

/293.2^{2e}



Goudappel Coffeng

verkeer en vervoer · ruimtelijke economie

Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)

Startnotitie BOSE

Bereikbaarheid Oostelijk deel Stadsregio Eindhoven / Helmond



Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)
Titel rapport	Startnotitie BOSE Concept 19 augustus 2002
Kenmerk	SRE026/Wrj/0573
Datum publicatie	19 augustus 2002
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer Th. Dijk, Projectgroep SRE
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren R.W. Meilof (projectleider), J.A. Waagmeester, M.J. Fabery de Jonge, J.B. Henckel
Projectomschrijving	Startnotitie ten behoeve van een m.e.r.-procedure voor de aanleg van nieuwe infrastructuur en aanpassing van bestaande infrastructuur ter verbetering van de bereikbaarheid oostzijde regio Eindhoven.
Trefwoorden	bereikbaarheid, leefbaarheid, milieu, m.e.r., modelanalyse, varianten

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding en kader	1
1.1	Aanleiding voor deze startnotitie	1
1.2	Te volgen procedure	1
1.3	Functie van de startnotitie	2
1.4	Studiegebied en relaties met andere studies	2
1.5	Leeswijzer	3
2	Huidige situatie en ontwikkelingen	4
2.1	Verkeer, vervoer en economie	4
2.2	Ruimtelijke ordening	5
3	Beleidskader	8
3.1	Verkeer, vervoer en economie	8
3.2	Ruimtelijk beleid	9
3.3	Milieubeleid	12
4	Probleemstelling en doelstelling	14
4.1	Relatie tussen beleidskader, probleemstelling en doelstelling	14
4.2	Probleemstelling	14
4.3	Doelstelling van de m.e.r.	15
5	De oplossingsrichtingen	16
5.1	Motivering geselecteerde alternatieven en varianten	16
5.2	Beschrijving van de uit te werken alternatieven	16
5.3	Beschrijving van niet uit te werken alternatieven	25

	Inhoud (vervolg)	Pagina
6	Te onderzoeken effecten	26
6.1	Werkwijze bij de effectbeschrijving	26
6.2	Overzicht van relevante beoordelingsaspecten en toetsingscriteria	26
6.2.1	Verkeer, vervoer en economie (primaire doelstelling)	27
6.2.2	Ruimtelijke ordening, overige functies (secundaire doelstelling)	28
6.2.3	Schadelijke neveneffecten (secundaire doelstelling)	28
6.2.4	Overige aspecten	29
7	Procedures en vervolgtraject	30
7.1	Procedure m.e.r./wijziging Regionaal Structuurplan	30
7.2	De stappen in de besluitvormingsprocedure	30

1 Inleiding en kader

1.1 Aanleiding voor deze startnotitie

In de Verkenning bereikbaarheid oostelijk deel stadsregio Eindhoven/Helmond (BOSE) is geconcludeerd dat in het oostelijk deel van de stadsregio Eindhoven/Helmond meerdere met elkaar samenhangende verkeersproblemen bestaan. Zo is er veel congestie op de oostelijke ring van Eindhoven, de John F. Kennedylaan en de oostelijke invalswegen van Eindhoven. Hierdoor is de bereikbaarheid van Eindhoven en de A58 vanuit oostelijke richting slecht. Daarnaast doen zich bereikbaarheidsproblemen voor op het traject Eindhoven – Geldrop – Mierlo - Helmond en bij de aansluiting Geldrop op de A67.

Geconcludeerd wordt dat de bestaande wegenstructuur in het oostelijk deel van de stadsregio Eindhoven het toenemende verkeersaanbod niet meer kan verwerken. De huidige structuur leidt tot vermindering van de economische potentie van het gebied, alsmede leefbaarheidsproblemen in de diverse kernen in het gebied.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft erkend dat er problemen zijn en dat het noodzakelijk is om oplossingen te bestuderen. Het project is opgenomen in de planstudiefase van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) in het onderdeel 'regionale/lokale infrastructuur'. In het MIT is het probleem als volgt omschreven: 'De tangenten van Eind-

hoven (A2, A58, A67) zijn overbelast. Een grote ruit om Eindhoven heen (ten oosten van Helmond) biedt volgens berekeningen geen wezenlijke verbetering voor de verkeersafwikkeling, omdat het doorgaand verkeer de west-/ zuidkant blijft volgen. Een kleine ruit is onbespreekbaar door woningbouw en aantasting van het Dommeldal. De overbelasting van de noordoostzijde van de ruit is hierdoor een regionaal/lokaal probleem'.

1.2 Te volgen procedure

De m.e.r.-procedure wordt gevolgd ten behoeve van de vaststelling van het tracé in een wijziging van het Regionaal Structuurplan (RSP). Het besluit zal worden genomen door het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), dat daarmee de rol van bevoegd gezag op zich neemt. Het MER maakt deel uit van een projectnota en geeft onder meer:

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

In het BOSE-project is het SRE dus zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag. Als de projectnota/MER klaar is, is er een inspraakronde en

krijgen bestuurders en adviserende instanties de gelegenheid adviezen uit te brengen aan het bevoegd gezag. Het MER, de inspraakreacties en de adviezen voorziet de Regioraad SRE van de informatie die zij nodig heeft om tot een zorgvuldig afgewogen tracé te komen. Dat tracé wordt vervolgens vastgelegd in een wijziging van het RSP. In hoofdstuk 7 (procedures en vervolgtraject) wordt de gehele procedure toegelicht.

1.3 Functie van de startnotitie

Met behulp van de startnotitie worden de te onderzoeken alternatieven en effecten in de projectnota/MER afgebakend. Er zijn vele mogelijkheden om de verkeersproblemen in de regio Eindhoven/Helmond op te lossen. In de startnotitie wordt een selectie gemaakt van de meest kansrijke oplossingen voor de problemen. Daarnaast wordt aangegeven welke effecten van deze oplossingen in kaart moeten worden gebracht.

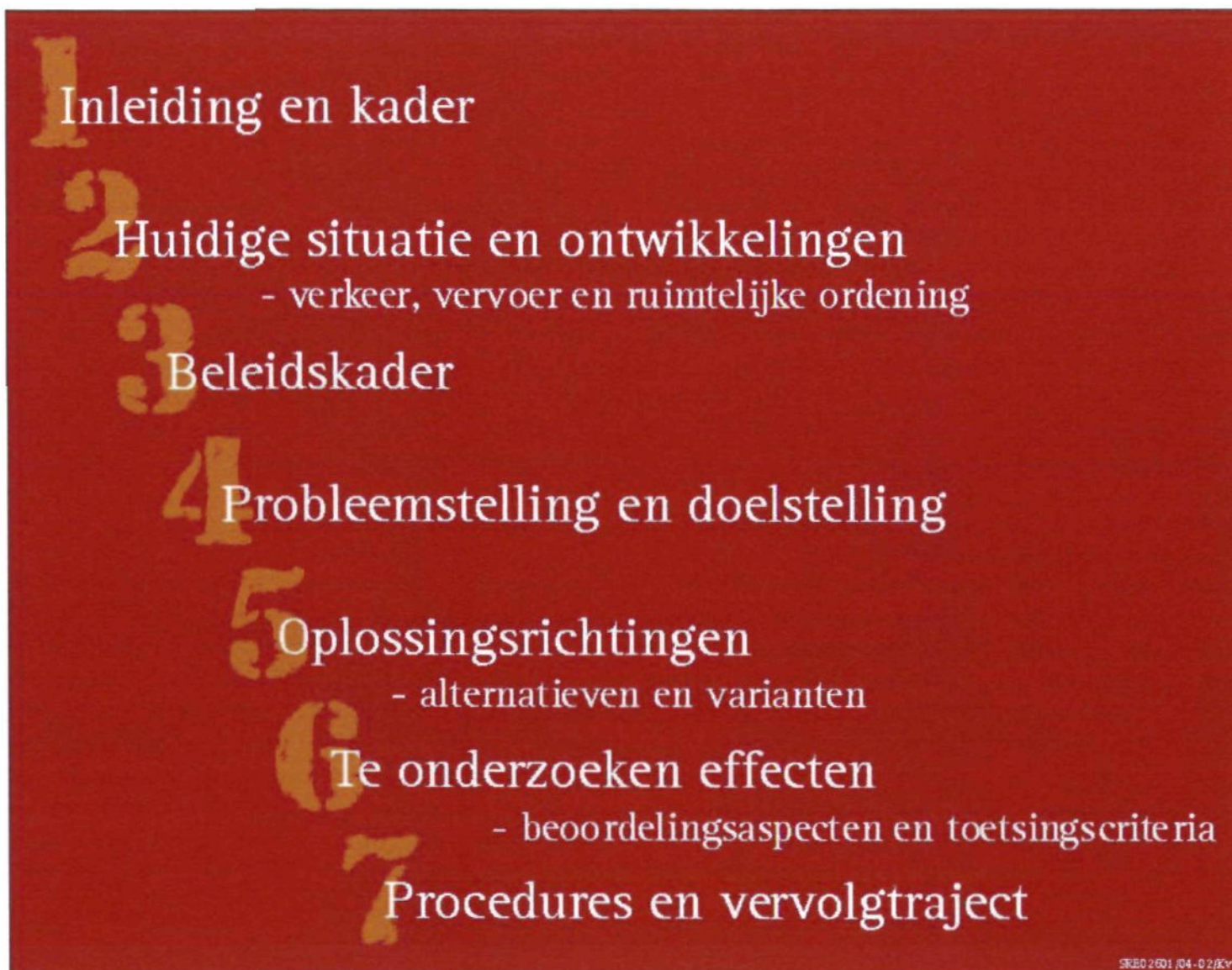
De startnotitie wordt gepubliceerd waarna er vier weken lang een inspraakronde plaatsvindt. Hierin kan iedereen kenbaar maken op welke alternatieven en effecten het onderzoek in de projectnota/MER zich volgens hen moet gaan richten. In deze inspraakronde gaat het vooral om de vraag welke informatie op tafel moet komen om een zorgvuldig afgewogen besluit te nemen. De voorkeur voor een tracé komt pas in de tweede inspraakronde aan de orde, wanneer de projectnota/MER gereed is en ter inzage wordt gelegd.

Het bevoegd gezag (de Regioraad van SRE) gebruikt de inspraakreacties om de richtlijnen vast te stellen. Volgens de huidige planning zal dit in het voorjaar van 2003 gebeuren. Daarna gaat het werken aan de projectnota/MER van start.

1.4 Studiegebied en relaties met andere studies

Het studiegebied omvat grofweg het gebied tussen Eindhoven, Helmond en de A67. Aan de noordzijde wordt het studiegebied voorlopig begrensd door de gemeenten Laarbeek en Son en Breugel.

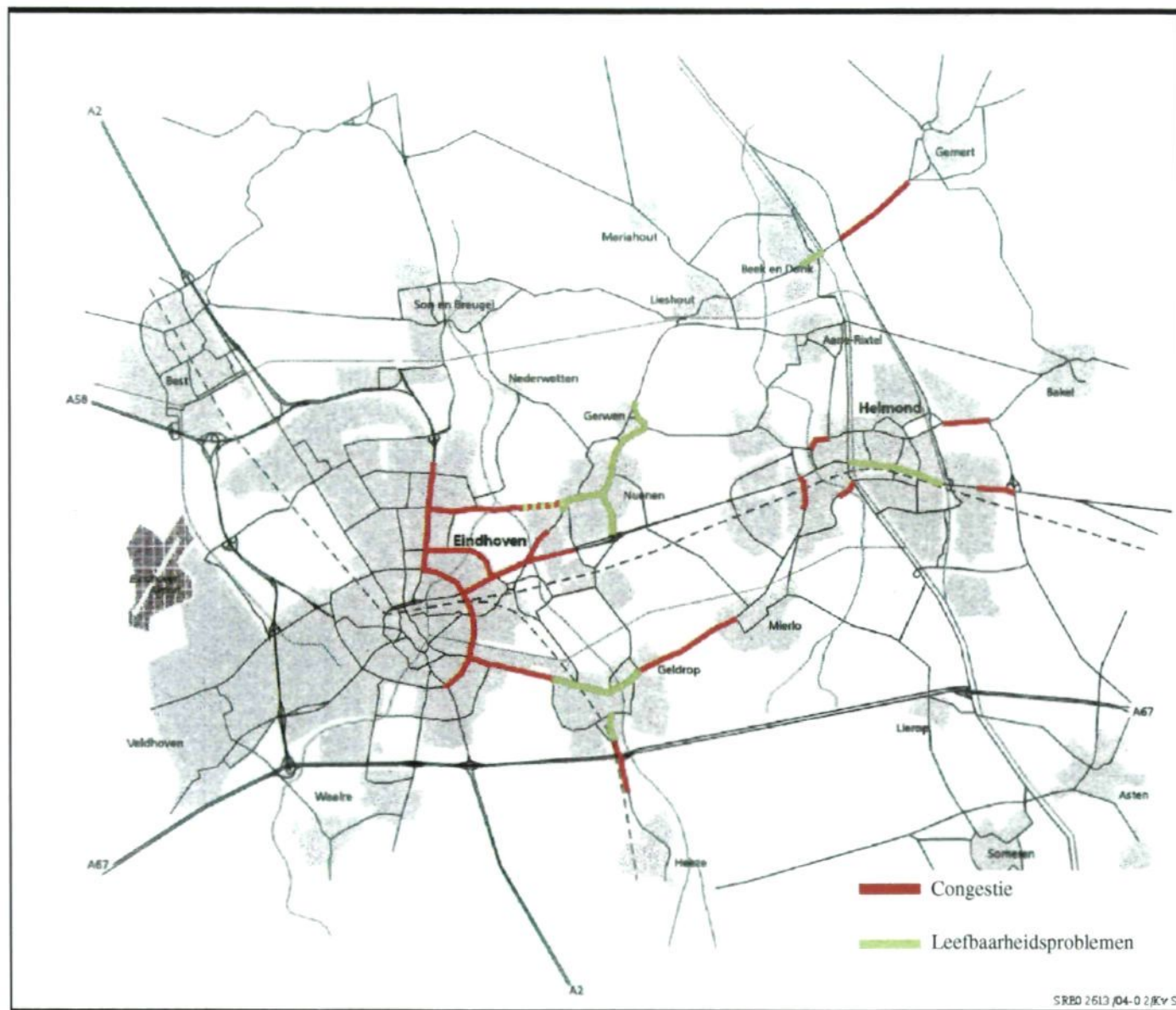
Het project BOSE heeft een duidelijke relatie met de projecten Tangenten Eindhoven en de A50. De Tangenten Eindhoven worden vanaf knooppunt Ekkersweijer tot knooppunt Leenderheide verbreed tot een autosnelweg met 4x2 rijstroken en stedelijk vormgegeven parallelbanen. Met deze autonome ontwikkelingen wordt rekening gehouden. Daarnaast wordt gebruikgemaakt van onderzoeken die in het kader van de Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven en de Notitie Nieuwe Infrastructuur Tangenten Eindhoven zijn uitgevoerd. Deze onderzoeken omvatten een groot gedeelte van het studiegebied. Daarnaast wordt op dit moment de autosnelweg A50 van Eindhoven naar Oss aangelegd. Een aantal alternatieven zullen op de nieuwe A50 aantakken, hetzij in knooppunt de Bokt, hetzij elders op de A50. In de studie wordt rekening gehouden met een autonome ontwikkeling waarin de A50 is aangelegd.



