

1845-39

# Richtlijnen voor de Ontwerptracébesluit/MER uitbreiding A58 Eindhoven- Oirschot ZSM2



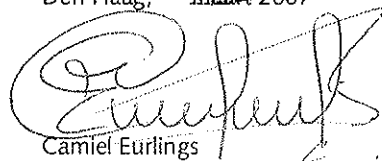
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

DG-Personenvervoer

Richtlijnen voor de Ontwerptracébesluit/MER  
uitbreiding A58 Eindhoven-Oirschot ZSM2

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de  
Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer  
overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer

Den Haag, <sup>2 april</sup> ~~maart~~ 2007

  
Camiel Eurlings

# Inhoudsopgave

---

<b>INHOUDSOPGAVE .....</b>	<b>3</b>
<b>1 INLEIDING.....</b>	<b>1</b>
<b>2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING .....</b>	<b>2</b>
2.1 PROBLEEMSTELLING .....	2
2.2 DOEL .....	2
2.3 BESLUITVORMING .....	2
<b>3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN.....</b>	<b>4</b>
3.1 ALGEMEEN.....	4
3.2 ALTERNATIEVEN .....	4
3.2.1 <i>Nulalternatief (referentiesituatie)</i> .....	4
3.2.2 <i>Voorkeursalternatief</i> .....	5
3.2.3 <i>Meest milieuvriendelijk alternatief</i> .....	5
<b>4 BELEID, HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN.....</b>	<b>6</b>
<b>5 VOORGENOMEN ONDERZOEK.....</b>	<b>7</b>
5.1 INLEIDING .....	7
5.2 HOE DE EFFECTEN WORDEN BEPAALD.....	7
5.3 TE BESCHRIJVEN EFFECTEN.....	8
5.4 KOSTEN .....	11
<b>6 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN.....</b>	<b>12</b>
<b>7 LEEMTEN IN INFORMATIE.....</b>	<b>13</b>
<b>8 EVALUATIEPROGRAMMA .....</b>	<b>14</b>
<b>9 VORM EN PRESENTATIE.....</b>	<b>15</b>
<b>10 SAMENVATTING .....</b>	<b>16</b>
<b>BIJLAGE .....</b>	<b>17</b>

## BIJLAGEN

- Nota van antwoord Inspraak

# 1 Inleiding

---

Op de A58 tussen het knooppunt Batadorp bij Eindhoven en de aansluiting Oirschot treden dagelijks doorstromingsproblemen op in noordelijke richting. De komende jaren zal -indien er niets gebeurt- de fileproblematiek op de A58, maar ook op de randweg A2 Eindhoven verergeren. Het verkeer groeit immers voortdurend en zal dat naar verwachting de komende jaren blijven doen.

De verwachting is dat alleen verlaging van de maximumsnelheid en dynamisch verkeersmanagement onvoldoende zijn om de problemen op te lossen evenals beprijzing conform het eindbeeld van de Nota Mobiliteit.

In de startnotitie is de oplossingsrichting aangegeven die in een tracéstudie wordt uitgewerkt. Daarbij wordt de procedure conform de tracéwet gevolgd. Ten behoeve van het tracébesluit (TB) wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

Doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om de effecten op de omgeving van de aanleg van de weg te bepalen en in het besluit mee te wegen.

Inmiddels is de gewijzigde Tracéwet van kracht geworden. Voor aanpassingen aan bestaande hoofdinfrastructuur zoals hier aan de orde, wordt nu een verkorte procedure gevolgd waarbij de trajectnota en standpuntbepaling zijn vervallen. Op grond van de resultaten van het milieueffectrapport, de eerder uitgebrachte adviezen en resultaten van de inspraak zal het een alternatief worden gekozen en uitgewerkt in een ontwerp-tracébesluit (OTB), dat tezamen met het MER ter inzage wordt gelegd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat vormt mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer het bevoegd gezag. De initiatiefnemer is Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat Noord-Brabant.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de startnotitie alsmede op de adviezen van de wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de m.e.r.) en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht. In de bijlagen wordt ingegaan op de inspraakreacties en de adviezen van de bestuursorganen.

