geeft deze vergelijking inzicht in de gecombineerde effecten van maatregelen. Het uit de MER-studie naar voren komende meest milieuvriendelijke alternatief en de voorkeursvariant kunnen zeker ook bestaan uit combinaties van alternatieven.</p>
<p>Alternatief 3 moet bestudeerd worden in combinatie met alternatief 1.</p> <p>Nummer [4]</p>	<p>Idem.</p>
<p>Alternatief 2 en 3 in samenhang met alternatief 1 bestuderen op nut en haalbaarheid.</p> <p>Nummers [19, 39]</p>	<p>Idem.</p>
<p>Alternatief 4 en 5 samenvoegen. Deze komen vrijwel overeen.</p> <p>Nummer [1]</p>	<p>De verschillen tussen vergelijkbare alternatieven geven juist inzicht in de effecten van afzonderlijk maatregelen in casu de voorgestelde omleidingsroute ten oosten van Geldrop.</p>
<p>Aandacht kleine ruit op Eindhovens grondgebied of aandacht voor een weg tussen de A270 en de Geldropseweg op Eindhovens grondgebied.</p> <p>Nummer [33, 35]</p>	<p>Betreft oplossingsrichting 3b uit de verkenningenstudie. Nadeel van deze variant is dat het Dommeldal extra doorkruist wordt. Wordt daarom niet meegenomen.</p>

<p>Aandacht voor grote route ruit. O.a: ontzien groenstructuur middengebied. Sturende werking voor ruimtelijke-ordeningsvraagstukken.</p> <p>Nummers [15, 33]</p>	<p>Het is twijfelachtig of een grote ruit, waarbij doorsnijding van het middengebied wordt vermeden, voldoende oplossingen biedt voor de regionale verkeersproblematiek. Zie ook de bevindingen met betrekking tot alternatief 6.</p>
<p>Variant van alternatief 6: alternatief 6 verlenen tot Best (aansluiting E25/A2) en eventueel voorbij best (aansluiting E312/A58). Samen met Broekdalerbaan en N279 ontstaat een hoogwaardige wegverbinding vanaf de E3/A67 bij Ommel tot Best.</p> <p>Nummer [41]</p>	<p>De varianten beogen vooral de regionale verkeersproblematiek in het BOSE-gebied op te lossen. Evenmin als alternatief 6 draagt voorgestelde oplossing daar aan bij.</p>

Onderwerp: Meer nadruk op natuur- en landschappelijke waarden en leefbaarheid (algemeen)	
Kern inspraakreactie	Antwoord
Aandacht voor leefbaarheid en waardevol landschap. Nummers [1, 2, 19, 28]	Leefbaarheid en natuurwaarden hebben expliciet de aandacht in de bestudering van de effecten van de alternatieven in de MER-studie.
Economische en verkeerskundige motieven wegen zwaarder dan leefbaarheidsmotieven in startnotitie. Nummer [11, 25]	In de startnotitie hebben economische en leefbaarheidsmotieven een gelijke behandeling gekregen.
Herstel en behoud van waardevolle natuur en landschap dient als gelijkwaardig doel naast bereikbaarheid en leefbaarheid te worden geplaatst (niet secundair). Nummer [27]	De startnotitie zegt niets over het gewicht van de verschillende waarden. Het is een kwestie van volgorde: eerst kijken of een oplossing verkeerskundig zinvol is. Zo niet, dan vervalt de oplossing. Is de oplossing wél zinvol dan krijgen alle aspecten, dus ook natuur en milieu gelijk aandacht.
Met het oog op milieu en leefomgeving in aanmerking nemen dat nieuwe infrastructuur later tot autosnelwegen kan uitgroeien. Nummer [11]	De variant van een autosnelweg is niet aan de orde. Indien uit oogpunt van de capaciteit blijkt dat de verbinding in 2x2 stroken moet worden uitgevoerd, komt dat in de MER-studie naar voren.
Aandacht voor de cultuurhistorische hoofdstructuur met veel archeologische gebieden. Nummer [28]	In de MER-studie wordt expliciet aandacht besteed aan de effecten voor belasting van de cultuurhistorische hoofdstructuur.
Natuurontwikkelingsgebieden Heerendonk en Ruweeuwsels meenemen. Nummer [16, 19]	In startnotitie ontbreekt een beschrijving van de huidige situatie en ontwikkelingen van bedoelde belangrijke gebieden. In de MER-studie wordt expliciet aandacht besteed aan deze gebieden.
Natuurwaarden van het gebied Lungendonk meenemen in het MER. Nummer [36]	In de MER-studie wordt expliciet aandacht besteed aan de effecten voor de belasting van genoemd natuurgebied.