Figuur 1.1: Indeling rapport

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de huidige situatie en ontwikkelingen in de regio beschreven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in verkeerskundige en ruimtelijke ontwikkelingen. Zowel voor verkeer als ruimtegebruik wordt in hoofdstuk 3 het beleidskader beschreven. Tevens wordt het milieubeleid kort samengevat, waaraan aanpassingen in verkeersstructuur of ruimtelijke structuur moeten worden getoetst. De huidige situatie en het beleid zijn samen bepalend voor de probleemstelling en de doelstelling (hoofdstuk 4). In hoofdstuk 5 worden vervolgens oplossingsrichtingen aangereikt waarmee de doelstelling mogelijk bereikt kan worden. In hoofdstukken 6 en 7 volgen ten slotte overzichten van te onderzoeken effecten en te volgen procedures.



Figuur 2.1: Huidige knelpunten (indicatief)

2 Huidige situatie en ontwikkelingen

De huidige verkeersstructuur en de verwachte ontwikkelingen van het verkeer en vervoer vormen de basis voor de probleemstelling van de m.e.r. Deze worden beschreven in paragraaf 2.1. Om de mogelijkheden en effecten van oplossingsrichtingen te kunnen beoordelen is echter een breder inzicht nodig in de ruimtelijke ordening van het plangebied. In paragraaf 2.2 worden de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen per functie beschreven.

2.1 Verkeer, vervoer en economie

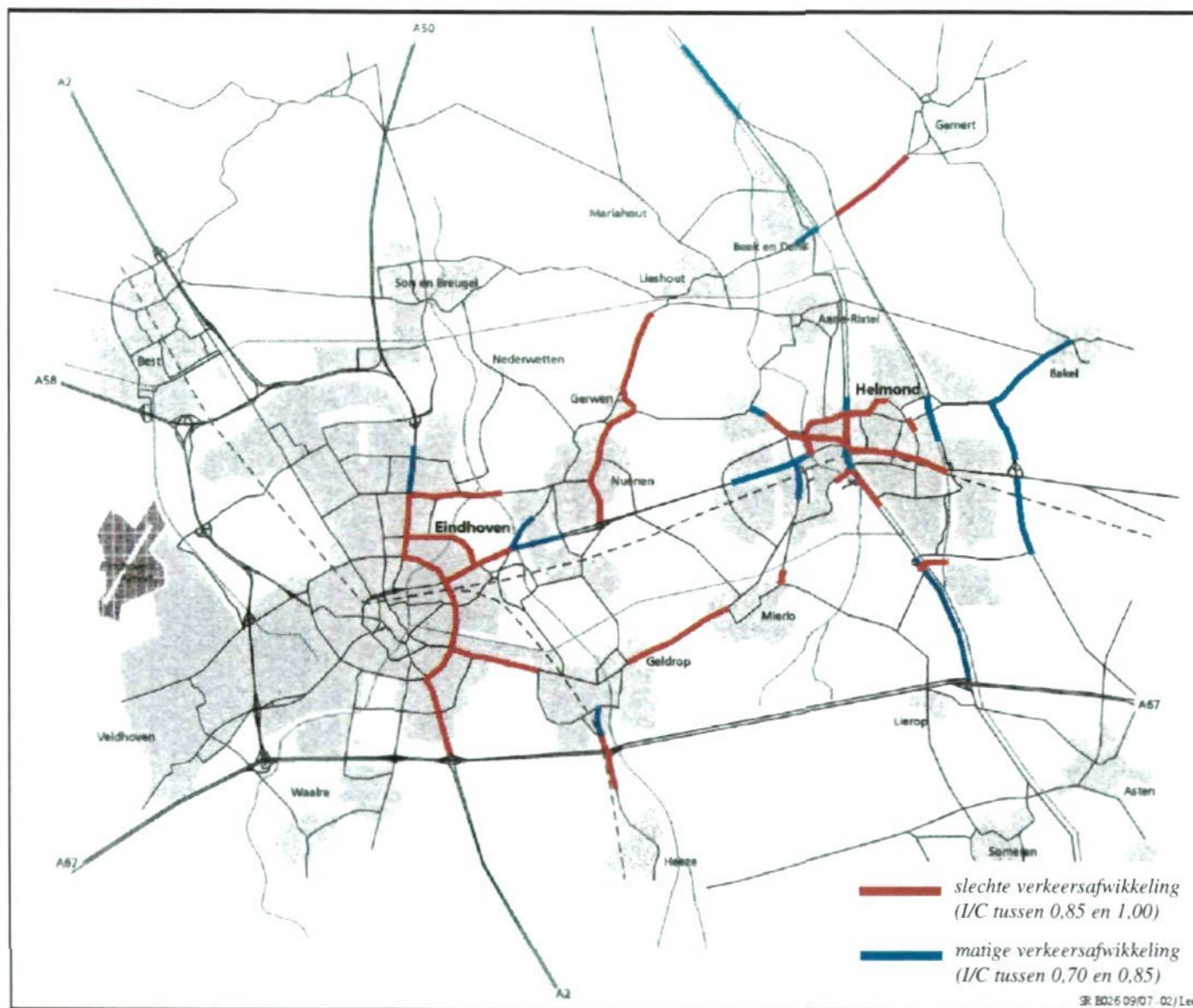
Huidige situatie

De regio Eindhoven-Helmond is een gebied waar de afgelopen jaren volop ruimtelijke en economische ontwikkelingen hebben plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een aanzienlijke toename van het verkeer, terwijl de infrastructuur in deze ontwikkelingen niet is meegegroeid. Ten oosten van Eindhoven en in het gebied rondom Helmond is geen sprake van een hoofdwegennet; alle verkeer wikkelt zich hier via het onderliggend wegennet af.

In figuur 2.1 zijn enkele wegvakken weergegeven waarop zich nu reeds grote problemen voordoen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid (congestie en leefbaarheidsproblemen, gebaseerd op de Verkenning en informatie uit interviews met gemeenten). De toenemende

verkeersdruk is echter in de gehele regio merkbaar, doordat verkeer op de drukste routes naar alternatieve routes gaat zoeken (sluipverkeer). Sluipverkeer is bijna per definitie 'gehaast verkeer' en zorgt daardoor voor verkeersonveiligheid. Door de toenemende verkeersintensiteiten is het gebruik van de wegen bovendien niet meer in overeenstemming met de functie en vormgeving van de wegen, hetgeen ook zorgt voor toenemende onveiligheid. In de kernen, zoals Nuenen, Lieshout, Beek en Donk, Geldrop en Mierlo is bovendien sprake van groeiende overlast van het verkeer (geluidshinder, barrièrewerking, verstopping).

De filevorming, zowel op het rijkswegennet als op een aantal regionale hoofdwegen, leidt voorts tot forse economische schade. Uit een analyse van Buck Consultants International (BCI, *ICES-voorstellen Zuid-Nederland, Synergietoets*, Nijmegen 2001) blijkt dat Zuid-Nederland een sterke economische potentie heeft, mede als gevolg van de strategische ligging ten opzichte van Europese kerngebieden en een goede aansluiting op belangrijke internationale transportassen. Tegelijkertijd wordt echter als zwak punt geconstateerd dat de fysieke bereikbaarheid van Zuid-Nederland steeds meer hinder van congestie ondervindt. Dit vormt een wezenlijke bedreiging voor de economische ontwikkeling. Behalve een goede doorstroming van verkeer op het rijkswegennet is ook een goede aansluiting op dit netwerk noodzakelijk. Voor een groot gebied als de stadsregio Eindhoven zijn hiervoor goede regionale verbindingen nodig als aanvulling op en toevoer naar het nationale hoofdwegennet.



Figuur 2.2: IC-verhoudingen 2010, spitsuur

Ontwikkelingen

De verwachting is dat het aantal arbeidsplaatsen in de regio Eindhoven in 2010 met 30% zal zijn toegenomen ten opzichte van 1997 terwijl het aantal inwoners met 12% zal zijn gestegen (bron: OTB Tangenten Eindhoven). Deze ontwikkelingen brengen samen met de autonome groei nieuwe verkeersstromen op gang. Daardoor zullen de bereikbaarheidsproblemen toenemen.

Figuur 2.2 geeft aan op welke plaatsen in 2010 de capaciteit van het wegennet ontoereikend zal zijn om de verwachte verkeersintensiteiten te kunnen verwerken, ondanks de recentelijk gerealiseerde doortrekking van de provinciale weg N279 (oostzijde Helmond/Beek en Donk) en de volgende reeds geplande verbeteringen in de verkeersstructuur:

- verbreding van de Tangenten Eindhoven naar 4x2 rijstroken;
- doortrekking van de A50 van Oss via Veghel naar Eindhoven;
- diverse maatregelen in lokale wegenstructuren;
- verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer (onder andere) door hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) op enkele hoofdassen van en naar Eindhoven, versnelling van diverse andere buslijnen en intensivering van het gebruik van de bestaande spoorlijnen.

Na 2010 zal de druk op het wegennet verder toenemen als gevolg van de toevoeging van extra woon- en werkgebieden, mogelijk ook in de omgeving Deurne. Om te voorkomen dat eventuele nieuwe infrastructuur na 2010 snel weer 'volloopt', zal in het MER als toekomstjaar

2020 moeten worden gehanteerd. Eventuele nieuwe infrastructuur zal ook op langere termijn een structurele bijdrage moeten kunnen leveren aan de bereikbaarheid van de regio.

2.2 Ruimtelijke ordening

Figuur 3.2 (in het volgende hoofdstuk) geeft de ruimtelijke invulling van het plangebied in 2010 aan. In de volgende tekst wordt nader ingegaan op de belangrijkste gebieden en ontwikkelingen voor de functies natuur en landschap, landbouw, recreatie, wonen en werken. Tevens wordt kort ingegaan op de ligging van kabels en leidingen.

Natuur en landschap

Belangrijke onderdelen van de Groene Hoofdstructuur (GHS) zijn de 'natuurkerngebieden' en 'multifunctionele bosgebieden'. Daarnaast zijn in het plangebied ecologische verbindingen en natuurontwikkelingsgebieden aanwezig (zie ook figuur 3.1, volgende hoofdstuk).

De grote aaneengesloten complexen van natuurgebieden kunnen een belemmering opleveren bij het zoeken naar mogelijke wegtracés. Over het algemeen wordt de hoogste waardering gegeven aan zogenaamde 'natte' natuur.

Binnen het plangebied gaat het om:

- het Dommeldal;
- een complex van natte natuurwaarden tussen Eindhoven-Woensel, Nuenen, Gerwen en Breugel (gewoonlijk aangeduid als Nuenens Broek);
- het dal van de Goorloop.

De belangrijke 'droge' natuurgebieden zijn de (grotendeels multifunctionele) boscomplexen van de Molenheide, de Geeneindse Heide, de Papenvoortse Heide en de Braakhuizense Heide.

Het gebied rond de Dommel, deels met inbegrip van het Nuenens Broek heeft bovendien bijzondere landschaps- en cultuurhistorische waarden (Belvederegebied, zie ook beleidskader, hoofdstuk 3). Andere gebieden met bijzondere landschaps- en cultuurwaarden zijn:

- Gebieden met bijzondere landschappelijke kenmerken, zoals historische kavelpatronen, een kleinschalige ruimtelijke opbouw door de afwisseling van open ruimten en groenelementen, gebieden met bijzondere doorzichten e.d.
- De specifiek Oost-Brabantse 'bolle akkers' (akkercomplexen die eeuwenlang door menselijk toedoen zijn opgehoogd). Vooral het gebied tussen Lieshout, Aarle-Rixtel en Stiphout is rijk aan dergelijke landschapsvormen.
- Beschermd dorpsgezichten en vrijstaande monumenten als (water)molens, (kerk)torens e.d. Een voorbeeld van een belangrijk object is de Hooidonkse Molen in de Dommel bij Nederwetten.

Landbouw

Veel informatie over (onder andere) agrarische functies in het Middengebied is opgenomen in de Digitale Atlas RLG (Revitalisering Landelijke Gebied) van de provincie Noord-Brabant (deel 1, augustus 2001). Gezien de ontwikkelingen in de agrarische sector is de verwachting dat een significant deel van de agrarische bedrijven of gesaneerd wordt of een andere bestemming krijgt. Nieuwe bestemmingen zullen vooral gezocht worden in de natuurontwikkeling en/of recreatiedoeleinden.

Recreatie

Het Middengebied wordt op dit moment vooral gebruikt voor extensieve recreatie (wandelen, fietsen, paardrijden; al dan niet over uitgezette routes). Meer intensieve recreatie vindt plaats op de golfbaan van Landgoed Gulbergen. Wanneer de voorgenomen projecten in het Middengebied uitgevoerd worden (zie beleidskader) worden de recreatieve mogelijkheden van het gebied vergroot (mede door aanleg van Landgoed Gulbergen).

