

## **Notitie reikwijdte en detailniveau**

Zuidoostvleugel Brabantstad  
Noordoostcorridor

---

**Versie**

---

Definitief concept

**Datum**

19 augustus 2009



## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding en achtergrond	4
1.2	Procedureel kader	6
1.3	Doel van de notitie reikwijdte en detailniveau	10
1.4	Leeswijzer	10
<b>2</b>	<b>Analyse</b>	<b>12</b>
2.1	Inleiding	12
2.2	Doel van het project Noordoostcorridor	12
2.3	Invalshoek verkeer	13
2.3.1	Studie BOSE, 2004	13
2.3.2	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant, 2006	14
2.3.3	Netwerkanalyse BrabantStad, 2006	14
2.3.4	Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad, 2007	15
2.3.5	Strategienota: vervolg Bereikbaarheidsprogramma, 2007	17
2.3.6	MER N279 's-Hertogenbosch-Veghel, 2009	17
2.3.7	Conclusies verkeersstudies	18
2.4	Ruimtelijke invalshoek	18
2.4.1	Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant, 2005 en RSP, 2004	18
2.4.2	Plan van aanpak MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad, 2007	19
2.4.3	MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad, 2008	20
2.4.4	Plan van aanpak gebiedsontwikkeling Middengebied, 2008	21
2.4.5	Interimstructuurvisie Noord-Brabant in ontwikkeling, 2008	22
2.4.6	MEROS, 2009	23
2.4.7	MIRT Gebiedsagenda Brabant(Stad)	24
2.4.8	As A50	24
2.4.9	Conclusies ruimtelijke invalshoek	24
2.5	Conclusies uit de analyse	25
<b>3</b>	<b>Reikwijdte</b>	<b>26</b>
3.1	Scope	26
3.2	Gebiedsbeschrijving: plan- en studiegebied	26
3.3	Voorgenomen activiteiten en alternatieven	27
3.4	Referentiesituatie	30
<b>4</b>	<b>Milieuaspecten: aanpak van de milieubeoordeling</b>	<b>32</b>
4.1	Bestaande situatie en autonome ontwikkeling	32
4.2	Milieubeoordeling	33
4.3	Toetsingskader	37
4.4	Resultaat	38
<b>5</b>	<b>Besluitvorming</b>	<b>39</b>



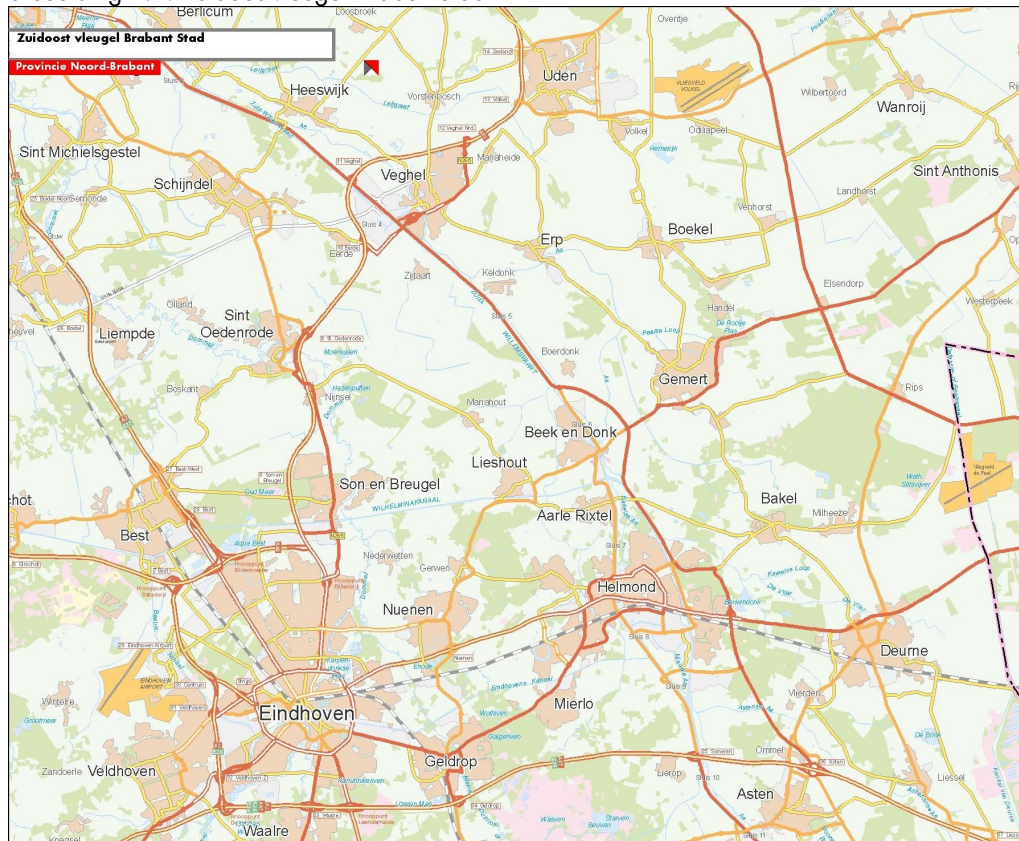


# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en achtergrond

De Zuidoostvleugel van BrabantStad/Brainport Eindhoven, rondom de gemeenten Eindhoven, Helmond en Veghel (zie afbeelding 1.1) is een nationaal speerpunt. Deze regio met nieuwe, innovatieve, bedrijvigheid ontwikkelt zich verder tot een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie en is daardoor de derde motor van de Nederlandse economie. Dit vereist naast bedrijfslocaties ook hoogwaardige woonlocaties, kwalitatief groen en goede recreatievoorzieningen, alsmede een hoogwaardige bereikbaarheid. Om deze bereikbaarheid, naast openbaar vervoer, ook over de weg te realiseren, zijn in het gebied aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur nodig. Zonder een goede bereikbaarheid (van vliegtuig tot fiets), kunnen ook de andere elementen uit de basics (voorzieningen) voor de regio onvoldoende tot ontwikkeling komen. De ambitie van de regio komt daarmee in de knel. Hierbij spelen zowel de rijksoverheid, de provinciale overheid, als de regionale en gemeentelijke overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen een belangrijke rol.

afbeelding 1.1. Zuidoostvleugel BrabantStad



Om een robuuste verkeersstructuur in Zuid-Oost Brabant te kunnen maken zijn de afgelopen dertig jaar al verschillende (bereikbaarheids)studies uitgevoerd. In 2008 heeft de provincie Noord-

Brabant samen met de ministeries van Verkeer en Waterstaat (V&W), Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM), Economische Zaken (EZ) en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) de landelijke pilot-MIRT-verkenning uitgevoerd in de Zuidoostvleugel BrabantStad/Brainport Eindhoven. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport. Het Rijk stelt jaarlijks een MIRT op om investeringen in ruimte, economie, bereikbaarheid en leefbaarheid binnen Nederland op elkaar af te stemmen.

In het najaarsoverleg tussen de Ministers, provincie, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) en BrabantStad in oktober 2008 is deze MIRT-verkenning afgerond. In de MIRT-verkenning is de ruimtelijke opgave voor de Zuidoostvleugel BrabantStad beschreven en is de ambitie vastgelegd (zie ook paragraaf 4.2.3). Deze afronding betekent tegelijkertijd een akkoord over de regionale infrastructuur rondom Eindhoven, Helmond en Veghel in de vorm van infrastructurele aanpassingen. Deze beoogde aanpassingen zijn onderdeel van een compleet ruimtelijk en bereikbaarheidsprogramma voor de regio. Zo komen er nieuwe HOV-lijnen (hoogwaardig openbaar vervoer) en wordt er gewerkt aan een nieuw NS-station in Eindhoven, nabij Eindhoven Airport. Ook worden snelle treinverbindingen geoptimaliseerd richting Aken, Düsseldorf en in de richting Breda-Antwerpen (aanhaken op HSL-zuid). De hele A2-zone aan de westkant van Eindhoven krijgt een stevige ruimtelijk economische impuls. De N279 is aangemerkt als ontwikkelas.

In samenhang met de versterking van het groen-blauwe Middengebied tussen Eindhoven en Helmond komen er enkele 'natuurverbindingen' (o.a. verbinding met de Strabrechtse Heide en verbinding met het gebied ten noorden van het Wilhelminakanaal). De ontwikkeling van het Middengebied betekent een versterking van de groen-blauwe infrastructuur waardoor de kwaliteit van ecologie, landschap en recreatie in het stedelijk gebied verbetert. Het Middengebied vormt een belangrijke schakel in het groene casco in de regio met in het noordoosten het Groene Woud en in het zuiden de Strabrechtse Heide. Rijk en regio hebben de intentie uitgesproken om het Middengebied de status van Rijksbufferzone te geven. Voor de ontwikkeling van het Middengebied is verlaging van de verkeersdruk in het hart van dit gebied nodig.

Eén van de infrastructurele wegaanpassingen vindt plaats in de Noordoostcorridor van de Zuidoostvleugel BrabantStad. Het gaat om opwaardering van de N279, inclusief aanleg van een nieuwe oostwestverbinding. Deze infrastructurele aanpassing wordt hierna ook aangeduid als de zogenaamde 'T'. De Noordoostcorridor is ruwweg het gebied tussen Eindhoven, Veghel, Helmond en Asten. Strikt genomen valt het Middengebied buiten de Noordoostcorridor. Wel is er een zeer nauwe relatie tussen beide, zoals in de notitie 'Overzicht en stand van zaken van het groen-blauwe Middengebied' is omschreven. Deze relatie betreft niet alleen een compensatieopgave voor de infrastructuur, die in het Middengebied kan worden ingezet. Maar ook een kwaliteitsslag in het kader van vanuit het Middengebied gewenste ecologische en recreatieve verbindingen die vragen om doorloop over nieuwe weg en kanaal en het gebied ten noorden daarvan.

Deze infrastructurele aanpassing, de 'T', is als studieproject al vastgelegd in de Interimstructuurvisie Noord-Brabant 'Brabant in ontwikkeling', 2008. Ook is in deze

Interimstructuurvisie het Middengebied als een landschapsecologische zone aangeduid. Voor dit gebied is daarmee de waarde voor onder andere natuur, landschap en recreatie vastgelegd. De ‘T’ wordt planologisch verankerd in de nog op te stellen provinciale structuurvisie, waarbij de integrale invalshoek van werken, wonen, natuur en recreatie, een belangrijk uitgangspunt is. Dit betekent dat in 2010, als de provinciale structuurvisie wordt vastgesteld, het definitieve besluit over het voorkeursalternatief van de ‘T’ valt. Ook de nadere invulling van het Middengebied krijgt in deze nieuwe structuurvisie zijn plaats.

Om in de provinciale structuurvisie het milieubelang (in brede zin) mee te nemen in de besluitvorming wordt een plan-MER opgesteld voor de Noordoostcorridor, waarin de ‘T’ als maatregel wordt be-merd. Deze Notitie Reikwijdte en detailniveau vormt de voorbereiding van deze plan-MER voor de Noordoostcorridor. In het kader van de provinciale structuurvisie worden overigens nog meer plan-MER’ren opgesteld; zie hiervoor paragraaf 1.2.

## **1.2 Procedureel kader**

Een plan-MER staat niet op zichzelf, maar is een hulpmiddel bij de overheidsbesluiten over een plan-MER-plichtig plan. Een plan-MER is daarom gekoppeld aan de vaststelling van een plan en de procedure die daarvoor moet worden doorlopen, in dit geval de vaststelling van de provinciale structuurvisie. Dit is een structuurvisie zoals bedoeld in de Nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) die sinds 1 juli 2008 van kracht is. De provincie moet op grond van artikel 2.2 van de Wro voor haar gebied of een deel daarvan een structuurvisie vaststellen, waarin het ruimtelijk beleid is vastgelegd. De structuurvisie is in de wet zoveel mogelijk vorm- en procedurevrij gehouden. De provincie kan dus zelf bepalen volgens welke procedure zij de structuurvisie opstelt<sup>1</sup> en welke looptijd/geldigheidsduur de structuurvisie krijgt. Met de verplichting tot het vaststellen van een provinciale structuurvisie is het streekplan als wettelijk instrument geschrapt.

### **provinciale structuurvisie**

De provincie Noord-Brabant heeft in 2002 het Streekplan ‘Brabant in balans’ vastgesteld. Op grond van de (nieuwe) Wet ruimtelijke ordening, hebben Provinciale Staten in juni 2008 de Nota ‘Brabant in Ontwikkeling’, de Interimstructuurvisie Noord-Brabant en Paraplunota ruimtelijke ordening vastgesteld. De vaststelling van deze Interimstructuurvisie betekent, dat het streekplan is vervallen. Bij het besluit over de Interimstructuurvisie is besloten om medio 2010 een nieuwe structuurvisie vast te stellen. De procedures hiervoor zijn in 2009 gaande. De bedoeling is de provinciale structuurvisie in juni 2010 vast te stellen.

Onderdeel van dit proces is het maken van een plan-MER, als milieuonderbouwing van de provinciale structuurvisie. In het kader van de provinciale structuurvisie zullen meerdere plan-MER’en worden opgesteld: een globale plan-MER<sup>2</sup> over de gehele structuurvisie en plan-MER’en voor concrete onderdelen. Besloten is de voorgenomen aanleg van de beoogde infrastructuur in de Noordoostcorridor in deze structuurvisie formeel vast te leggen, maar voor deze specifieke

---

<sup>1</sup> Wel is in Besluit ruimtelijke ordening (Bro) een meldingsplicht opgenomen waarin moet worden aangegeven of en op welke wijze participatie van het publiek zal plaatsvinden.

