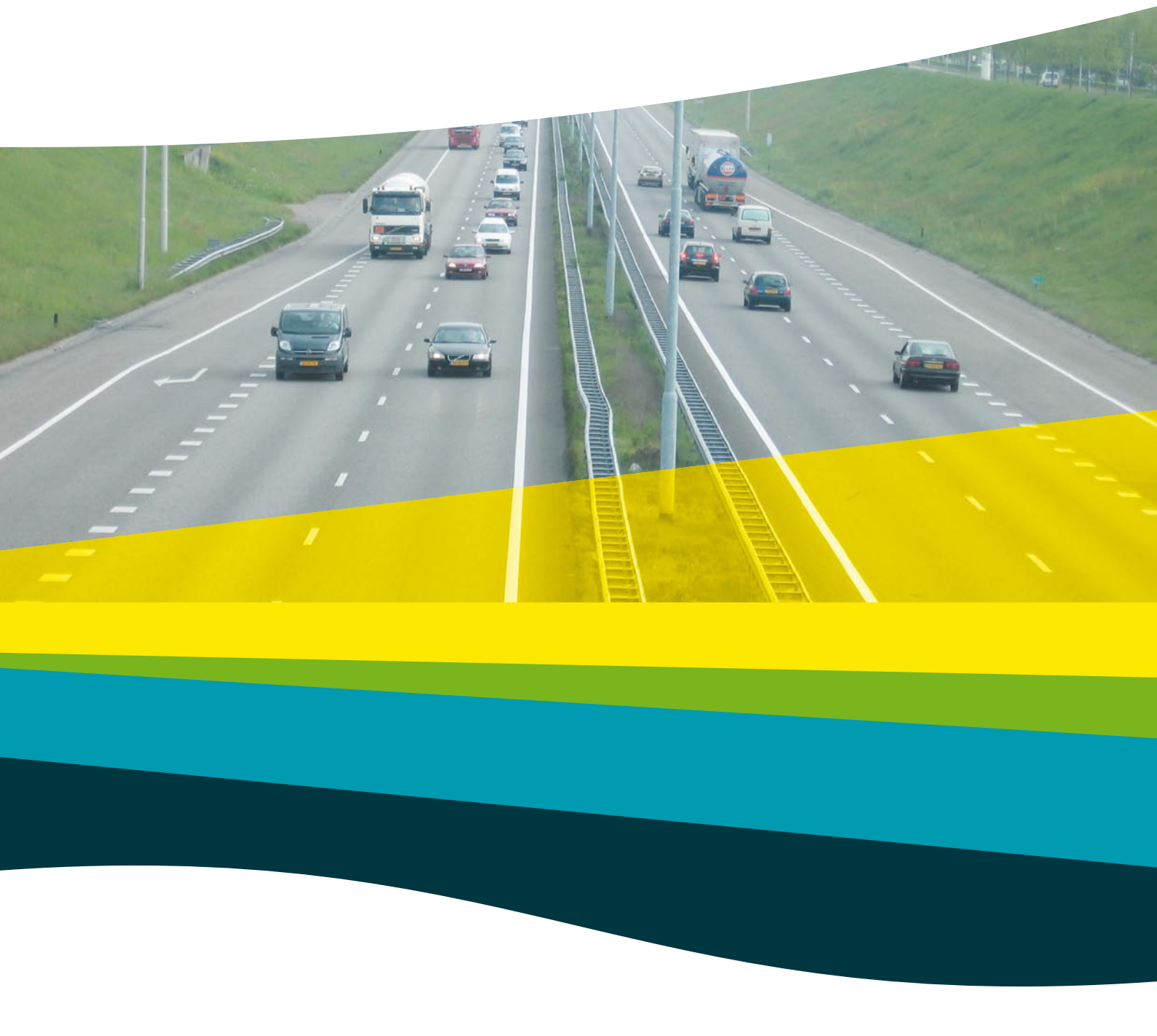




Rijkswaterstaat

# Startnotitie A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven







Rijkswaterstaat

# **Startnotitie A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven**

**Aansluiting Veghel (A2) - Knooppunt Vught - Knooppunt  
Ekkersweijer (A2/A58) - Aansluiting Kennedylaan (A58/A50) -  
Knooppunt Batadorp (A2/A58)**

**Verbreiding naar 2x3 rijstroken**

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Rijkswaterstaat Noord-Brabant, september 2008

---

# Colofon

**Uitgegeven door:** Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Rijkswaterstaat Noord-Brabant  
Postbus 90157  
5200 MJ 's-Hertogenbosch

**Datum:** 2 september 2008

**Productie:** Rijkswaterstaat Noord-Brabant

**Let op!** Stuur uw schriftelijke inspraakreactie niet naar bovenstaand adres, maar naar het adres zoals vermeld in paragraaf 2.4.

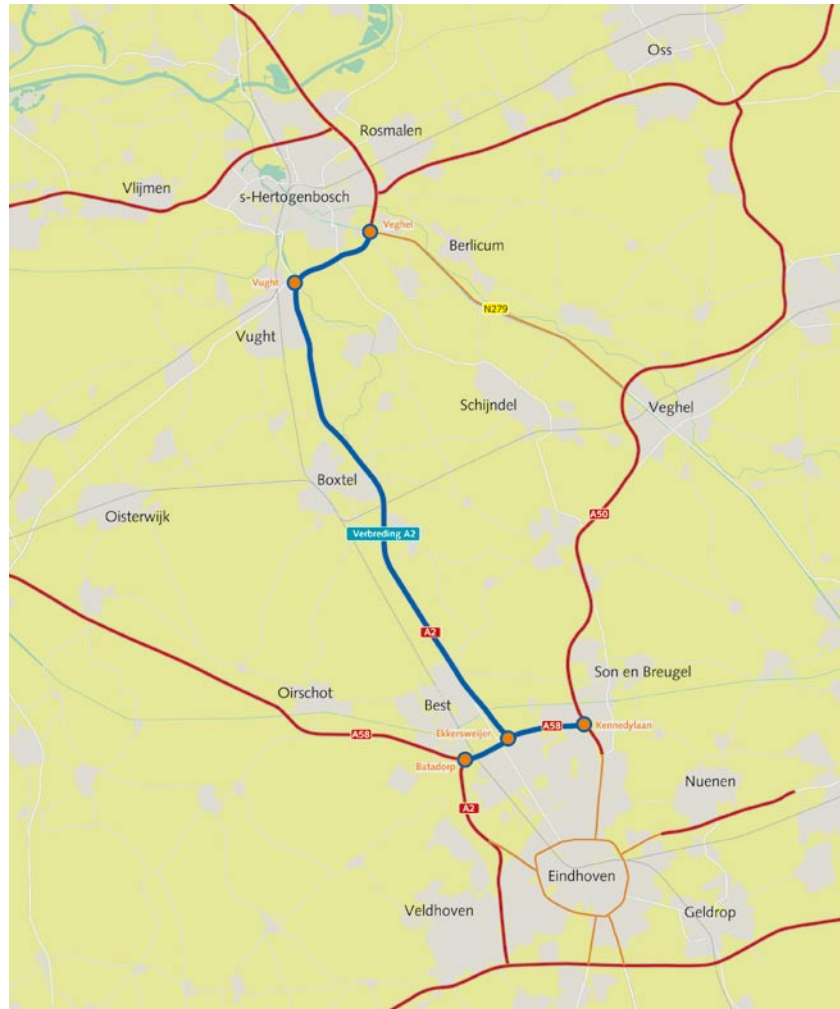
---

# Inhoudsopgave

---

<b>1</b>	<b>Samenvatting</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
2.1	Aanleiding voor de studie	7
2.2	Geschiedenis en procedure	8
2.3	Wat is een startnotitie?	9
2.4	U kunt reageren	9
2.5	Leeswijzer	10
<b>3</b>	<b>Probleemstelling en doel</b>	<b>13</b>
3.1	Probleemstelling	13
3.2	Doel van de voorgestelde oplossing	14
3.3	Relatie met andere projecten	15
<b>4</b>	<b>Alternatieven</b>	<b>17</b>
4.1	Randvoorwaarden en uitgangspunten	17
4.2	Referentiesituatie	18
4.3	Voorgenomen activiteit: Verbreding naar 2x3 rijstroken	18
4.4	Meest milieuvriendelijk alternatief	19
4.5	Niet mee te nemen alternatieven	19
<b>5</b>	<b>Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen</b>	<b>21</b>
5.1	Verkeer en vervoer	21
5.2	Ruimtelijke ordening	23
5.3	Milieu	24
<b>6</b>	<b>Te onderzoeken milieueffecten</b>	<b>29</b>
6.1	Hoe de milieueffecten worden bepaald	29
6.2	Verkeer en vervoer	30
6.3	Ruimtelijke ordening	30
6.4	Milieu	31
6.5	Kosten	33
6.6	Overzichtstabel te onderzoeken aspecten	33
<b>7</b>	<b>Procedure en planning</b>	<b>35</b>
7.1	Relatie met eerdere besluitvormingsprocedure	35
7.2	De Tracéwet en afstemming met andere regelingen	35
7.3	Tijdsplanning	38
7.4	Communicatie en planning	39
	<b>Bijlage 1: Verklaring woorden en begrippen</b>	<b>41</b>
	<b>Bijlage 2: Literatuur</b>	<b>45</b>

.....  
**Figuur A** Tracé in studie



---

# 1. Samenvatting

---

*Op de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven vormt de doorstroming een probleem. De files worden veroorzaakt doordat de capaciteit van de A2 onvoldoende is om het verkeersaanbod te verwerken. Op dit moment worden de rondweg 's-Hertogenbosch en de randweg Eindhoven verbreed naar 4x2 rijstroken. De openstelling vindt plaats in 2010, waarna het verkeersaanbod op de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven nog verder toeneemt.*

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het voornemen om de wegcapaciteit tussen de rondweg 's-Hertogenbosch en de randweg Eindhoven te vergroten. Dit betekent een verbreding van de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven, maar ook een aanpassing aan de A50/A58 tussen de aansluiting Ekkersrijt en de randweg Eindhoven. Vooraf wordt niet alleen onderzocht of de vergroting van de wegcapaciteit een oplossing biedt voor de verkeersproblemen, maar ook wat de effecten ervan zijn op de omgeving. Dit wordt beschreven in een milieueffectrapport (MER).

Het MER geeft een beeld van de effecten in 2020 voor de thema's verkeer en vervoer, ruimtegebruik, woon- en leefmilieu en natuurlijke omgeving.

Deze startnotitie vormt het onderzoeksvoorstel voor het MER. Aan de orde komen de huidige situatie van het traject, de direct omgeving van het traject en de toekomstige ontwikkelingen. Ook komen het relevante beleid en wetgeving aan bod. Het doel van deze beschrijving is om inzicht te verkrijgen in de aspecten die in het effectenonderzoek aan bod moeten komen.

In deze startnotitie worden de te onderzoeken varianten beschreven. Uitgangspunt is het voorkeursalternatief, een sobere verbreding naar 2x3 rijstroken. Dit betekent dat kunstwerken (zoals bijvoorbeeld bruggen en viaducten) niet zullen worden verbreed. Daarnaast wordt een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) beschreven. De effecten van deze alternatieven zullen in het MER worden vergeleken met de effecten van het nulalternatief, waarin geen grootschalige aanpassingen aan de A2 plaatsvinden.

