

Startnotitie A58

Eindhoven-Oirschot

Voor de toevoeging van een rijstrook op de noordelijke rijbaan

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat Noord-Brabant
Postbus 90157
5200 MJ 's-Hertogenbosch
Telefoonnummer: 073 6817817

Informatie: Ir A.G. Dieperink
Telefoon: 073 6817605
Fax: 073 6817870

Advies en redactie ARCADIS B.V. & DHV B.V.

Datum: November 2006

Inhoudsopgave

1	Inleiding 4
1.1	Aanleiding voor de studie 4
1.2	Welke procedure wordt gevolgd? 5
1.3	Wat is een Startnotitie? 5
1.4	U kunt reageren 5
1.5	Leeswijzer 6
2	Probleem- en doelstelling 7
2.1	Probleemstelling 7
2.2	Doelstelling 7
2.3	Relaties met andere wegenprojecten 7
3	Alternatieven voor wegaanpassing 9
3.1	Randvoorwaarden en uitgangspunten 9
3.2	Wel en niet mee te nemen alternatieven 9
3.3	Nulalternatief/referentiesituatie 10
3.4	Voorkeursalternatief: toevoeging van een extra rijstrook 11
3.5	Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) 11
4	Huidige situatie en ontwikkelingen 12
4.1	Verkeer 12
4.2	Ruimtelijke ordening 13
4.3	Milieu 13
4.3.1	Woon- en leefmilieu 13
4.3.2	Natuurlijke omgeving 14
5	Te onderzoeken effecten 17
5.1	Hoe worden de effecten bepaald? 17
5.2	Verkeer 17
5.3	Ruimtelijke ordening 18
5.4	Milieu 18
5.4.1	Woon- en leefomgeving 18
5.4.2	Natuurlijke omgeving 19
5.5	Kosten 19
6	Procedure en planning 21
6.1	Het traject van de Tracéwetprocedure 21
6.2	Tijdsplanning 23
6.3	Mogelijkheden tot inspraak 24
Bijlage A	Verklarende woordenlijst 25
Bijlage B	Globale milieutoets voor de selectie van alternatieven 28
Bijlage C	Literatuurlijst 30

1 Inleiding

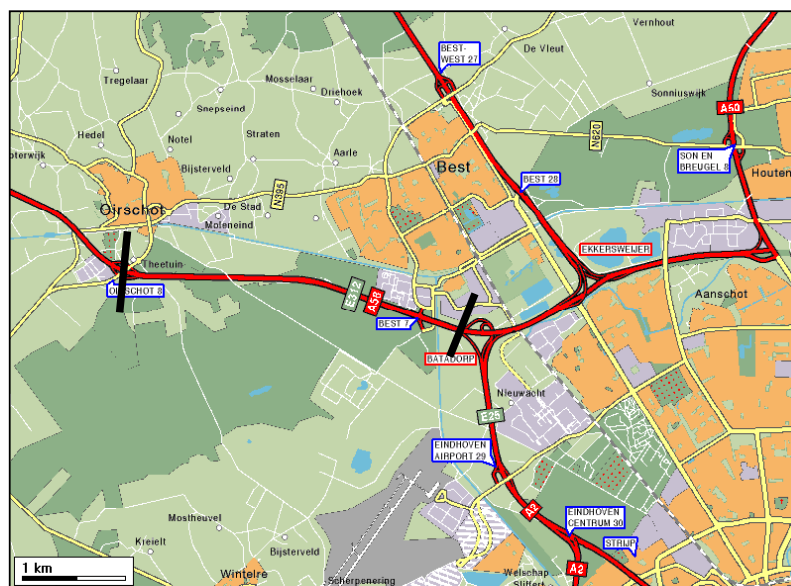
In 2002 is door het kabinet besloten tot de aanpak van de grootste problemen op het Hoofdwegennet met het pakket Fileplan ZSM (Zichtbaar-Slim-Meetbaar). Dit programma is opgezet om enkele van Nederlands grootste verkeersknelpunten op korte termijn op te lossen dan wel te verlichten. Eén daarvan is de A58 tussen knooppunt Batadorp bij Eindhoven en de aansluiting Oirschot. Door dit knelpunt komt ook de doorstroming op de Randweg A2 Eindhoven in gevaar. Dit knelpunt wordt in het kader van het programma ZSM II aangepakt door de verkeerscapaciteit van de A58 te vergroten. Deze capaciteitsuitbreiding is door de minister van Verkeer en Waterstaat in de regio aangekondigd op 13 juli 2004. Bij het voornemen dienen de milieueffecten te worden onderzocht in een milieueffectrapportage (m.e.r.), waarvan deze Startnotitie de eerste stap is.

1.1 Aanleiding voor de studie

Op dit moment zijn er regelmatig files op de achterlandverbinding A58 tussen Eindhoven en Tilburg (zie ook hoofdstuk 2). Dit probleem neemt door de verkeersgroei in de toekomst verder toe, waarmee de kans toeneemt dat er ook filevorming optreedt op de Randweg A2 Eindhoven. De A58 is tevens een belangrijke transportverbinding voor vrachtverkeer.

Het wegvak van de A58 tussen knooppunt Batadorp en aansluiting Oirschot dient daarom te worden aangepast. Het doel van het project is om de verkeerscapaciteit op het A58-wegvak Eindhoven-Oirschot te vergroten, waardoor ook de doorstroming van de Randweg A2 Eindhoven wordt bevorderd.

Op de noordbaan van de A58 kan verkeerscapaciteit worden toegevoegd in de vorm van een extra rijstrook. Een dergelijke aanpassing is Tracéwet- en m.e.r.-plichtig. Deze Startnotitie is de eerste stap van de m.e.r.-procedure (milieueffectrapportage).



Figuur 1.1: Ligging van het A58-wegvak Eindhoven – Oirschot

Het traject van de A58 dat in studie wordt genomen betreft het gedeelte tussen knooppunt Batadorp (km 13,0) en aansluiting Oirschot (km 20,0), in de rijrichting van Eindhoven naar Oirschot. Het traject heeft een totale lengte van 7,0 km, zie figuur 1.1. Het studiegebied van de m.e.r.-procedure omvat dit traject én de mogelijke invloedssfeer van de wegaanpassing op de omgeving.

1.2 Welke procedure wordt gevolgd?

Voor de capaciteitsverruimende maatregelen op de A58 wordt de nieuwe, verkorte, Tracéwetprocedure (vastgesteld 20 oktober 2005) gevolgd. In de procedure is onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies gevraagd worden aan deskundigen.

De Tracéwet is op het Besluit Milieueffectrapportage (m.e.r) uit de Wet Milieubeheer en op de Algemene wet bestuursrecht afgestemd.

Bij de Tracéwetprocedure neemt de minister van Verkeer en Waterstaat een besluit over de wegaanpassing. Het Ministerie van LNV, de Provincie Brabant, de betreffende gemeenten (Eindhoven, Best en Oirschot) en waterbeheerders worden bij de besluitvorming betrokken, omdat het project raakvlakken heeft met hun belangen.

Voor een volledige beschrijving van de procedure, zie hoofdstuk 6.

1.3 Wat is een Startnotitie?

Het opstellen van een Startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Doel van een Startnotitie is het beschrijven van de achtergronden en uitgangspunten van het project en daarnaast het uiteenzetten van de zaken die bij het opstellen van het Milieueffectrapport onderzocht worden. Ook bakent de Startnotitie het probleem af, geeft inzicht in de te onderzoeken alternatieven van de wegaanpassing en gaat in op de te onderzoeken (milieu)effecten.

1.4 U kunt reageren

De Startnotitie ligt zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kunnen burgers, belangengroeperingen en overheidsinstanties via inspraakreacties kenbaar maken op welke alternatieven en (milieu)effecten het onderzoek zich volgens hen moet richten. Uw inspraakreactie kan leiden tot uitbreiding of verlegging van de focus van het onderzoek. Door in te spreken draagt u bij aan een verantwoorde besluitvorming.