---

## 2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

---

*Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer*

*Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".*

*Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer*

*Een MER bevat tenminste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".*

### 2.1 Probleemstelling

Op de A58 treden op de noordbaan tussen het traject Eindhoven richting afslag Oirschot, zowel tijdens de ochtend- als in de avondspits dagelijks files op. Door de groei van het verkeer zal het aantal files op de A58 naar verwachting flink toenemen. Filevorming op de noordbaan van de A58 veroorzaakt ook filehinder op de Randweg A2 Eindhoven. Hierdoor zal de voorgenomen capaciteitsuitbreiding van de Randweg A2 Eindhoven minder effectief zijn. In de periode 2010 tot 2020 zal deze situatie nog verder verslechteren door de voortgaande groei van het verkeersaanbod.

### 2.2 Doel

De doelstelling van het project is de doorstroming op de A58 tussen Eindhoven en Oirschot in het kader van het programma ZSM 2 te verbeteren door middel van capaciteitsvergroting op de noordelijke rijbaan. De capaciteitsvergroting richt zich op de aanleg van een extra rijstrook. De betrouwbaarheid van het wegennet aan de noord- en westzijde van Eindhoven zal hierdoor toenemen. Dat alles op een zo kort mogelijke termijn. De maatregelen worden getoetst aan de normen van de Nota Mobiliteit voor 2020.

De doelstelling moet in het MER en in het ontwerptractébesluit (OTB) helder worden beschreven en uitgewerkt. Uiteindelijk moet voor de besluitvorming kunnen worden aangegeven en gemotiveerd in hoeverre de alternatieven aan de doelen voldoen.

### 2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke voorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden voor de te onderzoeken alternatieven. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-) plannen en de vigerende wet- en regelgeving, waarin deze zijn of worden vastgelegd.

Het MER/OTB dient aan te geven dat het is opgesteld voor een tractébesluit door de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Het MER/OTB dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdspad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en

---

informeel moeten worden betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

---

## 3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

---

*Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer*

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

*Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer*

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

### 3.1 Algemeen

In het ontwerptraçébesluit/MER dient voor zover relevant ingegaan te worden op de vastgestelde studies van zowel rijk als regio welke in verband staan met de planstudie.

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu.

Het plangebied dient te worden beschreven zoals reeds nader is geconcretiseerd in de startnotitie. Geef daarbij een heldere concrete doelstelling van het project aan.

Het studiegebied omvat het tracé en de omgeving daarvan, waaronder ook het onderliggende wegennet voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. De in het studiegebied gelegen gevoelige objecten en functies moeten worden onderscheiden en voor zover mogelijk dienen deze ook op kaart te worden aangegeven.

Daar waar het MER effecten worden beschreven wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2020.

### 3.2 Alternatieven

De keuze van alternatieven moet in het ontwerptraçébesluit/MER worden gemotiveerd in relatie tot de verdere uitwerking van de problematiek. Dit wil zeggen dat de relatie tussen het probleem en de mogelijke oplossing duidelijk moet kunnen worden gelegd. In het ontwerptraçébesluit/MER zal aandacht moeten worden geschonken aan de keuze van de alternatieven als oplossing voor de geconstateerde problematiek.

De volgende alternatieven dienen te worden uitgewerkt en onderzocht:

#### 3.2.1 Nulalternatief (referentiesituatie)

In een ontwerptraçébesluit/MER wordt het zogenoemde nulalternatief beschreven.

---

Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het nulalternatief meegenomen (de zogenaamde autonome ontwikkeling). De andere alternatieven zullen met het nulalternatief worden vergeleken. Daardoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin maatregelen achterwege blijven. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze wijze het best in beeld.

### 3.2.2 *Voorkeursalternatief*

Het voorkeursalternatief bestaat uit een verbreding van de bestaande noordelijke rijbaan met één rijstrook, waarmee de weg drie permanente rijstroken krijgt, waarbij zoveel mogelijk binnen het huidige dwarsprofiel van de weg wordt gebleven. De verbreding is mogelijk door deels de huidige middenberm en deels de huidige buitenberm te benutten. Door de extra strook zal de doorstroming op zowel de A58 als de Ringweg A2 Eindhoven aanzienlijk verbeteren. In het MER worden de motieven voor het voorkeursalternatief ten opzichte van andere alternatieven -zoals in de startnotitie zijn gemeld- nader beschreven. Daarbij worden de breedte- en lengteprofielen verder worden beschreven.