Voor de A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven (en tegelijk de A50/A58 tussen Ekkersrijt en knooppunt Batadorp) wordt de verkorte tracéwetprocedure gevolgd. Het betreft hier een uitbreiding van een hoofdweg met één rijstrook, waarbij twee knooppunten met elkaar verbonden worden. De Tracéwet regelt de procedure om te komen tot

---

een besluit. In het kader van deze procedure dient in het kader van de Wet Milieubeheer ook een MER opgesteld te worden, waarvan deze startnotitie de eerste stap is.

Op verschillende momenten is inspraak mogelijk. Ook moet op verschillende momenten advies gevraagd worden aan deskundigen.

Deze startnotitie ligt zes weken ter inzage. Gedurende deze periode kan eenieder die dat wil schriftelijk of mondeling reageren op deze startnotitie. Uw inspraakreactie kan leiden tot veranderingen in het onderzoek naar de (milieu)effecten van de capaciteitsvergroting van de A2.



---

## 2. Inleiding

---

*De A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven heeft te maken met snel groeiende filevorming; met name in de ochtendspits staan er momenteel regelmatig files. Als rond 2010 de randwegen van 's-Hertogenbosch en Eindhoven verbreed zijn tot 4x2 rijstroken zal de weg de toevoer van verkeer gedurende beide spitsperioden al snel niet meer kunnen verwerken. Om dit probleem aan te pakken wordt de wegcapaciteit tussen aansluiting Veghel en knooppunt Ekkersweijer vergroot door op beide rijbanen een extra rijstrook toe te voegen. Indien nodig worden ook de tussenliggende aansluitingen aangepast.*

*Bovendien zal op beide rijbanen vanaf knooppunt Ekkersweijer tot aan de nieuwe aansluiting Ekkersrijt (A58/A50) een rijstrook toegevoegd worden. Hierdoor zal zorg gedragen worden voor een juiste aansluiting op de reeds aanwezige infrastructuur. Dit geldt zowel voor de Rondweg 's-Hertogenbosch aan de noordzijde, als de Randweg Eindhoven en de A50 aan de zuidzijde.*

### 2.1 Aanleiding voor de studie

De A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven is halverwege de jaren negentig omgebouwd tot autosnelweg met 2x2 rijstroken. Als gevolg van de snel groeiende verkeersintensiteiten staan in deze regio momenteel regelmatig files. De afgelopen jaren zijn meerdere plannen uitgewerkt om de verkeersproblematiek tegen te gaan. De A50 tussen Oss en Eindhoven en de A59 tussen Oss en 's-Hertogenbosch zijn omgebouwd tot autosnelweg. De ombouw van de A2 rond 's-Hertogenbosch en de A2/A67 rond Eindhoven, beiden naar 4x2 rijstroken, worden momenteel gerealiseerd. Ook ten noorden van 's-Hertogenbosch en ten zuiden van Eindhoven bestaan plannen om de capaciteit van de A2 te vergroten.

De A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven vormt een belangrijke schakel binnen dit geheel: filevorming op dit traject zorgt voor grote problemen voor zowel de regio 's-Hertogenbosch - Eindhoven als voor de A2 in groter verband. De filevorming tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven ontstaat door te grote intensiteiten op het traject zelf, maar ook door de toegenomen hoeveelheid verkeer als gevolg van de capaciteitsuitbreidingen op de aangrenzende wegvakken (verkeersaantrekkende werking).

---

Daarom heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> besloten een onderzoek te starten naar de mogelijkheden om een capaciteitsuitbreiding te realiseren op de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven en op de A58 tussen knooppunt Batadorp en de aansluiting Eindhoven-Centrum / Kennedylaan. Hiermee wordt de ontbrekende schakel tussen de verbrede rondweg 's-Hertogenbosch en de verbrede randweg Eindhoven gelegd.

## 2.2 Geschiedenis en procedure

De verkeersproblematiek op dit deel van de A2 staat al langer op de agenda. In 1999 werd een Tracéstudie gestart. Met de publicatie van deze nieuwe startnotitie komt de Startnotitie Trajectnota/MER A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven [18] uit 1999 te vervallen. Op grond van de Tracéwet, de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. kan capaciteitsuitbreiding pas worden uitgevoerd, als vooraf onderzoek en een zorgvuldige besluitvorming hebben plaatsgevonden, waarbij alle betrokken belangen zijn meegewogen. De procedure om te komen tot het tracébesluit (TB) wordt uitgelegd in hoofdstuk 7.

In 2002 heeft het kabinet het voornemen geuit om versneld belangrijke knelpunten binnen het rijkswegennet aan te pakken door middel van het beter benutten van bestaande wegen. In het kader van de Spoedwet zijn extra financiën beschikbaar gesteld om een pakket van maatregelen te realiseren dat moet leiden tot een substantiële verbetering van de bereikbaarheid op korte termijn.

Onder deze Spoedwet Wegverbreding viel in eerste instantie ook de aanleg van spitsstroken op de A2 tussen aansluiting 's-Hertogenbosch/ Sint-Michielsgestel (kilometer 117,5 A2) en knooppunt Ekkersweijer/ Batadorp (kilometer 13,0 A58). Tegen het wegaanpassingsbesluit van 2003 is beroep aangetekend, onder andere omdat de m.e.r.-procedure niet is gevolgd. Op grond van de uitspraak van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake dit wegaanpassingsbesluit van 15 september 2004 blijkt het volgen van een dergelijke procedure wel noodzakelijk.

Intussen heeft de minister van Verkeer en Waterstaat besloten om dit project niet langer voort te zetten onder de Spoedwet Wegverbreding. Dit betekent dat in plaats van spitsstroken een permanente verbreding zal worden gerealiseerd.

---

<sup>1</sup> Wanneer in deze startnotitie gesproken wordt over de Minister van Verkeer en Waterstaat, wordt bedoeld: "de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer". De Minister van VROM is mede bevoegd gezag in deze Tracé/MER procedure.

---

Daarom wordt nu een nieuwe procedure gestart. Eerder gepubliceerde documenten aangaande het voornemen om spitsstroken aan te leggen komen daarmee te vervallen. Dit betekent tevens dat een nieuw traject van inspraak en beroep wordt doorlopen. Insprekers uit voorgaande procedures kunnen, indien gewenst, opnieuw hun visie kenbaar maken.

### **2.3 Wat is een startnotitie?**

Een startnotitie is de eerste fase van de m.e.r.-procedure. Het doel van een startnotitie is drieledig:

- Beschrijven van de achtergronden en uitgangspunten van het project;
- Afbakenen van de alternatieven die in het MER zullen worden onderzocht;
- Inventarisatie van de effecten die in het MER zullen worden onderzocht.

### **2.4 U kunt reageren**

Een oplossing van de verkeersproblematiek op de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven is relevant voor zowel omwonenden als weggebruikers. Deze startnotitie verschaft meer inzicht in de problematiek, de alternatieven en de effecten die worden onderzocht. Tijdens een van de informatieavonden/-hoorzittingen kan tevens meer informatie worden verkregen over de Startnotitie A2.

Meer informatie over de startnotitie en de informatieavonden is te vinden op de website: [www.inspraakvenw.nl](http://www.inspraakvenw.nl). Ook verschijnen er advertenties in de regionale kranten en huis-aan-huisbladen en is bij de gemeenten of in de plaatselijke bibliotheken meer informatie te vinden.

De startnotitie ligt zes weken ter inzage, en wel van 2 september tot en met 13 oktober 2008.

Tijdens de periode van ter inzage legging kan een ieder die dat wil schriftelijk reageren op deze startnotitie. Uw inspraakreactie zal worden meegenomen en kan leiden tot een aanpassing van de inhoud van de MER. Met uw reactie draagt u bij aan een zorgvuldige besluitvorming

Als u wilt reageren, stuur uw reactie dan vóór 13-10-2008 naar:

**Inspreekpunt Verbreding A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven**  
**Postbus 30316**  
**2500 GH DEN HAAG**

---

De startnotitie, samen met andere informatie over dit gedeelte van de A2 is te raadplegen op de website [www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl). Hier gaat u op het overzicht van de provincies naar Noord-Brabant, vervolgens naar de lijst van projecten, waarin u het project A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven selecteert.

De stukken liggen ook ter inzage op de volgende plaatsen tijdens reguliere openingstijden:

---

Gemeentehuis Best Raadhuisplein 1 <b>Best</b>	Gemeentehuis Sint-Michielsgestel Meanderplein 1 <b>Sint-Michielsgestel</b>	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven Keizer Karel V singel 8 <b>Eindhoven</b>	Rijkswaterstaat Wegendistrict Eindhoven De Zegge 1 <b>Geldrop</b>
Gemeentehuis Eindhoven Stadhuisplein 10 <b>Eindhoven</b>	Stadskantoor 's-Hertogenbosch Wolvenhoek 1 <b>'s-Hertogenbosch</b>	Waterschap De Dommel Bosscheweg 56 <b>Boxtel</b>	Bibliotheek Ministerie van Verkeer en Waterstaat Plesmanweg 1 <b>Den Haag</b>
Gemeentehuis Boxtel Markt 1 <b>Boxtel</b>	Informatiecentrum gemeente Vught Secr. Van Rooijstraat 2 <b>Vught</b>	Bibliotheek Rijkswaterstaat Noord-Brabant Bastion Oranje Zuidwal 58 <b>'s-Hertogenbosch</b>	Bibliotheek Ministerie Volks- huisvesting, Ruimtelijke Orde- ning en Milieubeheer Rijnstraat 8 <b>Den Haag</b>
Gemeentehuis Haaren Raadhuisplein 12 <b>Haaren</b>	Provinciehuis Noord-Brabant Brabantlaan 1 <b>'s-Hertogenbosch</b>	Rijkswaterstaat Wegendistrict 's-Hertogenbosch Hoge Poeldonk 18 <b>'s-Hertogenbosch</b>	

---

## 2.5 Leeswijzer

### Een globale indruk

Wie snel een globale indruk van de inhoud van de startnotitie wil krijgen, kan zich beperken tot de hoofdstukken 3, 4 en 6. Daarin wordt uitgelegd wat precies het onderwerp van de studie is, wat wel en wat niet tot het studiegebied behoort (3), welke oplossingen wel en niet worden onderzocht (4) en op welke manier de milieueffecten worden onderzocht (6).

### Meer achtergrond

Voor wie meer achtergrond wil, wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de regelgeving die van toepassing is, en de huidige en toekomstige situatie voor de aspecten verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en milieu.

### Weten hoe de procedure in elkaar zit

In hoofdstuk 7 wordt de verkorte Tracéwetprocedure uitgelegd en worden de partijen beschreven die bij de procedure betrokken zijn.

---

### **Verklaring woorden en begrippen**

Getracht is de tekst van deze startnotitie voor iedereen toegankelijk te maken. Vanwege het technische karakter van de studie is het gebruik van jargon echter onvermijdelijk. In bijlage 1 is daarom een verklarende begrippenlijst opgenomen.