Als u wilt reageren, dan kunt u uw reactie sturen aan:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
A58 Eindhoven - Oirschot
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Uw reactie kunt u ook via internet versturen: www.inspraakvenw.nl
Als u dat wenst kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw gegevens.

In de advertentie van de lokale en regionale dag- en weekbladen zijn de termijnen van inspraak vermeld.

1.5 Leeswijzer

Een globale indruk

Wie een globale indruk van de inhoud van deze Startnotitie wil krijgen, kan zich beperken tot de hoofdstukken 2, 3 en 5. Daarin wordt uitgelegd wat precies het onderwerp van de studie is, welke oplossingen (verbeteringsalternatieven) onderzocht worden en op welke manier de effecten onderzocht worden.

Wat zijn de problemen? Wat is de doelstelling? (hoofdstuk 2)

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de problemen op de A58 en de Randweg A2 Eindhoven in de huidige situatie. Tevens wordt kort aangegeven welke problemen worden verwacht in 2015 en 2020 wanneer extra maatregelen achterwege blijven. Uit deze probleemstelling wordt onder meer de doelstelling van het project afgeleid.

Welke alternatieven worden onderzocht? (hoofdstuk 3)

Hoofdstuk 3 gaat in op de mogelijke oplossingen: alternatieven voor capaciteitsuitbreiding en wegaanpassing.

Wat is de huidige situatie en wat zijn de ontwikkelingen in de toekomst? (hoofdstuk 4)

De huidige situatie en de toekomstige ontwikkelingen op en rond de A58 worden weergegeven. Daarbij wordt ingegaan op de aspecten verkeer, ruimtelijke ordening en milieu.

Welke effecten worden in kaart gebracht? (hoofdstuk 5)

Maatregelen om de doorstroming van het verkeer te verbeteren kunnen verschillende soorten effecten op de omgeving met zich meebrengen. Het gaat daarbij om effecten voor het verkeer, de ruimtelijke ordening en het milieu. Hoofdstuk 5 bevat een voorstel voor de te onderzoeken (milieu)effecten.

Weten hoe de procedure in elkaar zit? Wat is de planning?

In hoofdstuk 6 wordt de Tracéwetprocedure uitgelegd en worden de partijen die bij de procedure betrokken zijn, beschreven. Een globale planning met mijlpalen is ook in dit hoofdstuk opgenomen.

Wat betekent.....

Getracht is de tekst van deze Startnotitie voor iedereen toegankelijk te maken. Vanwege het technische karakter van de studie is het gebruik van jargon echter niet uit te sluiten. In de bijlage is daarom een verklarende woordenlijst opgenomen.

2 Probleem- en doelstelling

Het probleem dat met dit project wordt aangepakt zijn de files op de noordbaan van de A58. Door deze files neemt ook de kans toe op filevorming op de Randweg A2 Eindhoven. Het doel van het project is een capaciteitsvergroting op de noordbaan van de A58, waardoor ook de doorstroming van de Randweg A2 Eindhoven wordt bevorderd.

2.1 Probleemstelling

Op dit moment zijn de verkeersintensiteiten op de A58 Eindhoven-Oirschot hoog en is er sprake van filevorming in de spitsuren. Door de groei van het verkeer zal het aantal files op de A58 naar verwachting flink toenemen (zie de verkeerscijfers in tabel 2.1). Filevorming op de noordbaan van de A58 zal ook de kans op files vergroten op de Randweg A2 Eindhoven. Hierdoor zal de voorgenomen capaciteitsuitbreiding van de Randweg A2 Eindhoven minder effectief zijn.

Jaar	Ochtendspits		Avondspits	
	Verkeersintensiteit (PAE/uur)	I/C-waarde	Verkeersintensiteit (PAE/uur)	I/C-waarde
2004	3895	0,91	4011	0,93
2015	4847	1,04	4917	1,06
2020	4838	1,04	4891	1,05

Tabel 2.1 Verkeersintensiteiten en I/C-verhouding in het drukste uur

Bij I/C-verhoudingen in de spitsperiode van boven de 0,80 is sprake van filevorming, boven 1,00 is sprake van overbelasting).

2.2 Doelstelling

Het doel van het project is om de capaciteit op de noordbaan van de A58 Eindhoven-Oirschot toekomstvast te vergroten, waardoor ten minste tot 2015 de doorstroming van de Randweg A2 Eindhoven wordt bevorderd. De betrouwbaarheid van het wegennet aan de noord- en westzijde van Eindhoven zal hierdoor toenemen. Dit is van belang voor zowel het personenverkeer als voor het eveneens belangrijke vrachtverkeer. De maatregelen op het A58-wegvak Eindhoven-Oirschot moeten ook afdoende zijn nadat eventueel op andere A58-wegvakken vanaf Oirschot richting Tilburg capaciteitsverruimende maatregelen zijn genomen.

2.3 Relaties met andere wegenprojecten

De A58 tussen Eindhoven en Tilburg is onderdeel van een omvangrijk wegennetwerk in Noord-Brabant. Op vele plaatsen zijn werkzaamheden gaande of in voorbereiding. De meeste daarvan hebben in verkeerskundig opzicht een duidelijke relatie met de A58. Hierna wordt kort ingegaan op de belangrijkste projecten van dit moment.

Uitbreiding A2/A67 Randweg Eindhoven

Tussen 2006 en 2010 worden op de A2 tussen knooppunt Batadorp en knooppunt Leenderheide diverse hoofd- en parallelrijbanen aangelegd, waarmee lokaal en doorgaand verkeer van elkaar worden gescheiden. Er komen vier rijbanen in plaats van de huidige twee. Hierbij zijn de twee middelste rijbanen als hoofdrijbanen bestemd voor het doorgaande verkeer dat niet in Eindhoven of directe omgeving moet zijn. Op deze hoofdrijbanen zijn geen op- en afritten aanwezig. De twee buitenste rijbanen (de parallelbanen) hebben wel aansluitingen met de regionale wegen en zijn bestemd voor weggebruikers die in Eindhoven of omgeving hun herkomst of bestemming hebben.

Spitsstroken A2 Den Bosch-Eindhoven

Rond 2008 worden op de A2 in twee richtingen spitsstroken aangelegd tussen de knooppunten Vught en Ekkersweijer. Daarnaast loopt er een studie naar verbreding van de A2 tot maximaal twee maal vier rijstroken.

Aansluiting A50/A58

Rijkswaterstaat Noord-Brabant is in overleg met de gemeenten Eindhoven en Son en Breugel bezig met de voorbereiding van een nieuwe aansluiting tussen de A50 en de A58 nabij bedrijventerrein Ekkersrijt. De aansluiting wordt aangelegd voor het verbinden van de A50 met de A58, het aansluiten van de J.F. Kennedylaan op de A50 en de A58, en voor het ontsluiten van het bedrijventerrein Ekkersrijt op de A58. Eind 2006 wordt begonnen met de aanleg van de aansluiting. De A58 wordt hier overigens na het gereedkomen van de A50 Eindhoven – Oss ook onderdeel van de A50.

Benutting corridor Tilburg-Eindhoven

Voor de regio Tilburg – Eindhoven is de Benuttingsstudie Corridor Tilburg – Eindhoven (2005) uitgevoerd. In deze studie is geïnventariseerd op welke wijze gebiedsgerichte benutting knelpunten op de A58 kan oplossen en voorkomen. Benutting kan verlichting geven aan de verkeersproblemen voor de korte termijn (2010). Geconstateerd is dat het onderliggende wegennet onvoldoende capaciteit heeft om de problemen op de A58 in de toekomst op te vangen. Ook is gebleken dat de doorstroming op de A2 Randweg Eindhoven essentieel is voor de bereikbaarheid van de regio. In de Benuttingsstudie Corridor Tilburg – Eindhoven zijn maatregelen genoemd aanvullend op capaciteitsuitbreiding van de A58.

Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant (BBZOB)

Het project Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant is een samenwerkingsverband van 23 wegbeheerders van de regio zuidoost Brabant. Doel van het project is de bereikbaarheid van de regio te waarborgen en waar mogelijk zelfs te verbeteren door het beter benutten van het bestaande regionale wegennet (Eindrapport Beter Bereikbaar Zuidoost Brabant, BBOZB 2005).

3 Alternatieven voor wegaanpassing

Centraal in alle oplossingsalternatieven staat het vergroten van de verkeerscapaciteit op de noordelijke rijbaan van de A58 tussen Eindhoven en Oirschot door middel van de aanleg van een extra rijstrook. De effecten van deze oplossing worden vergeleken met de situatie waarin er geen maatregelen worden getroffen op de A58 (referentiesituatie/-alternatief). Ook wordt het wettelijk verplichte meest milieuvriendelijk alternatief (het MMA) beschreven.

3.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Elke te bestuderen oplossing moet aan een aantal randvoorwaarden voldoen. In deze Startnotitie worden ze globaal aangeduid; in de volgende fase van de m.e.r.-procedure (het Milieueffectrapport) worden ze verder uitgewerkt. Ook is een aantal algemene uitgangspunten van toepassing.

Randvoorwaarden

De alternatieven voor de capaciteitsvergroting moeten aan drie randvoorwaarden voldoen:

- Het probleem van de filevorming op de Randweg Eindhoven tot 2015 oplossen, of de oplossing tenminste dicht benaderen.
- Binnen redelijke grenzen technisch uitvoerbaar zijn
- Binnen de financiële kaders vallen van ZSM II.

Algemene uitgangspunten

Daarnaast gelden de volgende algemene uitgangspunten:

- Er wordt capaciteit toegevoegd voor het verkeer tussen de kilometerpalen 13,0 en 20,0.
- Een aantal autonome ontwikkelingen vindt plaats:
 - De Randweg A2 Eindhoven wordt gerealiseerd conform het reeds vastgestelde Tracébesluit.
 - Op de A2 Den Bosch - Eindhoven worden spitsstroken aangelegd.
- De alternatieven moeten voldoen aan de gangbare Nederlandse en Europese ontwerpnormen en -richtlijnen. Dit betreft ROA (Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen) en AGR (European Agreement on main international traffic Arteries).
- De oplossingen moeten passen binnen de wet- en regelgeving die geldt voor o.a. het woon- en leefmilieu en natuur en landschap.

3.2 Wel en niet mee te nemen alternatieven

Er is gezocht naar oplossingen of verbeteringsalternatieven die leiden tot een betere doorstroming van het verkeer op de A58 en die tevens toekomstige filevorming op de Randweg Eindhoven verminderen. Omdat het onderliggende wegennet geen oplossing biedt¹, kan alleen met een capaciteitsvergroting van de A58 de doorstroming worden bevorderd.

¹ Zie ook pagina 9 onder Benuttingsstudie Corridor Tilburg-Eindhoven.

De volgende alternatieven voor de capaciteitsvergroting van de A58 zijn mogelijk (zie ook bijlage B):

- benutting met een extra rijstrook (links of rechts) die in de spits wordt opengesteld bij meer dan 3000 motorvoertuigen per uur;
- toevoeging van een extra rijstrook die permanent beschikbaar is.

Benutting op de A58 (extra rijstroken die worden opengesteld in de spits) wordt als onvoldoende toekomstvast beschouwd omdat een spitsstrook door de groei van het verkeer op den duur overdag nagenoeg permanent geopend moet worden. Daarnaast is overwogen dat een spitsstrook tot meer wisselingen tussen rijstroken leidt. Om de verkeersveiligheid op peil te houden moeten dan ook extra verkeersveiligheidsmaatregelen genomen worden. Toevoeging van een permanente rijstrook biedt de mogelijkheid om de vluchtstrook als extra spitstrook te benutten, indien dit in de toekomst noodzakelijk is. Een permanente extra rijstrook wordt doorgaans ook beter gebruikt. Dit alternatief is daarnaast relatief veiliger omdat het verkeer minder van rijstrook hoeft te wisselen. Er hoeven dan ook geen extra verkeersveiligheidsmaatregelen genomen te worden. Daarmee is deze oplossing toekomstvaster.

Naast deze verschillen in toekomstvastheid zijn er geen beduidende verschillen in milieueffecten en kosten te verwachten (de globale milieutoets in Bijlage B geeft een vergelijking van de milieueffecten).

Op basis van het bovenstaande is Rijkswaterstaat van mening dat er voor de A58 maar één realistisch en toekomstvast wegaanpassingsalternatief is: toevoeging van een extra rijstrook. Dit voorkeursalternatief (zie paragraaf 3.4) wordt, samen met het wettelijk verplichte Meest Milieuvriendelijke Alternatief MMA (zie paragraaf 3.5), verder uitgewerkt in het MER.

3.3 Nulalternatief/referentiesituatie

In het MER wordt een nulalternatief opgenomen. Dit is het alternatief waarbij geen capaciteitsvergroting op het A58-wegvak tussen knooppunt Batadorp en aansluiting Oirschot plaatsvindt. Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen (de autonome ontwikkelingen zoals o.a. beschreven in paragraaf 2.4) worden wel in het nulalternatief meegenomen. Referentiejaar voor de vergelijking van de milieueffecten is het jaar 2020.

Het nulalternatief lost de verkeersknelpunten niet op en is derhalve geen reëel alternatief. Het alternatief wordt echter wel gebruikt als referentiesituatie om de effecten van de wegaanpassingsalternatieven op een juiste wijze in beeld te brengen. Hierdoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin de capaciteitsvergroting achterwege blijft. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze wijze in beeld.

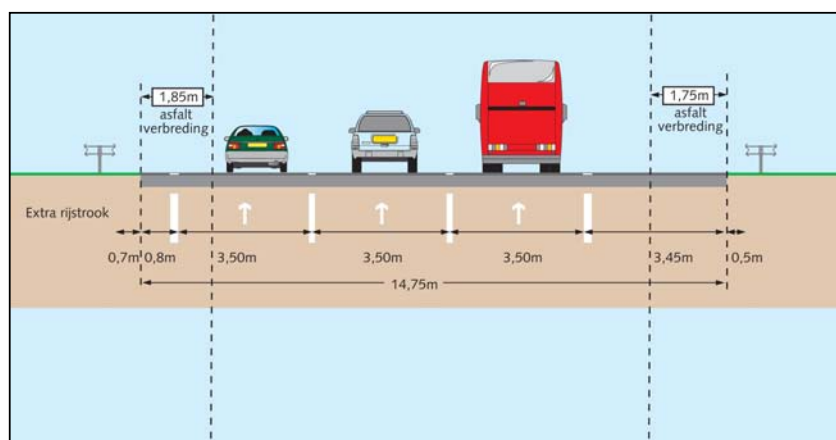
De A58 in de referentiesituatie heeft, zoals ook in de huidige situatie, een verhardingsbreedte variërend van in totaal 11,15 meter tot 12,50 meter. Elke rijbaan heeft twee rijstroken van 3,5 meter en een vluchtstrook van 3 meter. Het snelheidsregime is 120 km/uur.

3.4 Voorkeursalternatief: toevoeging van een extra rijstrook

Het voorkeursalternatief omvat op de huidige noordelijke rijbaan een enkelzijdige capaciteitsvergroting en verbreding van twee naar drie rijstroken. Het extra asfalt dat hiervoor nodig is heeft een breedte van maximaal 3,60 meter. In de middenberm is de asfaltuitbreiding maximaal 1,85 meter en aan de buitenzijde maximaal 1,75 meter.