<sup>2</sup> M.e.r. is de procedure van milieueffectrapportage, MER is het rapport dat het eindresultaat is van de m.e.r.-procedure.



infrastructuur wel een eigen voorbereidingstraject inclusief eigen plan-m.e.r. te volgen. De keuze voor deze specifieke plan-MER is gemaakt, omdat de betrokken overheden in 2009 duidelijkheid willen verkrijgen over de aard en betekenis van de voorgenomen 'T' en op de effecten daarvan op de aanwezige en de te ontwikkelen natuur-, milieu- en andere kwaliteiten. Uiteindelijk wordt de provinciale structuurvisie, inclusief daarbij bijbehorende plan-MER'en, ter visie gelegd. Voor de nadere uitwerking (tracékeuze en inpassing) en de planologische verankering van de 'T' wordt uitgegaan van een provinciaal inpassingsplan. Zodoende hoeven gemeenten niet ieder afzonderlijk een bestemmingsplan te maken<sup>3</sup>. Ter onderbouwing van het provinciaal inpassingsplan wordt later een besluit-MER opgesteld.<sup>4</sup>

### **plan-m.e.r.-plicht**

De procedure van plan-m.e.r. is gestoeld op de Europese Richtlijn 2001/42/EG, waarin voor bepaalde ruimtelijk ingrepen een Strategische Milieubeoordeling is voorgeschreven. In de wijziging van de Wet milieubeheer van 5 juli 2006<sup>5</sup> en een wijziging van het daaraan gekoppelde Besluit milieueffectrapportage<sup>6</sup> is deze Strategische Milieubeoordeling in de Nederlandse milieuwetgeving verankerd als plan-m.e.r. met als resultante een plan-MER<sup>7</sup>. De plan-m.e.r.-plicht geldt voor wettelijk of bestuursrechtelijk voorgeschreven plannen:

- die het kader vormen voor toekomstige besluit-mer(beoordelings)plichtige besluiten, of;
- waarvoor een passende beoordeling nodig is op grond van de Europese Habitatrichtlijn.

De toekomstige provinciale structuurvisie zal het kader vormen voor diverse m.e.r.-plichtige besluiten, zoals de aanleg van de voorgenomen 'T'. Om deze reden is de structuurvisie dus plan-MER-plichtig.

---

<sup>3</sup> Wordt hier niet voor gekozen, dan zullen gemeenten bestemmingsplanprocedures starten. Het besluit hierover valt in 2010.

<sup>4</sup> Vanwege een gewenste efficiënte en snelle besluitvorming over de Noordoostcorridor is het de bedoeling de startnotitie voor het besluit-MER gelijktijdig ter visie te leggen met de Ontwerp-structuurvisie en de bijbehorende Plan-MER'en, zodat spoedig na de vaststelling van de structuurvisie ook het provinciaal inpassingsplan vastgesteld kan worden.

<sup>5</sup> Wijzigingswet Wet milieubeheer (uitvoering richtlijn nummer 2001/42/EG betreffende milieu-effectrapportage plannen), Wet van 5 juli 2006.

<sup>6</sup> Besluit van 16 augustus 2006 tot wijziging van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (uitvoering richtlijnen nummers 2001/42/EG en 2003/35/EG).

<sup>7</sup> De afkorting m.e.r. wordt gebruikt om de procedure aan te duiden; met de afkorting MER wordt het resultaat van de procedure (het rapport) aangeduid.

### **modernisering m.e.r.-regelgeving<sup>8</sup>**

Eind 2008 is een wetsvoorstel aangeboden aan de Tweede Kamer dat ingaat op de modernisering van de regelgeving voor de milieueffectrapportage<sup>9</sup>. Doel is te komen tot meer samenhang in het systeem van milieubeoordelingen voor plannen en projecten. Het wetsvoorstel betreft de milieubeoordeling voor projecten en plannen. Wat betreft projecten zal een onderscheid worden gemaakt in projecten waarvoor een milieuvergunning is vereist en projecten waarvoor dat niet geldt.

Ten opzichte van de huidige m.e.r.-regelgeving voor projecten betekent het wetsvoorstel dat een aantal vereisten niet meer verplicht zal worden voorgeschreven. Daarbij gaat het onder andere om de startnotitie (in plaats daarvan kan worden volstaan met een eenvoudige melding aan het bevoegd gezag), de advisering van de Commissie voor de m.e.r ten behoeve van de op te stellen richtlijnen en de beschrijving van het 'meest milieuvriendelijke alternatief'.

Ten opzichte van de huidige m.e.r.-regelgeving voor plannen betekent het wetsvoorstel dat deze aangevuld wordt met:

- de verplichting tot het raadplegen van de commissie voor de m.e.r. over het milieueffectrapport bij alle plannen. Dit betreft nu nog alleen de plannen die tevens een passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 behoeven of de plannen die gericht zijn op een activiteit in de ecologische hoofdstructuur;
- de plicht tot verantwoording achteraf voor het bevoegd gezag over de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het besluit zijn betrokken.

Met de voorgenomen planMER-activiteiten, zoals beschreven in deze notitie Reikwijdte en detailniveau, wordt niet geanticipeerd op nieuwe regelgeving, maar wordt aangesloten bij de huidige wet Milieubeheer.

### **doel en procedure plan-MER**

Doel van een plan-MER is om bij de besluitvorming over plannen en programma's het milieu een volwaardige plaats te geven in de afweging met het oog op de bevordering van een duurzame ontwikkeling. Het abstractieniveau van een plan-MER is hoger dan dat van een besluit-MER en op dit hogere abstractieniveau anticipeert de notitie Reikwijdte en detailniveau. Dit betekent dat de effecten op natuur en milieu op een zodanig niveau worden uitgewerkt, dat een weloverwogen keuze van één van de alternatieven gemaakt kan worden. Voor het bepalen van het definitieve ontwerp moeten de natuur- en milieuaspecten meer concreet worden uitgewerkt. Dit zal in de besluit-MER worden gedaan.

Een plan-m.e.r.-procedure kent zeven stappen:

1. openbare kennisgeving. Het voornemen om een plan te gaan opstellen en een plan-MER te doorlopen wordt openbaar aangekondigd;
2. raadpleging bestuursorganen. Bestuursorganen, die met de uitvoering van het plan te maken kunnen krijgen, worden geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen planmilieueffectrapport (plan-MER);

---

<sup>8</sup> De Tweede Kamer heeft het wetsvoorstel niet geheel overgenomen. Het voorstel moet nog door de Eerste Kamer worden goedgekeurd en wordt pas daarna van kracht.

<sup>9</sup> Wijziging van de Wet milieubeheer en enkele daarmee verband houdende wetten (modernisering van de regelgeving over de milieueffectrapportage), Kamerstuk 2008-2009, 31755, Tweede Kamer.

3. opstelling plan-milieueffectrapport (plan-MER). Het plan-MER wordt opgesteld overeenkomstig de vastgestelde reikwijdte en het vastgestelde detailniveau en de inhoudsvereisten zoals voorgeschreven in de Wet milieubeheer;
4. terinzagelegging, inspraak, eventuele raadpleging van andere belanghebbenden en eventuele toetsing door de commissie m.e.r. van het plan-MER en het ontwerpplan;
5. motivering van de gevolgen van de plannen en de inspraak in het definitieve ontwerpplan. De betrokken overheidsinstantie geeft aan hoe met de resultaten van het plan-MER, de inspraak en eventueel de zienswijzen en het advies van de commissie m.e.r. is omgegaan;
6. bekendmaking en mededeling van het plan;
7. evaluatie van de effecten na realisatie. Het is verplicht om de daadwerkelijk optredende milieugevolgen van de uitvoering van het plan te monitoren en te evalueren.

#### **doorwerking Commissie Elverding**

In november 2007 is de Commissie Elverding, de Adviescommissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, door de Minister van Verkeer en Waterstaat geïnstalleerd met als taak (in verkorte weergave) om:

- een analyse te maken van de werkelijke oorzaken van de vertraging van grote infrastructurele projecten;
- de mogelijkheden te onderzoeken om de besluitvorming substantieel te versnellen en daarvoor oplossingen aan te dragen, waarbij recht wordt gedaan aan een zorgvuldige belangenafweging en inspraak.

In april 2008 is het rapport van de commissie Elverding verschenen, onder de titel 'Sneller en Beter'. De commissie doet voorstellen voor verbeteringen in de bestuurscultuur en de voorbereiding van projecten, voor verbeteringen in het besluitvormingsproces, in de wetgeving in generieke zin en in die voor specifieke urgente infrastructuurprojecten in het bijzonder. Per 1 januari 2009 is het MIRT-spelregelkader door het rijk vastgesteld, dus nadat de landelijke MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad is afgerond. In dit spelregelkader heeft de werkwijze op grond van Elverding (deels) zijn beslag gekregen.

Belangrijk in de aanbevelingen van de Commissie Elverding is de keuze van de werkwijze. Deze omvat een intensieve en niet vrijblijvende verkenningfase. Deze verkenningfase is open en gebiedsgericht en kent een brede participatie. De verkenningfase wordt afgesloten met een niet vrijblijvend politiek voorkeursbesluit, waarin alle belangrijke keuzes, inclusief die voor inpassingsmaatregelen, worden gemaakt. Het voorkeursbesluit wordt vervolgens in beperkte tijd uitgewerkt in een besluit.

Voor de Noordoostcorridor als onderdeel van de Zuidoostvleugel BrabantStad is afgesproken om zoveel mogelijk in de 'geest van Elverding' te werken. Door Elverding is onderscheid gemaakt in drie fasen: verkenningfase, uitwerkingsfase en realisatiefase. In de verkenningfase worden twee beslismomenten onderscheiden. Aan het begin van de verkenning wordt, volgens Elverding, een startbeslissing genomen. Dat is in de onderhavige MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad niet gebeurd; er was immers nog geen sprake van een Spelregelkader. Tijdens het opstellen van deze notitie Reikwijdte en detailniveau bevindt de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad zich in een 'verlengde verkenningfase'. In dit geval is het vaststellen van de onderhavige notitie door Gedeputeerde Staten te beschouwen als een vorm van startbeslissing. De provincie is dus in dit project de initiatiefnemer (GS) en ook het bevoegd gezag (PS). De keuze van het voorkeursalternatief op basis van het plan-MER voor de Noordoostcorridor is het voorkeursbesluit. In de planuitwerkingsfase wordt het besluit-MER opgesteld, gekoppeld aan het provinciale inpassingsplan (PIP). Het vaststellen van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan (Ontwerp-PIP) is te beschouwen als de projectbeslissing, de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) als de uitvoeringsbeslissing. Na het nemen van dit besluit start de (voorbereiding van de) uitvoering en daarmee dus de realisatiefase.

### **1.3 Doel van de notitie reikwijdte en detailniveau**

Deze notitie is het startpunt van de procedure om te komen tot een plan-MER voor de keuze van de feitelijk voorgenomen activiteit. In het m.e.r.-proces zullen de alternatieven en varianten voor de ‘T’ worden uitgewerkt en beoordeeld. Fasering in de uitvoering is een aandachtspunt voor de vervolgfase, dat in de startnotitie voor het besluit-MER wordt meegenomen. Voor dit plan-MER is het nodige voorwerk gedaan in het Technisch Document, uitgevoerd in maart/april 2009. Het Technisch Document vormt input voor deze notitie Reikwijdte en detailniveau, omdat hierin naast het nulalternatief twee alternatieven met varianten in kaart zijn gebracht, besproken en beoordeeld (zie paragraaf 3.3). Tijdens het m.e.r.-proces wordt hierop voortgeborduurd, waarna een voorkeursalternatief het afgewogen resultaat is. De notitie Reikwijdte en detailniveau wordt vastgesteld door het College van Gedeputeerde Staten. Het uiteindelijke voorkeursalternatief zal na de plan-m.e.r.-procedure door Provinciale Staten in de provinciale structuurvisie worden vastgesteld.

De voorliggende notitie vervult een rol in stap 2 van de plan-MER-procedure in het kader van de besluitvorming over de structuurvisie. De notitie bevat informatie over de beoogde reikwijdte en het beoogde detailniveau van het plan-MER en wordt in ieder geval formeel voorgelegd aan de te raadplegen bestuursorganen, die uitgenodigd worden erop te reageren.

De te raadplegen bestuursorganen zijn in ieder geval:

- de betrokken gemeenten (Helmond, Laarbeek, Veghel, Nuenen, Son en Breugel, Eindhoven, St. Oedenrode, Asten en Deurne);
- de betrokken waterschappen (Aa en Maas en De Dommel);
- het SRE;
- de rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten;
- het ministerie van VROM;
- het ministerie van LNV;
- het ministerie van Verkeer en Waterstaat;
- het ministerie van EZ;
- Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant.

Naast de betrokken bestuursorganen worden ook maatschappelijke organisaties en de commissie m.e.r. om advies gevraagd over de beoogde reikwijdte en het beoogde detailniveau. In het vervolgtraject als het plan-MER wordt opgesteld, zal de brede participatie (zoals bedoeld door de commissie Elverding) worden vormgegeven. Dit kan bijvoorbeeld door het instellen van een klankbordgroep van betrokken instanties.

### **1.4 Leeswijzer**

Volgend op deze inleiding behandelt hoofdstuk 2 de analyse van het vraagstuk gericht op de voorgenomen aanpassing aan de infrastructuur in de Zuidoostvleugel Brabantstad. Hoofdstuk 3 bevat de voorstellen voor de reikwijdte van het plan-MER. Daarbij wordt ingegaan op de scope, de gebiedsbeschrijving en de te onderzoeken alternatieven. In de scope is vastgelegd wat onderdeel

uitmaakt van de studie en wat de uitgangspunten vanuit eerdere studies en besluiten zijn. In hoofdstuk 4 worden de te onderzoeken milieuaspecten beschreven en de mate waarin deze aspecten onderzocht worden in het plan-MER (het detailniveau). In hoofdstuk 5 komt ten slotte de besluitvorming aan de orde.