<p>Aandacht voor het middengebied (ter weerszijden van Nuenen). Het heeft status Landschappelijke Ecologische Verbindingszone. Heeft natuur- en landschappelijke waarde met recreatieve functies en cultuurhistorische waarde.</p> <p>Nummer [16]</p>	<p>Met gebieden die de status van Landschappelijke Ecologische Verbindingszones dragen dan wel voor deze status in aanmerking komen, wordt in de bestudering en uitwerking van het benuttingalternatief in de MER-studie rekening gehouden.</p> <p><i>CMER-richtlijn ontbreekt op dit punt.</i></p>
---	---

Onderwerp: Pleidooi voor alternatieve vervoerswijzen (fiets, openbaar vervoer)	
Kern inspraakreactie	Antwoord
<p>In diverse inspraakreacties wordt uitdrukkelijk gepleit voor een structurele verbetering van het openbaar vervoer en wordt tevens gepleit voor stimulering van de fiets, mede in relatie tot het bevorderen van de ketenmobiliteit en vervoer-management.</p> <p>Nummer [1, 4, 7, 13, 21, 25, 28, 24, 27, 40]</p>	<p>Alternatieven waarin o.a. zwaar ingezet wordt op de fiets, het openbaar vervoer, bevorderen van ketenmobiliteit en vervoer-management, komen aan de orde in het nul-plus-alternatief. De MER-studie vraagt om een gedegen uitwerking van bedoelde alternatieven in de nulplus-variant.</p>
<p>Pleidooi voor verbeteren openbaar-vervoer-verbinding van Gemert richting Helmond en Eindhoven. Met verwijzing naar plannen ORION II.</p> <p>Nummer [21]</p>	<p>In de MER-studie wordt expliciet aandacht gegeven aan de relatie tussen het BOSE-project, de studie die de gemeente Helmond uitvoert naar de verkeersstructuur in en rondom Helmond, en de openbaar-vervoersmaatregelen in het kader van ORION II.</p>
<p>Meer studie m.b.t. mogelijkheden openbaar vervoer gecombineerd met aangepast vestigingsbeleid voor wonen en werken.</p> <p>Nummer [24]</p>	<p>Het voorgenomen vestigingsbeleid voor wonen en werken wordt in de MER-studie als onderdeel van de beschrijving van de (autonome) ontwikkelingen, die de referentiesituatie van de MER-studie vormen, meegenomen.</p>

Onderwerp: Besluitvormingsproces	
Kern inspraakreactie	Antwoord
<p>In startnotitie is niet duidelijk hoe activiteiten van de Reconstructie Commissie m.b.t. het landelijk gebied aansluiten op de startnotitie. Hoe wordt afgestemd?</p> <p>Nummer [4]</p>	<p>In het MER wordt aangegeven waar de activiteiten van bedoelde commissie en die van de SRE op elkaar aansluiten en hoe de onderlinge afstemming van de plannen zal plaatsvinden.</p>
<p>Aandacht wordt gevraagd voor de mogelijkheid dat in het kader van het reconstructieplan de begrenzing van het Regionaal Natuur en Landschapseenheid (RLNE) Lungendonk nog kan wijzigen.</p> <p>Nummer [36]</p>	<p>In het MER wordt aangegeven waar de activiteiten van bedoelde commissie en die van de SRE op elkaar aansluiten en hoe de onderlinge afstemming van de plannen zal plaatsvinden.</p>
<p>Hoe is de samenstelling van de Commissie voor de milieu-effectrapportage (CMER) en wie controleert de werkwijze van de commissie?</p> <p>Nummer [4]</p>	<p>Er is een werkgroep die optreedt namens de Commissie waarin de relevante disciplines vertegenwoordigd zijn. CMER legt verantwoording af aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en aan de minister van Landbouw, Natuur en Visserij.</p>
<p>De Brabantse Milieufederatie en natuur- en milieugroeperingen zoals IVN zouden bij de overwegingen en oplossingen voor de toeneemende verkeersproblematiek betrokken kunnen worden.</p> <p>Nummer [4]</p>	<p>In de klankbordgroep BOSE heeft de BMF zitting.</p>