Het alternatief gaat uit van drie rijstroken van elk 3,50 meter en een vluchtstrook van maximaal 3,45 meter. Bij viaducten is geen vluchtstrook aanwezig. De weg wordt omwille van de verkeersveiligheid voorzien van een geleiderail. De geleiderail bevindt zich op een afstand van 0,50 meter van de rechterkant van de weg.

Door de aanpassing van twee naar drie rijstroken dienen ook de bewegwijzering, verlichting en detectielussen in het wegdek aangepast dan wel aangebracht te worden. De plaats van de portalen voor bewegwijzering en signalering verandert niet. Het snelheidsregime is 120 km/uur.



Figuur 3.1: Dwarsprofiel noordbaan A58: toevoeging van een extra rijstrook

3.5 Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

In een MER dient (wettelijk verplicht) ook een meest milieuvriendelijk alternatief te worden gepresenteerd. Dit is een realistisch alternatief dat de capaciteitsproblemen aanpakt en tevens de minste negatieve effecten op het woon- en leefmilieu heeft. Als basis voor het MMA wordt uitgegaan van het alternatief toevoeging extra rijstrook. Daar waar nodig en mogelijk worden extra maatregelen toegevoegd om eventuele nadelige effecten te verzachten.

Scenario prijsbeleid

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

4 Huidige situatie en ontwikkelingen

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige situatie van het A58 studiegebied en de autonome ontwikkelingen die daarbij worden verwacht. Ook wordt ingegaan op het van toepassing zijnde beleid en de wet- en regelgeving. Alle mogelijk relevante onderwerpen komen kort aan bod. In het MER worden die waar nodig nader onderzocht.

4.1 Verkeer

Wetgeving en beleid

In de Nota Mobiliteit wordt het hoofdwegenet gezien als een samenhangend netwerk waarvoor het Rijk de zorg heeft. Dit hoofdwegenet verbindt de mainports (haven Rotterdam, Schiphol) met de andere economische centra en het buitenland. Op dit hoofdwegenet wordt gestreefd naar een betrouwbare reistijd met beperkte vertragingen.

De Nota Mobiliteit is vooral een nota van samenwerking. De regionale overheden krijgen meer verantwoordelijkheid en geld om een goed mobiliteitsbeleid te voeren. Regionale overheden zijn de aangewezen partijen om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Het Rijk voert de regie, maar de uitwerking vindt grotendeels regionaal en gebiedsgericht plaats. In de A58-studie wordt rekening gehouden met de ontwikkelingen van en uitgangspunten in de Nota Mobiliteit.

Toename van het verkeer op de A58

Het verkeersaanbod van Eindhoven (A2) naar Tilburg (A58) ligt in de huidige situatie al tegen de grens van wat de A58 in de spits kan verwerken. Dit heeft als gevolg dat er nu al regelmatig file ontstaat. In de toekomst worden de problemen alleen maar groter. Direct na afronding van de verbreding van de A2 Randweg Eindhoven ontstaat een situatie waarbij het verkeersaanbod groter is dan de capaciteit van de A58. Er staat dan met name in de avondspits structureel file op de A58 welke zich dan ook in lengte uitbreidt naar de A2.

De verkeerstoename op de A58 wordt grotendeels veroorzaakt door verbeterde doorstroming als gevolg van de capaciteitsuitbreiding van de Randweg A2 Eindhoven, de spitsstroken 's-Hertogenbosch - Eindhoven en de volledige openstelling van de A50 Eindhoven - Oss. Ook de autonome groei van het aantal personen- en vrachtvoertuigen draagt bij aan de files.

Verkeersveiligheid

De ongevallen op de A58 zijn met name het gevolg van filevorming.

Er gebeuren overwegend kop/staart ongevallen als gevolg van onvoldoende afstand houden en/of onvoldoende zicht op stilstaande of langzaam rijdende voertuigen. Door de toename van het verkeer zal de kans op ongelukken in de toekomst verder toenemen en daarmee verslechtert de verkeersveiligheid.

De verkeersveiligheid wordt in het MER beschreven aan de hand van risicocijfers per wegvak, gebaseerd op de ongevalsregistratie van hulpdiensten (afkomstig van het Ministerie V&W).

4.2 Ruimtelijke ordening

Wetgeving en beleid

In de Nota Ruimte (Kabinetsstandpunt, 2004) richt het Rijk zich onder andere op versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland. Randvoorwaarde hierbij is een goed functionerende verkeers- en vervoer-infrastructuur met een betrouwbare bereikbaarheid.

Woningbouw en bedrijventerreinen

Het A58-wegvak "knooppunt Batadorp – aansluiting Oirschot" valt deels in de stedelijke regio Eindhoven-Helmond en deels in de landelijke regio Groot-Kempen. In de directe nabijheid van de A58 worden weinig functies voor wonen of werken vervuld. In de stedelijke regio is het bedrijventerrein in het zuiden van Best het dichtst bij de A58 gelegen.

Ontwikkelingen

In de streekplanuitwerking voor Zuidoost-Brabant (januari 2005) wordt aangegeven dat met name woningbouw en bedrijventerreinen in de stedelijke regio een plaats moeten vinden. Geplande woonlocaties liggen in de gemeente Best en aan de zuidzijde van het Wilhelminakanaal in Oirschot (Moorland). Met name deze laatste locatie is van invloed op de aard en omvang van de verkeersbewegingen. Zuidelijk van de A58 op grondgebied van de gemeente Eindhoven worden nog enkele bedrijventerreinen ontwikkeld.

4.3 Milieu

4.3.1 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu omvat alle aspecten die bepalend zijn voor de kwaliteit van de leefomgeving, met name van de mensen die in de buurt van de weg wonen. Het gaat dan om de aspecten luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid.

Wetgeving en beleid

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

Regionaal beleid op het gebied van woon- en leefmilieu is uitgewerkt in de provinciale milieubeleidsplannen.

Geluid

De Wet Geluidhinder stelt eisen aan de maximale geluidsbelasting van geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen, scholen en ziekenhuizen. Het wegverkeer veroorzaakt een zeker geluidsbelasting in de aangrenzende gebieden. Hier liggen natuur-, woon- en werkgebieden.

Als gevolg van de toename van de verkeersintensiteiten en het toenemende vrachtverkeer over de weg zal de situatie zonder maatregelen verder verslechteren. Dit ondanks het stiller worden van de motoren en het wegdek. Globale berekeningen tonen een globale toename van 1-2 d(B)A. In het MER worden nauwkeurige berekeningen uitgevoerd conform de eisen van de Wet Geluidhinder.

Lucht

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). De (achtergrond)concentraties van deze twee stoffen in Nederland naderen de gestelde grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 en zijn daarmee maatgevend voor het al dan niet voldoen aan normen.

Er zijn geen meet- en rekengegevens beschikbaar over de actuele luchtsituatie langs de A58. Op basis van de situatie langs vergelijkbare rijkswegen is het de verwachting dat op maximaal enkele meters afstand van de rand van de weg de normen voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) licht worden overschreden. Als gevolg van de toenemende verkeersintensiteit en daarmee gepaard gaande filevorming zal de luchtkwaliteit zonder maatregelen mogelijk verder verslechteren. In het MER worden nauwkeurige berekeningen uitgevoerd conform de geldende wettelijke regelgeving voor luchtkwaliteit.

Externe veiligheid

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

In de 'Evaluatie risico's transport gevaarlijke stoffen' van de provincie Noord-Brabant, peiljaar 2002 is het traject "knooppunt Batadorp-aansluiting Oirschot" onderzocht. Hieruit blijkt dat de norm voor plaatsgebonden risico in de huidige situatie niet wordt overschreden. Ook aan de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt ruimschoots voldaan.

4.3.2 Natuurlijke omgeving

Het onderwerp natuurlijke omgeving omvat zaken die de kwaliteit van de groene ruimte bepalen.