## **2 Analyse**

### **2.1 Inleiding**

In hoofdstuk 1 is de achtergrond van het huidige ruimtelijke en verkeersprobleem en de ambities voor het benutten van kansen in de regio Zuidoostvleugel Brabantstad geschetst. De Zuidoostvleugel Brabantstad is een belangrijke motor van de Nederlandse economie. Het is de meest toonaangevende kennis- en innovatieregio van Nederland en daarmee belangrijk in Europa. De sterke positie van de regio is mede te danken aan de unieke combinatie van wonen, werken, landschap en recreatie. De Zuidoostvleugel Brabantstad wil deze positie de komende jaren behouden, respecteren en uitbouwen onder de noemer Brainport. De integrale samenhang voor het realiseren van deze ambitie is de rode draad om tot oplossing hiervan te komen.

Deze integrale visie is niet van meet af aan de leidraad geweest, ook niet de afgelopen 5 jaar, maar sinds 2007 hebben alle betrokkenen in de regio zeer sterk op deze geïntegreerde gebiedsontwikkeling ingezet. Het laatste jaar is deze aanpak verder uitgewerkt, zowel in deelgebieden als voor de onderscheiden thema's. De intentie is om voor een aantal onderdelen in 2009 de beleidsvoorbereiding af te ronden en de totale aanpak in 2010 in de provinciale structuurvisie vast te leggen.

### **2.2 Doel van het project Noordoostcorridor**

Het project Noordoostcorridor heeft tot doel te komen tot verbetering van de weginfrastructuur in de Zuidoostvleugel Brabantstad, als onderdeel van de integrale ontwikkeling van dit gebied, waarin naast bereikbaarheid ook wonen, werken, landschap en recreatie van groot belang zijn. Het project Noordoostcorridor is ingevuld vanuit de resultaten van de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad, waarbij de ontwikkeling van dit gehele gebied het uitgangspunt is. Op grond van deze ontwikkelpotenties en –voornemens kan worden vastgesteld, dat de maatregelen in het kader van de bereikbaarheid, waaronder de beoogde realisatie van de 'T', nodig zijn om het gebied tot ontwikkeling te brengen. Er is sprake van een wederzijdse afhankelijkheid van de aanpak van de infrastructuur en de beoogde gebiedsontwikkeling van de Brainport: aanpassing van de infrastructuur maakt de bredere ontwikkeling van de Zuidoostvleugel mogelijk en tegelijkertijd vormt die bredere ontwikkeling in de Zuidoostvleugel in belangrijke mate de onderbouwing voor nut en noodzaak van de aanpak van de infrastructuur in dit gebied. Samengevat betekent dit, dat het project Noordoostcorridor een zeer belangrijk en daarmee onlosmakelijk onderdeel is van de integrale gebiedsontwikkeling zoals in de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad is ontwikkeld.

De aandacht voor de ontwikkeling van het Zuidoostvleugelgebied is vele jaren ingevuld vanuit het vraagstuk van de bereikbaarheid. Hiervoor zijn verschillende studies uitgevoerd. Tegelijkertijd zijn ruimtelijke plannen vastgesteld, waarin de bereikbaarheid een belangrijk onderdeel was. De laatste jaren ligt de nadruk op de integrale benadering en invulling van het gebied; dit komt in het bijzonder in de MIRT-verkenning naar voren. In paragraaf 2.3 zijn de verkeersstudies beschreven en in paragraaf 2.4 de ruimtelijke, waaronder de MIRT-verkenning. In deze beschrijving wordt de ontwikkeling van sectoraal naar integraal duidelijk zichtbaar.

## **2.3 Invalshoek verkeer**

In deze paragraaf komen achtereenvolgens de BOSE-studie (2004), het Provinciaal Verkeers- en vervoerplan (2006), het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad (mei 2007), de Strategienota Bereikbaarheidsprogramma (september 2007) en de PlanMER voor de N279 tussen 's Hertogenbosch en Veghel aan de orde. Deze paragraaf wordt met enkele conclusies afgesloten.

### **2.3.1 Studie BOSE, 2004**

In 2004 is de BOSE-studie uitgevoerd, in 2002 gestart met een startnotitie. Deze studie betreft de Bereikbaarheid Oostelijk deel Stadsregio Eindhoven (BOSE) en richt zich op de regionale en lokale bereikbaarheid aan de oostkant van de Stadsregio Eindhoven/Helmond.

Het milieueffectrapport richt zich op het oplossen van de verkeersproblemen aan de oostkant op de ring van Eindhoven en op de verschillende routes tussen Eindhoven, Helmond en andere gemeenten aan de oostkant van Eindhoven, alsmede binnen de diverse kernen. Drukke op o.a. de hoofdwegen leidt tot sluipverkeer op het onderliggend wegennet en veroorzaakt leefbaarheids- en milieuproblemen.

In de Startnotitie BOSE zijn de volgende alternatieven opgenomen:

- nulplus alternatief: geen nieuwe infrastructuur, wel betere doorstroming en meer openbaar vervoer;
- alternatief 1: maximale benutting van de bestaande infrastructuur;
- alternatief 1a: maximale benutting van de bestaande infrastructuur en de aanleg van de zuidelijke randweg in Helmond;
- alternatief 2: aanleg oostelijke rondweg bij Eindhoven;
- alternatief 3: een nieuwe verbinding tussen Eindhoven-Noordwest en Helmond-Zuidoost;
- alternatief 4: een nieuwe verbinding tussen Eindhoven Noord en Helmond- Noord, met een aftakking naar de A270 bij Nuenen;
- alternatief 5: een nieuwe verbinding tussen Eindhoven-Noord en Helmond-Noord, met een aftakking naar de A270 bij Nuenen, en een omleiding bij Geldrop.
- Alternatief 6: nieuwe oost-westverbinding ten noorden van Laarbeek.

In de Startnotitie en vervolgens opgestelde Richtlijnen is alternatief 6 als niet doeltreffend beoordeeld en vervallen. In de Trajectnota/MER BOSE zijn de resterende alternatieven beoordeeld op hun bijdrage aan het oplossen van het bereikbaarheidsprobleem in de regio en naar hun milieueffecten. Uit deze beoordeling zijn drie kansrijke alternatieven afgeleid, die zijn verwoord in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven. De andere, niet kansrijke alternatieven voldeden niet of minder aan het doel van het project, te weten het verbeteren van de bereikbaarheid aan de oostkant van de regio Eindhoven-Helmond. De daarna gemaakte keuze van het Voorkeursalternatief BOSE is opgenomen in de Adviesnota Voorkeursalternatief, beargumenteerd vanuit de invalshoeken verkeer en economie, mens en natuur. Dit Voorkeursalternatief is het Tracé-MMA+ met als aanvulling dat:

- a. tot 2010 wordt ingezet op benuttingsmaatregelen en openbaar vervoer;

- b. zo spoedig mogelijk wordt gestart om het voorkeursalternatief zowel procedureel als financieel mogelijk te maken;
- c. daadwerkelijk met de aanleg van het voorkeursalternatief wordt gestart na afronding van het voorgaande punt.

De Regioraad van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven heeft dit besluit op 23 juni 2005 genomen.

In een vervolgstudie is als uitvoering van het door de Regioraad aangenomen Amendement over de verbinding van het Voorkeursalternatief BOSE met de N279 deze verkeersoptie verkend. Uit deze analyse over nut en noodzaak is geconcludeerd dat deze variant het waard is om verder te worden onderzocht. In 2007 is door Provincie, SRE en regionale partners het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad opgesteld (zie paragraaf 2.3.3). Daarop is met de Minister van Verkeer en Waterstaat afgesproken dat een pilot MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad wordt gemaakt. Daarmee is de basis gelegd voor een verbreding van de focus van een sec bereikbaarheidsaanpak naar een integrale samenhangende aanpak, passend bij de ambities van de regio als Brainport. Momenteel wordt door de regio invulling gegeven aan het BOSE-besluit, behoudens de realisatie van de geplande infrastructuur. Met andere woorden de regio werkt aan, cq heeft al onderdelen gerealiseerd van de benuttingsmaatregelen en openbaar vervoer. Deze onderdelen passen in en maken onderdeel uit van het Bereikbaarheidsprogramma. Voor wat betreft de realisatie van de infrastructurele onderdelen van BOSE geldt dit niet. Het BOSE besluit zal door de Regioraad van het SRE worden ingetrokken op het moment dat dit kan worden vervangen door een gelijkwaardig besluit. (zie ook formulering terzake in beslispoint 4.2 van het Bereikbaarheidsprogramma.

### **2.3.2 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant, 2006**

In 2006 heeft de provincie Noord-Brabant zijn Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP), 'Kiezen en uitvoeren', met een dynamische beleidsagenda 2006-2010 uitgebracht, met aandacht voor het verkeer van deur tot deur. Duurzame bereikbaarheid is het doel, van zowel stad, bedrijventerreinen als het platteland. Binnen de duurzame bereikbaarheid zijn sociale en ecologische waarden ook van belang. Voor dit PVVP is een strategische milieubeoordeling (plan-MER) opgesteld, zodat de milieuaspecten voor het plan in beeld zijn gebracht en zijn meegewogen bij het nemen van de besluiten.

De projecten die in de beleidsagenda staan zijn thematisch geordend. Er is geen regionale ordening inde projecten aangebracht, zodat de visies en uitgangspunten uit het PVVP ook voor het verkeers- en vervoersbeleid in de regio Zuidoostvleugel van toepassing zijn.

### **2.3.3 Netwerkanalyse BrabantStad, 2006**

In de Netwerkanalyse BrabantStad (2006) zijn de knelpunten én kansen op het gebied van verkeer en vervoer onderzocht. De Netwerkanalyse was een samenwerking tussen provincie, de vijf steden, Rijk, SRE, Nederlandse Spoorwegen en ProRail. Uit de Netwerkanalyse blijkt dat als gevolg van de forse ontwikkeling van het personen- en goederenvervoer richting 2020 de bereikbaarheid van



het stedelijk netwerk ernstig onder druk komt te staan, met alle gevolgen van dien voor de economische ontwikkeling van de regio. Focus heeft in de Netwerkanalyse gelegen op de economische kerngebieden van BrabantStad, waarvoor de kwaliteit van de bereikbaarheid essentieel is. De Netwerkanalyse wordt momenteel uitgewerkt in het Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar. Er wordt ingezet op het realiseren van slimme combinaties van fiets, openbaar vervoer, ander gebruik van de auto maar ook de aanleg en reconstructie van het (stedelijk) hoofdwegennet. Verder dragen innovatieve vervoersconcepten en flankerende maatregelen, zoals regionaal parkeerbeleid en dynamisch verkeersmanagement, bij aan het bereikbaar houden van BrabantStad. Doel van het Netwerkprogramma is het ontwikkelen van een samenhangend meerjarig investeringsprogramma. Het investeringsprogramma wordt opgebouwd uit vijf deelprogramma's, waarvan de Zuidoostvleugel BrabantStad er één is.

#### **2.3.4 Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad, 2007**

In 2006 is de Netwerkanalyse BrabantStad uitgevoerd, die in 2007 is gevolgd door het Haalbaarheidsonderzoek Zuidoostvleugel BrabantStad. Dit onderzoek heeft geleid tot een regionaal akkoord, vastgelegd in het 'Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad'. Dit programma is door de regio opgesteld. Uitgangspunt in het programma is dat dit gebied bijzondere eigenschappen heeft die het waard zijn behouden te blijven en verder te ontwikkelen. Om deze ambitie waar te maken moet aan ruimtelijk-economische voorwaarden worden voldaan, zodat het unieke woon-, werk- en leefklimaat kan worden behouden. Het programma mondt uit in vier hoofdthema's waarop zal worden ingezet, te weten:

- het borgen van rust en kwaliteit van de leefomgeving van het Middengebied Eindhoven - Helmond;
- het ontwikkelen van een regionale ontwikkelingsas N279;
- het ontwikkelen van een internationale ontwikkelingsas A2, met doorstroming op de A67;
- het ontwikkelen van strategische groene en blauwe ontwikkelingen.

Ten aanzien van de bereikbaarheid, het tweede en derde hoofdthema, is in 7 stappen een maatregelenpakket opgezet. Het uitgangspunt daarbij is geweest, dat allereerst wordt gekeken naar het oplossend vermogen van ruimtelijke ordeningsmaatregelen, dan naar anders betalen van mobiliteit, mobiliteitsmanagement en naar meer gebruik van de fiets. Vervolgens naar de invloed van beter openbaar vervoer en naar benutting van de bestaande infrastructuur, waarbij er ook aandacht is voor multimodaliteit van het goederenvervoer. Na de aandacht voor de reconstructie van wegen volgt tot slot de optie om ook nieuwe infrastructuur aan te leggen. Deze opbouw van het maatregelenpakket is samen te vatten als 'de Zevensprong van Verdaas', waarin een benadering van integraal (ruimtelijke ordening), via breed (financiering), naar specifiek (diverse soorten verkeersmaatregelen) tot uitdrukking komt.

Na het ontwikkelen van dit maatregelenpakket zijn de effecten ervan tot het jaar 2020 berekend op het oplossen van verkeers- en leefbaarheidsproblemen. Bij toepassing van de pakketten die behoren bij de eerste vijf invalshoeken is het directe effect beperkt, omdat veel wordt gevraagd van verbetering van het openbaar vervoer, van de fiets en van mobiliteitsmanagement. Als ook de

pakketten die leiden tot reconstructie en nieuwe wegen in werking worden gezet, leidt dit tot een forse verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid.