Onderwerp: Voorstellen voor aanvullend of gewijzigd onderzoek	
Kern inspraakreactie	Antwoord
Voor (inter)lokale verbindingen ketenvervoer-optie onderzoeken op basis van reistijd. Nummer [27]	Alternatieven, dus ook het onderdeel keten-mobiliteit van het nulplus-alternatief, worden in de MER-studie onder andere op basis van reistijden en reistijdverhoudingen bestu-deerd.
Gegeven dat auto's in 2010 veel zuiniger rij-den, en derhalve een bijdrage leveren aan de reductie van de uitstoot CO2, moet in de MER worden opgenomen. Nummer [4]	In het MER wordt expliciet aandacht be-steedt aan de emissies van luchtverontreini-gende stoffen en aan fijn stof in relatie tot de eisen die voortvloeien uit het Besluit Lucht-kwaliteit. Ook de te verwachten en mogelijk voorziene maatregelen ten aanzien van de ontwikkeling van schone auto's worden meegenomen.
Verzoek om robuustheidstoets die inzicht ver-schaft in het oplossend vermogen van maatre-gelen ná 2020. Nummer [16]	In de MER-studie wordt inzicht verschaft in het oplossend vermogen van de maatregelen na 2020, door in te gaan op de capaciteits-ruimte die nog resteert op het wegennet.
Alternatieven niet louter beoordelen op plaat-selijke effecten, maar ook aandacht voor ver-keersaanzuigende werking in uitwerking van varianten. Nummers [25, 33]	In de MER-studie wordt gebruikgemaakt van een verkeersmodel dat de aanzuigende wer-king in de alternatieven goed in beeld brengt.
Gewenst om ook de effecten van stringent flankerend beleid (prijnsbeleid en vervoermana-gement) mee te nemen. Nummer [21]	In de MER-studie zal het verkeersmodel gebruikt worden dat uitgaat van het scenario NVVP-beleid minus kilometerheffing. Dit scenario wordt ook elders in de regio en de provincie gehanteerd.
Ten aanzien van de te onderzoeken bereik-baarheid is het verzoek expliciet onderscheid te maken tussen regionaal en doorgaand verkeer. Nummers [16, 34]	De MER-studie voorziet in deze uitsplitsin-gen zodat kan worden nagegaan of de oplos-singen het regionale verkeer faciliteren en zo min mogelijk doorgaand verkeer aanzuigen.

<p>Verzoek om de onveiligheid en congestie van de gehele Collse Hoefdijk op te nemen in het MER.</p> <p>Nummer [16]</p>	<p>In de MER-studie worden ook grootheden zoals reistijden, reistijdverhoudingen, intensiteiten en capaciteitsverhoudingen voor bedoelde wegvakken bepaald. Tevens wordt aandacht besteed aan de bijdrage aan de verkeersveiligheid.</p>
<p>Grondige kosten-batenanalyse is gewenst waarin ook maatschappelijk kosten van fase-ring van besluitvorming, uitvoering en uitgaven worden betrokken.</p> <p>Nummer [27]</p>	<p>In de MER-studie zal worden volstaan met een globale kostenraming van de alternatieven, teneinde een goede afweging te kunnen maken.</p>
<p>In de MER-inhoud ook de laagste gezondheidsschade meenemen. Tevens differentiëren van natuurwaarden (vb. oorspronkelijk versus aangelegd natuurgebied).</p> <p>Nummer [23]</p>	<p>In de MER-studie wordt het verband tussen fijn-stofemissies door het verkeer en gezondheidsproblematiek bestudeerd. Uit de MER-studie zal blijken of een verband kan worden aangetoond tussen emissies en de laagste gezondheidsschade.</p>

Onderwerp: Informatie over toekomstige woon-/werklocaties en infrastructuur ontbreekt	
Kern inspraakreactie	Antwoord
<p>Aan westzijde van Nuenen en Helmond zijn grote uitbreidingen van woningbouw gepland zonder aan te geven hoe het verkeer richting rijkswegen wordt geleid. Dit zou tevens in de regionale plannen betrokken moeten worden.</p> <p>Nummer [11]</p>	<p>Het voorgenomen vestigingsbeleid voor wonen en werken wordt in de MER-studie als onderdeel van de beschrijving van de autonome ontwikkelingen, die de referentiesituatie van de MER-studie representeren, meegenomen.</p>
<p>Potentiële bouwlocaties ten noordwesten van Son ontbreken.</p> <p>Nummers [19, 34, 39]</p>	<p>Idem.</p>
<p>Meenemen actueel en toekomstig beleid. Bijvoorbeeld besluit gemeente Helmond voor opwaardering De Traverse c.q. de verkeersstudie van deze gemeente.</p> <p>Nummers [21, 25]</p>	<p>In de MER-studie wordt expliciet aandacht gegeven aan de relatie tussen het BOSE-project en de studie die de gemeente Helmond uitvoert naar de verkeersstructuur in en rondom Helmond.</p>
<p>Effecten van reeds geplande verkeerstechnische verbeteringen in het MER op nemen. Mogelijk onderbouwing van de nulplusvariant.</p> <p>Nummer [24]</p>	<p>Benuttingmaatregelen die in voorbereiding zijn of worden gerealiseerd dan wel op korte termijn naar verwachting gerealiseerd worden, worden in de MER-studie meegenomen.</p>