### 3.2.3 *Meest milieuvriendelijk alternatief*

In het MER wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gepresenteerd. Het MMA is een realistisch alternatief die de verkeersproblemen aanpakt met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving en kosteneffectief is. De basis voor het MMA is het voorkeursalternatief ervan uitgaande dat alleen snelheidsverlaging en dynamisch verkeersmanagement onvoldoende zijn om de problemen op te lossen evenals beprijzing conform het eindbeeld van de Nota Mobiliteit.

Voor het MMA worden aan het voorkeursalternatief nog nader te bepalen milieumaatregelen toegevoegd. Één van de maatregelen kan snelheidsverlaging zijn als daarmee de luchtkwaliteit verbetert. Tevens zal worden aangegeven of deze maatregelen in andere alternatieven toepasbaar zijn.

Het MMA gaat uit van een maximale benutting van de middenberm waarmee de nadelige effecten op natuurwaarden voor de buitenberm meest beperkt blijven.



---

## 4 Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

---

### *Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit*

Uitgangspunt voor de planstudie is het kabinetsbeleid zoals verwoord in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Deze nota's bevatten de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkelingen van Nederland respectievelijk het beleid voor verkeer en vervoer en de bijbehorende doelstellingen. Voor de doelstelling "het versterken van de economische structuur" zijn goed functionerende infrastructuurnetwerken vereist. Het Rijk is daarbij verantwoordelijk voor de gehele hoofdinfrastructuur. Door demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen blijven verkeer en vervoer sterk groeien. Deze groei wordt vanwege het maatschappelijke en economisch belang binnen de wettelijke en maatschappelijke kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving gefaciliteerd. Naast het mogelijk maken van groei van verkeer en vervoer streeft het kabinet naar betrouwbare en acceptabele reistijden.

### *Huidige situatie en ontwikkelingen*

In de startnotitie worden de huidige situatie en ontwikkelingen specifiek beschreven. Deze gelden als uitgangspunt voor deze studie. Het doel van de beschrijving is inzicht te verkrijgen in de aspecten die nog nader onderzocht moeten worden. In hoofdstuk 5 wordt hierop ingegaan.

---

## 5 Voorgenomen onderzoek

---

### 5.1 Inleiding

In het MER zullen de (milieu)effecten van de alternatieven worden beschreven. Sommige effecten worden in cijfers uitgedrukt, andere krijgen een 'kwalitatieve' beschrijving. De informatie over de effecten heeft als belangrijkste doel een goede onderlinge vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken.

### 5.2 Hoe de effecten worden bepaald

#### Gebiedsafbakening

De MER moet inzicht geven in de effecten die de alternatieven hebben voor:

- het verkeer;
- de woon- en leefomgeving;
- de natuurlijke omgeving.

De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Sommige effecten manifesteren zich vooral binnen de directe omgeving aan weerszijden van de weg (bijvoorbeeld geluidsbelasting). Andere effecten hebben een veel grotere uitstraling. Tijdens de studie wordt per type effect bepaald hoe groot het studiegebied moet zijn, rekening houdend met de geldende wet- en regelgeving.

#### 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. De probleemanalyse voor verkeer richt zich mede op 2010.

#### Prijsbeleid

De verkeersprognoses voor 2020 worden zowel met als zonder het eindbeeld voor beprijzing van de Nota Mobiliteit met behulp van een gevoeligheidsanalyse berekend. Op het moment van besluitvorming over te nemen maatregelen kan een nadere keuze hierover worden gemaakt.

#### Werkwijze

Voor de besluitvorming is het belangrijk dat de beschrijving van de effecten het mogelijk maakt de alternatieven te beoordelen en onderling te vergelijken. Dat heeft drie gevolgen voor de aanpak:

- In de effectbeschrijving moet steeds zo veel mogelijk worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot de normen en criteria die zijn af te leiden uit relevante vigerende wetten en beleidsnota's;
- Met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het nodig bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten te bestuderen, aan de hand van dezelfde effectvoorspellingsmethoden.
- Voor de besluitvorming is het van belang te weten op welke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. De effectvergelijking richt zich dan ook vooral op de onderlinge verschillen tussen de alternatieven.