Tot slot is in het Haalbaarheidsonderzoek ook gerekend aan de kosten van het maatregelenpakket en is een globaal financieringsplan opgesteld. De regio heeft met de hoofdlijnen hiervan ingestemd. Deze consensus was een belangrijke voorwaarde voor het opstellen van een uitvoeringsprogramma op een later moment en de afspraak met het Rijk om een landelijke pilot MIRT-verkenning te starten. Twee besluiten uit het bereikbaarheidsprogramma vormen daar belangrijke input voor, te weten besluit 1, 3.1 en 4.2. Hieronder is de letterlijke tekst van de besluiten uit het Bereikbaarheidsprogramma (2007) weergegeven:

#### **Besluit 1**

De regio gaat akkoord met de volgende uitgangspunten vanuit het RO-beleid en legt die vast als sturend voor de mobiliteitsaanpak in de Zuidoostvleugel:

- Het vastgestelde Streekplan en regionale uitwerkingen zoals het UP/RSP zijn uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkelingen. Lopende regionale studies zoals MEROS worden volgens de huidige afspraken voortgezet. Na gereedkomen van MEROS kunnen de uitkomsten worden geconfronteerd met de uitkomsten van MER- of soortgelijke procedures ten aanzien van potentiële ruimtelijke ontwikkelingen gelegen buiten het stedelijke gebied, zoals een bedrijventerreinontwikkeling op locatie Bemmer.
- De regio spreekt de wens uit om in de toekomst bedrijfslocatie-ontwikkeling/-revitalisering te koppelen aan de assen A2 (waaronder ASML/De Run, BeA2, De Hurk, FlightForum) en N279 (Veghel, Beek en Donk, en Helmond)
- Middengebied blijft groen met nadruk op wonen en leefbaarheid.
- De regio maakt zich sterk om het landelijke gebied een groene impuls te geven. Het Investeringsprogramma Groene kwaliteitsimpuls wordt opgepakt conform het indicatief pakket.

#### **Besluit 3.1**

Akkoord ten aanzien van de N279 met:

- Gefaseerde verdubbeling van de N279 met oog voor duurzame plaatselijke inpassingen (o.a. Veghel en Helmond);
- Op basis van effectbepalingen wordt een fasering gemaakt voor de planontwikkeling en realisatie van de N279, gekoppeld aan de capaciteitsuitbreiding A2 en de aanleg van een oost-westverbinding.
- De regio verzoekt de minister van V&W flexibilisering te betrachten in de aanwending van rijksfinanciën voor de A2 en de N279.

#### **Beslispunt 4.2**

- De regio vindt van belang dat er een nieuwe oost-westverbinding (geen snelweg) komt tussen knooppunt A50/A58 en de N279.
- Deze oost-westverbinding dient te worden gerealiseerd binnen het huidig stedelijk gebied, langs het Wilhelminakanaal.
- Vanwege de kwaliteiten van het gebied dient deze verbinding robuust te zijn. Een maaiveldvariant is voor de regio geen reële optie, hetgeen ondertunneling van een deel van het tracé impliceert.

- Op basis van deze variant brengen de gemeente Laarbeek, SRE en de provincie in het komende half jaar de ruimtelijke randvoorwaarden en inrichtingskwaliteit in beeld.<sup>10</sup>
- Een te nemen tracébesluit over deze oost-westverbinding in het stedelijk gebied, treedt alsdan in de plaats van het op 23 juni 2005 genomen tracébesluit (onderdeel van het Bose-besluit).
- De provincie en de gemeente Laarbeek bevorderen dat de noordelijke variant in de tracé-MER kan worden meegenomen.
- In dit perspectief ligt grootschalige ontwikkeling van Deense Hoek als bedrijvenlocatie niet voor de hand.

De aandacht in de Brainportregio werd meer en meer gericht op een brede visie op de toekomst van de regio, met vier aandachtsvelden: people, business, technology en basics (stedelijk en landelijk gebied). De MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad richt zich vooral op de basics. In Brainportlijn zijn in die jaren ook de vier economische clusters voor de regio Eindhoven-Helmond-Veghel gepresenteerd, te weten: medical systems, agrofood en distributie, automotieve en high tech. In vervolgstudies, waaronder de MIRT-verkenning, zijn deze vier clusters, naast de integrale benadering van het gebied, steeds het vertrekpunt gebleven. Ook om in dit intensief bewoonde gebied de problemen, maar zeker ook de kansen voor economische ontwikkeling, leefbaarheid en bereikbaarheid te bepalen.

### **2.3.5 Strategienota: vervolg Bereikbaarheidsprogramma, 2007**

De haalbaarheidsstudie heeft een programma van maatregelen opgeleverd, maar er zijn nog geen uitspraken over prioriteiten en het tijdpad gedaan. Daartoe is deze strategienota opgesteld, leidende tot de start van een MIRT-verkenning voor deze regio.

Het doel van de strategienota was:

- het organiseren van regionale input in het MIRT-proces, om samen met het rijk het bereikbaarheidsprogramma te kunnen onderbouwen;
- het geven van een aanzet voor de daadwerkelijke realisatie van het bereikbaarheidsprogramma, met het benoemen en toedelen van concrete acties.

In deze strategienota is vastgelegd, dat het van belang is om als regio met spoed één integrale gebiedsopgave Zuidoostvleugel BrabantStad op te stellen, om daarin de hoofdlijnen van de gebiedsontwikkeling vast te leggen en de ontwikkelingen te kunnen omschrijven. Vervolgens zijn de plannen en besluiten, die behoren bij de 'stappen van Verdaas' nader geformuleerd en is een indicatief financieringsplaatje uitgewerkt. Om het MIRT-project adequaat te kunnen uitvoeren zijn afspraken over de organisatiestructuur en over het onderzoeksbudget gemaakt. De strategienota eindigt met een resumé van 20 acties, met daarbij de verantwoordelijke partijen en de planning. Deze strategienota is het vertrekdocument voor het plan van aanpak voor de MIRT-verkenning.

### **2.3.6 MER N279 's-Hertogenbosch-Veghel, 2009**

Momenteel wordt de m.e.r. voor de N279-Noord, voor de reconstructie van deze weg tussen 's-Hertogenbosch en Veghel uitgevoerd. Deze m.e.r. heeft als doel te komen tot een

<sup>10</sup> Later is dit aangevuld met de gemeenten Nuenen, Son en Breugel en Helmond.

gereconstrueerde weg, met nieuwe onderdelen, waardoor het verkeer tussen 's-Hertogenbosch en Veghel beter doorstroomt en de milieu- en leefbaarheidseffecten verminderen. In combinatie met de aanpak van de N279-Zuid draagt opwaardering van de N279-Noord ook bij aan een betere bereikbaarheid van Eindhoven en Helmond. Het voorkeursalternatief uit de studie N279-noord wordt als input meegenomen in de plan-m.e.r. voor de Noordoostcorridor.

### **2.3.7 Conclusies verkeersstudies**

De vijf verkeersstudies die in dit hoofdstuk zijn behandeld laten een ontwikkeling zien van een pure verkeersstudie voor de regio Eindhoven – Helmond (met in het MER BOSE aandacht voor de milieuaspecten) naar een integrale samenhangende aanpak. Na de BOSE-studie is de lijn ingezet om meer integraal naar de ontwikkeling en ambitie van de regio te kijken, te weten de Zuidoostvleugel BrabantStad. Ook wordt de verkeersinvalshoek breder dan alleen weginfrastructuur door de aandacht voor het openbaar vervoer en andere vervoerswijzen. Het Provinciaal Verkeers- en vervoersplan heeft daarvoor eveneens het kader geformuleerd. Het Bereikbaarheidsprogramma bereidt de weg voor naar de MIRT-verkenning. Deze wordt in paragraaf 2.4, de ruimtelijke invalshoek, behandeld, omdat de uitgangspunten voor de MIRT-studie zijn gegrond op een integrale gebiedsontwikkeling en breed afwegingskader.

## **2.4 Ruimtelijke invalshoek**

In deze paragraaf komen achtereenvolgens aan de orde het Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant (2005), het plan van aanpak voor de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad (2007), de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad (2008), het plan van aanpak Gebiedsontwikkeling Middengebied (2008), integrale gebiedsagenda Zuidoostvleugel BrabantStad (2008), Interimstructuurvisie Noord-Brabant in ontwikkeling (2008) en het MER voor woon- en werkrelaties oostzijde van Eindhoven (MEROS, 2009). Ook deze paragraaf wordt met enkele conclusies afgesloten.

### **2.4.1 Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant, 2005 en RSP, 2004**

Op 8 maart 2005 heeft Gedeputeerde Staten het Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant (UP) goedgekeurd, bestaande uit het in 2004 door de Regioraad van het SRE vastgestelde Regionaal Structuurplan regio Eindhoven (RSP), inclusief aanvullende en vervangende beleidsonderdelen. In 2008 is het RSP ingetrokken, waardoor het UP het actuele beleidskader is. Voor de regio is het RSP echter nog wel het referentiekader voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Bij de invulling van het beleid hebben de sterke kracht van de regio en de regionale ambities een belangrijke rol gespeeld. Goede ontsluitingen, een goed leef- en woonklimaat en een evenwichtige afstemming tussen verstedelijking en landschappelijke ontwikkeling zijn noodzakelijke randvoorwaarden. Dit tegen de achtergrond van de gedachte dat infrastructuur, samen met groene en blauwe structuren, belangrijke dragers zijn voor het ruimtelijk ontwerp.

De afgelopen jaren zijn verschillende projecten die voortvloeien uit dit beleidskader daadkrachtig opgepakt. Op het gebied van de ontwikkeling van infrastructuur is de dynamiek groot en heeft het benoemen van bereikbaarheid als hoogste prioriteit onder meer geleid tot actuele projecten voor het oplossen van knelpunten in het netwerk.

De huidige en toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in de totale regio Zuidoost-Brabant moeten in samenhang met elkaar worden gezien. Belangrijk is dat oplossingen worden geboden om het investeringsklimaat te versterken, waarbij is geconstateerd dat aanvullende infrastructuur nodig is voor optimale ontsluiting van de in het UP geplande ontwikkellocaties voor wonen en werken. Het integraal aanpakken van de vraagstukken in dit gebied is daarnaast gericht op de huidige problematiek en gewenste ontwikkeling in het Middengebied.

In het UP is aangegeven dat de bereikbaarheidsproblematiek aan de oostzijde van Eindhoven wordt aangepakt met het regionale project 'Planstudie BOSE'; eerder in dit hoofdstuk al toegelicht. Op het moment van het opstellen van het UP was de studie lopend en is aangegeven dat het oplossen van de problematiek aan de oostzijde, mogelijke alternatieven en (een besluit over) een voorkeursalternatief daarom niet in de tekst en op de kaart zijn opgenomen.

Bij het onderdeel in het UP waar speerpunten van beleid en ambities met elkaar zijn verbonden, wordt aangegeven dat de BOSE-studie en de ontwikkeling van verschillende woon-werklocaties in (rond) het Middengebied sterk samenhangen en dat met die ontwikkeling beter kan worden gewacht tot besluitvorming over aanvullende infrastructuur in beeld is. Om die reden is later de MEROS studie gestart.

#### **2.4.2 Plan van aanpak MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad, 2007**

In november 2007 hebben de provincie Noord-Brabant, het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, en de ministeries van V&W, VROM, EZ en LNV, het plan van aanpak MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad uitgebracht.

In dit document zijn de ambities voor het MIRT verwoord, aangevuld met de ambities voor deze pilot. De MIRT-ambities komen voort uit de Nota Ruimte (ministerie VROM), de Nota Mobiliteit (ministerie V&W), de nota Pieken in de Delta (ministerie EZ) en de Agenda Vitaal Platteland (ministerie LNV). Op grond van deze rijksnota's zijn lijnen voor uitvoeringsprogramma's opgenomen. Het kabinet ziet het MIRT als een goed instrument om als uitvoeringsprogramma en als dynamische agenda voor hun beleidsterreinen en de investeringsonderdeel daarvan te functioneren. Dit zal ook voor de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad het geval zijn.

De Brainport Eindhoven/Zuidoostvleugel BrabantStad ontwikkeling vormt de basis voor de visie op de ruimtelijk economische ontwikkeling van het gebied. Deze ontwikkeling omvat functies voor en locaties binnen de A-2 zone, het Middengebied, het Nieuwe Woud, de Noordoostcorridor en de Grenscorridor.

De integrale opgave bestaat uit het uitwerken van de ambitie in een samenhangend pakket van maatregelen op het gebied van:

- ruimte: wonen, werken en recreëren;
- mobiliteit en bereikbaarheid;
- landschap en natuur;

- water en klimaat;
- landbouw.

Het plan van aanpak vervolgt met een procesbeschrijving en een planning, waarna het MIRT in 2008 kon worden opgesteld.

### **2.4.3 MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad, 2008**

In 2008 is de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad uitgevoerd. Dit is een onderzoek naar de mogelijkheden en effecten van samenhangende investeringen in het ruimtelijke, fysieke domein. Het doel van de verkenning is:

- het leveren van een gedegen onderbouwing van de effectiviteit en kosten van maatregelen voor de Zuidoostvleugel BrabantStad voor de periode tot 2020;
- het leveren van input voor het te ontwikkelen spelregelkader MIRT.

De MIRT-verkenning is opgebouwd rondom vier economische clusters van de Brainport, te weten:

- medical systems, in het noordwesten van de regio Eindhoven/Helmond;
- high tech, in het zuidwesten van de regio Eindhoven/Helmond;
- agrofood en distributie, in het noordoosten van de regio Eindhoven/Helmond, tot en met Veghel;
- automotive, in het zuidoosten van de regio Eindhoven/Helmond.

Deze vier clusters maken intensief gebruik van de in de regio aanwezige toeleveranciers en kennisinstellingen. Binnen de vier hoekpunten ligt centraal het middengebied, met kwaliteiten op het gebied van natuur en water. Dit middengebied maakt het mogelijk dat er naast doelstellingen voor intensief wonen en werken met de daarbij behorende verkeersvoorzieningen ook ruimte is voor een kwalitatief goed gebied voor natuur en recreatie.