Wetgeving en beleid

Het nationaal beleid voor natuur is voor een belangrijk deel gebaseerd op nationale en internationale afspraken die de natuur beschermen. De Habitat- en Vogelrichtlijn heeft tot doel zowel soorten als leefgebieden van dieren en planten te beschermen. Deze EU-richtlijnen zijn in de Nederlandse wetgeving verankerd in de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet.

In de Nota Ruimte en de nota NBL21 (Natuur, Bos en Landschap 21e eeuw) wordt beoogd waardevolle gebieden, objecten en planten- en diersoorten te behouden. Uitgangspunt van het beleid is de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in 2018.

Verlies aan natuurwaarden door de aanleg van wegen dient gecompenseerd te worden.

² Staatsblad (2005), nummer 316.

³ Richtlijn 96/62/EG, 27-09-1996, PbEG L 296 (EU, 1996)

⁴ Richtlijn 1999/30/EG, 22-04-1999, PbEG L 163 (EU, 1999), Richtlijn 2000/69/EG, 13-12-2000, PbEG L 313 (EU 2000)

De kaders voor landschap, cultuurhistorie en archeologie staan beschreven in met name:

- Monumentenwet: beschermt oude gebouwen, historische stads- en dorpsgezichten, oude landschappen en archeologische objecten;
- Nota Belvédère: cultuurhistorie is een vast onderdeel van de planvorming en – uitvoering;
- Europees Verdrag van Malta: schrijft voor dat bij plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen het belang van het archeologisch erfgoed meegewogen moet worden;
- Nota Ruimte: Nationale Landschappen.

Voor bodem en water is het beleid erop gericht bestaande verontreinigingen te saneren, nieuwe verontreinigingen te voorkomen en de verontreiniging als gevolg van diffuse bronnen terug te dringen. Sinds 2001 wordt gebruik gemaakt van de Watertoets om ruimtelijke plannen en besluiten te toetsen op de waterhuishoudkundige effecten.

Natuur

Binnen het onderzoeksgebied komen diverse natuurgebieden voor. De belangrijkste zijn delen van de Groene Hoofdstructuur (GHS), Ecologische Verbindingszones en historisch groen. Vogel- en Habitatrichtlijngebieden of Natuurbeschermingswetgebieden komen rondom het traject niet voor.

Ten zuiden van Oirschot richting Best liggen achtereenvolgens Landgoed 's-Heerenvijvers, Oirschotse Heide en Oostelbeersche Heide, welke deel uitmaken van de GHS. Ter hoogte van knooppunt Batadorp doorsnijdt de A58 het Beatrixkanaal. Dit kanaal maakt deel uit van de GHS en is aangewezen als Ecologische Verbindingszone. Daarnaast is het kanaal aan de zuidzijde van de A58 aangewezen als historisch groen.

Ook de bermen van de A58 hebben een bepaalde natuurwaarde, mede als gevolg van het bermbeheer. Belangrijke locaties vormen knooppunt Batadorp en de binnenberm bij afslag Oirschot aan de noordzijde.

Met name bij knooppunt Batadorp zijn verschillende soorten beschermde amfibieën, reptielen, broedvogels en vleermuizen aangetroffen.

Landschap

Het wegvak van de A58 tussen knooppunt Batadorp en aansluiting Oirschot ligt op een omvangrijke dekzandrug die deels beplant is met bos en deels grote stukken stuifzand en heide kent. Rondom verzorgingsplaats Kriekampen doorsnijdt de A58 de Oirschotse Heide, welke landschappelijk waardevol is.

Cultuurhistorie en archeologie

Buiten het directe invloedsgebied van de wegaanpassing maar binnen 1500 meter van het traject liggen drie gebieden die zijn aangewezen als waardevolle historisch-stedelijke bebouwing:

- Centrum van Oirschot (350 meter vanaf A58);
- Notel (1350 meter vanaf de A58); en,
- Batadorp (550 meter vanaf de A58).

Langs de A58 liggen verder geen rijks- en gemeentelijke monumenten. De zone direct langs de A58 kent geen archeologische waarden, daarbuiten is sprake van een aantal archeologisch waardevolle objecten en terreinen.

Water

Ter hoogte van knooppunt Batadorp doorsnijdt de A58 het Beatrixkanaal. De Ekkersrijt loopt in het zuidoosten van het onderzoeksgebied, maakt deel uit van stroomgebied Boven-Dommel, en heeft een goede ecologische kwaliteit. Het dal van de Ekkersrijt is in het streekplan aangewezen als zoekgebied voor regionale waterberging. Het studiegebied ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied.

5 Te onderzoeken effecten

In het MER worden de milieueffecten van de eerder beschreven alternatieven voor wegaanpassing (extra rijstrook en MMA) bepaald en beschreven. De effecten worden afgezet tegen de autonome situatie van 2015/2020. Dat gebeurt aan de hand van een effectbeoordelingskader, zie tabel 5.1. De beoordeling vindt kwantitatief dan wel kwalitatief plaats. Aan de hand van de resultaten kunnen de alternatieven van wegaanpassing met elkaar worden vergeleken en dienen als onderbouwing bij de verdere besluitvorming.

5.1 Hoe worden de effecten bepaald?

Gebiedsafbakening

Het MER zal inzicht geven in de relevante effecten die de alternatieven hebben voor verkeer, ruimtelijke ordening, woon- en leefomgeving en natuurlijke omgeving. De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. De meeste effecten van de wegaanpassingen manifesteren zich vooral binnen de directe omgeving van de weg; geluid en lucht hebben een groter invloedsgebied.

Tijdhorizon

De milieueffectrapportage richt zich bij het bepalen van de effecten op het geldende zichtjaar 2020. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten voorspeld voor andere jaren. Voor verkeerseffecten wordt zowel inzicht gegeven in de situatie in 2015, als in 2020.

Werkwijze

Voor de besluitvorming is het belangrijk dat de beschrijving van de effecten het mogelijk maakt de alternatieven te beoordelen en onderling te vergelijken. Dit betekent dat:

- moet worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot de normen en criteria die zijn af te leiden uit relevante wetten en beleidsnota's;
- nodig is om bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten te bestuderen, aan de hand van dezelfde methoden voor effectbepaling.

Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen

In het MER zullen de effecten zoveel als mogelijk in cijfers worden uitgedrukt. Indien geen cijfers en/of methoden voorhanden of nodig zijn worden de effecten kwalitatief bepaald.

5.2 Verkeer

Bereikbaarheid en betrouwbaarheid

Door middel van berekeningen met verkeersmodellen wordt aangegeven in hoeverre de verkeersafwikkeling in de spitsperioden op de noordbaan van de A58 in 2015 door de capaciteitsverruiming verbeterd ten opzichte van de referentiesituatie. Daarbij wordt specifiek nagegaan of de betrouwbaarheid van het wegennet aan de noord- en westzijde van Eindhoven verbeterd. Met een doorkijk naar 2020 wordt de toekomstvastheid van deze ingreep onderzocht. Tevens wordt daarbij getoetst aan de streefwaarden voor 2020 uit de Nota Mobiliteit.

Verkeersveiligheid

In het MER wordt voor de alternatieven een beschouwing gegeven over de effecten van de capaciteitsverruiming op de verkeersveiligheid op het hoofd- en het onderliggende wegennet. De verkeersveiligheid wordt beschreven aan de hand van risicocijfers per wegvak op basis van 3 jaarsvoortschrijdende gemiddelden. Deze risicocijfers zijn gebaseerd op de ongevalsregistratie van hulpverlenende diensten als politie, ziekenhuizen en brandweer en worden opgesteld door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het Ministerie V&W.

Over het algemeen is het onderliggende wegennet onveiliger dan het hoofdwegennet. Er wordt nagegaan of er een effect is op het sluipverkeer op het onderliggende wegennet tussen Eindhoven, Best en Oirschot. Bij de beoordeling wordt onder andere rekening gehouden met het ontwerp van de weg, de algemene maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid en de verkeersprognoses. Dit oordeel zal in een algemene beschouwing worden getoetst aan het rijksbeleid op het gebied van verkeersveiligheid.