Wonen en werken

De huidige situatie is in het Regionaal Structuurplan (RSP) in kaart gebracht. In het Middengebied zal 'groen' leidend zijn, dus grote ontwikkelingen op het gebied van wonen vinden hier niet plaats, met uitzondering van Helmond Brandevoort en de (mogelijke) bouwlocatie Nuenen-West. Los van deze grootschalige ontwikkelingen kunnen bijvoorbeeld kernen als Gerwen en Aarle-Rixtel kleine uitbreidingen realiseren. Nieuwe bedrijventerreinlocaties bevinden zich in de ge-

meenten Nuenen c.a. en Helmond. Met name in Helmond kan sprake zijn van een grote uitbreiding in de zogenaamde 'Zuid-Willemszone'. Op langere termijn zijn wellicht uitbreidingen van woon- en werklocaties mogelijk bij Deurne. Hiervoor zijn echter nog geen concrete locaties vastgesteld.

Kabels en leidingen

Uitgaande van de kaart 'Ruimtelijke belemmeringen' zoals die bij de Verkenningennotitie hoort, blijkt dat in het Middengebied (tussen Eindhoven en Helmond) verschillende ondergrondse kabels en leidingen aanwezig zijn. Deze volgen voor een groot deel grootschalige bestaande infrastructuur (spoorlijn, Wilhelminakanaal). Uitzondering hierop vormt een ondergrondse leidingstraat die van Lieshout via de westzijde van Stiphout en midden door Brandevoort fase I naar de oostzijde van Mierlo en verder loopt.

3 Beleidskader

Bij de beschrijving van het beleidskader wordt (net als in hoofdstuk 2) onderscheid gemaakt in 'verkeer, vervoer en economie' (paragraaf 3.1) en 'ruimtelijke ordening' (3.2). In de paragraaf ruimtelijke ordening wordt tevens beleid voor verschillende afzonderlijke functies beschreven, zoals natuur en landschap, landbouw etc. Ten slotte wordt in paragraaf 3.3 kort ingegaan op het vigerende milieubeleid waaraan de oplossingsrichtingen in de m.e.r. moeten worden getoetst.

3.1 Verkeer, vervoer en economie

Als landelijk beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer is het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) opgesteld. Dit plan is echter door de Tweede Kamer verworpen. Het is daarom op dit moment onzeker welke beleidslijnen het Rijk in de komende tijd zal gaan volgen. Desondanks noemen wij hier enkele kernpunten uit het (verworpen) NVVP.

De rijksoverheid wil de groei van de mobiliteit opvangen en de bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. Een combinatie van benuttingsmaatregelen, prijsbeleid en investeringen in nieuwe infrastructuur wordt ingezet om de doelstellingen te bereiken. Bij plannen voor nieuwe infrastructuur moeten de voor- en nadelen

daarvan duidelijk in kaart gebracht worden (brede maatschappelijke belangenafweging), alvorens een besluit genomen wordt.

Voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid zijn in het NVVP normen gesteld. De ambitie is dat in 2010 op de Nederlandse wegen het aantal verkeersdoden met 30% en het aantal ziekenhuisgewonden met 25% zal zijn verminderd. Naast maatregelen op het gebied van handhaving, regelgeving, voorlichting en nieuwe technologie draagt de aanpassing van wegen hiertoe een belangrijke bijdrage (ook in het kader van Duurzaam Veilig fase 2).

Voor de kwaliteit van leefomgeving geldt als ambitie dat Nederland zal behoren tot de best presterende landen in Europa op het gebied van milieu en leefomgeving. Hiertoe is meer aandacht nodig voor vormgeving, inpassing en duurzaam bouwen bij aanleg en groot onderhoud van infrastructuur.

De doelstellingen in het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) en het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) sluiten goed aan op het nationale beleid. Enerzijds wordt gestreefd naar beperking van de groei van vermijdbaar autogebruik (mede door verbeterd openbaar vervoer, ketenmobiliteit en vervoersmanagement), anderzijds naar het handhaven/verbeteren van de bereikbaarheid, in het bijzonder de bereikbaarheid van de gebieden die van belang zijn voor het economisch functioneren van de regio (RVVP, 1998). Ook in de regio wordt gepleit voor een combinatie van enerzijds een betere benutting van bestaande

infrastructuur en anderzijds uitbreiding van infrastructuur waar benuttingsmaatregelen de bereikbaarheid onvoldoende kunnen waarborgen.

Een concrete maatregel waaraan wordt gedacht is de aanpassing van de vormgeving van de A270, zodanig dat deze beter past bij de regionale functie van deze weg en de capaciteit optimaal wordt benut. De A270 blijft daarbij wel zijn functie als stroomweg behouden (De categorisering van het wegennet in Noord-Brabant, 2001).

Uit veiligheidsoverwegingen dient het autoverkeer te worden geconcentreerd op wegen met een verkeersfunctie. Een betere afstemming van functie, vorm en gebruik van het wegennet is noodzakelijk. Als regionale doelstelling geldt dat in 2010 minder dan 40 verkeersdoden te betreuren zijn (ten opzichte van 66 in 2000) en minder dan 503 ziekenhuisgewonden (ten opzichte van 604 in 2000).

Economische beleid

In het verkeers- en vervoersbeleid spelen economische motieven een belangrijke rol. Daarnaast is echter ook afzonderlijk economisch beleid geformuleerd. De nationale beleidsdoelstellingen zijn geformuleerd in de Nota Ruimtelijk Economisch Beleid (NREB, 1999). Belangrijke regionale doelstellingen zijn (o.a.) verwoord in de Regionale Bedrijventerreinen Structuurvisie (RBSV, 2000), het Sociaal-economisch Beleidsplan regio Eindhoven 1995-1999 en de concept-Meerjarenvisie en programma Regionaal Economisch Actieplan Zuidoost-Brabant (2001). In de verschillende nota's worden de economische ontwikke-

lingskansen van de regio aangegeven (in relatie tot andere regio's). Een goede doorstroming van het economisch belangrijke verkeer is een voorwaarde voor verbetering van het vestigings- en productiemilieu.

Voor nieuwe bedrijventerreinen is in de stadsregio Eindhoven-Helmond weinig ruimte voorhanden¹. Het SRE en de gemeente Deurne opteren er beide voor om in de (buiten de stadsregio gelegen) gemeente Deurne te zoeken naar mogelijke locaties voor nieuwe werk- én woongebieden. Dit kan aanleiding zijn om de stadsregio in oostelijke richting uit te breiden. SRE en gemeente Deurne willen in ieder geval samenwerken om de extra verkeersstromen vanuit Deurne in westelijke richting goed te accommoderen.

3.2 Ruimtelijk beleid

Het rijksbeleid wat betreft ruimtelijke ordening is geformuleerd in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening. Ook deze rijksnota is echter (net als het NVVP) niet door de Tweede Kamer gekomen. Vanuit de verwachting dat de hoofdlijnen van de Vijfde Nota grotendeels ook in een nieuwe versie zullen terugkomen, gaan wij hier kort op de inhoud

¹ De stadsregio is onderdeel van het SRE. Het SRE (Samenwerkingsverband Regio Eindhoven) omvat 22 gemeenten. De stadsregio, het meer verstedelijkte gebied binnen het SRE, wordt gevormd door de gemeenten Eindhoven, Helmond, Nuenen c.a., Geldrop, Mierlo, Waalre, Son en Breugel, Veldhoven en delen van Best, Bergeijk, Valkenswaard, Heeze-Leende, Someren en Laarbeek.

van de Vijfde Nota in. Bij het opstellen van het MER zal echter het dan vastgestelde rijksbeleid als uitgangspunt genomen moeten worden.

In de Vijfde Nota is de ruimtelijke hoofdstructuur weergegeven, die de basis vormt voor de manier waarop in Nederland andere functies een plaats krijgen. De stadsregio Eindhoven maakt deel uit van de Brabantstad, die aangeduid is als 'nationaal stedelijk netwerk'. Ontwikkelingen met betrekking tot wonen en werken dienen geconcentreerd te worden in de stedelijke netwerken (binnen de 'rode contouren'). Specifieke aandachtspunten voor Brabantstad zijn onder andere:

- positionering van Eindhoven in internationaal verband;
- zorgen voor een HOV-verbinding tussen de centra in het stedelijk netwerk;
- de economische dynamiek een plek geven in samenhang met behoud en ontwikkeling van stad en land, natuur, landbouw, cultuurhistorische waarden en recreatief medegebruik van het landelijk gebied.

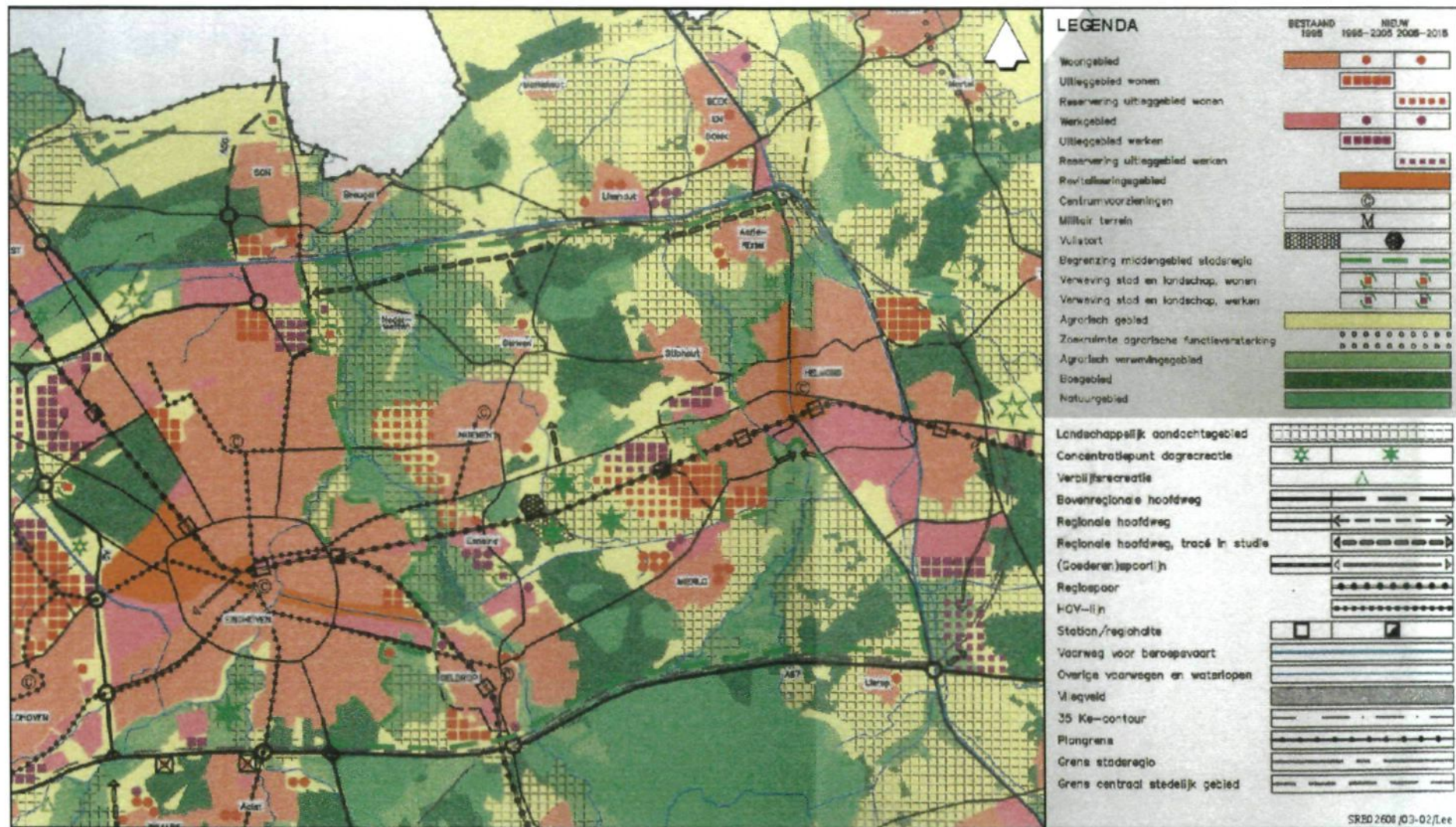
Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant hebben onlangs het streekplan Noord-Brabant 2002 goedgekeurd (zie figuur 3.1). Hierin wordt de gedachte lijn uit de Vijfde Nota overgenomen. De regio Eindhoven-Helmond wordt gekarakteriseerd als stedelijke regio. Binnen deze stedelijke regio liggen mogelijkheden voor verdere verstedelijking, zodat een compleet stedelijk gebied kan ontstaan. De groene kwaliteiten van de stedelijke regio dienen echter behouden dan wel versterkt te worden. Dit kan onder meer door de nadruk te leggen op

inbreiden, herstructureren en intensiveren, gecombineerd met meer-voudig ruimtegebruik. Dit beleid wordt geconcretiseerd in een integraal uitwerkingsplan, bestaande uit een duurzaam ruimtelijk structuurbeeld en een programma.

In 1997 is het Regionaal Structuurplan (RSP) goedgekeurd (zie figuur 3.2). Hierin is onder meer het verstedelijkingsbeleid voor de stadsregio uitgewerkt: grote aanspraken op de ruimte moeten primair binnen de stadsregio worden opgevangen, met uitzondering van het Middengebied (het gebied tussen Eindhoven en Helmond). Het aantal nieuwe ontwikkelingen in dit gebied wordt beperkt gehouden om de draagkracht van het gebied te respecteren. Het Middengebied wordt getypeerd als 'interstedelijk groengebied'. Dit kan door het realiseren van de volgende projecten:

- uitbreiden van de centrale bosgordel;
- versterken van de beekdalen;
- versterken van overige landschapsstructuren;
- aanleggen van recreatieve voorzieningen en verbetering van de mogelijkheden voor recreatief medegebruik;
- herstructurering van de landbouw om een duurzame en economisch gezonde landbouw mogelijk te maken.

In het Middengebied kunnen binnen het RSP-beleid twee woongebieden aangelegd worden: Brandevoort (ten westen van Helmond) en mogelijk Nuenen-West. Nieuwe werkgebieden zullen eveneens voornamelijk bij Nuenen en Helmond worden gerealiseerd.



Figuur 3.2: Plankaart RSP

In het voorgaande is de algemene beleidslijn weergegeven voor de ruimtelijke ordening in de stadsregio. Daarnaast is specifiek beleid voor afzonderlijke functies ontwikkeld. Hierop wordt hierna kort ingegaan.