---

## 3. Probleemstelling en doel

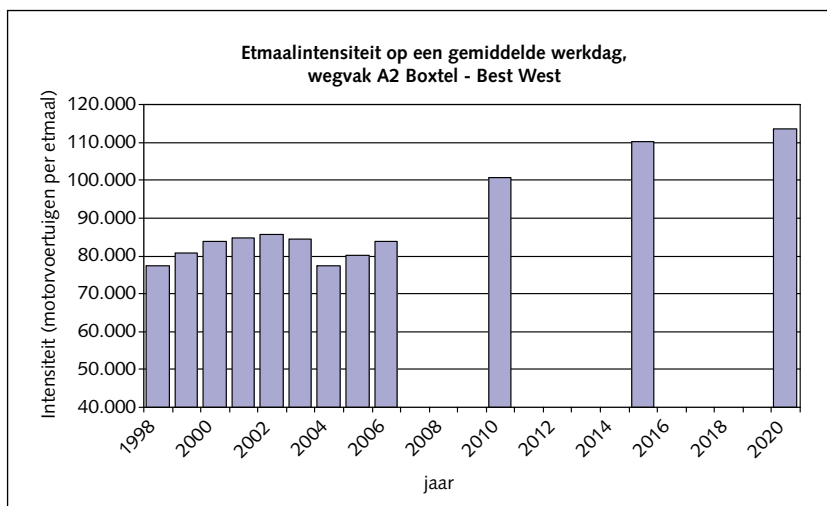
Door de aanleg van extra rijstroken wordt de filevorming op de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven in beide rijrichtingen aanzienlijk verminderd. Rond 2012 zorgen drie rijstroken per richting er voor dat het verkeer goed kan afstromen van de dan verbrede randwegen van 's-Hertogenbosch en Eindhoven.

### 3.1 Probleemstelling

De A2 loopt van Amsterdam, via Utrecht, 's-Hertogenbosch en Eindhoven, naar Maastricht en daarna verder richting Luik (E25). De A2 is een hoofdverbindingssas. Dat is een as die economische kerngebieden en stedelijke netwerken onderling en met belangrijke grootstedelijke gebieden in het buitenland verbindt.

De verkeersintensiteit, uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal, vertoont vanaf eind jaren '90 een forse groei (zie afbeelding 2.1). Uit onderzoek naar de toename van auto- en vrachtverkeer volgt bovendien dat de verkeersintensiteit op dit traject de komende jaren nog verder zal toenemen. De wegcapaciteit tussen knooppunt Vught en knooppunt Ekkersweijer is na de ombouw in 1996 niet verder vergroot. Met de huidige wegcapaciteit zullen op dit traject in de toekomst meer files ontstaan.

**Figuur 3.1** De verkeersintensiteit per etmaal



De verkeersintensiteit, uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal (mve), vertoont in principe een continue groei. Door de openstelling van de A50 is rond 2003-2005 sprake geweest van een tijdelijke daling van de verkeersintensiteiten op de A2. De sprong in de groei in 2010 wordt veroorzaakt door de openstelling van de Randweg Eindhoven

en de Rondweg 's-Hertogenbosch, die beide worden omgebouwd naar 4x2 rijstroken.

De A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven heeft reeds te maken met snel groeiende filevorming; met name in de ochtendspits staan er vrijwel dagelijks files. Er is sprake van een verdere toename van het verkeer op de A2, zodat de fileproblemen groter zullen worden. Als rond 2010 de randwegen van 's-Hertogenbosch en Eindhoven verbreed zijn tot 4x2 rijstroken zal de weg de toevoer van verkeer al snel niet meer kunnen verwerken. De verhoogde intensiteiten zullen dan over het gehele tracé zorgen voor filevorming, zowel in de ochtend- als in de avondspits.

.....  
**Tabel 1** Intensiteit/capaciteit verhouding op basis van meetgegevens (2006) of prognoses (2010 en 2020)

Wegvak	2006		2010		2020	
	Ochtendspits	Avondspits	Ochtendspits	Avondspits	Ochtendspits	Avondspits
A2 Den Bosch-Eindhoven						
Van Noord naar Zuid	oranje	groen	oranje	oranje	rood	rood
Van Zuid naar Noord	oranje	oranje	oranje	oranje	rood	rood

■ Matige verkeersafwikkeling   
 ■ Filevorming   
 ■ Overbelasting

De Minister van Verkeer en Waterstaat vindt het noodzakelijk dat dit belangrijke knelpunt op het rijkswegennet wordt aangepakt.

### 3.2 Doel van de voorgestelde oplossing

De voorgenomen activiteit omvat het oplossen van het capaciteitsprobleem op de autosnelweg A2 op het traject 's-Hertogenbosch – Eindhoven. Hierdoor wordt ook het uitwijken van verkeer naar het onderliggend wegennet en de daarmee samenhangende leefbaarheidsproblemen opgelost. Er wordt vooralsnog gedacht aan het verbreden van de autosnelweg tot 2x3 rijstroken.

Voor de aanpak van deze problematiek wordt gebruik gemaakt van de verkorte Tracéwetprocedure. Dit houdt in dat geen aparte Trajectnota ingediend wordt, maar gelijktijdig met het MER een Ontwerp Tracé Besluit (OTB) ter inzage gelegd wordt.

In het MER wordt naast de referentievariant en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) alleen de voorgenomen activiteit beschreven. Dit wordt ook wel het Voorkeursalternatief genoemd. Voor het onderhavige wegvak is, binnen de randvoorwaarden en uitgangspunten zoals beschreven in paragraaf 4.1, slechts een verbreding naar 2x3 rijstroken realistisch. In paragraaf 4.5 wordt beschreven en gemotiveerd welke alternatieven niet verder worden uitgewerkt.



---

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit worden in de OTB/MER onderzocht.

### **3.3 Relatie met andere projecten**

De projecten die een belangrijke relatie hebben met het project A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven zijn hieronder weergegeven.

#### **Aanleg A2 Rondweg 's-Hertogenbosch**

In december 2001 (Tracébesluit) is besloten tot de ombouw van de Rondweg 's-Hertogenbosch naar 4x2 rijstroken. Het betreft het gedeelte ten oosten van de brug over de Dommel (km 121,000 en lager). De werkzaamheden zijn medio 2006 gestart. De oplevering is gepland in 2010.

#### **Aanleg A2 Randweg Eindhoven**

In januari 2003 is besloten tot ombouw van de Randweg rond Eindhoven vanaf knooppunt Ekkersweijer tot voorbij knooppunt Leenderheide. Het besluit voorziet in een verbreding naar 4x2 rijstroken. In 2006 is gestart met de werkzaamheden. De verbrede Randweg Eindhoven zal naar verwachting in 2010 worden opgeleverd.

#### **Aanleg derde rijstrook A58 Eindhoven - Oirschot**

Vanuit de 2e tranche van het programma fileplan Zichtbaar, Slim en Meetbaar (ZSM) bestaat het voornemen om op de noordelijke rijbaan van de A58, tussen knooppunt Batadorp en de aansluiting Oirschot, een derde rijstrook aan te leggen.

#### **Aanleg derde rijstrook A2 Eindhoven – Valkenswaard**

Vanuit de 2e tranche van het programma fileplan Zichtbaar, Slim en Meetbaar (ZSM) bestaat het voornemen, om op de westelijke rijbaan van de A2 tussen knooppunt Leenderheide en de aansluiting Valkenswaard een derde rijstrook aan te leggen.

#### **Opwaardering provinciale weg N279 's-Hertogenbosch - Veghel**

De provincie Noord-Brabant heeft in 2007 een startnotitie gepubliceerd met betrekking tot haar plannen met de N279 's-Hertogenbosch - Veghel. Naast de infrastructurele opwaardering wordt ook gekeken naar de ruimtelijke mogelijkheden (wonen/ werken en natuur/water). In het OTB/MER zal door middel van een gevoeligheidsanalyse onderzocht worden welke gevolgen opwaardering van deze provinciale weg kan hebben voor de A2.

#### **Avenue A2 's-Hertogenbosch**

De gemeente 's-Hertogenbosch is bezig met plannen om aan de oostzijde van 's-Hertogenbosch langs de A2 een nieuw knooppunt te ontwikkelen met een voorstad station en kantoorontwikkelingen.

---

### **Ontwikkelingsvisie A2 Zone Eindhoven**

De ontwikkeling van de Brainport / A2 Zone Eindhoven is opgenomen in de Verkenningsfase van het Nota Ruimte Budget. De gemeenten in het gebied hebben een Ontwikkelingsvisie vastgesteld die als basis voor de integrale gebiedsontwikkeling dient. Enkele gebieden uit het plan worden geraakt door de ontwikkelingen aan de A2/A58.

---

## 4. Alternatieven

---

*Om snel en met relatief lage kosten iets te doen aan de problemen op de A2 is het aanleggen van een extra rijstrook in beide richtingen gecombineerd met het laten vervallen van een vluchtstrook op enkele locaties. Op betreffende locaties is het ofwel fysiek onmogelijk om een vluchtstrook te handhaven, ofwel onevenredig duur, milieubelastend of tijdrovend. Om het effect van de uitbouw naar 2x3 rijstroken te kunnen bepalen, worden deze vergeleken met de situatie waarin er niets aan de weg gebeurt (de referentiesituatie). Daarnaast wordt een meest milieuvriendelijk alternatief aangegeven. Deze 3 alternatieven zullen worden onderzocht in het MER.*

### 4.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten

In een startnotitie voor een milieueffectrapport worden de te onderzoeken alternatieven globaal beschreven. In het Besluit m.e.r. is aangegeven dat in een milieueffectrapport (MER) in ieder geval de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkeling), de voorkeursoplossing en een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) onderzocht moeten worden. In een volgende fase van de procedure, de fase van het opstellen van het MER, worden ze meer in detail uitgewerkt.

Er zijn twee *randvoorwaarden* waaraan de alternatieven moeten voldoen. Ze moeten:

- het probleem van de filevorming tot 2020 oplossen, of de oplossing minstens dicht benaderen;
- binnen redelijke grenzen technisch uitvoerbaar zijn (kosten, beschikbare techniek etc.).

Uitgangspunten bij de effectbepaling zijn:

- Er wordt uitgegaan van verkeersmodel NRM;
- De verbreding van de randwegen 's-Hertogenbosch en Eindhoven heeft plaatsgevonden;
- De aanleg van de nieuwe ontsluiting van industriegebied Ekkersrijt bij Eindhoven, alsmede aanleg van de nieuwe aansluiting op de J.F. Kennedylaan heeft plaatsgevonden;
- Op de A58 is op de noordbaan een derde rijstrook aangelegd tussen knooppunt Batadorp en aansluiting Oirschot.
- Op de A2 is op de westbaan een derde rijstrook aangelegd tussen knooppunt Leenderheide en aansluiting Valkenswaard.

---

## 4.2 Referentiesituatie

Om te weten wat de milieueffecten van de aanleg van de extra rijstroken zijn wordt dit alternatief afgezet tegen de referentiesituatie (ofwel nulalternatief). Deze is bepaald door de huidige situatie en de te verwachten ontwikkelingen. Voor het MER zal het jaar 2020 als zichtjaar gehanteerd worden. Dit jaar doet recht aan de realisatieperiode (omstreeks 2012). Plannen waarover al besluiten genomen zijn en die tot 2020 uitgevoerd gaan worden, worden in de referentiesituatie meegenomen. Dit geldt zowel voor infrastructuur als voor ruimtelijke en economische ontwikkelingen.

Het nulalternatief lost de verkeersknelpunten niet op. Het is daarom geen reëel alternatief. Het nulalternatief is bedoeld als referentie voor de alternatieven en varianten die wel in het onderzoek worden meegenomen. Hierdoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin de capaciteitsvergroting achterwege blijft. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze wijze in beeld.