Onderwerp: Onvoldoende gedetailleerdheid dan wel kwaliteit van de cijfermatige onderbouwing van varianten	
Kern inspraakreactie	Antwoord
Aangeboden startnotitie is te vaag, te weinig gedetailleerde achtergrondinformatie over tracés. Nummer [2]	In de MER-studie worden tal van details met betrekking tot de alternatieven uitgewerkt en bestudeerd.
Gebruikte cijfers van trajectnota/MER voor de Ruit-west van Eindhoven zijn aantoonbaar laag. Te verwachten verkeersintensiteiten zijn groter dan in startnotitie aangegeven. Bij te onderzoeken alternatieven zal rekening gehouden moeten worden met autosnelwegcapaciteit. Nummer [3]	In de MER-studie zal gebruik worden gemaakt van het meest recente cijfermateriaal. Met welke capaciteit rekening moet worden gehouden, zal uit de MER-studie blijken.
In aanleg zijnde A50 en PW205 ontbreken in kaartbeelden. Nummer [2, 34]	In de berekeningen en analyses zijn deze trajecten gereed verondersteld.
Geen kwantitatieve onderbouwing van geschetste alternatieven. Geen inzicht in periode ná 2010. Gehanteerde cijfers zijn achterhaald. Nummer [8, 33]	In MER-studie wordt een en ander uitgebreid kwantitatief onderbouwd. 2020 wordt als toekomstjaar gehanteerd.
Bewering dat herkomst van grootste deel van het economische verkeer zuidoost-Brabant als herkomst heeft cijfermatig onderbouwen. Nummer [11]	In MER-studie zal een actueel inzicht worden gegeven in de zwaarte van de verkeersrelaties naar reismotief tussen regio en de omgeving.

<p>Weergave verkeersknelpunten in hoofdstuk 2 is niet conform de feitelijke situatie. In de ochtendspits ernstige congestie op Helmondweg (PW208) en op Eindhovense Sterrelaan. Voor verkeer in westelijke richting voor de gemeentegrens Eindhoven ontstaan op beide wegen files die terugslaan tot Nuenen.</p> <p>Nummer [16]</p>	<p>De startnotitie geeft een verkenning van de knelpunten. In de MER-studie worden alle verkeersknelpunten in het BOSE-gebied geïnventariseerd en met het actuele verkeersmodel in beeld gebracht.</p>
<p>Groene mal voor stadsregio die bij goedkeuring Regionaal Structuurplan door GS aan plankaart is toegevoegd, ontbreekt in Plankaart RSP en dient deel uit te maken van het toetsingskader voor het MER.</p> <p>Nummer [16]</p>	<p>In de startnotitie ontbreekt informatie over de groene mal voor de stadsregio. In de MER-studie wordt van een actuele versie van de Plankaart RSP gebruikgemaakt.</p>

Onderwerp: Vormgeving infrastructuur	
Kern inspraakreactie	Antwoord
<p>Nader onderzoek naar aansluitingen, de wegcategorysering en wegdimensionering van belang. Vormgeving en locatie van nieuwe infrastructuur van cruciaal belang voor onderliggend wegennet en aansluitingen hierop.</p> <p>Nummer [3]</p>	<p>Het is evident dat de vormgeving en locatie van infrastructuur van invloed is op de kwaliteit van aansluitingen en van de toekomstige verkeersafwikkeling. Voor een belangrijk deel gaat het hierbij om de uitwerking. In de MER-studie komt deze vormgeving globaal aan de orde zodat de alternatieven goed geanalyseerd kunnen worden op hun probleemoplossend vermogen.</p>
<p>Daar waar toekomstige infrastructuur kwetsbare gebieden doorkruist, zoeken naar adequate oplossingen zoals bijvoorbeeld ondertunneling. Passages bij dorpen dieper aanleggen.</p> <p>Nummers [3, 8]</p>	<p>De bestudering van mitigerende maatregelen in geval kwetsbare gebieden doorkruist worden, maakt deel uit van de MER-studie. Functieverandering van een gebied valt echter buiten het kader van het MER.</p>
<p>Pleit voor tunnelvariant (op 10 meter diepte) van Oost-Tangent vanaf knooppunt Leenderheide tot knooppunt Ekkersrijt.</p> <p>Nummer [26]</p>	<p>Idem.</p>
<p>Van Bogardeind bedrijvengebied maken dat dient als geluidsbarrière voor achterliggende woongebieden.</p> <p>Nummer [26]</p>	<p>Dit zou een maatregel kunnen zijn als wordt besloten tot het beter benutten van het Bogardeind.</p>