In de studie wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van bestaande gegevens, modellen en studies.

---

### **Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen**

Er zijn verschillende manieren om effecten te beschrijven: 'kwantitatief' en 'kwalitatief'. Een kwantitatieve beschrijving drukt een effect uit in cijfers. Een kwalitatieve beschrijving is in de regel globaler en heeft een meer 'beschouwend' karakter. Het geeft bijvoorbeeld aan of er in vergelijking met de huidige situatie sprake is van een verbetering of een verslechtering, zonder dat er exacte cijfers gebruikt worden. In het MER zullen de effecten zoveel als mogelijk in "cijfers" worden uitgedrukt. Indien geen cijfers en/of methode voorhanden zijn worden de effecten "kwalitatief" bepaald.

### **5.3 Te beschrijven effecten**

#### **Verkeer**

##### *Bereikbaarheid*

Door middel van de intensiteit/capaciteit verhoudingen in de spitsperiode wordt voor 2010 en 2020 aangegeven in hoeverre de verkeersafwikkeling beter of slechter wordt ten opzichte van de referentiesituatie. Maakt daarbij onderscheid voor de periode tot 2015 en 2015-2020. Tevens wordt daarbij getoetst aan de normen van de Nota Mobiliteit voor 2020 (de gewenste reistijdverhouding tussen spits en dal van maximaal 1,5).

Geef door middel van een micro-simulatiemodel aan wat de effecten zijn in de feitelijke doorstroming en de effecten van de voorgenomen maatregelen. Betrek in onderzoek kwantitatieve gegevens over het doorgaand verkeer, verkeer met herkomst en/of bestemming binnen het studiegebied en de verdeling tussen vracht- en personenverkeer. Betrek daarbij de effecten van verkeer van het onderliggend wegennet.

##### *Verkeersveiligheid*

Voor de toekomstige situatie zal een kwalitatieve beschouwing worden gegeven over de effecten op verkeersveiligheid. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met het ontwerp van de weg, de algemene maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid, het calamiteitenplan en de verkeersprognoses. Daarbij wordt ook rekening gehouden met het eventueel verminderen van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet. Over het algemeen is het onderliggend wegennet onveiligere dan het hoofdwegennet. Dit kwalitatief oordeel zal in een algemene beschouwing worden getoetst aan het rijksbeleid op het gebied van verkeersveiligheid. Tevens wordt rekening gehouden met het Europees Verdrag inzake E-wegen. Op basis hiervan dient een afwegingsnotitie gemaakt te worden.

#### **Woon- en leefomgeving**

##### *Geluid*

Ten behoeve van het MER wordt het akoestisch ruimtebeslag (geluidscontouren) en het aantal geluidgevoelige objecten c.q. geluidbelaste woningen per geluidklasse, van 50 tot > 70 dB(A) bepaald. Dit gebeurt in stappen van 5 dB(A) voor ieder beschreven alternatief. Daarnaast wordt indicatief bepaald welke geluidsmaatregelen getroffen worden bij uitvoering van het project. Voor dit onderzoek zal worden onderzocht wat de vóór de wijziging heersende geluidbelasting in het jaar voor reconstructie is en wordt de geluidbelasting in de toekomstige situatie 10 jaar na openstelling onderzocht. Ten behoeve van het bepalen van de geluidsmaatregelen wordt ook de geluidbelasting bepaald die in 1986 werd ondervonden.

Naast de geluidsbelastingen van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen wordt het effect van de voorgenomen wijzigingen aan de weg

---

op de geluidsbelasting van natuur- en stiltegebieden bepaald aan de hand van het aantal hectare geluidsbelast oppervlak boven de 40, 50, 55 en 60 dB(A). Ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal een gedegen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden. Dit onderzoek wordt uitgevoerd zoals voorgeschreven in de vigerende Wet geluidhinder. Wat betreft het onderliggend wegennet zullen de consequenties voor geluid worden gezien worden als de omvang van het verkeer als gevolg van de ingreep met meer dan 30% toeneemt of met meer dan 20% afneemt.