5.3 Ruimtelijke ordening

Uit vooronderzoek blijkt dat er gezien het geringe ruimtebeslag (momenteel bestaande uit verharde dan wel onverharde berm) geen aantoonbaar ruimtebeslag is van aanliggende functies van wonen, werken, landbouw en recreatie.

5.4 Milieu

5.4.1 Woon- en leefomgeving

Geluid

De geluidseffecten worden bepaald volgens de regels van de Wet Geluidshinder en de daarin aangegeven grenswaarden voor geluidsbelasting. In het MER worden de geluidscontouren en het aantal geluidsgevoelige objecten c.q. geluidsbelaste woningen, per geluidsklasse van 50 tot > 70 dB(A), bepaald. Dit gebeurt in stappen van 5 dB(A) voor ieder beschreven alternatief. Ook wordt onderzocht wat de geluidbelasting is in de toekomstige situatie van 2015 en 2020.

In het (O)TB-onderzoek wordt onderzocht wat de lokale consequenties van de ingreep zijn en welke geluidsbeperkende maatregelen (bijvoorbeeld aanpassingen aan wegdek en/of aanleg van schermen) genomen dienen te worden. Hiertoe wordt o.a. de geluidsbelasting van 1986 bepaald.

Ook wordt het geluidseffect op natuur- en stiltegebieden bepaald aan de hand van het aantal hectare geluidsbelast oppervlak.

Naar verwachting heeft de voorgenomen wegaanpassing een beperkt effect op de geluidsbelasting, immers: de verkeersintensiteit verandert niet en alleen de doorstroming verbetert. In het MER worden de mogelijke effecten nader uitgewerkt.

Lucht

Het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg wordt bepaald aan de hand van de concentraties NO₂ en fijn stof.

De concentraties worden getoetst aan wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit, zoals neergelegd in het Besluit Luchtkwaliteit 2005.

Bij overschrijding van de grenswaarde wordt de omvang hiervan berekend. Tevens wordt gekeken naar de overige stoffen die van belang zijn voor de luchtkwaliteit rond de weg. Naar verwachting veroorzaakt de voorgeno-

men wegaanpassing geen relevante verslechtering van de luchtkwaliteit omdat de doorstroming van het wegverkeer verbetert.

Bij het bepalen en toetsen van de effecten zullen de meest recente inzichten in wet- en regelgeving worden meegenomen. Als uit onderzoek in de m.e.r.-fase zou blijken dat het project niet voldoet aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005, wordt tevens aangegeven welke maatregelen genomen kunnen worden om verslechtering van de luchtkwaliteit teniet te doen.

Externe veiligheid

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A58, worden bepaald voor de huidige situatie en de situatie in 2020. Hiervoor zijn twee begrippen bepalend, het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR). Voor het PR geldt een grenswaarde, voor het GR een oriënterende waarde waaraan moet worden getoetst.

5.4.2 Natuurlijke omgeving

Landschap, archeologie en cultuurhistorie

Een verhoging van de geluidsbelasting kan leiden tot de aanleg van geluidsschermen waarvoor landschappelijke inpassing vereist is. Het effect van eventuele geluidsschermen wordt in beeld gebracht. Ook eventuele effecten op archeologische en/of cultuurhistorische waardevolle gebieden of objecten worden in beeld gebracht.

Natuur

De effecten van extra ruimtegebruik worden kwantitatief beschreven. De te kappen of te verplaatsen bomen en bosplantsoen worden geïnventariseerd; deze moeten worden gecompenseerd in het kader van de Boswet. De studie inventariseert of in het gebied beschermde of bijzondere soorten planten en dieren bedreigd worden. Indien relevant worden ook versnippering en verstoring kwalitatief en zo mogelijk kwantitatief beschreven.

De mogelijkheden om nadelige effecten te voorkomen of te beperken en bestaande knelpunten op te lossen, worden onderzocht met het oog op eventueel te nemen mitigerende of compenserende maatregelen.

Bodem en water

Omdat het totale oppervlak asfalt groter wordt, neemt de infiltratiecapaciteit af. Onderzocht wordt of de er hiervoor voldoende waterberging is. Eventuele maatregelen worden in het ontwerpproces meegenomen. In het MER wordt ingegaan op de verwachte effecten op de kwaliteit van het afstromend wegwater (run-off). Het studiegebied ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied. Wel wordt beoordeeld of er maatregelen voor de run-off moeten worden getroffen bij de verschillende alternatieven.

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

5.5 Kosten

In het MER wordt een onderbouwde kostenraming opgenomen van de diverse alternatieven.

Aspect	Criterium	Meeteenheid
<i>Verkeer</i>	Toe-/afname bereikbaarheid	- I/C verhouding op hoofdwegennet - Snelheden op de noordbaan A58 vanaf randweg Eindhoven tot aansluitingen Oirschot en Strijp-Batadorp - Wachtrij en wachtduur kruispunten onderliggende wegennet nabij aansluitingen
	Toe-/afname betrouwbaarheid	- Filevorming op noordbaan A58 (lengte en duur) en op de A2 west/noord tangent
	Toe-/afname verkeersveiligheid	- Invloed op aandeel sluipverkeer - Ongevalsrisico hoofd- en onderliggend wegennet
<i>Geluid</i>	Aantal geluidsgevoelige objecten	- Aantal per geluidsbelastingklasse vanaf 50 dB(A)
	Oppervlakte geluidsbelast natuurgebied	- Oppervlak in ha. binnen 40 dB(A)
<i>Lucht</i>	Toetsing aan normen uit Besluit Luchtkwaliteit 2005 voor NO ₂	- Jaargemiddelde concentraties > 40 µg /m ³ NO ₂ - Uurgemiddelde concentraties > 200 µg /m ³ NO ₂ (maximaal 18 maal per jaar)
	Toetsing aan normen uit Besluit Luchtkwaliteit 2005 voor fijn stof (PM ₁₀)	- Jaargemiddelde concentraties > 40 µg /m ³ fijn stof (PM ₁₀) - 24-uur gemiddelde concentraties > 50 µg /m ³ fijn stof (maximaal 35 maal per jaar)
<i>Externe veiligheid</i>	Toe-/afname plaatsgebonden risico (PR)	- Woningen en kwetsbare objecten binnen de contourlijn 10 ⁻⁶ per jaar
	Toe-/afname groepsrisico (GR)	- Overschrijding oriënterende waarde per km route (lijn 10 ⁻⁴ per jaar voor slachtoffers)
<i>Natuur</i>	Vernietiging	- Oppervlak (ha) van EHS/GHS of leefgebied van beschermde soorten
	Verstoring	- Toename van verstoring door geluid (ha gebied waar toename optreedt)
	Versnippering	- Toename barrièrewerking
<i>Landschap</i>	Visueel ruimtelijke aspecten	- Mate van hinder door geluidsschermen
	Aantasting landschapselementen	- Aantal
<i>Cultuurhistorie</i>	Aantasting monumenten	- Aantal
	Aantasting historische geografie	- Kwalitatief
<i>Archeologie</i>	Ruimtebeslag archeologische waarden	- Oppervlakte in ha
	Aantasting aardkundige waarden	- Oppervlakte in ha
<i>Bodem en water</i>	Effecten op de waterhuishouding	- Toename verhard oppervlak
	Effecten op de waterkwaliteit	- Verontreiniging door afspoeling, kwalitatief

Tabel 5.1: Voorgenomen beoordelingskader voor de effectbepaling in het MER

6 Procedure en planning

6.1 Het traject van de Tracéwetprocedure

De Startnotitie is het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in de Tracéwet en de Wet milieubeheer. De Tracéwet geeft de procedures aan die gevolgd moeten worden bij de besluitvorming over de aanleg of reconstructie van rijks- of hoofdinfrastructuur. Het gaat hierbij om auto(snel)wegen, spoorwegen en vaarwegen die hun basis vinden in het Structuurschema Verkeer en Vervoer en in de Nota Mobiliteit.