## 4.3 Voorgenomen activiteit: Verbreding naar 2x3 rijstroken

Bij de voorgenomen activiteit, ook wel het Voorkeursalternatief genoemd, is het uitgangspunt om de huidige A2 te verbreden. Het gaat om een sobere verbreding tot 2x3 rijstroken op het traject tussen knooppunt Vught (A2) en knooppunt Ekkersweijer en tussen de aansluiting Ekkersrijt (A58) en het spoorviaduct vlak voor knooppunt Batadorp. Waar nodig zullen aansluitingen en bestaande weefstroken aangepast worden. Tevens zal aan de noordzijde de vormgeving tussen knooppunt Vught en de aansluiting Veghel (A2) aangepast worden, zodat de vormgeving van de A2 Rondweg 's-Hertogenbosch zal aansluiten op de extra rijstroken bij Vught. Aan de zuidzijde zal zowel het knooppunt Ekkersweijer zelf, als ook het wegvak tussen knooppunt Ekkersweijer en knooppunt Batadorp aangepast worden, zodat de vormgeving van de Randweg Eindhoven zal aansluiten op de extra rijstroken bij Ekkersweijer en Ekkersrijt.

Over het merendeel van het traject zal een vluchtstrook aanwezig blijven. Slechts op de locaties waar het aanbrengen van een vluchtstrook onevenredige kosten of gevolgen voor het milieu met zich meebrengt, zal de vluchtstrook achterwege gelaten worden. Kunstwerken (zoals bijvoorbeeld viaducten en bruggen) zullen niet worden verbreed.

De rijstroken krijgen elk een breedte van 3.50 meter.

---

## 4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

In het MER dient (wettelijk verplicht) ook een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) te worden gepresenteerd. Dit is een realistisch alternatief dat de capaciteitsproblemen aanpakt en tevens de minste negatieve effecten heeft op het woon- en leefmilieu. Als basis voor het MMA geldt het voorkeursalternatief.

### Scenario prijsbeleid

Het kabinet kiest er voor om op termijn een kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieu in te voeren. Dit gaat onder gelijktijdige afbouw van de MRB (Motorrijtuigenbelasting) en BPM (Belasting Personen- en Motorvoertuigen). Auto's die minder vervuilen betalen minder en daar waar het effectief is, wordt op drukke plaatsen en tijden een hogere prijs gevraagd. Het doorvoeren van dit beleid heeft effecten op verkeersstromen. In het MER zal het effect van prijsbeleid worden meegenomen als scenario voor het MMA en het voorkeursalternatief, voor zover daar uitspraken over gedaan kunnen worden (bijvoorbeeld aan de hand van kentallen).

## 4.5 Niet mee te nemen alternatieven

Er is gezocht naar oplossingen of verbeteringsalternatieven die leiden tot een betere doorstroming van het verkeer op de A2 voor de middellange termijn.

### Benuttingsalternatief

Benutting op de A2 (extra rijstroken die worden opengesteld in de spits) wordt als onvoldoende toekomstvast beschouwd. De reden hiervoor is als volgt:

De oplossing moet geschikt zijn voor permanent gebruik buiten de spitsuren. De verkeersproblemen op de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven treden in de komende jaren namelijk ook buiten de spitsuren op. Daarnaast geldt dat er als gevolg van de in 2010 gereed komende nieuwe Randweg Eindhoven en Rondweg 's-Hertogenbosch de gehele dag door een grote verkeersstroom gebruik maakt van de stedelijke ring van autosnelwegen rondom Eindhoven en 's-Hertogenbosch. De knooppunten Vught en Ekkersweijer vormen belangrijke schakels in deze rondwegen. Het is daarom van groot belang ervoor te zorgen dat de gehele dag voldoende capaciteit aanwezig is om verkeer voorbij deze knooppunten te kunnen laten rijden. De spitsstrook zou dan vrijwel permanent opengesteld moeten worden. Spitsstroken zijn daar niet voor bedoeld.

Tevens is een verbreding meer toekomstvast, omdat een extra rijstrook met daarnaast een vluchtstrook meer capaciteit biedt dan een spitsstrook.

---

### **Verbreden van A2 naar 2x4 rijstroken**

Toevoegen van 1 rijstrook per richting geeft voldoende capaciteit om het verkeer tot het zichtjaar 2020 door te laten stromen. Verbreden naar 2x3 rijstroken voldoet daarmee aan de verkeerskundige, maar ook aan de financiële randvoorwaarden; uitwerken van varianten die zorgen voor grotere capaciteitstoename wordt daarom niet meegenomen in deze studie.

### **Opwaardering van de provinciale weg N279 's-Hertogenbosch - Veghel**

De provincie Noord-Brabant is een studie gestart naar aanpassingen op de N279. Doel is om te kijken op welke manier de N279 verkeersveiliger gemaakt kan worden, en op welke manier de doorstroming op deze weg verbeterd kan worden. Ten behoeve hiervan worden meerdere varianten onderzocht. Bij al deze varianten wordt rekening gehouden met een A2 die verbreed is tot 2x3 rijstroken. Dit is gedaan omdat in het proces voorafgaand aan de studie die de provincie nu uitvoert, Rijkswaterstaat en de provincie gezamenlijk geconstateerd hebben dat de doorstromingsproblematiek op en rond de N279 niet kan worden opgelost zonder dat de A2 opgewaardeerd wordt tot 2x3 rijstroken. Andersom geldt dan hetzelfde: opwaarderen van de N279 (met de A2 gehandhaafd als 2x2 autosnelweg) zal onvoldoende soelaas bieden voor de problematiek op en rond de A2. Om deze reden wordt dit niet als alternatief uitgewerkt.

Wel is het zo, dat opwaardering van de N279 positieve gevolgen zal hebben voor de doorstroming op de A2. Om te bepalen in welke mate dit het geval zal zijn, wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarbij een variant met de A2 als 2x3 rijstroken en daarnaast extra capaciteit op de N279 wordt doorgerekend.

### **Onderliggend wegennet**

De A2 wordt gezien als achterlandverbinding in het hoofdwegennet. De voorgenomen activiteit dient voor de middellange termijn oplossing te bieden voor het verkeersprobleem. Gelet op de randvoorwaarden waaraan de alternatieven dienen te voldoen is opwaardering van het onderliggend wegennet geen oplossing voor de middellange termijn problematiek.

### **Bevorderen van openbaar vervoer, fiets en/of bevorderen van alternatieven voor goederenvervoer**

Deze alternatieven zijn nuttige maatregelen. Gebleken is echter dat deze maatregelen niet of nauwelijks effect hebben op de belasting van de A2 [Rijkswaterstaat Noord-Brabant, Verkenning naar doelgroepindelingen op de A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven, 's-Hertogenbosch, 2004].

---

## 5. Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

---

*Dit hoofdstuk beschrijft aspecten die direct verband houden met het onderzoek naar de problemen op dit deel van de A2. Aan de orde komen het beleid (inclusief de regelgeving), de beschrijving van de huidige situatie van het gebied rondom de weg en de ontwikkelingen tot 2020. Het doel van deze beschrijving is inzicht te krijgen in de aspecten die nog nader onderzocht moeten worden, en om de probleem- en doelstelling scherp te krijgen.*

### 5.1 Verkeer en vervoer

#### Wetgeving en beleid

In de Nota Mobiliteit (Ministerie van VenW, 2005) wordt het hoofdwegennet gezien als een samenhangend netwerk waarvoor het Rijk de zorg heeft. Dit hoofdwegennet verbindt de mainports (haven Rotterdam, Schiphol) met de andere economische centra en het buitenland. Op dit hoofdwegennet wordt gestreefd naar een betrouwbare reistijd met beperkte vertragingen. Het verbeteren van de doorstroming door het toepassen van maatregelen past in deze filosofie.

In de studie A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven wordt rekening gehouden met de ontwikkelingen van en de uitgangspunten in de Nota Mobiliteit.

#### Beschrijving van infrastructuur

De A2 is een belangrijke verbinding tussen de Randstad (Amsterdam) en het zuiden van het land en tevens een essentiële schakel in internationale transportverbindingen (Europese weg E25).

Het traject is de verbindende schakel tussen de Rondweg 's-Hertogenbosch en de Randweg Eindhoven, twee van drukste trajecten op het Noord-Brabantse netwerk van autosnelwegen.

---

**Links** Knooppunt Vught

**Rechts** Knooppunt Ekkersweijer



---

Het gedeelte van de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven is in het recente verleden omgebouwd naar autosnelweg en is in 1996 volledig opengesteld. Ook de beide grote knooppunten Vught en Ekkersweijer stammen uit deze periode.

Met uitzondering van de A50 zijn er in oost Brabant geen goede alternatieven voor de weg in de noord-zuid verbinding.

### **Verkeersafwikkeling**

Afgaande op de verhoudingen tussen intensiteit en capaciteit is in de huidige situatie (peiljaar 2004) in de spitsperiode sprake van beginnende filevorming op de A2 tussen knooppunt Vught en knooppunt Ekkersweijer. In de toekomst zal de hoeveelheid verkeer door diverse autonome ontwikkelingen verder toenemen.

Daarnaast zorgt de toekomstige uitbreiding van de capaciteit op de A2/A67 Randweg Eindhoven en op de A2 Rondweg 's-Hertogenbosch de gehele dag voor een continue aanvoer van grote hoeveelheden verkeer. Uit verkeersberekeningen blijkt dat, wanneer er geen maatregelen worden genomen, vanaf circa 2010 files zullen ontstaan op de A2 tussen de A2 Rondweg 's-Hertogenbosch en de A2 Randweg Eindhoven. De fileopbouw begint al voor de eigenlijke spitsperiode en duurt het overgrote deel van de dag. Om de doorstroming op de A2 te verbeteren, dient over de gehele dag extra capaciteit beschikbaar te komen op de A2 tussen knooppunt Vught en knooppunt Ekkersweijer. Tevens dient tussen knooppunt Ekkersweijer en aansluiting Ekkersrijt (A58/A50) en tussen knooppunt Vught en aansluiting Veghel extra capaciteit toegevoegd te worden om te voorkomen dat op die locaties files ontstaan die bovendien kunnen terugslaan op de A2.

De hoeveelheid verkeer is de laatste jaren fors toegenomen op het hoofdwegennet in Noord-Brabant. Deze forse groei doet zich minder voor op de A2; dit komt door de openstelling van de nieuwe autosnelweg A50 Eindhoven-Oss. De verwachting is echter dat dit een tijdelijk effect te zien geeft op de hoeveelheid verkeer dat gebruikt maakt van de A2.

Bovendien zal, gelet op de verbreding van de A2 rondom de steden 's-Hertogenbosch en Eindhoven, vanaf 2010 een forse toename van verkeer te zien zijn op de schakel tussen deze beide steden. Deze toename zal niet verwerkt kunnen worden vanwege de beperkte capaciteit.

### **Onderliggend wegennet**

Het onderliggend wegennet met een meer dan plaatselijk belang is van beperkte omvang in de omgeving van het traject. De belangrijkste verbindingen zijn de N617 (Boxtel - St.-Michielsgestel – 's-Hertogenbosch) en N279 ('s-Hertogenbosch-Veghel). Bij file wijkt verkeer van de snelweg uit naar deze routes, de aanwezige parallelwegen langs de A2 en de noord-zuid as van Boxtel.



---

### **Verkeersveiligheid**

Op de A2 zelf worden in de nabije toekomst geen problemen verwacht in verband met verkeersveiligheid. Door verbreding van de A2 zal de doorstroming op deze rijksweg verbeteren. Hierdoor zal naar verwachting een deel van het verkeer van het relatief onveiligere onderliggend wegennet verschuiven naar het rijkswegennet; het aantal voertuigkilometers over het onderliggend wegennet neemt daardoor af, hetgeen positief is voor de verkeersveiligheid.