Natuur en landschap

Het beleid op het gebied van natuur is met name gericht op behoud van bestaande waarden (zie beschrijving huidige situatie). Er zijn een aantal gebieden te noemen die in streek- en/of bestemmingsplannen bescherming genieten op grond van hun natuurwaarden. De Groene Hoofdstructuur (GHS) is een onderdeel van het vigerende streekplan Noord-Brabant, 1992 ('natuurkerngebieden' en de 'multifunctionele bosgebieden'). De GHS is voorts integraal overgenomen in het Regionaal Structuurplan (RSP) van het SRE (1997) en is ook in het recente Ontwerp-streekplan Noord-Brabant (2001) door de provincie gehandhaafd. Grotendeels binnen, maar soms ook buiten de GHS zijn na de vaststelling van het streekplan bepaalde gebieden nader begrensd uit oogpunt van de bescherming van natuurwaarden: dit zijn de zogenaamde EHS-gebieden.

Indien ingrepen in de GHS plaatsvinden (bijvoorbeeld als gevolg van aanleg van infrastructuur) moet afdoende (natuur)compensatie worden geboden. Bij multifunctioneel bos is in de regel een lagere compensatiefactor vereist dan bij kerngebieden. Overigens kan de waardering, en daarmee de mate van compensatie, ook voor natuurkerngebieden onderling verschillen (zie provinciaal kaartmateriaal waarop de inhoudelijke argumenten voor aanwijzing als 'waardevolle natuur' zijn aangegeven).

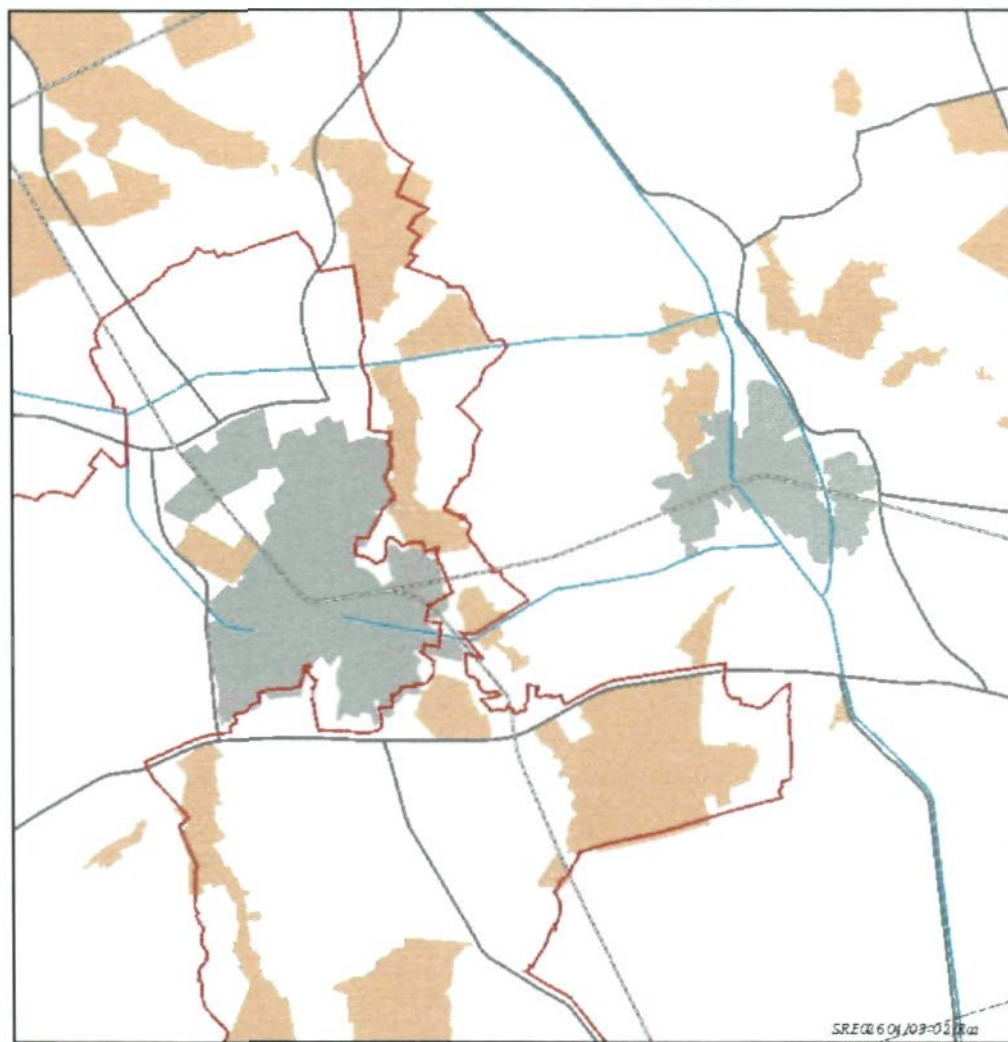
De Nota Belvedere (1999) van het Rijk is gewijd aan de bescherming van gebieden met bijzondere landschaps- en cultuurhistorische waarden. In deze nota zijn zogenaamde Belvederegebieden aangewezen (zie figuur 3.3). In de Belvederegebieden staat het Rijk een actief beschermings- en ontwikkelingsbeleid voor. Daarnaast genieten veel gebieden en objecten die in het vorige hoofdstuk zijn genoemd, bescherming in streek- en/of bestemmingsplannen.

Landbouw

Met behulp van de Reconstructiewet Concentratiegebieden, zal de vernieuwing van het platteland integraal worden aangepakt. Het doel van de wet is de druk van de veehouderij op het landschap, het milieu en de maatschappij te verlichten. De reconstructie van het landelijk gebied is een verzamelbegrip waarin vele doelstellingen, beleidsinspanningen en uitvoeringskwesties bij elkaar komen.

Het betreft onder meer de volgende doelstellingen: het verbeteren van de ruimtelijke inrichting:

- het verbeteren van de milieu- en waterkwaliteit;
- het waarborgen van economische (veer)kracht;
- het verbeteren van de bedrijfsstructuur in de veehouderij;
- het waarborgen van de leefbaarheid;
- de totstandkoming van robuuste natuur.



Legenda

-  Openheid
-  Historisch-landschappelijk vlak met hoge en zeer hoge waarde
-  Grens Belvedere-gebied binnen Brabant
-  Grens Belvedere-gebied buiten Brabant
-  Globaal beeld van steden en infrastructuur

Figuur 3.3: Belvedere-gebied

Deze doelstellingen passen precies in het ruimtelijk beleid zoals dat voor het Middengebied geformuleerd is. Een deel van het Middengebied valt binnen de Agrarische Hoofdstructuur (AHS; zie kaartje Verkenning BOSE). De gewenste ontwikkelingen zullen in het Reconstructieplan de Peel worden beschreven. Naar verwachting is deze notitie eind 2002 gereed.

Recreatie

Het Middengebied heeft een belangrijke functie voor recreatie. De mogelijkheden voor recreatief medegebruik van het landschap worden vergroot. Voorts nemen de recreatieve mogelijkheden van het gebied toe door de aanleg van Landgoed Gulbergen (de nieuwe naam voor de stortplaats tussen Nuenen en Mierlo), waar diverse recreatieve projecten worden gerealiseerd.

Wonen en werken

Het ruimtelijk beleid voor wonen en werken volgt rechtstreeks uit de ruimtelijke hoofdstructuur voor de stadsregio Eindhoven-Helmond zoals die in het Regionaal Structuurplan is vastgelegd. De opvang van de ruimtebehoefte voor wonen en werken dient in eerste instantie gestalte te krijgen binnen het bestaande stedelijk gebied (intensiveren, herstructureren en inbreiden waar mogelijk). Nieuwe uitbreidingslocaties zijn op de RSP-kaart aangegeven.

3.3 Milieubeleid

Onder de kop 'milieubeleid' wordt ingegaan op het beleid op het gebied van bodem en water, geluid en luchtkwaliteit en externe veiligheid. Het voert echter te ver om het beleid op deze gebieden volledig te beschrijven. Volstaan wordt met het noemen van de belangrijkste wetten en nota's.

Bodem en water

Van belang zijn de Wet Bodembescherming en het Intentieprogramma Bodembeschermingsgebieden van de provincie. In Noord-Brabant vallen de bodembeschermingsgebieden samen met de Groene Hoofdstructuur (GHS) uit het Streekplan en het Waterhuishoudingsplan. Het beleid voor de bescherming van bodem en grondwater staat beschreven in het Provinciaal Milieubeleidsplan 2000-2004 (PMP 4). Op grond hiervan zijn grondwaterbeschermingsgebieden uitgewerkt in de provinciale milieuverordening Noord-Brabant (PMV juni 1999).

In het waterbeleid wordt gestreefd naar integraal waterbeheer. Hiervoor is een gebiedsgewijze aanpak nodig. In de Vierde Nota Waterhuishouding wordt een normenstelsel gehanteerd omtrent de kwaliteit van het oppervlaktewater.

Geluid en luchtkwaliteit

In het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP-4) zijn de doelstellingen voor geluid en lucht geformuleerd. In de Tracéwet en de Wet geluidhinder zijn normen voor geluidshinder opgenomen. In de toekomst zal meer worden gekozen voor een integrale en gebiedsgerichte benadering, conform de MIG (Modernisering Instrumentarium Geluidsbeleid). De toetsingscriteria voor luchtkwaliteit zijn opgenomen in de Besluiten luchtkwaliteit.

Externe veiligheid

De basis voor het huidige externe veiligheidsbeleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt gevormd door de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (1996). In het beleid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Grenswaarden zullen worden vastgesteld in een AmvB 'Externe veiligheid van transport'.

4 Probleemstelling en doelstelling

4.1 Relatie tussen beleidskader, probleemstelling en doelstelling

In paragraaf 2.1 is een ongunstig beeld geschetst van de huidige situatie en ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer. Dit resulteert in een afname van bereikbaarheid en leefbaarheid, hetgeen weer leidt tot negatieve effecten voor de economie, het woon- en leefmilieu en de bereikbaarheid. Op het moment dat deze ontwikkelingen niet stroken met het beleid, is sprake van een (erkend) probleem. Dit wordt kort beschreven in de probleemstelling (zie figuur 4.1). De probleemstelling heeft betrekking op de ongewenste situatie die ontstaat *als geen maatregelen worden genomen*.

Bij het zoeken naar mogelijke oplossingen voor het probleem, moet breder gekeken worden dan alleen naar verkeersproblemen. Een oplossing van het verkeersprobleem kan immers nieuwe problemen teweegbrengen voor andere functies (natuur en landschap, landbouw, recreatie, wonen en werken). Voorts kunnen verkeersmaatregelen leiden tot schadelijke milieueffecten (bodem en water, geluid en luchtkwaliteit, externe veiligheid en sociale aspecten). De schade die hierdoor ontstaat kan ook weer van invloed zijn op de functionele mogelijkheden van het gebied. De primaire doelstelling is het oplossen van het probleem, waarbij echter zo veel mogelijk rekening gehouden wordt met secundaire doelen op het gebied van ruimtelijke ordening (conflicterende

ruimteclaims) en milieueffecten (zie figuur 4.2). De doelstelling is dus breder geformuleerd dan de probleemstelling.

4.2 Probleemstelling

De verkeersproblemen in de regio Eindhoven-Helmond leiden nu reeds tot grote vertragingen op het wegennet. In de periode tot 2010 zal de bereikbaarheid van de regio verder verslechteren. De problemen worden zowel door doorgaand als bestemmingsverkeer veroorzaakt. De knelpunten spitsen zich toe op de ring Eindhoven, de zuidelijke en oostelijke wegen naar Eindhoven, de verschillende routes van Helmond naar Eindhoven/A58 en de routes naar de aansluitingen op de A76 (met name bij Geldrop). Hierdoor ontstaat sluipverkeer dat leefbaarheidsproblemen veroorzaakt, niet alleen in de steden, maar ook in Nuenen, de Laarbeekse kernen, Geldrop en Mierlo. Deze ontwikkeling is in strijd met de beleidsdoelstelling van het Rijk (NVVP) dat de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet niet mag verslechteren. Ook is deze ontwikkeling in strijd met regionale doelstellingen (RVVP) dat de bereikbaarheid gehandhaafd en waar nodig verbeterd moet worden en dat autoverkeer zo veel mogelijk geconcentreerd moet worden op wegen met een verkeersfunctie.

Door de verbreding van de Tangenten worden de meeste problemen voor het *doorgaande* verkeer opgelost. Verreweg het grootste deel van het economisch belangrijke verkeer heeft echter *herkomst en/of be-*

stemming in Zuidoost-Brabant en zal dus ergens in de regio moeten zijn. Voor dit verkeer zijn in 2010 de problemen op de routes van Eindhoven naar Helmond en op de oostelijke invalswegen van Eindhoven verergerd. Economisch belangrijke gebieden, zoals de bedrijventerreinen en het centrum van Eindhoven zijn vanuit het gebied ten oosten van Eindhoven zeer slecht bereikbaar geworden. Dit geldt in wat mindere mate ook voor de bedrijventerreinen en het centrum van Helmond. Dit is in strijd met regionale doelstellingen dat de bereikbaarheid van economisch belangrijke gebieden minimaal gehandhaafd en waar nodig verbeterd moet worden.

Kortom: de economische vitaliteit van de regio zal de komende jaren sterk onder druk komen te staan indien nu geen structurele maatregelen worden genomen om de bereikbaarheid in de toekomst op peil te houden.

4.3 Doelstelling van de m.e.r.

De primaire doelstelling van de studie kan als volgt geformuleerd worden:

Het ontwikkelen en vergelijken van alternatieven die een oplossing bieden voor de huidige en toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in het oostelijk deel van de stadsregio Eindhoven.