De Tracéwet is afgestemd op het Besluit milieueffectrapportage uit de Wet milieubeheer en de Algemene Wet Bestuursrecht. Verder gaat de Tracéwet in op vergunningen en ontheffingen die voor de uitvoering van het besluit nodig zijn. De minister van V & W is verantwoordelijk voor het uiteindelijke besluit. De minister vertolkt in de procedure de rol van (coördinerend) Bevoegd Gezag.

De provincie, regionaal openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken. Verder is er inspraak mogelijk voor burgers en belangengroeperingen.

Op 20 oktober 2005 hebben zowel de Eerste als de Tweede Kamer ingestemd met de laatste wijziging van de Tracéwet. De belangrijkste wijziging is het in sommige gevallen toepassen van de verkorte Tracéwet-procedure, waarbij de fasen trajectnota en standpunt komen te vervallen. Deze procedure wordt toegepast in gevallen van verbreding en/of benutting van de bestaande infrastructuur, dus ook voor de A58.

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen:

Stap 1: Publicatie Startnotitie

De Startnotitie wordt opgesteld om het voornemen kenbaar te maken om de A58 te verbreden met een extra rijstrook. In de Startnotitie wordt aangegeven welke onderzoeken in het kader van het MER worden uitgevoerd en welke alternatieven worden afgewogen. De Startnotitie wordt door de initiatiefnemer opgesteld, zijnde Rijkswaterstaat Noord-Brabant. De Startnotitie wordt door het Bevoegd Gezag gedurende zes weken ter inzage gelegd.

Stap 2: Inspraak en advies Startnotitie

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

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

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

Stap 3: Ontwerptracébesluit /MER

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

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

Tijdens het opstellen van het MER wordt regelmatig overlegd met verschillende betrokken partijen: gemeenten, provincie, waterschappen. Is het MER gereed, dan biedt de initiatiefnemer het document aan het Bevoegd Gezag aan. Als de nota in de ogen van het Bevoegd Gezag voldoende kwaliteit heeft, dan wordt hij ter inzage gelegd.

Stap 4: Publicatie, inspraak en advies Ontwerptracébesluit /MER

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

Aan de betrokken provincies, gemeenten en waterschappen wordt gevraagd te reageren en, voor zover van toepassing, aan te geven of zij bereid zijn het gekozen alternatief in hun streek- en bestemmingsplannen op te nemen.

Direct na de inspraakronde wordt wederom de Commissie m.e.r. ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in het MER op juistheid en volledigheid. De Commissie spreekt geen voorkeur uit voor een bepaald alternatief, maar kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie presenteert haar oordeel in een zogenaamd toetsingsadvies. Ook brengen de overlegorganen verkeer en waterstaat⁵ een Rapport van bevindingen uit aan de minister van V&W.

Stap 5: Vaststelling Tracébesluit

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

Stap 6: Beroep en uitspraak ABRvS

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

⁵ De overlegorganen vormen een overlegplatform waarin tal van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen vertegenwoordigd zijn en waarin beleidsvoornemens van de minister van V&W beoordeeld worden.

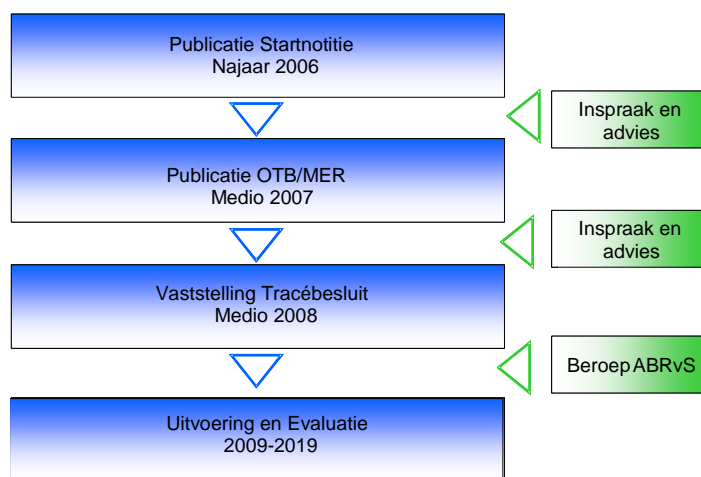
Stap 7: Planologische inpassing en vergunningen

Als de minister besluit tot aanpassing van de A58, dan volgt uit de Tracéwet dat de betrokken provincies en gemeenten het gekozen alternatief planologisch moeten inpassen. Verder moeten de benodigde vergunningen verleend worden. Tijdens deze procedurestap is geen bezwaar meer mogelijk tegen beslissingen die deel uitmaken van het Tracébesluit. De afweging daarover heeft immers dan al plaatsgevonden.

Stap 8: Uitvoering en evaluatie

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

6.2 Tijdsplanning



Figuur 6.1: Schematische weergave verkorte Tracéwetprocedure voor de A58 Eindhoven (Batadorp)-Oirschot

6.3 Mogelijkheden tot inspraak

In deze Startnotitie is aangegeven welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat Noord-Brabant wil gaan onderzoeken in de studie naar de uitbreiding van de capaciteit op de A58 Eindhoven-Oirschot. Tijdens de inspraakronde over deze Startnotitie kunt u op dit onderzoeksvoorstel reageren. In de advertenties van de lokale en regionale dag- en weekbladen zijn de termijnen van inspraak vermeld. U kunt uw inspraakreactie opsturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
A58 Eindhoven-Oirschot
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

www.inspraakvenw.nl

Bij de inspraak in dit stadium van de procedure draait het nog niet om de vraag welk besluit het Bevoegd Gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt pas aan de orde in de tweede inspraakronde, na de publicatie van het MER. Inspraakreacties naar aanleiding van deze Startnotitie zijn vooral bruikbaar wanneer ze het karakter hebben van concrete voorstellen voor te onderzoeken alternatieven en effecten. Uw reactie is van harte welkom!

Bijlage A Verklarende woordenlijst

.....

Aansluiting	Plaats waar een autosnelweg aansluit op het onderliggend wegennet of op een andere autosnelweg.
AGR	Europese richtlijnen voor een wegprofiel conform European Agreement on main international traffic Arteries
Alternatief	Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt.
Archeologie	Wetenschap van (oude) historie die zich baseert op bodemvondsten en opgravingen.
Benuttingsalternatief	Alternatief waarbij de capaciteit van de weg wordt vergroot door het reeds aanwezige asfalt intensiever te gebruiken, bijvoorbeeld door gebruik van de vluchtstrook voor het verkeer.
Bereikbaarheid	De manier waaróp en de tijd waarín een locatie te bereiken is.
Bevoegd Gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het Tracébesluit wordt opgesteld. In deze studie is de minister van V&W het (coördinerend) Bevoegd Gezag.
Capaciteit van een weg	Het maximale aantal motorvoertuigen dat in een bepaalde tijd een punt van een weg kan passeren, waarbij nog sprake is van een veilige verkeersafwikkeling.
Congestie	Snelheidsverlaging en filevorming.
EHS	Ecologische Hoofdstructuur; samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid.
Externe veiligheid	Het risico dat mensen op en rond de weg lopen door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg.
GHS	Groene Hoofdstructuur