## **5.2 Ruimtelijke ordening**

### **Wetgeving en beleid**

In de Nota Ruimte richt het Rijk zich onder andere op versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland. Randvoorwaarde hierbij is een goed functionerende verkeers- en vervoerinfrastructuur met een betrouwbare bereikbaarheid.

In de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit wordt door het Rijk een duidelijke prioriteit gegeven aan het inhalen van onderhoudsachterstanden en het verbeteren van de bereikbaarheid op de hoofdverbindingssassen voor de weg, het water en het spoor. Deze assen, waaronder de A2, worden in samenhang gezien en krijgen prioriteit, ook in geval van een enigszins gunstiger verhouding van kosten en baten bij knelpunten op andere verbindingen. De prioriteit ligt hier omdat deze assen de stedelijke netwerken en de economisch belangrijke gebieden met elkaar verbinden (de Randstad met de mainports Schiphol en Rotterdam, de brainport Eindhoven/Zuidoost Brabant en de greenports). Langs de A2 liggen landelijk gezien de hoogste dichtheden van stuwende werkgelegenheid, onder andere van internationale zakelijke dienstverlening (Noordvleugel Randstad) en hoogwaardige industrie (oost Brabant-Limburg).

### **Ruimtelijke ontwikkelingen**

De direct langs de A2 gelegen gemeenten Vught, Haaren, Boxtel en Best hebben elk een bevolkingsomvang van 20.000 tot 30.000 inwoners. De steden 's-Hertogenbosch en Eindhoven/Veldhoven hebben respectievelijk 130.000 en 245.000 inwoners.

Toename van woningbouw en bedrijven terrein speelt zich vooral aan de noord- en zuidzijde van het traject af. De ontwikkelingen kunnen worden afgeleid uit de regionale uitwerkingsplannen van het streekplan Noord-Brabant. Hierin zijn de ontwikkelingen tot 2020. Ten behoeve van het MER wordt uitgegaan van de ontwikkelingen tot 2020.

De stedelijke regio 's-Hertogenbosch groeit tot 2020 met 45.000 woningen en 1100 ha bedrijventerrein; de stedelijke regio Eindhoven met ruim 37.000 woningen (waarvan 14.000 tot 2015) en 850 ha bedrijventerrein. De tussenliggende landelijke regio groeit tot 2020 met ruim 3.000 woningen en bijna 60 ha bedrijventerrein.

---

## 5.3 Milieu

### 5.3.1 Woon- en leefomgeving

#### Nationaal Milieubeleidsplan

Het nationale milieubeleid in relatie tot verkeer en vervoer is vastgelegd in het Nationaal Milieubeleidsplan 3 en 4 (NMP3 en 4). Het NMP4 richt zich op de lange termijn (2030). In het NMP3 is het milieubeleid tot 2003 vastgelegd met een doorkijk naar 2010. Het NMP3 blijft onverkort van kracht, tenzij anders vermeld in het NMP4. Het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen, het reduceren van geluidhinder en het handhaven en bevorderen van de externe veiligheid zijn belangrijke doelstellingen.

#### Wet luchtkwaliteit (Wlk)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit (Wlk) in werking getreden. Deze wet introduceert een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer. Zowel de Europese Kaderrichtlijn luchtkwaliteit als de vier Dochterrichtlijnen zijn in de gewijzigde Wet milieubeheer geïmplementeerd. Hiermee zijn het Besluit luchtkwaliteit 2005 en de daaronder hangende regelingen vervallen.

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). De (achtergrond) concentraties van deze twee stoffen in Nederland naderen de gestelde grenswaarden uit de Wlk en zijn daarmee maatgevend voor het al dan niet voldoen aan normen. Overschrijdingen van de andere in de Wlk genormeerde stoffen komen langs het hoofdwegennet in Nederland niet meer voor.

In de studie A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven wordt rekening gehouden met de ontwikkelingen van en de uitgangspunten in de Wet luchtkwaliteit. Uit onderzoek blijkt dat in het jaar 2004 in het studiegebied overschrijdingen voorkomen van de jaargemiddelde grenswaarde NO<sub>2</sub> en de etmaalgemiddelde grenswaarde PM<sub>10</sub> (Effectbeoordeling luchtkwaliteit wegverbreding ZSM/Spoedwet Spoedwetproject: A2 Vught-Ekkersweijer, TNO mei 2007).

#### Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder zijn gedetailleerde eisen gesteld aan de maximale geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen, scholen en ziekenhuizen).

De geluidbelasting mag vanwege de reconstructie van de weg in principe niet toenemen met 2 dB of meer ten opzichte van de geluidbelasting in de huidige situatie of een in het verleden verleende hogere grenswaarde. De Wet geluidhinder biedt wel de mogelijkheid om de grenswaarde vanwege onder andere verkeerskundige of financiële redenen te verhogen. Een gedetailleerde toetsing aan deze waarden zal plaats vinden in het MER.

---

### **Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen**

Via de A2 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Dientengevolge kan door een ongeval gevaarlijke lading vrijkomen met gevolgen voor de omgeving.

Voor het externe veiligheidsbeleid geeft het NMP4 aan dat voor het transport van gevaarlijke stoffen, de doelstellingen uit de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RVGS) overgenomen worden. Dit beleid is in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen verder uitgewerkt en verduidelijkt.

De risicobenadering voor activiteiten met gevaarlijke stoffen kent twee begrippen: plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Het PR betreft de kans op een dodelijke situatie voor een bepaalde plaats ten opzichte van de beschouwde activiteit. Het GR betreft de kans op een ramp met een bepaald aantal dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit.

De normcontour voor het PR (10<sup>-6</sup>) ligt momenteel op de as van de weg. Hierdoor wordt ruimschoots aan de normen voldaan. Ook aan de oriënterende waarde zoals die geldt voor het GR wordt ruimschoots voldaan. In het MER wordt bekeken hoe toevoeging van extra rijstroken de externe veiligheid zal beïnvloeden.

### **Trillingen**

Met name bij het buurtschap Hal tussen Vught en Boxtel speelt een verhoogd risico in relatie tot trillingen. Een aantal woningen heeft ernstige scheurvorming. Vanwege inspraakreacties uit de vorige procedure zal hier aandacht aan besteed worden. Wat de effecten zijn van een eventuele toename van het trillingsniveau wordt opgenomen in het MER.

### **Recreatie**

In de directe omgeving van het beschouwde deel van de A2 ligt slechts één groot recreatief object, namelijk de recreatieplas Aquabest bij Best.

### **5.3.2 Natuurlijke omgeving**

Het onderwerp natuur en landschap omvat zaken die de kwaliteit van de ruimte bepalen. Het gaat hierbij om natuur, landschap, bodemgesteldheid en waterhuishouding.

### **Natuur**

Het nationale beleid voor natuur en landschap is voor een belangrijk deel gebaseerd op nationale en internationale afspraken de natuur te beschermen. Voorbeelden daarvan zijn de Europese Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn, die zowel soorten als leefgebieden van dieren en planten beschermen. Deze EU-richtlijnen zijn/worden in de Nederlandse wetgeving verankerd in de Flora- en Faunawet en de

---

Natuurbeschermingswet. Aantasting van de leefgebieden is, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, niet toegestaan, tenzij sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang. Hieraan zijn strikte voorwaarden gebonden.

In de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 (per 1 oktober 2005) is bescherming van speciale beschermingszones (sbz's) in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn<sup>2</sup> in de Nederlandse wetgeving verankerd. Onder de nieuwe wet is het verplicht om een vergunning aan te vragen voor plannen en projecten bij het Bevoegd Gezag. Bij deze aanvraag dient inzichtelijk te worden gemaakt welke effecten optreden op kwalificerende soorten en habitattypen, zoals deze zijn omschreven in de instandhoudingsdoelstellingen van de sbz's.

Langs de A2 is natuurgebied het Bossche Broek aangewezen als speciale beschermingszone volgens de Habitatrichtlijn. Het is van Europees belang vanwege bijzondere vlindersoorten en plantengemeenschappen. Verder ligt langs de weg nog een aantal kleinere natuurgebieden, waaronder het Natuurbeschermingswetgebied 'de Kavelen'

De Boswet en de Flora- en Faunawet geven eveneens wettelijke kaders voor de bescherming van natuur en landschap en soortenbescherming. Zo beoogt de boswet het Nederlandse bosareaal en houtopstanden in stand te houden en verplicht deze daarom tot het herplanten van bomen en struiken ingeval deze voor uitvoering van een project verwijderd moeten worden.

In de Nota Ruimte en de nota NBL21 (Natuur, Bos en Landschap 21e eeuw) wordt beoogd waardevolle gebieden, objecten en planten- en diersoorten te behouden en te ontwikkelen en aantasting tegen te gaan. In de Nota Ruimte is een ruimtelijke hoofdstructuur aangeduid die bestaat uit onder andere de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

De EHS bestaat uit een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, verbonden door verbindingzones. De door het rijk aangegeven hoofdlijnen is door de provincie Noord-Brabant nader uitgewerkt in de GHS (Groene Hoofdstructuur). Dit beleid is verder uitgewerkt en vastgelegd in Natuurgebiedsplannen en het programma Ecologische verbindingzones.

Vanwege het belang van goede verbindingen tussen natuurgebieden is in de Nota NBL21 aanvullend beleid geformuleerd in de vorm van robuuste ecologische verbindingzones. De Essche stroom is onderdeel van de Robuuste Ecologische Verbinding Beerze-Dommel.

---

<sup>2</sup> De gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn danwel Habitatrichtlijn vormen samen het Natura 2000-netwerk.

---

In het Streekplan is het gebied tussen Boxtel en Best aangewezen als Regionale Landschaps- en Natuureenheid (RNLE). Ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden staan hier voorop. Dit gebied, het zgn. Groene Woud fungeert als proefgebied voor de Kwaliteitsimpuls Landschap uit de NBL 21.

Aantasting van de EHS moet door het nemen van mitigerende maatregelen zo veel mogelijk worden voorkomen. Vernietigde natuur dient gecompenseerd te worden (compensatiebeginsel). Het beleid is erop gericht meer aandacht te vragen voor vormgeving, inpassing en duurzaam bouwen bij aanleg (en groot onderhoud) van infrastructuur. Voor Rijksinfrastructuur geldt verder het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO), waarmee infrastructurale knelpunten binnen de EHS worden opgelost. De belangrijkste beschermde natuurgebieden langs het tracé zijn het 'Groene Woud' en het 'Bossche broek'. Het 'Groene Woud' is een aaneenrijging van natuurgebieden in de stedendriehoek 's-Hertogenbosch – Tilburg – Eindhoven. In 2005 is door uitvoering van een MJPO maatregel: natuurbrug 'het Groene Woud', het probleem van de doorsnijding van dit gebied door de A2 aanzienlijk verminderd .

#### **Landschap, cultuurhistorie en archeologie**

De Monumentenwet dient ter bescherming van allerlei zaken of terreinen die van algemeen belang zijn vanwege hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde zoals oude gebouwen, historische stads- en dorpsgezichten, historische landschappen en archeologische objecten. Het Verdrag van Malta schrijft voor dat bij plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen het belang van het archeologisch erfgoed meegewogen moet worden, terwijl de Nota Belvédère ervoor pleit dat cultuurhistorie een vast onderdeel wordt van de planvorming en uitvoering. In de Nota Belvédère zijn de cultuurhistorisch meest waardevolle gebieden aangewezen, waaronder het Dommeldal. Daarnaast is de landgoederenzone tussen Vught en Boxtel van belang en wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van monumenten langs de weg (bv. Voorburg). Er zijn archeologische waardevolle terreinen aanwezig langs de A2 tussen Vught en Ekkersweijer. Deze worden in de studie meegenomen.