#### *Lucht*

Het effect van de verschillende alternatieven en de mogelijke maatregelen op de luchtkwaliteit langs de weg wordt bepaald aan de hand van de concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (fijn stof). De concentraties worden getoetst aan wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Bij overschrijding van een grenswaarde wordt de omvang hiervan berekend. Tevens wordt gekeken naar de overige stoffen die van belang zijn voor de luchtkwaliteit rond de weg. Bij het bepalen en toetsen van de effecten wordt ten behoeve van de besluitvorming met de dan vigerende wet- en regelgeving rekening gehouden

De volgende aspecten dienen per alternatief in beeld te worden gebracht:

- De uitstoot (emissie) van NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub> (fijn stof).
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immisie) NO<sub>2</sub> de jaargemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2010) van 40 microgram/m<sup>3</sup> overschrijdt;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immisie) van NO<sub>2</sub> de waarde van 82 microgram/m<sup>3</sup> overschrijdt. Dit als indicator voor het maximaal aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2010) van 200 microgram/m<sup>3</sup>;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immisie) van fijn stof (PM<sub>10</sub>) de waarde van 32,4 microgram/m<sup>3</sup> overschrijdt. Dit als indicator voor het maximaal aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde PM<sub>10</sub>-grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2005) van 50 microgram/m<sup>3</sup>;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immisie) van fijn stof (PM<sub>10</sub>) de jaargemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2005) van 40 microgram/m<sup>3</sup> overschrijdt;
- Voor de normen voor de concentraties van andere luchtverontreinigende stoffen (SO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub>, Lood, Benzeen en ozon) die genoemd worden in het Besluit luchtkwaliteit 2005 en de Regeling luchtkwaliteit ozon wordt onderzocht of deze grenswaarden langs snelwegen niet zullen worden overschreden;
- Voor de normen voor de concentratie ozon, genoemd in de Regeling luchtkwaliteit ozon wordt onderzocht of als gevolg van emissies op de weg de ozon concentratie afneemt;
- Als zichtjaren gelden het jaar 2006, het eerste kalenderjaar na openstelling. Verder dient een doorkijk gegeven te worden vijf jaar na openstelling van de wegaanpassing.

Voorts worden de relevante effecten ten gevolge van de gewijzigde verkeersintensiteiten op het betreffende onderliggende wegennet in kaart gebracht.

Daarnaast zal naar verwachting binnen afzienbare termijn de Europese Unie de grens- dan wel streefwaarden vaststellen voor PM<sub>2,5</sub>

Indien deze van kracht zijn op het moment dat het besluit genomen wordt moeten de gevolgen van het initiatief voor de PM<sub>2,5</sub>-concentraties worden beschreven. Aanbevolen wordt om, indien maatregelen moeten worden genomen om de PM<sub>10</sub> te reduceren, aan te geven hoe deze maatregelen uitwerken voor de PM<sub>2,5</sub>-concentraties.

---

Indien het MER gereed komt rond of na het van kracht worden van de Wet luchtkwaliteit dient rekening te worden gehouden met de strekking van deze wet.

#### *Externe veiligheid*

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving van de weg. Hiervoor zijn twee begrippen bepalend, te weten het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR). In een kwantitatief onderzoek zullen de risicocontourlijnen bepaald en getoetst worden aan de wettelijke normen.

#### **Natuurlijke omgeving**

##### *Natuur*

In het MER moet worden beschreven welke beschermde natuurgebieden (Natura 2000) ecologische hoofdstructuur en bijzondere habitats zich in de omgeving van de weg bevinden. Onderzocht moet worden of en in welke mate er sprake kan zijn van negatieve effecten door de voorgenomen activiteit om te kunnen beoordelen of wezenlijke kenmerken of waarden van dergelijke gebieden worden aangetast.

De studie inventariseert verder of in het gebied langs de weg beschermde of bedreigde soorten voorkomen en of die soorten mogelijk (extra) verstoord of aangetast worden door het project.

Extra versnippering en barrièrewerking door de wegaanpassing wordt tevens beschreven voor zover dat relevant is.