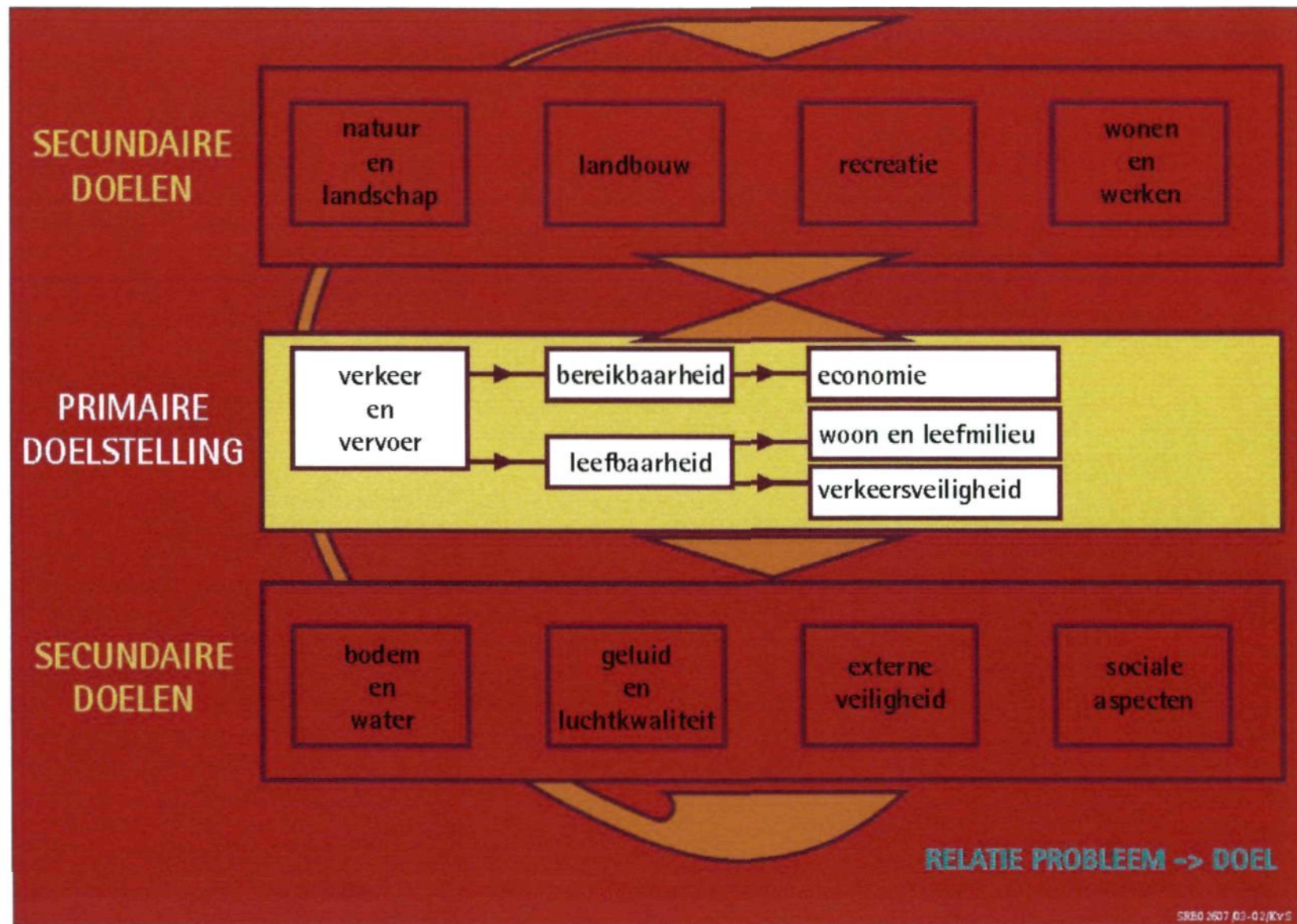
Bij het verbeteren van de bereikbaarheid staat de afwikkeling van het economisch belangrijke verkeer centraal. Concreet betekent dit dat de alternatieven in elk geval moeten bewerkstelligen dat goede en betrouwbare wegverbindingen bestaan tussen economische centra en het nationale hoofdwegennet.

De te ontwikkelen maatregelen dienen bestaande wegen te ontlasten waar nu sprake is van leefbaarheidsproblemen (een matig woon- en leefmilieu en/of problemen op het gebied van verkeersveiligheid). Eventuele nieuwe leefbaarheidsproblemen als gevolg van maatregelen zullen zo veel mogelijk moeten worden voorkomen.

Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een integraal maatregelenpakket voor de totale verkeers- en vervoersproblematiek in de regio.

Bij de beoordeling van oplossingen om de primaire doelstelling te bereiken dient rekening gehouden te worden met de volgende secundaire doelen:

- Het behoud van zoveel mogelijk natuur- en landschapswaarden en het zo min mogelijk frustreren van andere functies, zoals landbouw, recreatie, wonen en werken.
- Het zo veel mogelijk beperken van schadelijke neveneffecten op het gebied van boden en water, geluid- en luchtkwaliteit, externe veiligheid en sociale aspecten.



Figuur 4.2: Doelstelling

5 De oplossingsrichtingen

5.1 Motivering geselecteerde alternatieven en varianten

De alternatieven die in dit hoofdstuk worden beschreven zijn voor het grootste deel rechtstreeks afkomstig uit de 'Verkenning bereikbaarheid oostelijk deel stadsregio Eindhoven/Helmond' (SRE, 1998), kortweg aangeduid als de Verkenning. Voor de planstudie heeft de minister als voorwaarde gesteld dat drie oplossingsrichtingen uit de Verkenning in ieder geval onderzocht moeten worden. Bij de beschrijving van de alternatieven is aangegeven om welke alternatieven het daarbij gaat. Daarnaast zijn alternatieven toegevoegd die zijn voortgekomen uit regio-overleg dat gevoerd is naar aanleiding van de resultaten in de Verkenning.

De in de volgende paragraaf (5.2) beschreven alternatieven hebben alle in enige mate oplossend vermogen. Met andere woorden: ze leveren een bijdrage aan het primaire doel van het project: het verbeteren van de matige bereikbaarheid en leefbaarheid in het oostelijk deel van de stadsregio Eindhoven.

Het hoofdstuk sluit af met een alternatief dat wel onderzocht is, maar niet geselecteerd voor de planstudie (paragraaf 5.3).

5.2 Beschrijving van de uit te werken alternatieven

Om een goed oordeel te kunnen vormen over de benodigde aanpassingen en maatregelen aan het wegennet die nodig zijn om de bereikbaarheid in het oostelijk deel van de stadsregio Eindhoven/Helmond te kunnen garanderen, worden de volgende mogelijke situaties in de verdere studie naast elkaar gezet:

- Het nulplus-alternatief: dit is een alternatief waarbij geen nieuwe infrastructuur wordt aangelegd (anders dan waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden). De verkeersafwikkeling wordt verbeterd door het treffen van doorstromingsmaatregelen in combinatie met maximale uitbreiding en verbetering van het openbaar vervoer.
- Een alternatief gebaseerd op het nulplus-alternatief, waarbij maximaal wordt ingezet op betere benutting van bestaande verbindingen.
- Diverse alternatieven waarbij de (auto)verkeersstructuur in de regio wordt uitgebreid met een of meer nieuwe routes om daarmee de doorstroming van het verkeer te verbeteren.
- Een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).

*nul+ van
nulplus?*

Hierna worden de onderscheiden alternatieven kort afzonderlijk beschreven, waarbij tevens een beoordeling gegeven wordt van het oplossend vermogen, dit op basis van de uitkomsten van eerdere berekenin-



Figuur 5.1: De vijf kernproblemen

gen (verkeersintensiteiten en I/C-verhoudingen² berekend in de Verkenning en de 'Modelstudie Noordelijke omleiding Laarbeek' plus aanvullende berekeningen van Goudappel Coffeng).

Per alternatief wordt (door middel van een kwalitatieve 'score') in het bijzonder aangegeven in hoeverre de maatregelen een vijftal belangrijke en actuele knelpunten in het oostelijk deel van de stadsregio oplossen (zie ook figuur 5.1):

- slechte doorstroming op de oostelijke ring Eindhoven;
- overbelaste radialen, aansluitend op de ring Eindhoven;
- bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen op de as Eindhoven – Nuenen – Lieshout - Beek en Donk;
- bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen op de doorgaande wegen door Geldrop en de aansluiting Geldrop op de A67;
- bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in Helmond.

² De intensiteit/capaciteitsverhouding van een weggedeelte geeft aan of (en, zo ja, in welke mate) sprake is van een slechte verkeersafwikkeling.



Figuur 5.2: Nulplus-alternatief

Nulplus-alternatief

In het nulplus-alternatief worden geen nieuwe wegverbindingen toegevoegd. Getracht wordt de belangrijkste knelpunten in het wegennet in het oostelijk deel van de regio Eindhoven op te lossen door het treffen van doorstromingsmaatregelen: relatief eenvoudige en goedkope maatregelen ter verbetering van de verkeersafwikkeling. Het gaat met name om aanpak van kruispunten, vergelijkbaar met oplossingsrichting 1 uit de Verkenning. De maatregelen hebben geen sturend, maar een volgend karakter. De meeste maatregelen uit de nulplus-variant kunnen reeds op korte termijn genomen kunnen worden voor zover deze effect hebben en relatief weinig kosten.

Voorts wordt in dit alternatief uitgegaan van een structurele verbetering van het openbaar vervoer, en bevordering van ketenmobiliteit, voermanagement en fietsverkeer.

Op grond van eerste verkennende berekeningen, lijkt het nulplus-alternatief op langere termijn onvoldoende soelaas te bieden om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio structureel te verbeteren (zie tabel 5.1). De precieze invulling van het nulplus-alternatief (in concrete maatregelen, bijvoorbeeld BrabantStadSpoor) staat echter nog niet vast. Het is daarom waardevol om het oplossend vermogen van een alternatief waarbij maximaal wordt ingezet op alternatieven voor de auto, in de mer nog nader goed te bestuderen.

De maatregelen in de nulplus-variant zullen zich vooral moeten richten op de vijf kernproblemen in het oostelijk deel van de stadsregio (zie vorige paragraaf en figuur 5.2).

kernprobleem/aspect	oplossend vermogen	
doorstroming oostelijke ring Eindhoven	o/+	positief effect wordt op langere termijn tenietgedaan door groei autoverkeer
doorstroming radialen Eindhoven	o/+	positief effect wordt op langere termijn tenietgedaan door groei autoverkeer
as Nuenen – Lieshout – Beek en Donk	o	bereikbaarheid positief, leefbaarheid negatief (met name in Nuenen)
Geldrop en aansluiting A67	o	geen structurele verbetering
bereikbaarheid en leefbaarheid Helmond	o	geen structurele verbetering
totaal aspect bereikbaarheid	o	
totaal aspect leefbaarheid	-/o	intensiteiten op bestaande wegen nemen toe

Tabel 5.1: Samenvatting effecten nulplus-alternatief (indicatief)



Figuur 5.3: Alternatief 1

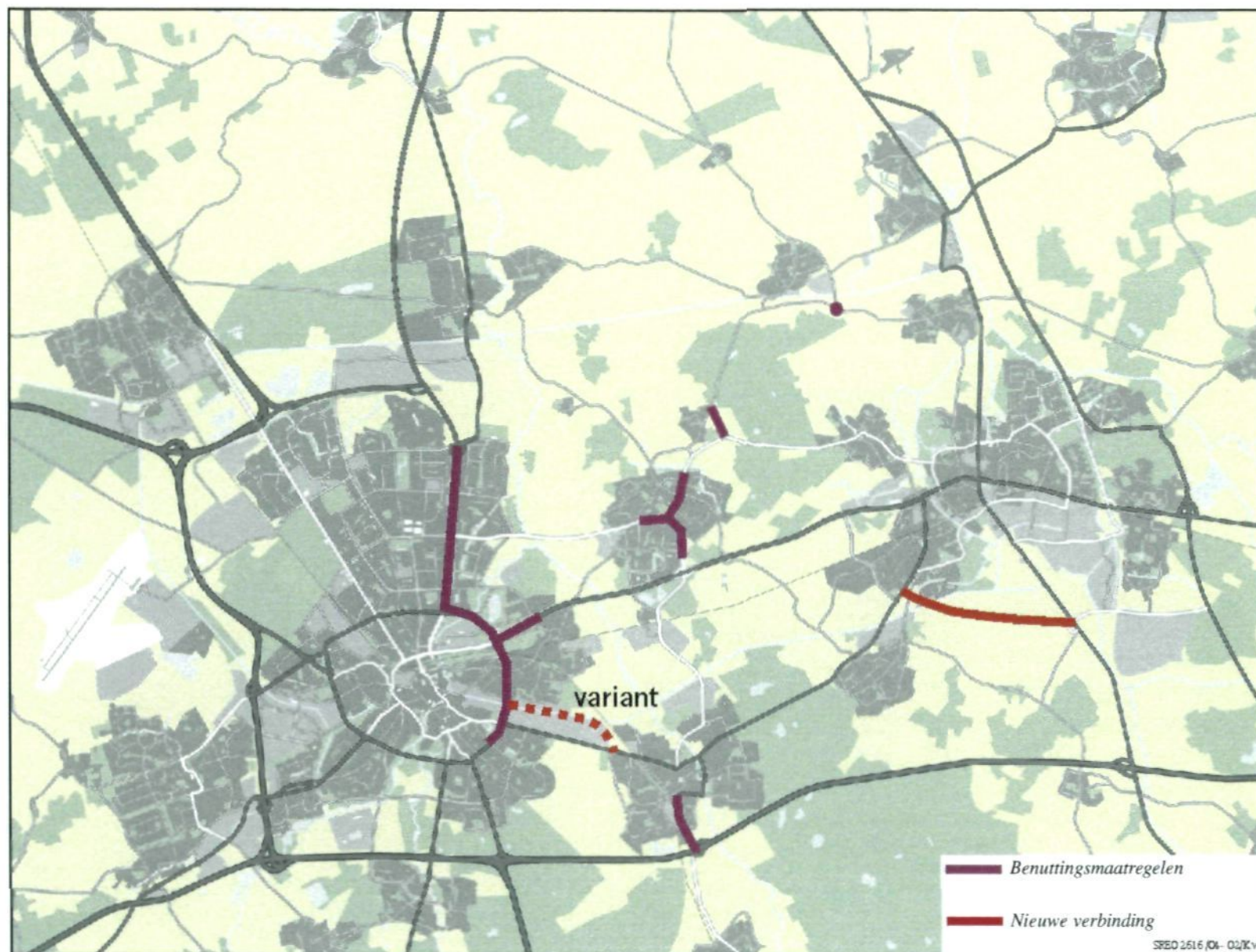
Alternatief 1: Benuttingsalternatief

In dit alternatief wordt substantieel capaciteit toegevoegd aan het bestaande wegennet door middel van benuttingsmaatregelen. Het gaat dan niet meer om kortetermijnmaatregelen, maar om een principiële keuze voor de toekomst. Dit alternatief is vergelijkbaar met oplossingsrichting 6 uit de Verkenning. Dit is een van de drie oplossingsrichtingen uit de Verkenning waarvan de minister heeft aangegeven dat deze in ieder geval moet worden onderzocht (voorwaarde planstudie).