#### **Bodem en water**

Voor bodem en grondwater is het beleid erop gericht bestaande verontreinigingen te saneren, nieuwe verontreinigingen te voorkomen en de verontreiniging als gevolg van diffuse bronnen (bijvoorbeeld afstromend wegwater of bestrijdingsmiddelen in de landbouw) terug te dringen. Sinds 2001 wordt gebruik gemaakt van de Watertoets om ruimtelijke plannen en besluiten te toetsen op de waterhuishoudkundige effecten. De waterbeheerders spelen hierbij een belangrijke rol. De uitkomsten van de Watertoets worden verwerkt in de waterparagraaf van de Milieueffectrapportage en het (Ontwerp) Tracébesluit.

---

.....  
Natuurbrug het Groene woud



In de nabijheid van de A2 zijn geen grondwaterbescherming- en/of waterwingebieden aanwezig. Uit de verdiepte liggingen van Vught en Best wordt jaarlijks ca 1 miljoen m<sup>3</sup> grondwater gepompt. Dit is niet in overeenstemming met het waterbeleid. Vanwege de brede bermen van de weg vormt run-off geen probleem voor de omgeving. De enige bodemverontreinigingslocatie ligt bij aansluiting Best.

---

## 6. Te onderzoeken milieueffecten

---

*In het MER worden alleen milieuaspecten onderzocht die onderscheidend zijn voor de alternatieven of die absoluut gezien een belangrijk milieu-effect teweeg brengen. De meeste milieueffecten worden in cijfers uitgedrukt (kwantitatief), een enkele krijgt een meer beschouwende beoordeling (kwalitatief).*

Aan het eind van dit hoofdstuk vindt u een overzicht van te onderzoeken aspecten in tabelvorm.

### 6.1 Hoe de milieueffecten worden bepaald

#### De gebiedsafbakening

De milieueffecten van ingrepen op de A2 verschillen in hun reikwijdte. Sommige milieueffecten zijn meer lokaal, en doen zich alleen voor in een beperkte zone aan weerszijden van de weg. Een voorbeeld hiervan is de invloed op de lokale luchtkwaliteit. Andere milieueffecten kunnen merkbaar zijn in een groter gebied, zoals sluiptverkeer door Sint-Michielsgestel bij filevorming op de A2. Het verschil in reikwijdte van de milieueffecten betekent, dat voor dit project niet één centrale afbakening van het gebied wordt gekozen. In plaats daarvan wordt voor elk onderwerp apart bekeken, in welk gebied de milieueffecten van ingrepen op de A2 merkbaar zijn.

#### De tijdshorizon

Het milieueffectrapport richt zich bij het bepalen van de milieueffecten op het jaar 2020. Dit is ongeveer 10 jaar na geplande realisatie.

#### De werkwijze

De beschrijving van de milieueffecten moet een beoordeling en een onderlinge vergelijking van de alternatieven mogelijk maken. Dat heeft consequenties voor de werkwijze die moet worden gevolgd:

- In de effectbeschrijvingen moet steeds worden aangegeven hoe de betreffende milieueffecten zich verhouden tot normen en criteria uit relevante wetten en beleidsnota's.
- Met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het van belang dat bij elk alternatief steeds dezelfde typen milieueffecten bestudeerd worden, aan de hand van steeds dezelfde methoden die dit kunnen voorspellen, en steeds voor dezelfde jaren.
- Voor de besluitvorming is het vooral belangrijk om te weten op welke essentiële punten de alternatieven en varianten wezenlijk van elkaar verschillen in de milieueffecten die ze teweegbrengen. Dat betekent dat de effectbeschrijvingen vooral die onderlinge verschillen duidelijk in beeld moeten brengen.

---

Bij de effectbepaling wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van de meest recente gegevens en verkeersmodellen die beschikbaar zijn. Indien de beschikbare gegevens daar aanleiding toe geven kan voor een ander basisjaar (huidige situatie) of toekomstjaar gekozen worden. Het dan te kiezen jaar moet in ieder geval een goed inzicht geven in de te verwachten milieueffecten.

## **6.2 Verkeer en vervoer**

### **Bereikbaarheid en betrouwbaarheid**

Door middel van berekeningen met verkeersmodellen wordt aangegeven in hoeverre de verkeersafwikkeling van de A2 in 2020 door de capaciteitsverruiming verbetert ten opzichte van de referentiesituatie. Daarbij wordt getoetst aan de streefwaarden voor 2020 uit de Nota Mobiliteit, zoals de reistijdverhouding spits/daluren en betrouwbaarheid.

Daarnaast wordt de invloed op aansluitende delen van snelwegen in beeld gebracht, zoals de randwegen van 's-Hertogenbosch en Eindhoven. Er wordt ook bekeken of er effecten optreden op het onderliggend wegennet wanneer er meer capaciteit beschikbaar komt op de A2. Dit zou mogelijk tot een verschuiving van verkeer van andere wegen naar de snelweg kunnen leiden. Het onderliggend wegennet zijn de overige wegen nabij de snelweg, bijvoorbeeld bij de aansluitingen. Er wordt bijvoorbeeld gekeken of de wegen onder aan de afrit het verkeer wel goed verwerken.

### **Verkeersveiligheid**

Voor het aspect verkeersveiligheid zal voor de beschrijving van de huidige situatie gebruik worden gemaakt van risicocijfers per wegvak op basis van 3 jaar voortschrijdende gemiddelden. Voor de toekomstige situatie zal een kwalitatieve beschouwing worden gegeven over de effecten op verkeersveiligheid. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met het ontwerp van de weg, het lokaal ontbreken van vluchtstroken, de verkeersprognoses en met het eventueel verminderen van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet. Over het algemeen is het onderliggend wegennet onveiliger dan het hoofdwegennet. Dit kwalitatief oordeel zal in een algemene beschouwing worden getoetst aan het rijksbeleid op het gebied van verkeersveiligheid.

## **6.3 Ruimtelijke ordening**

### **Wonen en werken**

De aanleg van de extra rijstroken leidt nauwelijks tot extra ruimtebeslag en zal daarom geen noemenswaardige invloed hebben op de ruimte voor bestaande en toekomstige gebieden, zoals



---

woningbouwlocaties en bedrijventerreinen. Er zijn wel indirecte effecten vanwege een betere bereikbaarheid of een verandering in milieubelasting. Deze effecten worden echter al onder andere aspecten onderzocht. Vandaar dat het aspect wonen en werken niet in het MER zal worden onderzocht.

## **6.4 Milieu**

### **Woon- en leefomgeving**

#### **Geluid**

De maximaal toelaatbare geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen, scholen en ziekenhuizen) is vastgelegd in de Wet Geluidhinder. De Nota Mobiliteit geeft aan dat naast het wetgevingsregime extra wordt ingezet op de aanpak van knelpunten boven de 65 dB langs rijkswegen. De prioriteit ligt daarbij bij woongebieden.

Ten behoeve van het MER worden het akoestisch ruimtebeslag (met behulp van geluidcontouren) en het aantal woningen en andere geluidgevoelige objecten per geluidklasse van 48dB tot >68dB bepaald. Dit gebeurt in stappen van 5dB voor zowel de autonome ontwikkeling in het nulalternatief als in de overige alternatieven. Daarnaast wordt voor de verschillende alternatieven bepaald welke geluidmaatregelen moeten worden getroffen. Daarbij wordt zowel gekeken naar bronmaatregelen (bijvoorbeeld stiller asfalt) als overdrachtsmaatregelen. Naast het bepalen van het aantal woningen per geluidklasse wordt tevens het effect van de verschillende alternatieven op de geluidbelasting van natuurgebieden (EHS- en provinciale GHS-gebieden) bepaald aan de hand van hectaren geluidbelast oppervlak.

Ten behoeve van het ontwerp tracébesluit (OTB) zal een volwaardige toetsing aan de Wet Geluidhinder plaatsvinden.

#### **Lucht**

Het effect van de verschillende alternatieven op de lokale luchtkwaliteit wordt bepaald aan de hand van de concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). De concentraties in de verschillende alternatieven worden getoetst aan de normen van de Wet luchtkwaliteit. Tevens wordt gekeken naar de overige stoffen die van belang zijn voor de luchtkwaliteit rond de weg. Bij het bepalen en toetsen van de effecten zullen de meest recente inzichten in wet- en regelgeving worden meegenomen.

---

### **Trillingen**

Gezien de huidige problemen met scheurvorming in woningen zal de invloed van de wegverbreding in relatie tot het huidige trillingsniveau in het buurtschap Hal in het MER aan bod komen. Trillingen worden getoetst aan de richtlijnen van de Stichting Bouwresearch.

### **Externe veiligheid**

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A2, worden bepaald voor de huidige situatie en de situatie in het planjaar 2020. Hierbij wordt het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Voor het PR geldt een grenswaarde, voor het GR een oriënterende waarde waaraan moet worden getoetst.

### **Recreatie**

De bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen wordt niet nadelig beïnvloed, maar verbetert zelfs doordat de hoeveelheid files afneemt. Gezien de afstand tot de weg en de beperkte wegaanpassing is er geen sprake van de aantasting van recreatieve functies en kan dit aspect in het MER buiten beschouwing blijven.

### **Natuurlijke omgeving**

#### **Landschap, cultuurhistorie en archeologie**

Aangezien de ingreep in ruimtelijk opzicht zeer beperkt is, kunnen alle bestaande structuren intact blijven. De ingreep zal ook geen gevolgen hebben voor het historisch bodemarchief. Dit wordt mede onderbouwd door informatie beschikbaar van de recente ombouw van de weg tot autosnelweg (1996). Genoemde onderwerpen worden dan ook niet verder worden onderzocht in het kader van het MER.

#### **Natuur**

Omdat de A2 grenst aan een Habitatrichtlijngebied en de Ecologische Hoofdstructuur doorsnijdt zal aandacht worden besteed aan dit aspect. Ook de relatie met de Flora en Faunawet en de Natuurbeschermingswet zal zorgvuldig in beeld worden gebracht aan de hand van reeds bekende gegevens (Natuurinventarisatie rijksweg 2, Limes Divergens 2002). Daarbij gaat het om verstoring of vernietiging van beschermde soorten dan wel gebieden.

#### **Bodem en water**

Omdat het totale oppervlak asfalt groter wordt, neemt de infiltratiecapaciteit af. Onderzocht wordt of de er hiervoor voldoende waterberging is. Eventuele maatregelen worden in het ontwerpproces meegenomen.

In het MER wordt ingegaan op de verwachte effecten op de kwaliteit van het afstromend wegwater (run-off). Het studiegebied ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied. Wel wordt beoordeeld of er maatregelen voor de run-off moeten worden getroffen bij de

---

verschillende alternatieven. Parallel aan het MER wordt de Watertoets uitgevoerd waarvan de resultaten worden gemeld in het MER.

In het kader van het MMA zal gekeken worden naar mogelijke oplossingen voor het pompwater uit de verdiepte liggingen. Indien deze tegen redelijke kosten technisch haalbaar zijn zal alleen dit onderwerp bij het aspect verdroging en waterkwantiteit in beeld gebracht worden.

## **6.5 Kosten**

In het milieueffectrapport wordt een raming van de kosten voor de realisatie van de alternatieven opgenomen. De kosten bestaan uit de kosten voor de maatregelen zelf, en de exploitatiekosten voor zover deze onderscheidend zijn.