Voor de verdere ontwikkeling van het gebied is een integraal programma van eisen opgesteld.

Deze integrale aanpak leidt tot ontwikkelopgaven voor de verschillende deelgebieden. Deze luiden:

- ruimte: wonen en leven; er is geen specifieke ontwikkelopgave noodzakelijk. In de huidige programma's is hierin voorzien, maar speciale aandacht voor natuur en landschap, dus een groen-blauwe invulling is noodzakelijk;
- economie: werken en bedrijfslocaties; speciale aandacht vereist voor activiteiten in de A2-zone, gericht op internationale uitstraling. In de Noordoostcorridor (ten oosten van Helmond) is extra ruimte voor automotive, agrofood en voor regionale bedrijvigheid vereist;
- bereikbaarheid: de ontsluiting is op diverse niveaus niet voldoende; oplossingen zijn nodig. Het betreft parallelbanen op rijkswegen, bevordering van het openbaar vervoer (spoorwegen en busvervoer), en een hoogwaardig fietsnet met slow en fast lanes;

De MIRT-studie komt tot het volgende pakket van prioritaire MIRT-projecten:

- oost-westverbinding tussen A50/A58 – N29 langs Wilhelminakanaal;
- N279 wegvak A50-A67, inclusief bedrijfsterreinontsluiting;
- doortrekken parallelbanen A67 tot aansluiting Geldrop;
- station Eindhoven Noordwest (Acht);

- samenhangend gefaseerd HOV-net;
- internationale verbindingen zoals HST-shuttleverbindingen, zoals van Brabantstad naar Aachen en van Brabantstad naar Düsseldorf;
- fietsnet, samenhangend gefaciliteerd plan voor utilitair en recreatief fietsgebruik;
- landschap middengebied;
- twee robuuste natuurverbindingzones, te weten een natuurverbinding over/onder het Wilhelminakanaal en de beoogde oost-westverbinding voor het autoverkeer en een natuurverbinding naar de Strabrechtse Heide.

In de MIRT-verkenning zijn vervolgens de effecten op de bereikbaarheid bepaald voor verschillende pakketten van maatregelen. Alle maatregelen samen leiden tot een toename van het aantal per auto bereikbare arbeidsplaatsen, waarbij het prijsbeleid tot afname van het autogebruik leidt. Het fietsbeleid en de nieuwe infrastructuur voor het autoverkeer hebben gunstige effecten op het verbeteren van de reistijd per auto. Dit geldt veel minder voor de effecten van verbetering van het openbaar vervoer. Wel is de beschikbaarheid van goed openbaar vervoer een belangrijke vestigingsfactor. De aanleg van een nieuwe oost-westverbinding leidt tot een toename in het aantal bereikbare arbeidsplaatsen vanuit elke woonlocatie. De gebieden ten oosten van Eindhoven zijn in het bijzonder beter bereikbaar.

In het laatste deel van de MIRT-verkenning is een maatschappelijke kosten-batenanalyse gemaakt, leidende tot de generieke conclusie dat investeren in de Brainport verantwoord is. Bij het in beeld brengen van de financierings- en bekostigingsmogelijkheden blijkt dat het kosten-batensaldo van het pakket prioritaire MIRT-projecten positief is, maar dat er een tekort aan middelen is. Samenhang tussen projecten in een gebied en samenhang in acties van de verschillende actoren, zoals rijk, provincie, gemeenten en private partijen is van belang voor goed verwerven van en omgaan met geld.

Uit het PVVP, maar bovenal uit de MIRT-verkenning is een vervolgtraject voortgevloeid dat uitmondt in een integrale gebiedsvisie met bereikbaarheidsvoornemens, neergelegd in de provinciale structuurvisie die in 2009/2010 wordt opgesteld. In deze provinciale structuurvisie zal de Zuidoostvleugel Brabantstad specifiek worden behandeld.

#### **2.4.4 Plan van aanpak gebiedsontwikkeling Middengebied, 2008**

In 2008 is voor het Middengebied tussen Eindhoven en Helmond een plan van aanpak voor de gebiedsontwikkeling opgesteld. Dit om te bereiken dat de kwaliteiten van het Middengebied behouden kunnen blijven, dan wel worden hersteld of ontwikkeld. De ontwikkeling van het Middengebied betekent een versterking van de groen-blauwe infrastructuur, waardoor de kwaliteit van ecologie, landschap en recreatie in het stedelijk gebied verbetert. Het Middengebied vormt een belangrijke schakel in het groene casco in de regio met het noordoosten het Groene Woud en in het zuiden de Strabrechtse Heide. Voor het realiseren van de ambities voor de ontwikkeling van het Middengebied is het verlagen van de verkeersdruk een vereiste. Door het sluiten van de ring om het stedelijk gebied – door aanleg van een oost-westverbinding en opwaarderen van de N279 – wordt de verkeersdruk verlaagd en kan de A/N270 worden aangepast (gedowngrade).

Het Middengebied is in het regionaal structuurplan regio Eindhoven/provinciaal uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant, 2005 vanwege haar strategische ligging en functie voor de stedelijke regio aangewezen als belangrijkste strategische gebiedsontwikkeling. In deze gebiedsontwikkeling ligt voor het gebied dat niet voor transformatie is aangewezen het accent op laagdynamische functies (m.n. recreatie, groen, blauw). Ook voor de transformatie afweegbare gebieden wordt de ambitie neergelegd deze zoveel mogelijk te vergroenen. Er is een landschappelijk raamwerk opgesteld, met aandacht voor landschapsontwikkeling en landschapsbeheer. Maar ook met ruimte voor inbreiding en uitbreiding met woonwijken en bedrijventerreinen. De opgave voor het middengebied is gericht op de groei van de kwaliteiten en potenties van de aanwezige kwaliteiten, met aandacht voor gerichte aansturing van verstedelijking, voor de revitalisering van het landelijk gebied en de aanpassing van de bereikbaarheid. De kans moet geschapen worden om de verschillende programma's in samenhang op te pakken, met aandacht voor de onderlinge afstemming.

Voor de aanpak van deze ontwikkelingen worden twee lijnen gevolgd. Ten eerste is een begin gemaakt met de voorbereiding van een intergemeentelijke structuurvisie. In het najaar van 2009 zal een ontwerp-intergemeentelijke structuurvisie aan de gemeenteraden worden voorgelegd. In deze structuurvisie zijn de resultaten van het MER voor woon- en werkrelaties (MEROS, zie hierna) verwerkt. De tweede lijn richt zich specifiek op de groen-blauwe infrastructuur en vormt onder andere input voor deze intergemeentelijke structuurvisie. In februari 2009 zijn met overheden en natuur-, milieu- en overige maatschappelijke organisaties problemen en doelen voor het Middengebied in beeld gebracht. Dit is in april en mei 2009 gevolgd door het gezamenlijk formuleren van een groen-blauw ontwerp voor het Middengebied<sup>11</sup>. Ten behoeve van de verankering van het ontwerp hebben Rijk en regio de intentie uitgesproken om hier een Rijksbufferzone te realiseren, waarvoor in samenwerking met het ministerie van VROM de mogelijkheden zijn verkend. Het proces om tot het ontwerpplan voor het Middengebied te komen wordt financieel door dit ministerie ondersteund. De Stuurgroep Middengebied, bestaande uit bestuurders van de inliggende gemeenten, SRE en de provincie, heeft de verantwoordelijkheid voor het verwezenlijken van de intergemeentelijke structuurvisie.

#### **2.4.5 Interimstructuurvisie Noord-Brabant in ontwikkeling, 2008**

De Interimstructuurvisie Noord-Brabant (ISV), 'Brabant in Ontwikkeling' is in werking getreden per 1 juli 2008, onder intrekking van het Streekplan Noord-Brabant 2002, 'Brabant in Balans'. Aanleiding is de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening op 1 juli 2008. Deze wet verplicht overheden tot het opstellen van een structuurvisie, waaruit blijkt wat hun belangen zijn en welke instrumenten ze inzetten om deze te realiseren. De ISV bevat in hoofdzaak bestaand beleid, zoals opgenomen in het Streekplan Noord-Brabant, 2002. Nieuw toegevoegd is de Uitvoeringsagenda 2008-2009.

---

<sup>11</sup> De gezamenlijke natuur- en milieuorganisaties (Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, het Brabants Landschap en de Brabantse Milieufederatie) hebben een eigen groenblauwe ambitie voor Zuidoost-Brabant gepresenteerd in het boekje 'Inzet groen-blauw raamwerk Zuid-oost Brabant' (juni 2009)



Door het College van Gedeputeerde Staten is in juli 2008 de Paraplunota ruimtelijke ordening vastgesteld, waarin de algemene kaders uit de ISV nader zijn geconcretiseerd. In de Paraplunota zijn verder de beleidslijnen opgenomen uit hoofdstuk 3 van het Streekplan Noord-Brabant 2002 en is bevestigd dat diverse bestaande provinciale beleidsnota's ook onder de nieuwe Wro uitgangspunt van beleid en handelen vormen. Waaronder het Uitwerkingsplan voor Zuidoost-Brabant 2005.

In deel A van de ISV is aangeduid dat infrastructuurnetwerken moeten bijdragen aan een duurzame ontwikkeling van Brabant en vanwege bereikbaarheid goed met elkaar verknoot moeten zijn. Wat betreft het hoofdwegennetwerk gaat het in de toekomst vooral om het beheer, het uitbouwen en het aanleggen van nog ontbrekende -stedelijke- tangenten.

Het is belangrijk dat er ruimte blijft voor uitbreiding van de bestaande infrastructuur, een doelmatige benutting en goede ruimtelijk inpassing. De bescherming en ontwikkeling van natuur en landschap verdient speciale aandacht. De verschijningsvorm van het landschap en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit vragen eveneens nadrukkelijk aandacht; waarbij onder meer de inzet van het zogenoemde 'routeontwerp' voor belangrijke verbindingen een belangrijke rol moet spelen. In het midden van BrabantStad ligt het groene hart; een gebied met een eigen identiteit en met een grote variatie aan natuur-, en cultuurhistorische landschapswaarden. In het groene hart ligt ook het Nationaal Landschap Het Groene Woud. Deze gebieden hebben een grote recreatief-toeristische betekenis waarbij kwaliteit belangrijker is dan het verder uitbreiden van voorzieningen.

Voor nieuwe verbindingen is een aantal aandachtspunten beschreven in relatie tot zoveel mogelijk voorkómen van doorsnijdingen van het landelijk gebied, aantasting van kwetsbare landschappen en natuurgebieden. Ook aan het bieden van innovatieve en duurzame oplossingen en meer doen dan op grond van compensatiebeleid voor natuur en landschap verplicht is.

Het gebiedsproject N279 wordt in de ISV in deel A onderscheiden door de aanduiding dat deze verbinding tussen 's Hertogenbosch en Helmond de belangrijkste regionale doorstroom- en ontwikkelas is voor Zuidoost-Brabant. Gesteld wordt dat verbreding nodig is en dat dit in eerste instantie speelt in het gedeelte 's Hertogenbosch-Veghel.

In de ISV wordt niet concreet gesproken over een oost-westverbinding. Wel is op het kaartbeeld met de Ruimtelijke Hoofdstructuur een onderbroken lijn met pijlen aangegeven ten zuiden van het Wilhelminakanaal, als deel van 'Regionaal verbindend net' in studie. Ook in de Paraplunota is de oost-westverbinding, op kaart 10 'infrastructuur', als deel van het Regionaal verbindend net in studie aangegeven. In de uitvoeringsagenda bij de ISV (deel B) staat bij het onderdeel 'mobiliteit' de uitvoering van de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad genoemd, waardoor in feite ook het project N279 en de oost-westverbinding is opgenomen.

#### **2.4.6 MEROS, 2009**

Het project MER voor woon- en werkrelaties oostzijde van Eindhoven (MEROS) heeft als doel een regionaal politiek en bestuurlijk breed gedragen locatiekeuze te ontwikkelen voor de realisering van de verstedelijkingsopgave van het oostelijk deel van de stedelijke regio van Zuidoost-Brabant.

Voor deze locatiekeuze zal een MER worden opgesteld. De startnotitie is eind 2006 vastgesteld en de richtlijnen in 2007; momenteel wordt aan de laatste fase van het MER gewerkt. In dit MER komt een aantal woonlocaties in en rondom Helmond specifiek aan de orde, met in totaal 4.500 tot 6.000 woningen. Het voorkeursalternatief is gericht op uitbreiding op de woonlocaties't Goor en Lungendonk. Voor werklocaties gaat het om Varenschut en Bemmer en de locatie Diesdonk, dan wel een locatie grenzend aan het huidige bedrijventerrein BZOB. Het MER zal aan de gemeenteraden worden aangeboden en bij de provincie worden ingediend. Over de resultaten zal de provincie besluiten (2010). Het project kent ook een natuurcompensatieopgave.

#### **2.4.7 MIRT Gebiedsagenda Brabant(Stad)**

In de afgelopen bestuurlijke overleggen MIRT is afgesproken dat rijk en regio samen een gebiedsagenda gaan maken voor acht MIRT-regio's (landsdelen). Brabant(Stad) is één van die onderscheiden MIRT-regio's. Om namelijk tot een goede uitvoering van het MIRT te komen is één gedeeld beeld over de ruimtelijk-fysieke opgaven per regio en de investeringsprojecten die daarbij horen noodzakelijk. Het gaat daarbij o.a. om opgaven op het vlak van verstedelijking, bedrijventerreinen, bereikbaarheid, water en groen. De gebiedsagenda kent een planhorizon tot 2020 (met een doorkijk naar 2030) en bestaat uit een visie/ambitie, een 'projectenvijver' en een gezamenlijke investeringsagenda op projectniveau. De visie/ambitie mondt uit in een selectie van majeure opgaven voor Brabant. De projectenvijver bevat integrale gebiedsopgaven en/of programma's die invulling geven aan de visie/ambitie. De Zuidoostvleugel van BrabantStad wordt als opgave in de Gebiedsagenda opgenomen. Het is de bedoeling dat de MIRT-gebiedsagenda in de nabije toekomst tijdens het (tweejaarlijkse) landsdelig overleg tussen Rijk en regio's de basis vormt voor het maken van afspraken over gezamenlijke projecten en de agendering van nieuwe projecten, studies en/of verkenningen.