Bij een structurele inzet van benuttingsmaatregelen is een verbetering van de regionale bereikbaarheid haalbaar, maar de leefbaarheidsproblemen in de regio worden niet opgelost.

kernprobleem/aspect		oplossend vermogen
doorstroming oostelijke ring Eindhoven	+	afhankelijk van mate waarin capaciteit wordt toegevoegd
doorstroming radialen Eindhoven	+	afhankelijk van mate waarin capaciteit wordt toegevoegd
as Nuenen – Lieshout - Beek en Donk	-	met name negatief voor leefbaarheid in Nuenen
Geldrop en aansluiting A67	o	aanpak aansluiting A67, maar geen betere leefbaarheid
bereikbaarheid en leefbaarheid Helmond	o/+	geen structurele verbetering
totaal aspect bereikbaarheid	+	afhankelijk van mate waarin capaciteit wordt toegevoegd
totaal aspect leefbaarheid	-/o	intensiteiten op bestaande wegen nemen toe

Tabel 5.2: Samenvatting effecten alternatief 1 (indicatief)



Figuur 5.4: Alternatief 1a

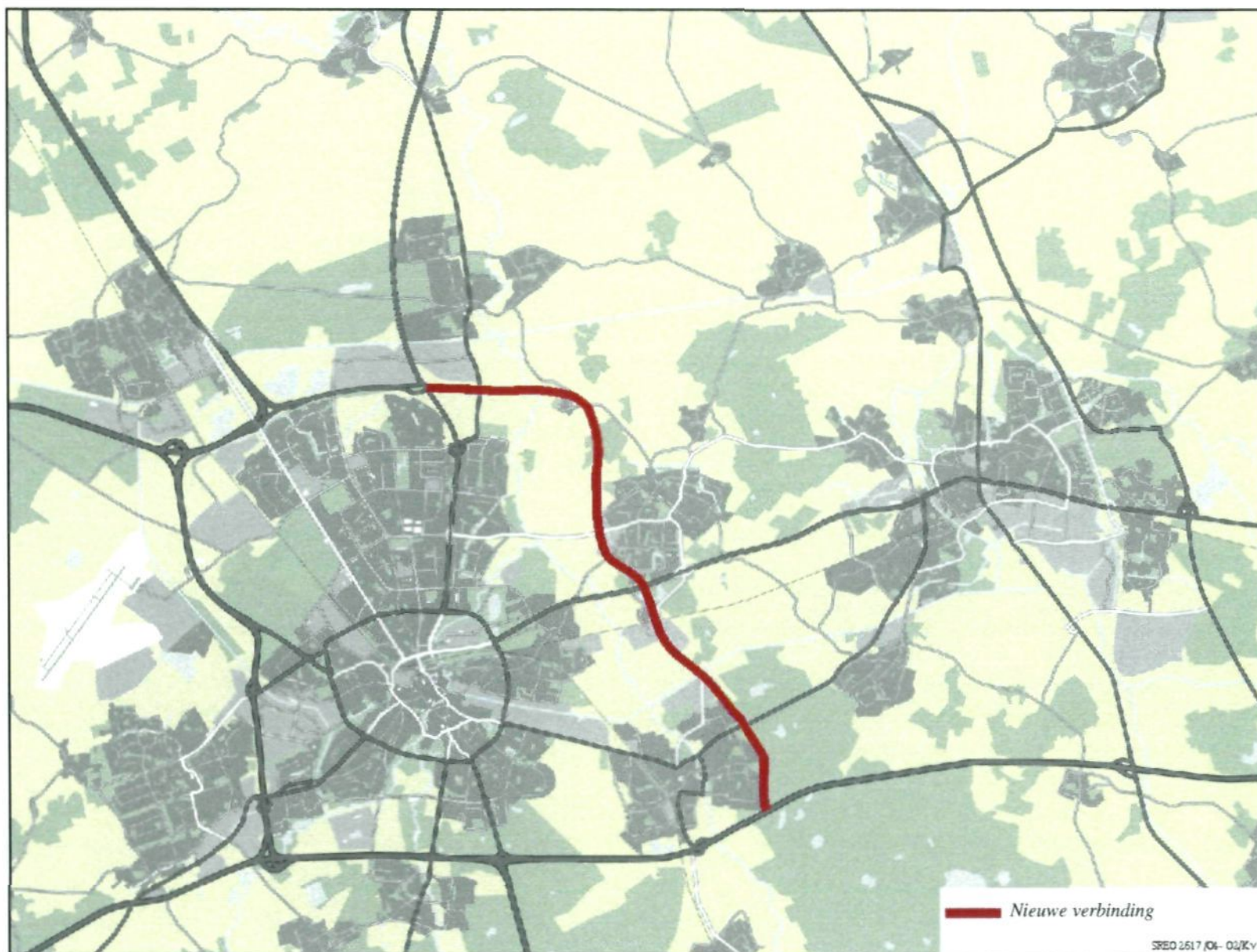
Alternatief 1a: Benuttingsalternatief plus zuidelijke randweg Helmond

In dit alternatief wordt de A270 de belangrijkste regionale verbinding, die wordt 'gevoed' door enerzijds een opgewaardeerde John F. Kennedylaan en oostelijke ring in Eindhoven en anderzijds een zuidelijke randweg in Helmond. Bereikbaarheidsproblemen in Eindhoven worden opgelost door toevoeging van capaciteit. Tevens is er sprake van verlichting van de verkeersdruk in Helmond. In vergelijking met bijvoorbeeld alternatief 4 is het leefbaarheidseffect in Nuenen beperkt. Ook in Geldrop zijn de effecten marginaal.

In alternatief 1a is een variant onderscheiden waarbij een weg langs het kanaal van Geldrop naar Eindhoven wordt toegevoegd ter ontlasting van de huidige verbinding via de Geldropseweg.

kernprobleem/aspect	oplossend vermogen	
doorstroming oostelijke ring Eindhoven	+	afhankelijk van mate waarin capaciteit wordt toegevoegd
doorstroming radialen Eindhoven	+	afhankelijk van mate waarin capaciteit wordt toegevoegd
as Nuenen – Lieshout - Beek en Donk	-	met name negatief voor leefbaarheid in Nuenen
Geldrop en aansluiting A67	o	aanpak aansluiting A67, maar geen betere leefbaarheid
bereikbaarheid en leefbaarheid Helmond	o	oplossing per saldo neutraal
totaal aspect bereikbaarheid	+	afhankelijk van mate waarin capaciteit wordt toegevoegd
totaal aspect leefbaarheid	-/o	intensiteiten op bestaande wegen nemen toe

Tabel 5.3: Samenvatting effecten alternatief 1a (indicatief)



Figuur 5.5: Alternatief 2

Alternatief 2: Oostelijke randweg Eindhoven

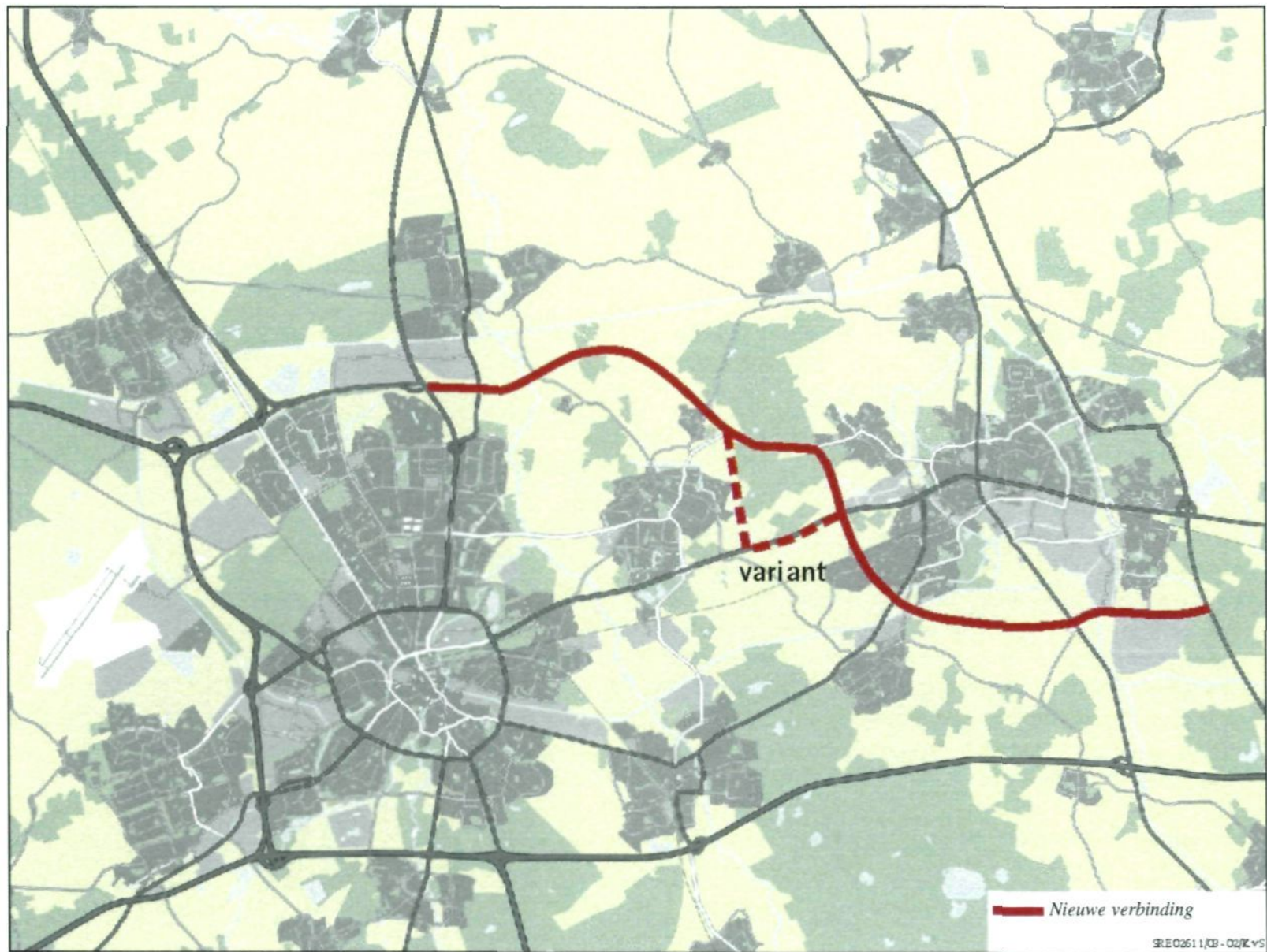
Dit alternatief komt overeen met oplossingsrichting 3a uit de Verkenning. Dit alternatief heeft een negatief advies van de minister gekregen in verband met aantasting van het Dommeldal. Desondanks is het alternatief opgenomen, omdat het alternatief mogelijk geïntegreerd kan worden met andere ruimtelijke ontwikkelingen, zoals bebouwingsplannen in Nuenen.

De nieuwe verbinding trekt op het drukste punt ongeveer 39.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) aan, waarvan veruit het grootste deel regionaal, extern en doorgaand verkeer. In de Verkenning is gebleken dat het alternatief in grote delen van het plangebied een significante afname van verkeer te zien geeft. De afname van verkeer is uiteraard het grootst op parallelle routes in en rond Eindhoven, maar ook in Helmond worden wegen ontlast. In de Verkenning is de ontwikkeling van de intensiteiten daarom beoordeeld als zeer gunstig. De intensiteitsafname op diverse wegen binnen komgrenzen brengt tevens een gunstig effect op leefbaarheidsaspecten met zich mee.

In alternatief 2 is uitgegaan van een verschuiving van de aansluiting Geldrop op de A67 in oostelijke richting. In de planstudie zal afzonderlijke aandacht gegeven moeten worden aan de voor- en nadelen hiervan ten opzichte van handhaving van de huidige aansluiting op de A67.

kernprobleem/aspect	oplossend vermogen	
doorstroming oostelijke ring Eindhoven	+	
doorstroming radialen Eindhoven	+	sterk positief effect op Kennedylaan en Geldropseweg
as Nuenen – Lieshout - Beek en Donk	o	op sommige wegvakken afname, andere toename verkeer
Geldrop en aansluiting A67	+	
bereikbaarheid en leefbaarheid Helmond	o/+	
totaal aspect bereikbaarheid	+	
totaal aspect leefbaarheid	+	

Tabel 5.4: Samenvatting effecten alternatief 2 (indicatief)