Groepsrisico	Kans dat een groep personen in één keer overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Zie ook 'individueel risico'.
Individueel risico	Kans dat één persoon overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Zie ook 'groepsrisico'.
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst.
MER	Zie: Milieueffectrapport. Merk op dat de milieueffectrapportage als procedure met kleine letters wordt geschreven; dit ter onderscheiding van het rapport, dat met kapitalen wordt geschreven (MER).
m.e.r.	Milieueffectrapportage. Een in de wet voorgeschreven procedure, als hulpmiddel bij de besluitvorming over ingrepen die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben.
m.e.r.-procedure	Procedure van milieueffectrapportage; bestaat uit het maken van het milieueffectrapport, beoordelen en gebruiken van het milieueffectrapport in de besluitvorming.
Meest Milieuvriendelijk Alternatief	Alternatief opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, dan wel zo veel mogelijk verbetering te realiseren.
Milieueffectrapport (MER)	Een openbaar document als gevolg van de m.e.r.-procedure, waarin de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit en een aantal alternatieven worden beschreven. Bij projecten waarop de verkorte Tracéwetprocedure van toepassing is wordt het MER samen met het OTB ter visie gelegd.
Milieueffectrapportage (m.e.r.)	Een in de wet voorgeschreven procedure, als hulpmiddel bij de besluitvorming over ingrepen die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Afgekort tot m.e.r.
Ministerie van V&W	Ministerie van Verkeer & Waterstaat.
Mitigerende maatregel	Maatregel die de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu voorkomt of beperkt.
MMA	Zie: Meest Milieuvriendelijk Alternatief
Mobiliteit	Het verplaatsingspatroon van mensen en goederen.

Onderliggend wegennet	Alle wegen in het studiegebied, behalve de auto(snel)wegen (=hoofdwegen, lokale wegen en overige wegen)
OTB	Ontwerp-Tracébesluit. Dit is het eerste document waarmee de Minister haar voornemen voor een tracébesluit (de volgende stap in de procedure) kenbaar maakt.
ROA	Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen
Richtlijnen in m.e.r.	Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan het MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten; ze worden opgesteld door het Bevoegd Gezag.
Spitsstrook	Extra rijstrook die in de spits in gebruik wordt genomen
Startnotitie	Een notitie waarin het wat, hoe, waarom en waar van de plannen is beschreven; vormt de formele start van de m.e.r.-procedure.
Tracé	Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein.
Tracébesluit	Besluit over de maatregelen voor een tracé op grond van de Trajectnota, adviezen en inspraakrondes.
Tracéwetprocedure	Besluitvormingsprocedure voor onder andere rijkswegenprojecten; de m.e.r.-procedure is hierin opgenomen.
Verbredingsalternatief	Mogelijkheid waarbij de huidige weg verbreed wordt.
Verkeersintensiteit	Hoeveelheid verkeer uitgedrukt in motorvoertuigen per tijdseenheid (dag, uur), dat een bepaald punt passeert.
Verstoring	Negatieve effecten van geluid, licht en trillingen op zowel het woon- en leefmilieu als het natuurlijke milieu.
Wegcapaciteit	Zie capaciteit.
ZSM	Het fileplan Zichtbaar Slim Meetbaar is een initiatief om files te verminderen en ergernissen voor de weggebruiker weg te nemen.

Bijlage B Globale milieutoets voor de selectie van alternatieven

Inleiding

In deze bijlage worden de twee mogelijke en realistische alternatieven op hun milieueffecten met elkaar vergeleken. Het gaat om de alternatieven:

- Benutting: spitsstrook links of rechts op de noordbaan.
- Toevoeging van een extra rijstrook door beperkte wegverbreding aan beide zijden van de noordbaan.

Effecten op woon- en leefmilieu

Ruimtelijke ordening

Er is geen ruimtebeslag plaats op belendende gebieden met een woon-, werk-, landbouw-, of recreatiebestemming. Derhalve zijn er geen verschillen tussen de alternatieven.

Luchtkwaliteit

De effecten van wegaanpassing op de luchtkwaliteit zijn onder andere afhankelijk van filevorming, de verkeersintensiteit en de rijnsnelheid. In beide alternatieven verbetert de doorstroming van het wegverkeer, hetgeen een positieve invloed kan hebben op de luchtkwaliteit. Ook is er sprake van een beperkte nauwkeurigheid van de beschikbare voorspellingsmethodieken. Om deze redenen zijn er geen relevante en onderscheidende verschillen tussen de alternatieven.

Geluidhinder

De alternatieven voor wegaanpassing leveren geen beduidende bijdrage aan een extra geluidsbelasting. De doorstroming wordt in beide gevallen bevorderd maar de aard en omvang van de verkeersintensiteiten is niet wezenlijk verschillend. Daarom wordt er geen relevant verschil verwacht.

Externe veiligheid

Er worden geen verschillen tussen de alternatieven verwacht ten aanzien van de externe veiligheid. Immers de alternatieven hebben geen directe invloed op de aard en omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bovendien is er geen verschil wat betreft de verkeersveiligheid.

Effecten op natuur

Ruimtebeslag

In onderstaande tabel is het ruimtebeslag van de alternatieven weergegeven. Ruimtebeslag op de omgeving treedt alleen op in het alternatief met extra rijstrook, namelijk ter hoogte van de uitvoeger van de verzorgingsplaats Kriekampen, die iets verlegd moet worden.

Ruimtebeslag (ha)	Benutting (spitsstrook)	Toevoeging extra rijstrook
Groene Hoofdstructuur	0	0 - 1

Tabe B1: Ruimtebeslag op natuurgebieden van GHS

Er liggen geen natuurgebieden, beschermd in het kader van Natuurbeschermingswet, direct langs de A58.

Verstoring

Verstoring van de Groene Hoofdstructuur door geluid en licht is niet verschillend tussen de alternatieven: in de huidige situatie is al sprake van verstoring, die niet of in beperkte mate (vanwege wegverlichting bij spitsstroken) toe zal nemen door de realisatie van de beide alternatieven.

Verdroging

Verdrogingseffecten zijn niet aan de orde, omdat er geen veranderingen plaatsvinden inzake de waterhuishouding.

Plant- en diersoorten

Uit een natuurinventarisatie (Natuurbalans, 2004) blijkt dat er geen verschil tussen de alternatieven wordt verwacht wat betreft effecten op de gunstige staat van instandhouding van soorten.

Effecten op landschap, cultuurhistorie, archeologie en aardkundige waarden

Voor alle alternatieven met een extra ruimtebeslag binnen de bestaande bermen geldt dat deze geen effect zullen hebben op landschap, cultuurhistorie, aardkundige waarden en archeologie. De al aanwezige doorsnijding van de A58 is hiervoor maatgevend: bestaande structuren zijn reeds doorbroken en het bodemarchief is met de aanleg van de weg en bermen al eerder geroerd.

Effecten op waterhuishouding

Effecten op water die kunnen optreden zijn afspoeling van vervuilende stoffen vanaf de weg. Dergelijke effecten verschillen naar verwachting echter niet tussen de alternatieven. Overige effecten worden niet verwacht. Er zijn bijvoorbeeld geen beschermde bodem- of grondwatergebieden langs het traject gelegen.

Bijlage C Literatuurlijst

Rijkswaterstaat Noord-Brabant (2005)
Notitie Nieuwe Infrastructuur A58 Eindhoven-Oirschot.

BRO, Vught (2005)
In opdracht van Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant
Analyse van de huidige situatie, autonome ontwikkelingen en
belemmeringen van Natuur, Landschap en Water langs het traject De
Baars/Batadorp (A58).

Natuurbalans – Limes Divergens, Nijmegen (2004)
In opdracht van Rijkswaterstaat Noord-Brabant,
Natuurinventarisatie Rijksweg A58 Tilburg-Eindhoven.

Arane Adviseurs in Verkeer en Vervoer (2005)
Benuttingsstudie A58 corridor Tilburg – Eindhoven.

Arane Adviseurs in Verkeer en Vervoer (2005)
Eindrapport Beter Bereikbaar Zuidoost Brabant, BBZOB.

Websites:
www.bbzob.nl
www.rijksweg50.nl
www.randwegeindhoven.nl
www.brabant.nl