#### **2.4.8 As A50**

Samenwerking tussen Oss, Uden en Veghel moet de gemeenten een sterkere positie in de regio opleveren dan elk van de drie afzonderlijk kan realiseren. De ambitie is om gezamenlijk een duidelijke identiteit voor de regio te ontwikkelen waarbij een duurzame versterking van de structuur en de kwaliteit van het gebied - met als doel het realiseren van een robuuste kwaliteit van werken, wonen en leven - centraal staan. Deze identiteit kan leiden tot een heroriëntatie op de positie van de gemeenten in de stedenvierhoek Den Bosch, Nijmegen, Venlo en Eindhoven.

#### **2.4.9 Conclusies ruimtelijke invalshoek**

De in dit hoofdstuk behandelde ruimtelijke studies hebben een verschillende achtergrond, doelstelling en status. Een aantal is vastgesteld door de provincie Noord-Brabant en is daarmee het beleid voor de regio. Een aantal andere zijn studies en (concept) rapporten waarvoor het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) de trekker is. Dit is in het bijzonder het geval voor de voorgenomen plannen voor het Middengebied. De belangrijkste studie die in dit deelhoofdstuk is behandeld is de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad, omdat in dit project de vier meest betrokken rijksdepartementen, de provincie Noord-Brabant en het SRE

samen tot een inspirerende, onderbouwde en afgewogen visie op de ontwikkeling van dit gebied zijn gekomen, met het daarbij behorende bestuurlijke draagvlak.

## **2.5 Conclusies uit de analyse**

De studies die in de periode 2004-2009 voor de Zuidoostvleugel BrabantStad zijn of worden uitgevoerd, zijn veelal gestart vanuit een sectorale invalshoek, zoals verkeer, wonen en werken. Ze monden evenwel uit in een visie op een integrale ontwikkeling van het gebied, die in de MIRT-verkenning het duidelijkst is verwoord. Deze ontwikkelingen zal in de provinciale structuurvisie (2009, 2010) worden voortgezet en in beleidsvoornemens en uitvoeringsprojecten worden bekrachtigd.

## 3 Reikwijdte

### 3.1 Scope

De voorgenomen activiteit, de 'T', betreft aanpassingen aan de infrastructuur aan de noordoostzijde van de regio Eindhoven/Helmond. Deze aanpassingen staan evenwel niet op zichzelf. De maatregelen aan de infrastructuur zijn nodig om de bereikbaarheid te verbeteren, om de economische potenties van de Brainport te versterken en om het groene middengebied te kunnen 'ontwikkelen'. Met name in het oostelijk deel van de stadsregio Eindhoven-Helmond laat de bereikbaarheid te wensen over. Door een verbeterde doorstroming op de N279 en de aanleg van een nieuwe oost-westverbinding worden bestaande en voorziene bereikbaarheidsproblemen in het oostelijk deel van de regio Eindhoven/Helmond, ook in de verschillende kernen, verminderd. Tevens worden de potentiële economische clusters uit de filosofie van Brainport met elkaar verbonden. Daarnaast verlagen de voorgenomen aanpassingen aan de infrastructuur de verkeersdruk op het Middengebied, waardoor dit gebied meer en beter geschikt is voor andere functies, zoals natuur en recreatie.

Er is dus sprake van een wederzijdse afhankelijkheid van de aanpak van de infrastructuur en de beoogde gebiedsontwikkeling van de Brainport: aanpassing van de infrastructuur maakt de bredere ontwikkeling van de Zuidoostvleugel mogelijk en tegelijkertijd vormt die bredere ontwikkeling in de Zuidoostvleugel in belangrijke mate de onderbouwing voor nut en noodzaak van de aanpak van de infrastructuur in dit gebied. Uit deze conclusie is af te leiden, dat alle programma's die in het kader van de MIRT-verkenning voor de Zuidoostvleugel BrabantStad zijn ontwikkeld, in samenhang, ook in de tijd, tot ontwikkeling en uitvoering moeten komen. In de provinciale structuurvisie komen alle ontwikkelingen in een integraal en politiek-bestuurlijk afwegingskader bij elkaar.

De denklijnen die in de MIRT-verkenning zijn gevolgd en in het maatregelenpakket van het MIRT zijn uitgemond vormen het uiteindelijke beoordelingskader voor de projecten in het gebied en daarmee ook voor de ontwikkeling van de Noordoostcorridor. Om die reden wordt er bij de milieubeoordeling, zoals die in de plan-MER voor de Noordoostcorridor wordt uitgevoerd, naar het gehele gebied gekeken en ook naar meer aspecten dan alleen verkeer en milieu. Wel wordt de studie toegespitst op de 'T' en de alternatieven, die daarvoor zijn uitgewerkt (zie paragraaf 3.3). Het toetsingskader is in het begin ruim, zoals ook in de MIRT-verkenning is aangegeven, maar spitst zich bij de feitelijke milieubeoordeling toe op aspecten die in dat verband van belang zijn. Zie hoofdstuk 4 voor de uitwerking hiervan.

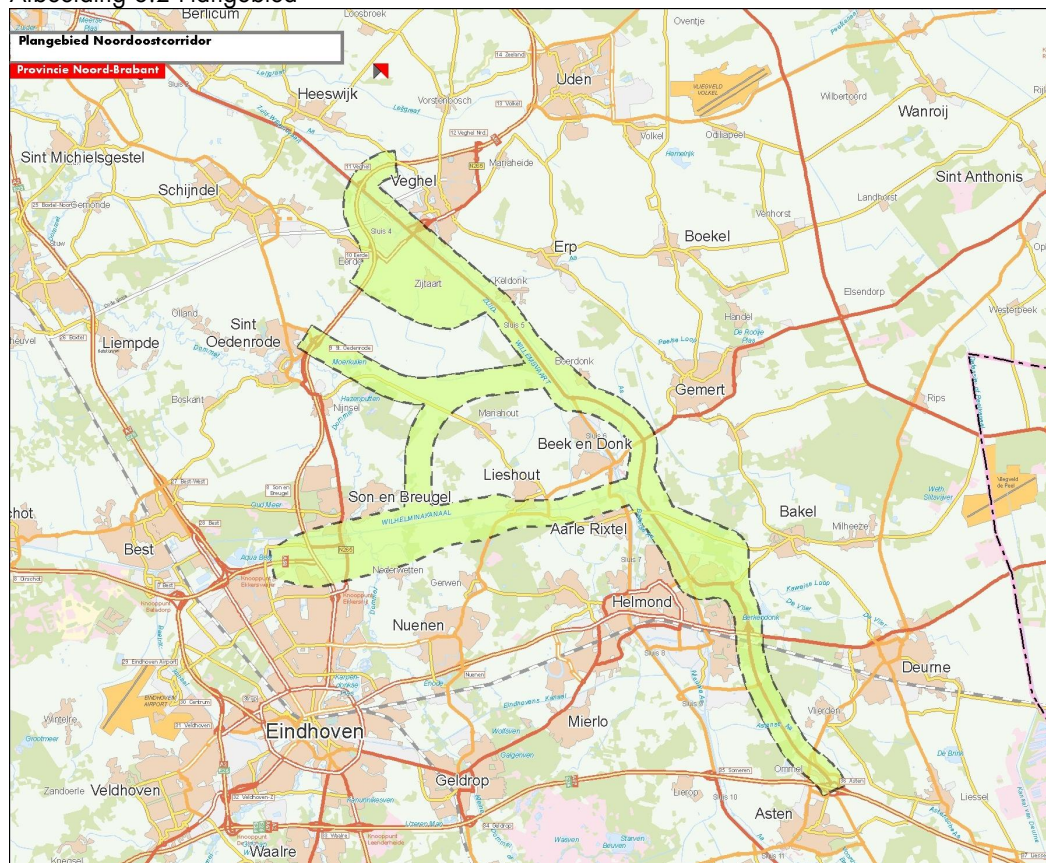
### 3.2 Gebiedsbeschrijving: plan- en studiegebied

De Noordoostcorridor is het gebied dat van Eindhoven richting het noordoosten tot aan Veghel loopt en van daaruit via de N279 naar het zuiden tot Asten. Binnen het gebied liggen de gemeenten Eindhoven, Veghel, Helmond, Laarbeek, Nuenen, Son en Breugel, Sint Oedenrode, Asten en Deurne. Tussen Eindhoven en Helmond ligt het Middengebied; een gebied dat name in het noorden een karakteristieke cultuurhistorische structuur kent die dient als toeristisch recreatief uitloopgebied voor de stedeling. Binnen dit gebied liggen onder andere de gemeenten Nuenen en

Geldrop-Mierlo. In de Noordoostcorridor zijn verschillende kwaliteiten op het gebied van water, natuur landschap, landbouw aanwezig waarmee rekening moet worden gehouden.

Voor de plan-MER is het relevant om een *plangebied* en een *studiegebied* te onderscheiden. Het *plangebied* het gebied waar de activiteiten (de infrastructurele maatregelen voor de 'T') daadwerkelijk plaatsvinden. Het plangebied is in deze studie de Noordoostcorridor (zie afbeelding 3.2). Het *studiegebied* is groter, omdat bepaalde aspecten in een groter gebied effect kunnen hebben dan ter plaatse van de ingreep. Het studiegebied kan dus verschillend zijn voor de verschillende milieuthema's, afhankelijk van het schaalniveau waarop de effecten optreden.

Afbeelding 3.2 Plangebied



### 3.3 Voorgenomen activiteiten en alternatieven

De voorgenomen activiteit is het realiseren van een nieuwe oost-westverbinding tussen de A50/A58 en de N279 en de opwaardering van de N279 tussen Veghel en de A67. Het betreft twee van de prioritaire projecten uit de MIRT-verkenning (zie paragraaf 2.4.3). Gezamenlijk vormen zij de 'T'.

In de paragrafen 2.3 en 2.4 is de ontwikkeling geduid van een pure verkeersstudie naar een integrale samenhangende aanpak. In de paragrafen over de MIRT-verkenning (2.4.2 en 2.4.3) is

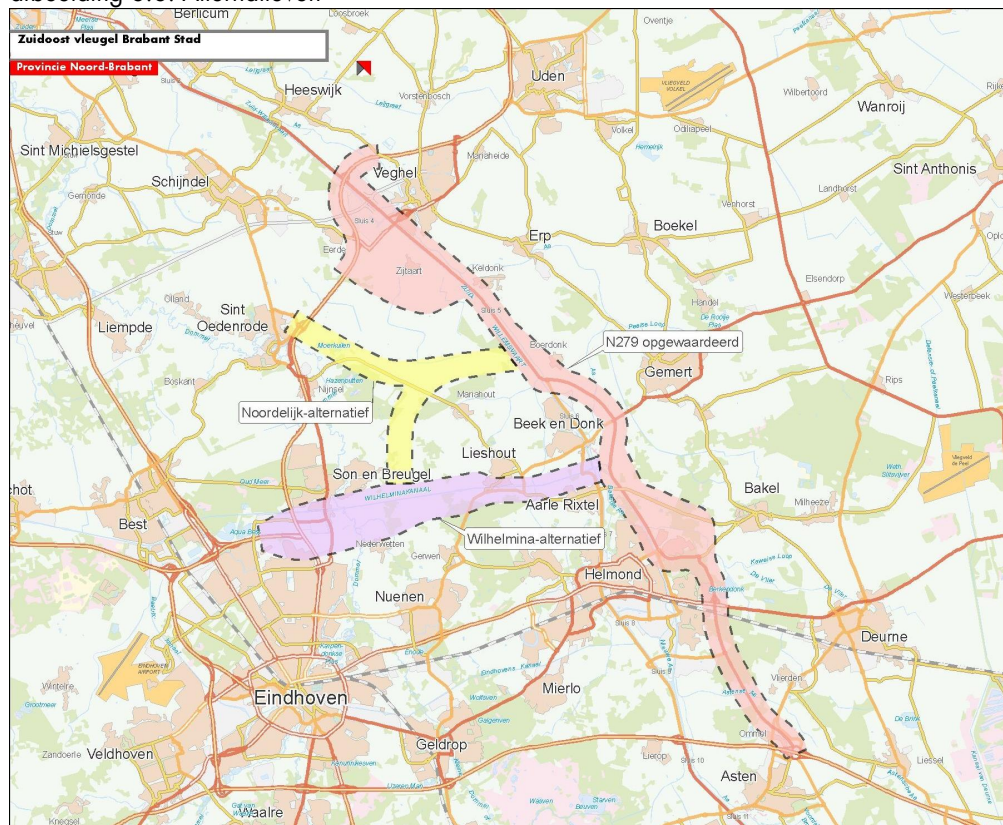
die integrale samenhangende aanpak verder geconcretiseerd. De alternatieven die in de eerdere verkeersstudies voor de oostkant van de regio aan de orde zijn geweest (zie paragraaf 2.3.1. over BOSE) zijn tot stand gekomen vanwege en slechts gericht op het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem, met daar aangekoppeld een leefbaarheidsdoelstelling. Deze alternatieven bevatten allemaal benuttingsmaatregelen met daaraan gekoppeld nieuwe infrastructuur in/door het middengebied. De benuttingsmaatregelen zijn, via de werkwijze van de “Zevensprong van Verdaas”, overgenomen in het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel Brabantstad en de doorwerking in de MIRT-verkenning. De nieuwe infrastructuuralternatieven in/door het middengebied, sluiten echter niet meer aan bij de ontwikkeling van dat gebied als belangrijke groen-blauwe buffer tussen Eindhoven en Helmond. De alternatieven die van belang zijn voor de voorgenomen activiteit bevatten naast het optimaliseren van het openbaar vervoer etc. (de eerste 5 stappen uit de Zevensprong van Verdaas) ook wegreconstructies en de aanleg van een nieuwe oost-westverbinding die nodig is om aan de integrale doelstelling van het gebied te kunnen voldoen.