Figuur 5.6: Alternatief 3

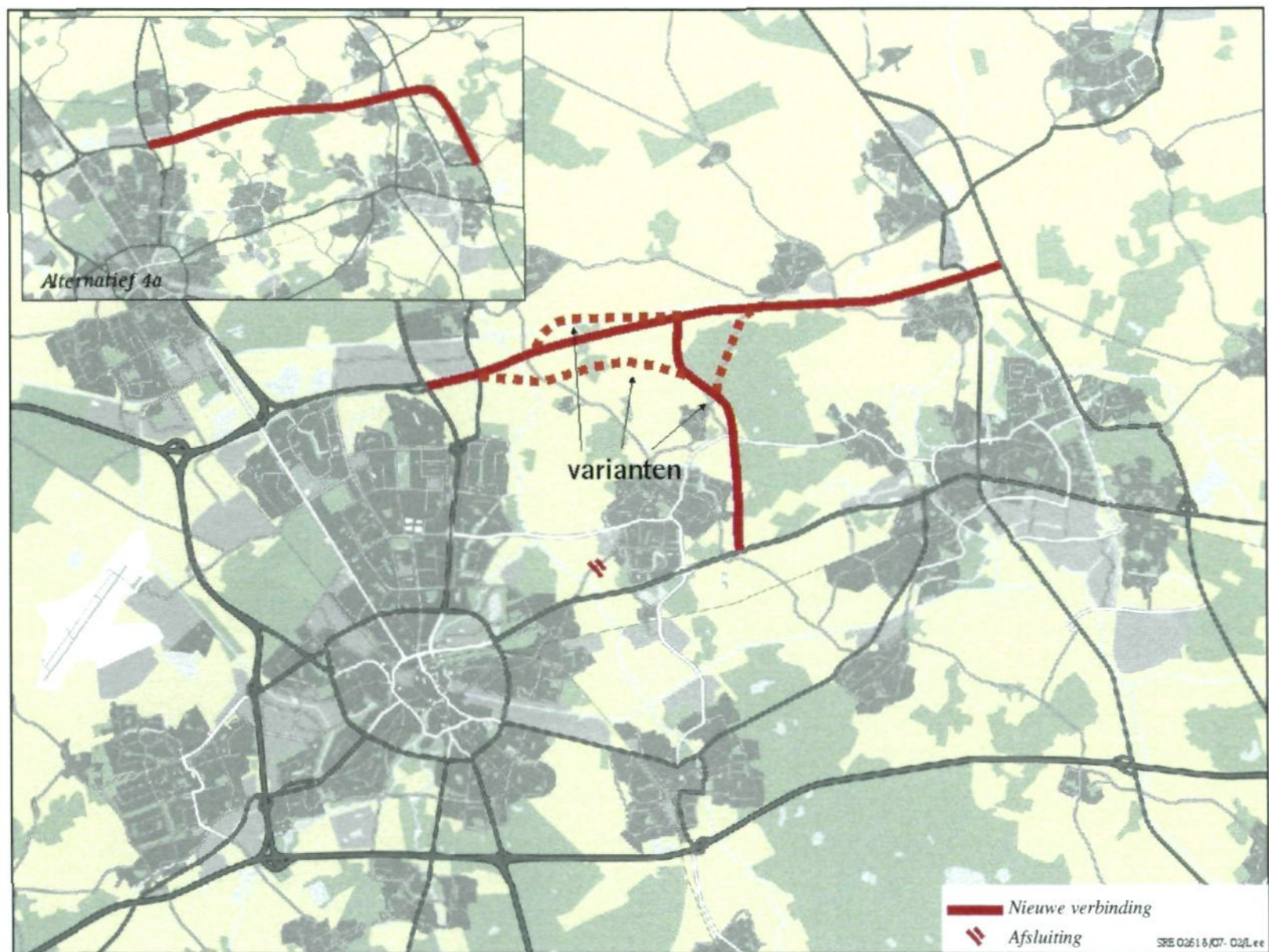
Alternatief 3: Verbinding tussen Eindhoven-Noordwest en Helmond-Zuidoost

In dit alternatief wordt een ‘schuine’ dwarsverbinding door de regio gelegd van Eindhoven-Noord naar Helmond-Zuid. De nieuwe verbinding trekt halverwege het traject (nabij Nuenen) ongeveer 20.000 mvt/etm. De verbinding wordt veel gebruikt door verkeer vanaf de A2 en A58 naar Nuenen en Helmond. Daarnaast heeft de weg een functie voor zowel doorgaand verkeer als regio-intern verkeer. Dit alternatief heeft met name een gunstig effect voor de verkeersintensiteiten op de oostelijke ring Eindhoven en de daarop aansluitende radialen, waaronder de traverse (Europalaan) in de kern Nuenen. Daardoor is sprake van een positief effect op de leefbaarheid. In Helmond en Geldrop zijn de effecten op de knelpunten daarentegen beperkt, respectievelijk vrijwel nihil.

kernprobleem/aspect	oplossend vermogen
doorstroming oostelijke ring Eindhoven	+
doorstroming radialen Eindhoven	+
as Nuenen – Lieshout - Beek en Donk	+
Geldrop en aansluiting A67	o geen effect in Geldrop
bereikbaarheid en leefbaarheid Helmond	o per saldo neutraal effect
totaal aspect bereikbaarheid	+
totaal aspect leefbaarheid	o/+

Tabel 5.5: Samenvatting effecten alternatief 3 (indicatief)

Zoals op de figuur 5.1 is aangegeven is een variant voor het tracé van de nieuwe verbinding te onderzoeken.



Figuur 5.7: Alternatief 4

Alternatief 4: Verbinding tussen Eindhoven-Noord en Helmond-Noord (grote ruit) met aftakking naar de A270 bij Nuenen

Dit alternatief komt overeen met oplossingsrichting 4 uit de Verkenning. Dit is een van de drie oplossingsrichtingen uit de Verkenning waarvan de minister heeft aangegeven dat deze in ieder geval moet worden onderzocht (voorwaarde planstudie). Binnen dit alternatief zijn verschillende varianten mogelijk. Deze hebben betrekking op de precieze tracering van de nieuwe verbinding, de (verkeers)effecten van de varianten wijken nauwelijks van elkaar af.

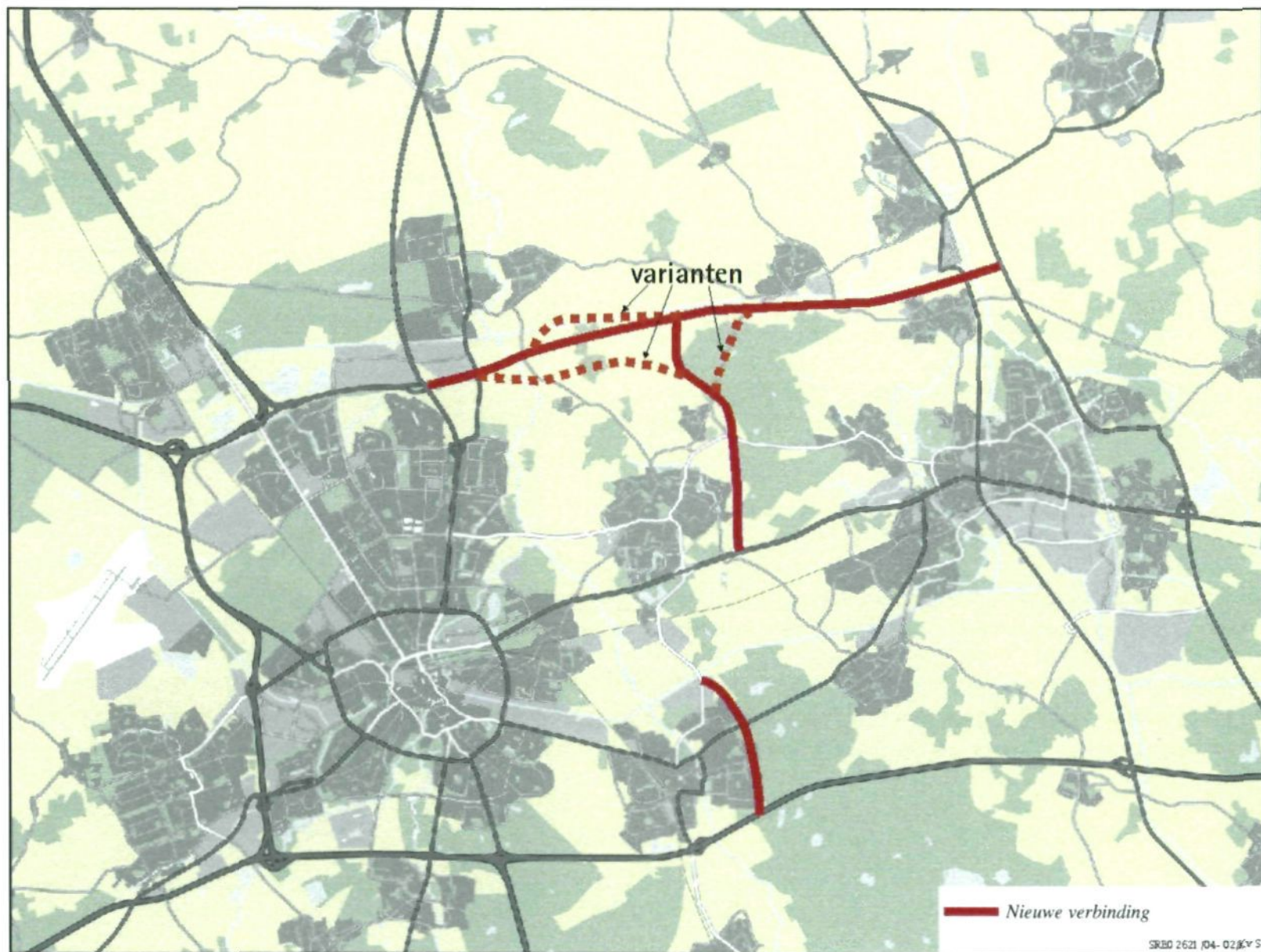
De nieuwe oost-westverbinding trekt ten westen van de splitsing ongeveer 27.000 mvt/etm waarvan veruit het grootste deel regionaal, extern en doorgaand verkeer is. Alternatief 4 heeft een licht positief effect voor de verkeersintensiteiten op de radialen naar Eindhoven. De sterkste afname van verkeersintensiteiten doen zich echter voor op de Europalaan, in de kom van Nuenen, en de Lieshoutseweg tussen Son en Breugel en Lieshout. Met name in Nuenen draagt dit alternatief bij aan de leefbaarheid. In Helmond zijn de effecten licht positief, in Geldrop zijn de effecten nihil. Ook op de oostelijke ring Eindhoven blijven de intensiteiten ongeveer gelijk.

kernprobleem/aspect	oplossend vermogen	
doorstroming oostelijke ring Eindhoven	o	afhankelijk van wegvak toename of afname van verkeer
doorstroming radialen Eindhoven	+	relatief bescheiden afname van intensiteiten
as Nuenen – Lieshout - Beek en Donk	+	positief effect voor gehele as
Geldrop en aansluiting A67	o	geen effect in Geldrop
bereikbaarheid en leefbaarheid Helmond	o/+	op enkele wegen licht positief effect
totaal aspect bereikbaarheid	o/+	bescheiden ontlasting van bestaande drukke wegen
totaal aspect leefbaarheid	o/+	positief effect in Nuenen

Tabel 5.6: Samenvatting effecten alternatief 4 (indicatief)

Alternatief 4a: Verbinding tussen Eindhoven-Noord en Helmond-Noord (grote ruit), doorgetrokken ten oosten van Helmond

Dit alternatief is ingebracht door het Helmondse bedrijfsleven, als vervolmaking van de grote ruit (zie inzet in figuur). Er wordt in dit alternatief aan de oostkant van Helmond een snellere rondweg om Helmond gerealiseerd. Er wordt daarentegen niet voorzien in een aftakking naar de A270 bij Nuenen. De verwachting is dat de effecten van dit alternatief min of meer vergelijkbaar zijn met die van alternatief 4, zij het dat de positieve effecten in het middengebied tussen Eindhoven en Helmond waarschijnlijk iets kleiner zijn.



Figuur 5.8: Alternatief 5

Alternatief 5: Verbinding tussen Eindhoven-Noord en Helmond-Noord (grote ruit) met aftakking naar de A270 bij Nuenen en omleidingsroute Geldrop

Dit alternatief komt overeen met oplossingsrichting 5 uit de Verkenning. Dit is een van de drie oplossingsrichtingen uit de Verkenning waarvan de minister heeft aangegeven dat deze in ieder geval moet worden onderzocht (voorwaarde planstudie).

Alternatief 5 komt overeen met alternatief 4 met toevoeging van een omleidingsweg om Geldrop. Een ander verschil is dat in alternatief 5 geen maatregelen op het onderliggend wegennet zijn genomen met het doel het verkeer meer te concentreren op de hoofdwegen. Daardoor is de intensiteitsafname op het onderliggend wegennet beperkter dan in alternatief 4. Belangrijker is echter het effect van de omleidingsroute om Geldrop. De omleiding trekt 12.000 mvt/etm en vermindert ook de verkeersdruk op de oostelijke ring Eindhoven.

Net als bij alternatief 4 zijn ook bij alternatief 5 verschillende varianten te onderscheiden voor het tracé van de nieuwe verbinding tussen Eindhoven-Noord en Helmond-Noord en de aftakking naar de A270 bij Nuenen.

kernprobleem/aspect	oplossend vermogen	
doorstroming oostelijke ring Eindhoven	+	relatief bescheiden afname van intensiteiten
doorstroming radialen Eindhoven	+	relatief bescheiden afname van intensiteiten
as Nuenen – Lieshout - Beek en Donk	+	sterk positief effect
Geldrop en aansluiting A67	+	sterk effect in Geldrop
bereikbaarheid en leefbaarheid Helmond	o/+	op enkele wegen licht positief effect
totaal aspect bereikbaarheid	o/+	bescheiden ontlasting van bestaande drukke wegen
totaal aspect leefbaarheid	+	relatief sterke afname verkeer in kleine/middelgrote kernen

Tabel 5.7: Samenvatting effecten alternatief 5 (indicatief)

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Behalve de hiervoor beschreven alternatieven zal nog een meest milieuvriendelijk alternatief worden ontwikkeld (MMA). Dit alternatief kan afgeleid worden van een ander alternatief met daarbij aanvullende maatregelen om de milieuschade te beperken. Het MMA zal zo worden omschreven dat afzonderlijke maatregelen ook toepasbaar zijn bij andere alternatieven en varianten. Het MMA kan pas ontwikkeld worden als de belangrijkste milieugevolgen van de andere alternatieven zijn bepaald en zal daarom tijdens de studie nader ingevuld worden.



Figuur 5.9: Alternatief 6

5.3 Beschrijving van niet uit te werken alternatieven

De meeste oplossingsrichtingen uit de Verkenning zijn tevens in deze startnotitie opgenomen, met uitzondering van een enkele variant die bijvoorbeeld onevenredig grote offers van natuurwaarden vraagt (aantasting van het Dommeldal). Naast de oplossingsrichtingen uit de Verkenning zijn nog enkele andere oplossingsrichtingen onderzocht. Eén daarvan is het hierna beschreven alternatief 6.