Onderwerp: Diversen	
Kern inspraakreactie	Antwoord
<p>Matige noord-zuidverbinding door Helmond wordt in de startnotitie onderbelicht.</p> <p>Nummer [33]</p>	<p>In de MER-studie wordt expliciet aandacht gegeven aan de relatie tussen het BOSE-project en de studie die de gemeente Helmond uitvoert naar de verkeersstructuur in en rondom Helmond.</p>
<p>Pleidooi voor opwaarderen Sterrenlaan tot 70 km/h-weg met groene golf.</p> <p>Nummer [33]</p>	<p>Deze maatregel zou mogelijk in de uitwerking van benuttingsmaatregelen in alternatief 1 aan de orde kunnen zijn.</p>
<p>Oorzaak voor vastlopen Europalaan en Sterrenlaan tijdens de ochtendspits zijn de kruispunten, w.o. kruispunt met de Vorsterdijk en de kruispunten van de Sterrenlaan. Pleidooi voor rotondes.</p> <p>Nummer [5]</p>	<p>Als dit het geval is, zal dit uit de MER-studie blijken. In dat geval zouden onder andere rotondes een bruikbaar alternatief kunnen vormen.</p>
<p>Suggestie om interactief verkeersmodel op het internet aan te bieden zodat burgers zelf kunnen zien hoe alternatieven en effecten ervan werken.</p> <p>Nummer [23]</p>	<p>Het aandragen van ideeën voor de MER-studie vraagt om een duidelijke structuur. Een goede communicatie is wenselijk. Het communicatietraject wordt als onderdeel van de MER-studie uitgewerkt.</p> <p>De verkeerseffecten vormen in de MER-studie een fractie van de te bestuderen effecten. Ook zijn er effecten die onderling een complexe samenhang vertonen. Het is daarom ongewenst om dit als onderdeel van een apart interactief traject te behandelen.</p>
<p>Met het oog op voorgenomen vrijwillige fusie van Geldrop en Mierlo is doorsnijding van dit gebied tussen Eindhoven en Helmond onverstandig. Pleit voor uitbreiding van bestaande wegen. Nieuwe wegen alleen te realiseren aan de buitenzijde van de economische subregio.</p> <p>Nummer [30]</p>	<p>Effecten voor leefbaarheidsaspecten zoals lokale bereikbaarheid worden in MER-studie meegenomen opdat ten aanzien van inspraakreactie een weloverwogen afweging mogelijk wordt.</p>

<p>Aansluitingen van lokale wegen op A270 in het verleden zwaar onderontwikkeld gebleven. Hier moet eerst ingegrepen worden.</p> <p>Nummer [39]</p>	<p>Het realiseren van extra aansluitingen op de A270 kan onderdeel zijn van de benuttingsvariant zoals die in de MER-studie zal worden uitgewerkt.</p>
<p>In startnotitie MER alleen varianten opnemen die financieel haalbaar zijn.</p> <p>Nummer [2]</p>	<p>Bij de globale kostenramingen die in de MER-studie worden opgesteld kunnen zeker alternatieven komen te vervallen vanwege niet realistisch geachte kosten. De financiële haalbaarheid van de resterende alternatieven kan vooraf moeilijk worden bepaald. In MER-studie staat de fasering van mogelijke oplossingen centraal mede vanuit het oogpunt van financiële haalbaarheid.</p>
<p>De in de regio Helmond gesignaleerde problemen staan in zeer verwijderd verband tot de verkeersproblematiek aan de oostzijde van Eindhoven. Begrens doelstelling startnotitie door uitsluitend toe te spitsen op de aan de oostzijde van Eindhoven gesignaleerde verkeersproblemen.</p> <p>Nummer [2]</p>	<p>Vraagstelling heeft betrekking op de verkeersproblematiek van het gehele plangebied BOSE.</p>
<p>Nieuwe wegen zijn vaak grote omwegen waardoor weggebruiker toch de oude route volgt. Aandacht voor kleinschalige oplossingen.</p> <p>Nummer [33]</p>	<p>Nieuwe wegen zijn slechts ten dele grote omwegen. Met uitzondering van alternatief 6 bieden de alternatieven geschikte routes die ook gewoon gebruikt zullen worden.</p>