## **6.6 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten**

De volgende tabel biedt een overzicht met aspecten die in het milieueffectrapport nader worden onderzocht en beoordeeld. Ook is aangegeven op welke manier dit zal gebeuren (beoordeling), of dit kwantitatief (cijfermatig) of kwalitatief (beschrijvend) zal gebeuren en welk criterium gehanteerd zal worden. In deze tabel worden zowel de bijdrage aan de doelstellingen als de te verwachten effecten beschreven. In het MER zal tussen deze twee nadrukkelijk onderscheid worden gemaakt.

**Tabel 2** Overzichtstabel te onderzoeken aspecten.

Aspect	Criterium	Meeteenheid
Verkeer	Toe-/afname bereikbaarheid	- Reistijdverhouding, conform streefwaarden Nota Mobiliteit - I/C verhouding op hoofdwegenet - Snelheden op de A2 en A58 (Veghel - Eindhoven-Centrum) - Wachtrij en wachtduur kruispunten onderliggende wegenet nabij aansluitingen
	Toe-/afname betrouwbaarheid	- Filevorming op A2 Veghel-Ekkersrijt (lengte en duur)
	Toe-/afname verkeersveiligheid	- Invloed op aandeel sluipverkeer - Ongevalsrisico hoofd- en onderliggend wegenet
Geluid	Aantal geluidsgevoelige objecten	- Aantal per geluidsbelastingklasse vanaf 48 dB
	Oppervlakte geluidsbelast natuurgebied	- Oppervlak in ha. binnen 38 dB
Lucht	Toetsing aan normen uit Wlk voor NO <sub>2</sub>	- Jaargemiddelde concentraties > 40 µg/m <sup>3</sup> NO <sub>2</sub> - Uurgemiddelde concentraties > 200 µg/m <sup>3</sup> NO <sub>2</sub> (maximaal 18 maal per jaar)
	Toetsing aan normen uit Wlk voor fijn stof (PM <sub>10</sub> )	- Jaargemiddelde concentraties > 40 µg/m <sup>3</sup> fijn stof (PM <sub>10</sub> ) - 24-uur gemiddelde concentraties > 50 µg/m <sup>3</sup> fijn stof (maximaal 35 maal per jaar)
Externe veiligheid	Toe-/afname plaatsgebonden risico (PR)	- Woningen en kwetsbare objecten binnen de contourlijn 10 <sup>-6</sup> per jaar
	Toe-/afname groepsrisico (GR)	- Overschrijding oriënterende waarde per km route (lijn 10 <sup>-4</sup> per jaar voor slachtoffers)
Natuur	Vernietiging	- Oppervlak (ha) van Natura-2000/EHS/GHS of leefgebied van beschermde soorten
	Verstoring	- Toename van verstoring door geluid (ha gebied waar toename optreedt). - Bouwhinder, kwalitatief
	Versnippering	- Toename barrièrewerking
Landschap	Visueel ruimtelijke aspecten	- Mate van hinder door geluidsschermen
	Aantasting landschapselementen	- Aantal
Cultuurhistorie	Aantasting monumenten	- Aantal
	Aantasting historische geografie	- Kwalitatief
Archeologie	Ruimtebeslag archeologische waarden	- Oppervlakte in ha
	Aantasting aardkundige waarden	- Oppervlakte in ha
Bodem en water	Effecten op de waterhuishouding	- Toename verhard oppervlak
	Effecten op de waterkwaliteit	- Verontreiniging door afspoeling, kwalitatief

---

## 7. Procedure en planning

---

*De procedure op basis van de Tracéwet bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze startnotitie is de eerste stap. De startnotitie geeft aan welke alternatieven en milieueffecten Rijkswaterstaat Noord-Brabant wil onderzoeken in de milieu-effect rapportage. Tot en met 13 oktober 2008 kunt u schriftelijk op dit voorstel reageren.*

### 7.1 Relatie met eerdere besluitvormingsprocedure

Een eerdere procedure om extra capaciteit te realiseren op dit deel van de A2 heeft geleid tot het wegaanpassingsbesluit van 13 november 2003. Naar aanleiding van een twintigtal beroepen heeft de Raad van State bij uitspraak van 15 september 2004 dit besluit vernietigd.

Intussen is door de minister van Verkeer en Waterstaat besloten om dit project uit de Spoedwet Wegverbreding te halen. Hierdoor is het mogelijk om een permanente verbreding te realiseren in plaats van spitsstroken.

Daarom wordt nu een geheel nieuwe procedure gestart. Eerder gepubliceerde documenten aangaande het voornemen om spitsstroken aan te leggen komen daarmee te vervallen. Dit betekent tevens dat een nieuw traject van inspraak en beroep wordt doorlopen. Ook degenen die in de eerdere procedure gereageerd hebben, kunnen dus opnieuw hun visie kenbaar moeten maken indien ze dat wensen.

### 7.2 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen

De Tracéwet is afgestemd op het Besluit milieu-effectrapportage 1994 uit de Wet milieubeheer en de Algemene Wet Bestuursrecht. Verder gaat de Tracéwet in op vergunningen en ontheffingen die voor de uitvoering van het besluit nodig zijn. De ministers van Verkeer en Waterstaat is, in overeenstemming met de Minister van VROM, verantwoordelijk voor het uiteindelijke besluit. Beide ministers vertolken in deze procedure gezamenlijk de rol van Bevoegd Gezag. De provincie, regionaal openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken. Verder is er inspraak mogelijk voor burgers en belangengroeperingen.

Op 20 oktober 2005 hebben zowel de Eerste als de Tweede Kamer ingestemd met de laatste wijziging van de Tracéwet. De belangrijkste wijziging is het in sommige gevallen toepassen van de verkorte

---

Tracéwetprocedure, waarbij de fasen trajectnota en standpunt komen te vervallen. Het OTB en het MER worden tegelijk uitgebracht. Deze verkorte Tracéwetprocedure wordt toegepast in gevallen van verbreding en/of benutting van de bestaande infrastructuur, dus ook voor de A2.

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen:

### **Stap 1: Aanvangsbeslissing**

De aanvangsbeslissing is de eerste stap in de Tracéwetprocedure. Gelet op hetgeen bepaald is in artikel 2, tweede lid, van de Tracéwet dient de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) de beslissing te nemen om aan te vangen met de procedure om te komen tot een verbreding van de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven en van de A58 tussen aansluiting Eindhoven-centrum / Kennedylaan en knooppunt Batadorp.

### **Stap 2: Publicatie startnotitie**

De Startnotitie is de eerste stap in de MER procedure. In de Startnotitie wordt aangegeven welke onderzoeken in het kader van het MER worden uitgevoerd en welke alternatieven worden vergeleken. De Startnotitie wordt door de initiatiefnemer (Rijkswaterstaat Noord-Brabant) opgesteld en gedurende zes weken ter inzage gelegd.

### **Stap 3: Inspraak en advies Startnotitie**

Zolang de Startnotitie ter inzage ligt, kan één ieder schriftelijk of mondeling reageren. De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen omtrent de alternatieven en effecten die onderzocht moeten gaan worden. De vraag welk besluit de minister zou moeten nemen, komt pas later aan de orde.

De inspraakreacties worden gebundeld en ter inzage gelegd. De reacties worden ook overhandigd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). Deze Commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het Bevoegd Gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van het Milieueffectrapport (MER)'. Dit advies vindt plaats uiterlijk 9 weken na de publicatie van de Startnotitie.

Het Bevoegd Gezag stelt, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de Commissie, vervolgens de richtlijnen vast. Daarna kan het opstellen van het MER van start gaan.

### **Stap 4: Ontwerptracébesluit /MER**

Voor het opstellen van het MER zijn de richtlijnen uit stap 2 het uitgangspunt. De drie belangrijkste onderwerpen in het MER zijn:

- 
- een analyse van huidige en toekomstige problemen;
  - een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de alternatieven;
  - een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor onder meer het verkeer en het milieu.

Tijdens het opstellen van het MER wordt regelmatig overlegd met verschillende betrokken partijen: gemeenten, provincie en, waterschappen.

Het ontwerp-tracébesluit (OTB) beschrijft de ligging van het gekozen tracé en de gevolgen voor de omgeving. Hierbij kunt u onder meer denken aan natuur en landschap, geluid, luchtkwaliteit, economie, veiligheid en de ruimtelijke ordening. Ook maatregelen die worden genomen om eventueel nadelige gevolgen voor de omgeving tegen te gaan (mitigeren) of te compenseren worden in het OTB beschreven.

#### **Stap 5: Publicatie, inspraak en advies Ontwerp-tracébesluit /MER**

Het MER ligt samen met het OTB 6 weken ter visie. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van het OTB/MER wordt toegelicht. Voorts is er de mogelijkheid voor een ieder om zienswijzen in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling.

Direct na de inspraakronde wordt wederom de Commissie m.e.r. ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in het MER op juistheid en volledigheid. De Commissie spreekt geen voorkeur uit voor een bepaald alternatief, maar kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies. Ook brengen de overlegorganen verkeer en waterstaat<sup>3</sup> een Rapport van bevindingen uit aan de minister van VenW.

#### **Stap 6: Vaststelling Tracébesluit**

Binnen 5 maanden na de ter inzagelegging van het OTB/MER stelt de minister van VenW het Tracébesluit vast.

#### **Stap 7: Beroep en uitspraak ABRvS**

Tegen het Tracébesluit is gedurende 6 weken beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) door belanghebbenden die ook bij het ontwerp-tracébesluit hun zienswijze naar voren hebben gebracht. Binnen 12 maanden na ontvangst van verweerschrift doet de ABRvS uitspraak.

---

<sup>3</sup> De overlegorganen vormen een overlegplatform waarin tal van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen vertegenwoordigd zijn en waarin beleidsvoornemens van de minister van VenW beoordeeld worden.

### Stap 8: Planologische inpassing en vergunningen

Als de minister besluit tot aanpassing van de A2, dan volgt uit de Tracéwet dat de betrokken gemeenten het gekozen alternatief planologisch moeten inpassen. Verder moeten de benodigde vergunningen verleend worden. Tijdens deze procedurestap is geen beroep meer mogelijk tegen beslissingen die deel uitmaken van het Tracébesluit. De afweging daarover heeft immers al plaatsgevonden.