Alternatief 6: 'superruit': Nieuwe oost-westverbinding ten noorden van Laarbeek

Een 'superruit' ten noorden van Laarbeek biedt een alternatief voor enkele verbindingen op het onderliggend wegennet, hetgeen een klein positief effect op veiligheid en leefbaarheid met zich meebrengt. De hoofdwegen, waaronder de oostelijke ring Eindhoven en de radialen naar Eindhoven, worden echter zwaarder belast. Dit heeft een negatief effect op de bereikbaarheid van het oostelijk deel van de stadsregio. Vanwege de noordelijke ligging van de nieuwe verbinding heeft deze nauwelijks effect op het zuidelijk deel van het plangebied BOSE.

kernprobleem/aspect	oplossend vermogen
doorstroming oostelijke ring Eindhoven	-
doorstroming radialen Eindhoven	-
as Nuenen – Lieshout - Beek en Donk	o meer verkeer in Nuenen, minder in Lieshout
Geldrop en aansluiting A67	o
bereikbaarheid en leefbaarheid Helmond	o
totaal aspect bereikbaarheid	-/o
totaal aspect leefbaarheid	o

Tabel 5.8: Samenvatting effecten alternatief 6 (indicatief)

De tabel laat zien dat het oplossend vermogen van dit alternatief voor de problemen in het oostelijk deel van de stadsregio per saldo nihil is. Daarom wordt dit alternatief niet meegenomen in de planstudie.

6 Te onderzoeken effecten

6.1 Werkwijze bij de effectbeschrijving

De beschrijving van de effecten dient een beoordeling en onderlinge vergelijking van de alternatieven en varianten mogelijk te maken. Dat stelt de volgende voorwaarden aan de te volgen werkwijze:

- Voor elk alternatief worden dezelfde effecten bestudeerd. De effecten worden bovendien voor elk alternatief met dezelfde methoden en technieken bepaald.
- Er wordt vooral aandacht besteed worden aan die effecten die per alternatief structureel en wezenlijk van elkaar verschillen.
- Effecten worden zo veel mogelijk gekwantificeerd. Daarbij dient echter ook inzichtelijk gemaakt te worden wat de cijfers betekenen: Wanneer is sprake van een groot positief of negatief effect? Wat is de reikwijdte van het effect? In hoeverre wordt voldaan aan (wettelijk) gestelde normen en criteria?

De dimensionering van de wegen in de verschillende alternatieven is van invloed op de effecten. In deze Startnotitie zijn nog geen concrete voorstellen voor de dimensionering opgenomen, omdat de alternatieven vooralsnog alleen op hoofdlijnen zijn onderzocht. Bij de effectbeschrijving is het echter van belang dat de benodigde dimensionering wel aangegeven wordt.

6.2 Overzicht van relevante beoordelingsaspecten en toetsingscriteria

Hierna wordt eerst een overzicht gegeven van de verschillende effecten die relevant zijn voor de beoordeling van de alternatieven. Voor elk van de verschillende effecten wordt vervolgens een korte toelichting gegeven. Daarbij wordt aangegeven wat onderzocht zal worden en welke aspecten daarvan meer dan gemiddelde aandacht verdienen, gegeven de specifieke maatschappelijke en economische situatie en de bijzondere natuurwaarden in het gebied.

Mate waarin de primaire doelstelling wordt bereikt:

- bereikbaarheid;
- economie;
- leefbaarheid, woon- en leefmilieu;
- verkeersveiligheid.

Mate van conflict met andere functies:

- natuur en landschap;
- landbouw;
- recreatie;
- wonen en werken.

Schadelijke neveneffecten van aanleg en gebruik van nieuwe infrastructuur:

- bodem en water;
- geluid en luchtkwaliteit;
- externe veiligheid;
- sociale effecten.

Overige aspecten:

- kosten;
- realiseringstijd;
- kabels en leidingen.

6.2.1 Verkeer, vervoer en economie (primaire doelstelling)

Bereikbaarheid

De afnemende bereikbaarheid in de regio is de aanleiding voor de m.e.r. Een goed inzicht in de mate waarin de alternatieven bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid op de verschillende vervoersrelaties binnen de regio is dan ook essentieel voor de verdere besluitvorming. Van de verschillende alternatieven worden niet alleen de effecten op het regionale wegennet aangegeven, ook worden uitspraken gedaan over de consequenties voor de (toekomstige) doorstroming op de Rijkswegen A58 en A67. Er wordt onderscheid gemaakt naar soort verkeer (vrachtverkeer, zakelijk verkeer, overig verkeer) en naar vervoersrelatie (korte of lange afstand; intern, extern, of doorgaand verkeer). Prognosejaar is 2020.

De bereikbaarheid kan op verschillende manieren worden gekwantificeerd. In ieder geval wordt inzicht gegeven in de verhouding tussen intensiteit en capaciteit van het wegennet en de gemiddelde (reis)snelheid op belangrijke vervoersrelaties (tussen kernen). Tezamen bepalen deze aspecten de reistijd op de verschillende relaties en de betrouwbaarheid daarvan. Voorts wordt ingegaan op de mogelijkheden om de modal split te beïnvloeden ten gunste van openbaar vervoer en fiets.

Economie

Bijzondere aandacht voor de blijvende effecten die voortkomen uit de kwaliteit van de weginfrastructuur: directe (systeem)kosten als gevolg van files (langere en meer onbetrouwbare reistijden) en beïnvloeding van het vestigingsklimaat. Tijdelijke effecten ten gevolge van de aanleg zijn minder van belang.

Leefbaarheid, woon- en leefmilieu

De kwaliteit van het woon- en leefmilieu wordt afgeleid van de geluidwaarden, luchtkwaliteit, barrièrewerking (sociale effecten) en verkeersveiligheid in woongebieden.

Verkeersveiligheid

De te verwachten verkeersveiligheidseffecten worden bepaald op basis van ongevalskencijfers naar wegcategorie en intensiteit. In het bijzonder wordt ingegaan op de effecten op wegen waar de intensiteiten significant wijzigen. Bij een grote verandering van intensiteiten wordt

aangegeven in hoeverre de functie en de vormgeving van de weg moeten worden aangepast aan het veranderde gebruik. Bij het berekenen van veiligheidseffecten wordt daarvan ook uitgegaan.

6.2.2 Ruimtelijke ordening, overige functies (secundaire doelstelling)

Natuur en landschap

De belangrijkste natuur- en landschapswaarden krijgen bijzondere aandacht. Het gaat daarbij om permanent verlies van natuurwaarden, versnippering van ecosystemen en ecologische relaties, verstoring van bestaande milieukwaliteit, waterhuishouding en cultuurhistorische waarden.

Wanneer ecologische verbindingen en cultuurhistorische waarden worden doorsneden of verloren gaan, wordt zowel de omvang daarvan aangegeven (kwantiteit), als het belang ervan (kwaliteit). Tevens wordt onderzocht in welke mate compenserende en/of mitigerende maatregelen mogelijk zijn en welk effect daarvan uitgaat.

Landbouw

Onderzocht wordt in hoeverre de alternatieven van invloed zijn op de agrarische bedrijfsvoering (naast de reeds verwachte ontwikkelingen in deze sector). Het gaat hierbij enerzijds om areaalverlies, anderzijds om effecten op landbouwkundige en bedrijfseconomische condities.

Recreatie

De invloed op recreatievoorzieningen en openluchtrecreatie worden in beeld gebracht, zowel kwantitatief (afname oppervlakte voor recreatie) als kwalitatief (afname kwaliteit van recreatie). Veel natuurgebieden in het plangebied worden medegebruikt voor recreatie. De effecten op recreatie worden daarom in samenhang beoordeeld met effecten op het gebied van natuur, landschap en milieu.

Wonen en werken

Normale aandacht voor de mate waarin bestaande of geprojecteerde woningen en bedrijven conflicteren met de alternatieven. Bescheiden aandacht voor de mate waarin de stedenbouwkundige kwaliteit wordt beïnvloed.

6.2.3 Schadelijke neveneffecten (secundaire doelstelling)

Bodem en water

De effecten op de bodemstructuur en bodemkwaliteit worden in beeld gebracht. Specifiek wordt aangegeven in hoeverre sprake is van:

- beïnvloeding van grondwaterbeschermingsgebieden;
- doorsnijding van bodemverontreinigings- en saneringslocaties.

Tevens worden veranderingen in grondwater- en oppervlaktewaterhuishouding in beeld gebracht, alsmede in kwaliteit van het oppervlaktewater.

Geluids- en luchtkwaliteit

De aandacht gaat vooral uit naar veranderingen in geluids- en luchtkwaliteit in de directe omgeving van de weg. Bij het bepalen van de geluidseffecten wordt getoetst aan de normen en eisen in de Wet geluidhinder. Niet alleen wordt het geluidsniveau langs nieuwe wegen bepaald, maar ook langs bestaande wegen waar sprake is van een wijziging van geluidsniveaus van ten minste 1,5 dB(A). Zowel het aantal gehinderden als de mate van hinder wordt beschreven. De emissies van schadelijke stoffen worden getoetst aan de relevante Besluiten luchtkwaliteit.

Externe veiligheid

Beheersing van risico's voor het optreden van calamiteiten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen worden in beeld gebracht, waarbij onderscheid gemaakt wordt in het Plaatsgebonden Risico en het Groepsrisico.

Sociale effecten

Nieuwe infrastructuur kan sociale relaties beïnvloeden als gevolg van de fysieke barrièrewerking (oversteekbaarheid, omrijbewegingen) en de visuele beleving. Voor dit aspect wordt volstaan met een overzicht van aandachtspunten en mogelijkheden om de hier genoemde effecten tegen te gaan of te verminderen door de vormgeving en inrichting van de weg.

6.2.4 Overige aspecten

Kosten

Van elk alternatief zal een kostenraming worden gemaakt. In de kostenraming wordt onderscheid gemaakt in:

- eenmalige kosten versus jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud;
- kosten die direct te maken hebben met verkeerskundige eisen versus kosten voor eventuele mitigerende en compenserende maatregelen.

Realiseringstijd

Verschillen in bouwtijd en mogelijkheden tot fasering worden beschreven.

Kabels en leidingen

Aangegeven wordt in hoeverre boven- en ondergrondse kabels en leidingenstroken worden doorsneden en/of omgeleid moeten worden.

7 Procedures en vervolgtraject

7.1 Procedure m.e.r./wijziging Regionaal Structuurplan

De m.e.r. voor BOSE is gekoppeld aan de vaststelling van het tracé in een wijziging van het Regionaal Structuurplan (RSP): op grond van de resultaten van de m.e.r. zal een voorkeursvariant worden bepaald die vervolgens (indien nodig) zal worden verwerkt in een partiële herziening van het RSP. Dit geldt ook als gekozen wordt voor een benuttingsvariant, waarbij geen nieuwe wegverbindingen worden gerealiseerd.

7.2 De stappen in de besluitvormingsprocedure

Stap 1: Opstellen en bekendmaken startnotitie

De startnotitie is vastgesteld door de Regioraad (zie ook paragraaf 1.2). Formeel is de startnotitie de onderbouwing van het voornemen van de Regioraad om het Regionaal Structuurplan te wijzigen (art. 7.13, lid 1, Wet Milieubeheer. Het voornemen wordt door het bevoegd gezag (= Regioraad) publiekelijk bekend gemaakt en de startnotitie wordt vier weken ter inzage gelegd. Dit is het begin van de formele procedure.

Stap 2: Inspraak en vaststellen richtlijnen voor de milieu-effectrapportage

Gedurende de termijn van tervisielegging kan iedereen schriftelijke opmerkingen indienen over de startnotitie of over de samenvatting die in het kader van de inspraak vervaardigd wordt. De inspraakronde heeft in dit stadium betrekking op de opzet van de studie en de te onderzoeken alternatieven en aspecten, niet op het uiteindelijk te nemen besluit. Tijdens de inspraakronde wordt een informatie-avond gehouden. Op deze avond wordt een toelichting gegeven. Ook kunnen bezoekers hier met hun vragen terecht.

Op basis van de startnotitie en de inspraakreacties adviseert de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cmer) het bevoegd gezag (de Regioraad) over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen MER. Mede op basis daarvan stelt het bevoegd gezag de richtlijnen vast.

Stap 3: Opstellen en bekendmaken van projectnota/MER

Het Dagelijks bestuur van het SRE stelt de projectnota en het MER op. Tijdens deze fase wordt regelmatig overlegd met verschillende betrokken gemeenten, provincie, waterschappen, belangengroepen etc. Vervolgens biedt het Dagelijks Bestuur de projectnota/MER aan aan de Regioraad. Op het moment dat de projectnota/MER door het bevoegd gezag (= Regioraad) als aanvaardbaar is beoordeeld, wordt deze bekendgemaakt.

Stap 4: Inspraak, toetsing en advisering

De projectnota/MER ligt minimaal vier weken ter inzage. Gedurende die periode organiseert de initiatiefnemer voorlichtingsbijeenkomsten waarin een toelichting op de studieresultaten wordt gegeven. Ook bestaat de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen (schriftelijk of mondeling). Centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

- Is de informatie in de projectnota/MER correct en volledig genoeg om er een besluit op te kunnen baseren?
- Welk van de beschreven alternatieven verdient de voorkeur?

De eerste vraag wordt tevens beantwoord door de Cmer. Zij toetst de milieu-informatie op juistheid en volledigheid en geeft een 'toetsingsadvies'. Hiervoor staat een periode van vijf weken na de inspraaktermijn. Om antwoord te krijgen op de tweede vraag, wordt in dit stadium tevens overlegd met de besturen van de betrokken gemeenten, provincie en waterschappen. De verschillende besturen maken hun mening rechtstreeks kenbaar aan het bevoegd gezag (= Regioraad).

Stap 5: Besluitvorming

Op basis van de informatie uit de projectnota/MER, de inspraakreacties en de adviezen stelt het bevoegd gezag vast welk alternatief de voorkeur heeft. De voorkeursvariant wordt opgenomen in een partiële herziening van het RSP. Belangstellenden en betrokkenen kunnen in dit stadium opnieuw schriftelijk of mondeling reageren.

Stap 6: Planologische inpassing en vergunningen

Het uitgewerkte plan moet door de provincie en betrokken gemeenten planologisch ingepast worden. Voorts zullen de nodige vergunningen moeten worden verleend. Tijdens deze procedurestap kunnen geen bezwaren meer worden gemaakt.

Stap 7: Realisatie en evaluatie

Na het doorlopen van alle relevante procedures kan de realisatie aanvangen. Het bevoegd gezag (= Regioraad) moet de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in het MER voorspelde effecten. Hiertoe wordt een evaluatieprogramma opgesteld. Tevens worden de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. In het evaluatieprogramma wordt bepaald hoe en op welke termijn onderzoek verricht zal worden. Als de milieugevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag (= Regioraad) nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter visie gelegd.



Keizer Karel V Singel 8
Postbus 985
5600 AZ Eindhoven
Telefoon : (040) 259 45 94
Telefax : (040) 259 45 50