Op grond van de genoemde doelen en voorgenomen activiteiten zijn onderstaande alternatieven en varianten over gebleven (zie afbeelding 3.2 voor een versimpelde weergave met de alternatieven in bandbreedten), die in het plan-MER worden uitgewerkt en beoordeeld:

- 0-alternatief: realisatie volledig maatregelenpakket van lijst 0 en 1 uit MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad, minus de uitbreiding van de N279 (Veghel-Asten) en aanleg van een nieuwe oost-westverbinding;
- alternatief ‘Opwaarden N279’: 0-alternatief plus uitbreiding van de N279 (Veghel-Asten);
- Wilhelmina-alternatief (voorkeursalternatief): . Dit is het alternatief ‘opwaarden N279’, uitgebreid met aanleg van een nieuwe oost-west verbinding langs het Wilhelminakanaal. Met de varianten: volledig zuidelijke ligging langs Wilhelminakanaal en zuid-noord-zuid ligging langs het Wilhelminakanaal;
- Noordelijk alternatief: Dit is het alternatief ‘opwaarden N279’ uitgebreid met aanleg van een nieuwe oost-west verbinding ten noorden van Beek en Donk. Met de varianten: aansluiting op A58 en op A50.

In alle gevallen betreft het in deze plan-MER nog alternatieven binnen bandbreedten. Concrete tracébevestiging en inpassingsvraagstukken zijn pas in de besluit-MER aan de orde. Het 0-alternatief, Wilhelmina-alternatief en Noordelijk alternatief zijn in het Technisch document nader beschreven en in eerste instantie beoordeeld.

afbeelding 3.3. Alternatieven



Het Wilhelmina-alternatief en het Noordelijk alternatief zijn beide te beschouwen als een totaalpakket voor de ‘T’ en bestaan beide uit zowel opwaardering van de N279 als aanleg van een nieuwe oost-westverbinding.

Om de integrale doelstelling te verwezenlijken (zie hoofdstuk 2 en paragraaf 3.1) gaan de ontwikkelingen in de Zuidoostvleugel over meer dan verkeer/infrastructuur. Echter de verschillende alternatieven die moeten worden afgewogen gaan wel over de ‘T’. Onderstaand worden de alternatieven Wilhelmina-alternatief en Noordelijk alternatief met hun varianten nader toegelicht.

### Wilhelmina-alternatief

Bij het Wilhelmina-alternatief loopt de oost-west verbinding langs het Wilhelminakanaal. Dit alternatief vormt daarmee een rechtstreekse verbinding tussen de A50/A58 in knooppunt Ekkersrijt en de N279 tussen Beek en Donk en Helmond, ongeveer in het gebied waar het Wilhelminakanaal aantakt op de Zuid Willemsvaart en de Aa. Daarnaast wordt in dit eerste alternatief en volgende alternatieven/varianten de N279 tussen A50 en Asten als onderdeel van de “T” opgewaardeerd tot regionale stroomweg met een 2x2 profiel.

### variant a: volledige zuidelijke ligging

In deze variant is sprake van een volledig zuidelijke ligging van het Wilhelmina-alternatief. Hierbij wordt de Dommelpassage met een tracé langs Stad van Gerwen gekoppeld aan de Lieshoutpassage.

#### **variant b: zuid-noord-zuid ligging**

Vanwege de bebouwing van de kernen Lieshout en Beek en Donk grenzend aan het Wilhelminakanaal en de ontwikkeling van de woningbouwlocatie “De beekse Akkers” ligt de oostelijke helft van het Wilhelmina-alternatief, tussen Lieshout en de N279, aan de zuidzijde van het Wilhelminakanaal. De westelijke helft van het tracé (tussen de Dommelpassage en Lieshout) ligt in deze variant ten noorden van het kanaal. Dit wordt de zuid-noord-zuid ligging genoemd: het tracé buigt noordwaarts af om het Wilhelminakanaal te kruisen. Na het passeren van het kanaal buigt het tracé gelijk weer oostwaarts af om in gebundelde ligging met het kanaal te komen. Net voor Lieshout buigt het tracé weer terug, zuidwaarts, passeert het kanaal en sluit vervolgens weer aan op de Lieshoutpassage.

#### **Noordelijk alternatief**

Bij het Noordelijke alternatief loopt de oost-west verbinding niet langs het Wilhelminakanaal, maar dwars door het driehoekige gebied dat vorm ingesloten door de A50, N279 en Wilhelminakanaal. Dit tracéalternatief vormt daarmee een meer indirecte en noordelijker gelegen verbinding tussen de A58 (variant 2a) danwel A50 (variant 2b) in het westen en de N279 bij Boerdonk in het oosten.

#### **variant a: Noordelijk alternatief A58**

De liggingvariant die begint vanaf de A58 bij Ekkersrijt buigt na de Dommelpassage in noordelijke richting af, passeert het Wilhelminakanaal en ligt vervolgens gebundeld met de bovengronds liggende hoogspanningsleiding naar het noorden. Ongeveer ter hoogte van Mariahout buigt het tracé naar het oosten af, passeert de Zuid-Willemsvaart en takt aan op de N279 bij Boerdonk. N.B. het meest westelijke deel van deze variant, rondom de A58 bij Ekkersrijt, komt overeen met het westelijke deel van het Wilhelmina-alternatief.

#### **variant b: Noordelijk alternatief A50**

In dit alternatief wordt uitgegaan van een verbindingsweg tussen de A50 bij Sint Oedenrode en de N279 ter hoogte van Boerdonk. De weg begint bij de bestaande ongelijkvloerse aansluiting bij Sint Oedenrode (afslag 9) en loopt over het eerste deel in het verlengde van de Lieshoutseweg/Rooijseweg naar het oosten. Ten noordwesten van Mariahout buigt het tracé iets af naar het noordoosten en is vanaf hier gelijk aan de variant A58.

Naast deze alternatieven en varianten wordt bij de effectbepaling ook een aantal optimalisaties meegenomen, namelijk de passages in Helmond en Veghel (omleiding) en de ondertunneling van een deel van het tracé.

### **3.4 Referentiesituatie**

In het plan-MER worden de alternatieven niet alleen onderling vergeleken, maar ook met de referentiesituatie, dat wil zeggen de bestaande situatie en de autonome ontwikkelingen. De autonome ontwikkeling wordt opgevat als de toekomstige situatie uitgaande van het huidige



vastgestelde beleid. Daarbij wordt aangesloten bij de vastgelegde situatie in de ruimtelijke plannen van de provincie, zoals de interim structuurvisie en het Uitvoeringsprogramma. De plannen die hierin zijn vastgelegd hebben al een bepaalde status en kunnen worden gezien als autonome ontwikkeling. Ook de maatregelen uit de 0- en 1 lijst van de MIRT-verkenning, minus aanleg van de T, worden gezien als autonome ontwikkeling. In feite is het 0-alternatief dus de referentiesituatie.

## 4 Milieuaspecten: aanpak van de milieubeoordeling

### 4.1 Bestaande situatie en autonome ontwikkeling

In het plan-MER worden de bestaande situatie en de autonome ontwikkeling van het plangebied beschreven. Daarbij komen de aandachtspunten voor milieu en natuur aan bod. In de beschrijving wordt aangesloten bij de aspecten die in de milieubeoordeling en het toetsingskader aan de orde komen (zie onder). Voor de beschrijving van de bestaande situatie en de effectbeschrijving in het plan-MER wordt aangesloten op de hoofdthema's die in het technisch document zijn vastgesteld. Voor een aantal onderdelen zijn die in deze Notitie Reikwijdte en detailniveau aan- of nader ingevuld. Het geheel sluit aan bij de ambities uit het MIRT die vallen onder de noemer Kwaliteit van woon-, leef- en verblijfsklimaat en Bereikbaarheid (zie kader).

*Ambities en doelstellingen MIRT verkenning Brabantstad*

*Versterking Brainport*

*Uitbouw vier clusters*

*Kwaliteit woon-, leef en verblijfsklimaat*

*Groene karakter versterken (Middengebied/ hele NOC)*

*Klimaatneutraal (lucht/ geluid)*

*Bereikbaarheid (connectivity kennisregio)*

*(inter)nationale - relatie met A2/A67*

*(intra)regionale verbinding en ontsluiting*

In het Technisch document zijn deze ambities reeds uitgewerkt in diverse beoordelingscriteria. Aanvullend op de analyse in het Technisch document volgt nu een korte beschrijving van aanvullende gebiedsinformatie, die voor het plan-MER van belang is. Daarna zullen de aspecten worden genoemd, die voor het plan-MER relevant zijn, omdat zij in het te onderzoeken gebied een grote betekenis hebben.

In het studiegebied bevinden zich delen van de provinciale Agrarische Hoofdstructuur en de provinciale Groene Hoofdstructuur. Dat betekent dat landbouw, natuur en landschap (het landschappelijk raamwerk) een belangrijke waarde hebben voor de niet-bebouwde omgeving.

Er zijn verschillende waterstructuren aanwezig, zoals het Wilhelminakanaal, de Dommel, de Zuid-Willemsvaart, de beekdalen, diverse kleinere waterlopen en gebieden die zijn aangewezen als natte natuurplevel.

Binnen het plangebied liggen geen Natura2000-gebieden. Ten zuiden van het gebied ligt de Strabrechtse Heide, die wel onderdeel uitmaakt van het Natura2000 netwerk. Indien het voornemen significante effecten heeft op deze Natura2000-gebieden zijn een passende beoordeling en een verplichte consultatie van de Commissie m.e.r. aan de orde. De verwachting is dat de aanleg en opwaardering van de infrastructuur tussen Eindhoven en Helmond geen significante effecten heeft op de Strabrechtse heide, omdat die op dermate grote afstand ligt dat de invloed

verwaarloosbaar is. In het plan-MER wordt eveneens onderzocht wat de invloed is op andere belangrijke groenstructuren, zoals de (provinciale) Ecologische Hoofdstructuur en historische groengebieden. Ook als het project invloed heeft op de EHS is consultatie van de Commissie m.e.r. verplicht.

## **4.2 Milieubeoordeling**

De thema's die voor het plan-MER van belang zijn hangen samen met de inrichting en ontsluiting van het gebied. In het plan-MER worden de effecten van de alternatieven (zie hoofdstuk 3) bepaald. Hiervoor wordt per thema een aantal beoordelingscriteria gehanteerd. Aan de hand van het beoordelingskader kunnen de alternatieven ieder afzonderlijk worden getoetst en tegen elkaar worden afgewogen.

De effectbeschrijving zal worden afgestemd op de fase van de planvorming en de plaats die het plan-MER in de keten van besluitvorming inneemt. De beschrijving is in ieder geval kwalitatief en zal indicatief zijn zoals in een plan-MER bedoeld is, passend bij het niveau van een structuurvisie.

In het technisch document is sprake van criteria op het gebied van natuur (doorsnijding waardevolle gebieden en barrièrewerking), water (veiligheid, hydrologisch herstel, natte natuurparels, beekdaldoorsnijding en onttrekkingsgebieden) en criteria voor geluid en lucht (wettelijke normen en de nabijheid van woonbebouwing). De te beoordelen aspecten en criteria in het plan-MER zullen uitgebreider zijn dan die in het technisch document. Dit gebeurt door in meer detail te kijken naar de criteria uit het technisch document en criteria toe te voegen over onder andere bodemaspecten, zorgvuldig ruimtegebruik, cultuurhistorie en landschap.

Op grond hiervan volgen hierna de in het plan-MER te onderzoeken milieuthema's met per thema kort de overwegingen. Daarna volgt een tabel met per thema de te onderzoeken aspecten en beoordelingscriteria. In deze tabel zijn alle te onderzoeken thema's opgenomen, dus ook die welke uit het Technisch document voortkomen.

In de nu volgende tekst is voor een aantal aspecten, die in het Technisch document niet uitgebreid zijn behandeld een korte toelichting gegeven. Hierbij is de volgorde van de hoofdthema's uit het Technisch document gehanteerd. In tabel 4.1 komen alle in het plan-MER te onderzoeken aspecten samen, dus zowel die uit het Technisch document als de hieronder genoemde.

### **ruimtegebruik**

De alternatieven worden beoordeeld op het aspect ruimtegebruik. Daarbij wordt ingegaan op het ruimtebeslag van de nieuwe infrastructuur en de beïnvloeding van functies (arealen). Door een andere verkeersstructuur en gebruik van wegen zal de barrièrewerking veranderen, wat effecten heeft op de geschiktheid van gebieden voor mens en natuur.

### **verkeer en vervoer**

Het thema verkeer en vervoer is de aanleiding voor de opgave. De gevolgen voor de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van de infrastructurele maatregelen wordt beoordeeld. Voor het aspect bereikbaarheid wordt met de criteria aangesloten bij de MIRT-verkenning

(robuustheid, ontsluiting toplocaties en bereikbaarheid arbeidsplaatsen/woongebieden). Wat betreft verkeersveiligheid gaat het om de wegkenmerken (bijvoorbeeld ongelijkvloerse kruisingen) en de scheiding van verkeersstromen (bijvoorbeeld door aparte fietspaden).