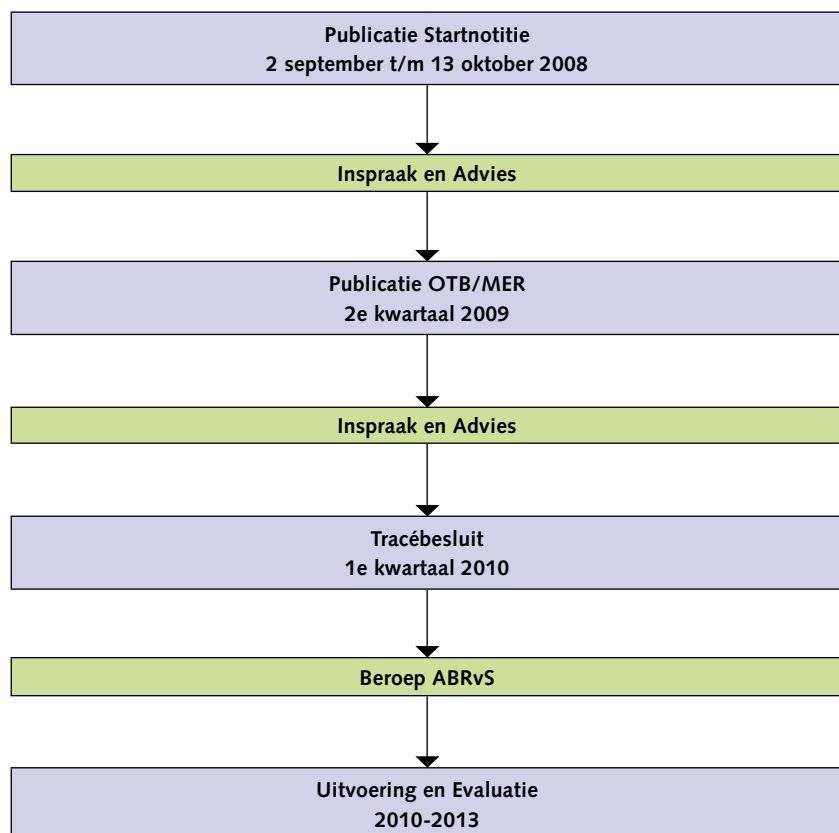
### Stap 9: Uitvoering en evaluatie

Indien een Tracébesluit tot reconstructie van de weg is genomen, de eventueel ingestelde beroepen zijn afgehandeld en de relevante vergunningenprocedures zijn doorlopen, kan de realisatie plaatsvinden. Het Bevoegd Gezag moet dan de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in de Trajectnota voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het Tracébesluit een evaluatieprogramma opgesteld. Tevens worden de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. In dit programma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht gaat worden. Als de gevolgen ingrijpender zijn dan verwacht, kan het Bevoegd Gezag nadere maatregelen nemen.

Het evaluatieverslag wordt ter visie gelegd.

## 7.3 Tijdsplanning

.....  
Schematische weergave verkorte  
Tracéwetprocedure voor de A2  
's-Hertogenbosch – Eindhoven





## 7.4 Communicatie en planning

In onderstaande tabel wordt de planning weergegeven.

- BG** = bevoegd gezag, in dit geval de Minister van Verkeer en Waterstaat
- IN** = initiatiefnemer, in dit geval Rijkswaterstaat Noord-Brabant
- Commissie m.e.r.** = Commissie voor de milieueffectrapportage
- MER** = milieueffectrapport

Fase	Activiteiten	Planning
Fase 1 <i>Startnotitie</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BG maakt de Startnotitie openbaar</li> <li>- <b>INSPRAAK</b> over de te onderzoeken milieueffecten</li> <li>- Commissie m.e.r. adviseert BG over richtlijnen voor MER</li> <li>- BG stelt richtlijnen voor inhoud MER vast</li> </ul>	<p>2 september 2008</p> <p>2 september tot en met 13 oktober 2008</p>
Fase 2 <i>MER en Ontwerp-Tracébesluit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- IN stelt OTB/MER op</li> <li>- BG stelt het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en het MER vast en legt het ter inzage</li> <li>- <b>HOORZITTINGEN</b> over de inhoud van de MER en over de keuze en invulling van het ontwerp wegaanpassingsbesluit</li> <li>- Commissie m.e.r. adviseert BG over kwaliteit van MER</li> <li>- Besturen adviseren over MER</li> </ul>	2 <sup>e</sup> kwartaal 2009
Fase 3 <i>Wegaanpassingsbesluit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BG stelt het wegaanpassingsbesluit vast</li> <li>- <b>BEROEPSPROCEDURE</b></li> </ul>	1 <sup>e</sup> kwartaal 2010
Fase 4 <i>Uitvoering en evaluatie</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Milieugevolgen worden geëvalueerd</li> </ul>	ca 2015

Deze startnotitie ligt ter visie van 2 september tot en met 13 oktober 2008.

U kunt uw inspraakreactie op de startnotitie tot en met 13 oktober 2008 indienen (zie par. 2.4). Door Rijkswaterstaat, de initiatiefnemer van de m.e.r.-procedure, zal een reactie opgesteld worden.

Volgens planning zal de Commissie voor de m.e.r. met een voorstel voor richtlijnen voor de MER komen, wat dan door het bevoegd gezag, de Minister van Verkeer en Waterstaat, dient te worden vastgesteld.

Nadat het MER voltooid is, zal het samen met het OTB ter visie gelegd worden. Dat is het volgende formele moment waarop u uw visie op de resultaten van het MER en de keuzen die in het OTB worden gemaakt, kenbaar kunt maken.

---

Gezien de beperkte omvang van het MER en de korte doorlooptijd van de procedure zal de communicatie vooral gericht zijn op de bovengenoemde formele momenten van inspraak zoals die in een m.e.r.-procedure gelden.

In het kader van het op te stellen MER zal waar nodig overleg gevoerd worden met de betrokken overheden over de nadere invulling van een aantal onderzoeksaspecten. Dit geldt bijvoorbeeld voor de waterschappen over de inrichting van de watertoets.

---

# Bijlage 1: Verklaring woorden en begrippen

---

## **Autonome ontwikkelingen**

Op zichzelf staande ontwikkeling (die plaatsvindt als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd).

## **Commissie voor de milieueffectrapportage**

Een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. De commissie adviseert het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit en volledigheid van het rapport.

## **Compenserende maatregelen**

Maatregel die de nadelige invloed van een ingreep / activiteit compenseert door elders een positief effect te genereren.

## **Dynamisch verkeersmanagement (DVM)**

Het informeren, adviseren, geleiden, sturen en regelen van het verkeer en de verkeersdeelnemers op basis van actuele informatie, uit systemen in het voertuig, thuis of langs of boven de weg.

## **Ecologische Hoofdstructuur (EHS)**

Samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de overheid.

## **Externe veiligheid**

Het risico dat mensen op en rond de weg lopen op een ongeval door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg.

## **Fijn stof**

Fijn stof bestaat uit allerlei verschillende ultrakleine stofdeeltjes, die verschillen in grootte maar ook in chemische samenstelling.

## **Geluidscontour 68 dB**

Een denkbeeldige lijn (contour) op een kaart waarvan berekend is dat op deze lijn de geluidsbelasting 68dB is. Alle gebieden tussen deze lijn en de snelweg hebben een belasting hoger dan 68 dB.

## **Grenswaarde**

Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat tenminste moet worden bereikt of gehandhaafd.

## **Groepsgebonden risico (GR)**

Kans per jaar dat een groep personen in één keer overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen.

---

### **Grondwaterbeschermingsgebieden**

Een door de grondwaterbeheerder aangewezen gebied waarvoor regels zijn opgesteld die tot doel hebben de kwaliteit van het grondwater te beschermen.

### **Kwalitatieve beoordeling**

Beoordeling van de effecten van een mogelijke maatregel zonder cijfers. De beoordeling geeft meer een indicatie.

### **Kwantitatieve beoordeling**

Cijfermatige beoordeling van de effecten van een mogelijke maatregel.

### **m.e.r.**

Milieueffectrapportage. Met deze kleine letters wordt de in de wet voorgeschreven procedure aangeduid die bestaat uit het maken van de startnotitie, inspraak, richtlijnen, adviezen, milieueffectenrapport, het beoordelen en gebruiken van het milieueffectenrapport in de besluitvorming en evaluatie.

### **MER**

Milieueffectenrapport. Met deze hoofdletters wordt de in het kader van de m.e.r. op te stellen rapportage aangeduid.

### **MMA**

Meest Milieuvriendelijk alternatief. Alternatief opgesteld met het doel om zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, dan wel zo veel mogelijk verbetering te realiseren.

### **Mitigerende maatregel**

Maatregel die de nadelige gevolgen voor het milieu voorkomt of beperkt

### **Oriënterende waarde**

De norm van het groepsrisico heeft de status van een oriënterende waarde. Dit houdt in dat er een inspanningsverplichting is om (op termijn) te voldoen aan de norm. Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid om gemotiveerd van de norm af te wijken.

### **Plaatsgebonden risico (PR)**

Kans per jaar dat op een bepaalde plaats een continu aldaar aanwezig gedacht persoon komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen

### **Rijbaan**

Aaneengesloten deel van de verkeersbaan dat bestemd is voor rijdend verkeer en begrensd wordt door een kantstreep of een overgang van verharding naar onverhard.

---

**Rijstrook**

Begrensd gedeelte van de rijbaan dat voldoende breed is voor het berijden daarvan door autoverkeer.

**Run-off**

Afstroming van neerslag over het wegoppervlak, waarbij ook eventuele verontreinigingen worden meegevoerd.

**Stiltegebied**

Een door de provincie aangegeven gebied waarin de geluidsbelasting door toedoen van menselijke activiteiten zo laag dient te zijn, dat de natuurlijke geluiden niet of nauwelijks worden verstoord.

**Trajetsnelheid**

Gemiddelde snelheid van het verkeer gemeten over een bepaalde trajectlengte.

**Uitvoeringsbesluit**

Besluiten (vergunningen, ontheffingen) ter uitvoering van het Tracébesluit.

**Versnippering**

Doorsnijden van natuurgebieden, verbindingzones en leefgebieden van flora en fauna.

**Verstoring**

Negatieve effecten van geluid, licht en trillingen op zowel het woon- en leefmilieu als het natuurlijke milieu.

**Watertoets**

Methode om vast te stellen welke gevolgen ingrepen hebben op de waterhuishouding, waterkwaliteit en waterkwantiteit.

---

---

## Bijlage 2: Literatuur

---

### Landelijke beleidsnota's

- Actualisatie Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINAC), Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1998
- Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen (DUBO), 1999
- Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX), Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1992
- Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VIJNO), concept, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2002
- "Ruimte voor ontwikkeling", Nota Ruimte, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2004
- "Een wereld en een wil", Nationaal Milieubeleidsplan 4, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2001
- Structuurschema Groene Ruimte 2, Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, januari 2002
- "Anders omgaan met water", waterbeleid in de 21e eeuw, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, december 2000
- "Natuur voor mensen, mensen voor natuur", Nota Natuur, Bos en Landschap in de 21e eeuw, Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, juli 2000
- "Pieken in de delta; Gebiedsgerichte Economische Perspectieven", Ministerie van Economische Zaken, directie Ruimtelijk Economisch Beleid, juli 2004
- Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS), 1996
- "Belvédère", beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting, Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, juli 1999

### Regionaal beleid

- "Brabant in Balans", Streekplan Noord-Brabant 2002, Provinciale Staten van Noord-Brabant, 22 februari 2002
- "Zuidoost Brabant - Ontwerp Uitwerkingsplan", Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant en Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), 13 juli 2004
- "Ontwerp Regionaal Structuurplan regio Eindhoven", Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) en Provincie Noord-Brabant, versie juli 2004
- "Ontwerp Uitwerkingsplan Stedelijke Regio Waalboss", Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, 11 mei 2004 "Ontwerp Uitwerkingsplan Boxtel, Haaren, Sint-Michielsgestel", Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, 29 juni 2000

- 
- Provinciaal Milieubeleidsplan 2000-2004, provincie Noord-Brabant 2000

**Wetten, verordeningen en besluiten**

- Wet luchtkwaliteit
- Besluit milieueffectrapportage 1994 (Besluit m.e.r.)
- Flora en Faunawet
- Natuurbeschermingswet
- Provinciale Milieuverordening (PMV), provincie Noord-Brabant
- Wet geluidhinder
- Wet milieubeheer
- Tracéwet

**Onderliggende onderzoeksrapportages**

- Rijkswaterstaat Noord-Brabant, Verkenning naar doelgroepindelingen op de A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven, 's-Hertogenbosch, 2004





---



**Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.**

Rijkswaterstaat, de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, werkt voor u aan droge voeten, voldoende en schoon water, vlot en veilig verkeer over weg en water en betrouwbare en bruikbare informatie. [www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