#### **natuur**

Zoals bovenstaand is beschreven is het Middengebied tussen Eindhoven en Helmond een groen gebied, dat belangrijk is voor de natuur en voor de natuurbeleving vanuit de steden. Er wordt gekeken welke invloed de nieuwe weg heeft op de natuurgebieden in het gebied. Daarbij wordt gekeken naar de wettelijk beschermde gebieden alsmede naar de overige gebieden. Criteria zijn vernietiging van gebieden, waaronder leefgebieden van beschermde soorten, de toe- of afname van verstoring en de toe- of afname van versnippering. Immers door de aanleg van de oost-west-verbinding kan de verkeersdruk op andere wegen afnemen, waardoor de effecten van verstoring en versnippering juist kunnen afnemen.

Voor natuur is ontsnippering ook van groot belang, omdat hierdoor gebieden met elkaar verbonden kunnen worden wat het leefmilieu voor plant en dier verbetert. Naast het in beeld brengen van de negatieve invloed wordt ook nagegaan of er mogelijk positieve invloeden zijn (kansen voor natuurontwikkeling).

#### **landschap, cultuurhistorie, archeologie**

Dit zijn in de huidige situatie belangrijke aspecten van het plangebied. In het plan-MER wordt aangesloten bij het beschermingsbeleid van de provincie Noord-Brabant voor landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden. De Regionale Natuur- en Landschapseenheden (RNLE's) omvatten de meest waardevolle landschappen in Noord-Brabant. De cultuurhistorische waardenkaart beschrijft de cultuurhistorisch waardevolle landschapskenmerken (historisch-geografische waardevolle lijnen en vlakken, historisch groen en historische zichtrelaties). Ook is voor de gehele provincie bekend waar sprake is van archeologische verwachtingswaarden (hoge en middelhoge verwachtingswaarde). Op een aantal locaties zijn de archeologische waarden zo belangrijk dat ze de status van archeologisch monument hebben gekregen. De beoordelingscriteria bestaan uit de ligging van de oost-westverbinding ten opzichte van de waardevolle landschappen (RNLE), cultuurhistorische landschapskenmerken en archeologische waardevolle gebieden.

#### **bodem en water**

Bij dit thema wordt ingegaan op de invloed van de nieuwe infrastructuur op de bodemopbouw en -kwaliteit. Bij verdiepte ligging (onder andere tunnels) is ook de invloed op het grondwatersysteem (kwantiteit) van belang voor de beoordeling. Verder kan de ingreep invloed hebben op het oppervlaktewatersysteem, op waterbergingsgebieden en op waterkwaliteit.

#### **Watertoets**

Parallel aan de m.e.r.-procedure wordt de watertoetsprocedure doorlopen, een verplicht onderdeel in de ruimtelijke besluitvorming. Het doel van de watertoets is water vroegtijdig en integraal in de ruimtelijke planvorming te betrekken. Daarbij informeert de initiatiefnemer de waterbeheerders en betreft hen in de planvorming door middel van overleg. De waterbeheerders treden op als adviseur, leveren informatie en denken actief mee in het planproces. Het betreft onder andere de doorwerking van de beleidskaders Nationaal Bestuursakkoord Water en Kaderrichtlijn Water. In dit

geval worden de Waterschappen De Dommel en Aa en Maas en Rijkswaterstaat Noord-Brabant als waterbeheerders actief betrokken.

### leefmilieu (geluid, lucht, externe veiligheid)

De verkeersstromen in het gebied hebben gevolgen voor het leefmilieu. Door de nieuwe weg en de opwaardering van de N279 kunnen in bepaalde gebieden de effecten voor geluid, lucht en externe veiligheid toe- of afnemen ten opzichte van de referentiesituatie. Dit wordt in het plan-MER voor geluid inzichtelijk gemaakt door te kijken naar de toe- of afname van de verkeersintensiteiten in relatie tot de bevolkingsdichtheden in de nabijheid van de betreffende weg. Voor geluid wordt ook aandacht besteed aan de effecten die een veranderd weggebruik heeft op het geluidsniveau dat dit kan veroorzaken.

Voor lucht geldt ditzelfde criterium toe- of afname van de verkeersintensiteiten, aangevuld met de kans op overschrijding van de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. Hiervoor wordt gekeken naar de bestaande luchtrapportages en de achtergrondconcentraties (GCN) om te beoordelen of de eventuele extra verkeersbijdrage zal leiden tot overschrijdingen. Ook wordt bekeken wat het effect is op bestaande wegen en de leefomgeving. Bij het onderwerp lucht wordt ook nagegaan wat het effect van minder verkeer in het landelijk gebied is op de luchtkwaliteit en daarmee op het effect hiervan op de aanwezige ecosystemen.

Voor externe veiligheid gaat het niet om de verkeersintensiteiten, maar om het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg in relatie tot de bevolkingsdichtheden.

Voor het plan-MER zijn de beoordelingscriteria uit het technisch document aangevuld met criteria die vanuit de invalshoek van natuur en milieu in brede zin van belang zijn en die hierboven kort zijn beschreven. Dit leidt tot de volgende tabel met het beoordelingskader. Zoals reeds opgemerkt zal de effectbeschrijving in ieder geval kwalitatief zijn en zal indicatief zijn zoals in een plan-MER bedoeld is, passend bij het niveau van een structuurvisie.

tabel 4.1. Beoordelingskader

hoofdrubriek	thema	aspecten	beoordelingscriteria
ruimtelijke ordeningsmaatregelen	economische positionering	bereikbaarheid hoeken Brainport	aantal te bereiken inwoners en arbeidsplaatsen
	woon-, leef-, en werkklimaat	bepierking verkeer door bewoond gebied	etmaalintensiteit
		Middengebied groen en afwaarderen N/A270, N614, N615	etmaalintensiteit
		afname verkeer ten noorden van kanaal	etmaalintensiteit

		barrièrewerking van wegen verandert	verandering van kwaliteit van gebieden voor mens en natuur
	ruimtegebruik	zorgvuldig ruimtegebruik	ruimtebeslag beïnvloeding functies
bereikbaarheid	(inter)nationale bereikbaarheid	relatie met A2/A50/A67	spitsintensiteiten
		robuustheid netwerk bij incidenten	aanwezigheid alternatieve routes
	intra regionale bereikbaarheid	verdeling verkeer op de T-structuur	I/C-verhouding tijdens de spits
		verkeersveiligheid	wegkenmerken
			scheiding verkeerssoorten
nabijheid	ontwikkeling openbaar vervoer	ruimte voor openbaar vervoer	doorstroming autoverkeer op OV-routes
	realiseren van ster- en regionaal netwerk	ruimte voor utilitair en recreatief fietsverkeer	barrièrewerking door infrastructuur
milieu/natuur en water	natuur	doorsnijding waardevolle gebieden en beekdaldoorsnijding	barrièrewerking door infrastructuur
		vernietiging	aantasting beschermde gebieden
			aantasting overige gebieden
		toe- of afname verstoring	afstand tot beschermde gebieden en effect erop
			afstand tot overige natuurgebieden en effect erop
		toe- of afname versnippering	relaties/netwerk beschermde gebieden netwerk overige gebieden
			leefgebieden voor plant en dier veranderen
		versterking natuur	
	landschap, cultuurhistorie en archeologie	landschap	ligging t.o.v. Regionale natuur- en landschapseenheden, landschappelijke inpassing
		cultuurhistorie	ligging t.o.v. cultuurhistorisch waardevolle landschapskenmerken en effect erop
		archeologie	ligging t.o.v. archeologisch waardevolle gebieden en effect erop
bodem en water	Veiligheid, waterberging,	infrastructuur beïnvloedt	

		hydrologisch herstel natte natuurparels, beekdal doorsnijding	waterhuishouding (kwantitatief en kwalitatief)
		grondwater	verandering grondwatersystemen, kwaliteit, onttrekkingsgebieden
		oppervlaktewater	verandering watersysteem ruimtebeslag waterbergingsgebieden, compensatieopgave waterberging, kwaliteit
		bodem	beïnvloeding bodemopbouw en kwaliteit, bodemverontreiniging
	leefmilieu	geluid	nabijheid bewoond gebied, toetsing; wettelijke normen
			toe- of afname verkeersintensiteiten met geluidniveaus in stedelijk gebied
			toe- of afname verkeersintensiteiten met geluidniveaus in landelijk gebied
			geluidsinvloeden door verandering van wegenstructuur
		lucht	toe- of afname verkeersintensiteiten i.r.t. bevolkingsdichtheden, kans op overschrijding grenswaarden NO2 en PM10, effect van minder verkeer op luchtkwaliteit in landelijk gebied
		externe veiligheid	routing gevaarlijke stoffen i.r.t. bevolkingsdichtheden

### 4.3 Toetsingskader

De milieueffecten worden beschreven aan de hand van bovengenoemd beoordelingskader. Vervolgens wordt voor de alternatieven afzonderlijk bekeken of ze wel of niet aan beleids- en projectdoelstellingen en wettelijke kaders voldoen.

#### **4.4 Resultaat**

Op basis van het resultaat van het plan-MER kan een weloverwogen keuze worden gemaakt voor een voorkeursalternatief voor de 'T', op grond waarvan een locatie voor de te ontwikkelen infrastructuur in de Provinciale structuurvisie kan worden vastgelegd.



## 5 Besluitvorming

In dit hoofdstuk is aangegeven welke besluiten genomen moeten worden ten behoeve van de Noordoostcorridor, specifiek de ‘T’, en de in Zuidoostvleugel BrabantStad beoogde overige ontwikkelingen die in de provinciale structuurvisie mogelijk worden gemaakt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de verlengde verkenningsfase, planuitwerkingsfase en realisatiefase. In onderstaande tabel zijn per fase de processtappen, inclusief producten en de globale planning weergegeven. Vervolgens worden de verschillende fasen kort toegelicht.

Onderstaande globale planning is ambitieus. Naarmate de tijd vordert en het project in de planuitwerkingsfase aanbeldt, neemt de onzekerheid over haalbaarheid van de planning toe. De planning is namelijk mede afhankelijk van factoren als wettelijke kaders die wel of niet aangepast worden en juridische beroeps- en bezwaarprocedures. In onderstaande planning is met dergelijke factoren nog geen rekening gehouden. De planning is daarom op te vatten als het minimale, meest optimistische scenario. Gedurende de uitvoering van het project zal de planning telkens worden aangescherpt.

tabel 5.1. Overzicht besluitvorming

fase	processtap	planning
verlengde verkenningfase	openbare kennisgeving voornemen plan-MER voor Noordoostcorridor: raadplegen bestuursorganen en maatschappelijke organisaties over R&D en advies commissie m.e.r.	zomer 2009
	vaststellen notitie R&D	zomer 2009
	opstellen plan-MER Noordoostcorridor raadplegen bestuursorganen en maatschappelijke organisaties advies commissie m.e.r.	Zomer-najaar 2009
	opstellen startnotitie besluit-MER Noordoostcorridor	najaar 2009
	vaststellen ontwerp-provinciale Structuurvisie , inclusief plan-MERren	eind 2009
	ter visielegging, inspraak en verwerking reacties	voorjaar 2010
	vaststellen provinciale structuurvisie	zomer 2010
----- planuitwerkingsfase	vaststellen Richtlijnen besluit-MER	voorjaar 2010
	opstellen besluit-MER	voorjaar 2010
	opstellen voorontwerp provinciaal inpassingsplan (PIP)	voorjaar 2010
	Voorontwerp gereed t.b.v. vooroverleg overheden	najaar 2010
	vaststellen ontwerp-provinciaal inpassingsplan (incl. besluit-MER) - aanvaarding besluit-MER	begin 2011
	ontwerp-provinciaal inpassingsplan (inclusief besluit-MER) ter visie advies commissie m.e.r. advies POC	begin 2011
	ter visielegging, inspraak en verwerking reacties	voorjaar 2011
	vaststelling PIP	zomer 2011
realisatiefase	realisatie	
	vergunningen, onteigeningen, contracteringen etc.	

	oplevering	
--	------------	--

### **verlengde verkenningsfase**

De verlengde verkenningsfase is gericht op het opstellen van de provinciale structuurvisie en de daarbij behorende plan-MER'en.

De eerste stap is het opstellen van de notitie reikwijdte en detailniveau. Het vaststellen hiervan door Gedeputeerde Staten vindt plaats na de openbare kennisgeving en na consultatie van andere overheden en maatschappelijke organisaties. Advies van de commissie voor de milieueffectrapportage over de reikwijdte en het detailniveau is niet verplicht, maar aan te bevelen in het licht van het inhoudelijk en procedureel ingewikkelde traject dat volgt.

Daarna wordt verder gegaan met het opstellen van een plan-MER voor de Noordoostcorridor, gekoppeld aan de provinciale structuurvisie. Direct daarop volgend wordt de startnotitie opgesteld voor het besluit-MER (zie verder planuitwerkingsfase). Binnen het plangebied vinden ook andere ontwikkelingen plaats. Deze andere onderdelen (wonen, werken, groen) uit de structuurvisie komen aan bod in het globale plan-MER voor de structuurvisie als geheel.

### **planuitwerkingsfase**

In de planuitwerkingsfase gaat het om het opstellen van een besluit-MER gekoppeld aan een provinciaal Inpassingsplan, specifiek voor de beoogde infrastructuur. Processtappen in deze fase zijn het vaststellen van de richtlijnen voor het MER, het opstellen van het MER, het opstellen van het voorontwerp-, ontwerp- en vervolgens het definitieve provinciaal inpassingsplan.

### **realisatiefase**

In deze fase gaat het om het aanleggen van de nieuwe oost-westverbinding en de opwaardering van de N279. Hierbij gaat het om de voorbereiding van de uitvoering, waaronder het regelen van de vergunningen en contracten alsmede om de uitvoering zelf.