De gebiedsbescherming van de Natura 2000 gebieden is geregeld in de Natuurbeschermingswet (NB-wet). Wanneer een plan of project negatieve effecten heeft voor een Natura 2000 gebied zal een NB-wet vergunning moeten worden verkregen voor de uitvoering. Slechts wanneer na het doorlopen van de in de wet-en regelgeving genoemde toetsingsstappen vast is komen te staan dat er geen enkel negatief effect op Natura 2000 gebieden is geen vergunning nodig.

Ook voor de (P)EHS en ecologische verbindingszones zal systematisch moeten worden nagegaan of er sprake is van significante negatieve effecten voor natuurdoeltypen of doelsoorten en ontwikkelingsmogelijkheden van natuurwaarden.

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

Daarbij dient in kwalitatieve zin ook de mogelijke extra lichtuitstraling naar de omgeving te worden betrokken en hoe dergelijke lichteffecten op natuurwaarden zoals broed- en weidevogels kunnen worden voorkomen of beperkt.

Voor alle compenserende maatregelen geldt dat ze voorafgaand aan de wegaanpassing gerealiseerd moeten zijn.

Indien in het plangebied planten- of diersoorten voorkomen die beschermd worden op grond van de Flora- en Faunawet, dienen deze soorten – eventueel door middel van het opsommen van doelsoorten – in het MER vermeld te worden. Tevens moet beoordeeld worden of de voorgenomen activiteit zal leiden tot in de Flora- en Faunawet genoemde verboden handelingen. Indien dat het geval is, zal er een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. In het MER dient op hoofdlijnen aangegeven te worden op welke gronden de initiatiefnemer meent om voor een ontheffing in aanmerking te komen.

Motiveer waarom gekozen wordt voor uitbreiding aan de middenberm.

---

### *Landschap*

Een verhoging van het geluidsniveau kan leiden tot bouw van geluidsschermen waarvoor landschappelijke inpassing vereist is. Inzicht in de landschappelijke effecten van eventuele aanpassing van kunstwerken en/of op- en afritten is ook van belang. De beoordeling vindt in kwalitatieve zin plaats.

### *Bodem en water*

Bij infrastructurele werken wordt een watertoets uitgevoerd waarbij de waterbeheerders om advies gevraagd wordt m.b.t. de waterkwantiteit en waterkwaliteit van het gebied. De Watertoets komt voort uit afspraken die gemaakt zijn in het kader van de startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw. De Watertoets gaat uit van bestaande wet- en regelgeving.

Omdat het totale oppervlak asfalt groter wordt, neemt de infiltratiecapaciteit af. Rijkswaterstaat is verplicht er voor te zorgen dat de waterbergingscapaciteit voldoende blijft. De waterbeheerder berekent welk percentage van de uitbreiding van het verhard oppervlak gecompenseerd moet worden door verruiming van het oppervlaktewater. Eventuele maatregelen (zoals b.v. bredere berm sloten) worden in het ontwerpproces meegenomen.

### **Archeologie**

Geef, voor zover er sprake is van (mogelijke) beïnvloeding door het voornemen, in het MER de ligging van de cultuurhistorische en archeologische waarden aan, en besteed aandacht aan de consequenties die voortvloeien uit de Nota Belvedere, het verdrag van Malta en de Monumentenwet en provinciale cultuurhistorische beleidsnota's.

### **Overige aspecten**

Onderzoek de mogelijke maatregelen om extra lichthinder te beperken. De overige aspecten zoals ruimtelijke ordening, wonen en werken, landbouw en recreatie hoeven niet in beeld te worden gebracht. Dit dient kort te worden toegelicht in het MER.

### **5.4 Kosten**

Ten behoeve van het ZSM 2 project wordt een raming van de kosten voor de realisatie van de genoemde alternatieven opgenomen. Ook worden de verschillen in de onderhoudskosten globaal in beeld gebracht.

---

## 6 Vergelijking van de alternatieven

---

Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven, mede tegen de achtergrond van de autonome milieu-ontwikkeling, een beoordeling van de alternatieven mogelijk maken. De vergelijking dient als volgt gepresenteerd te worden:

- in de eerste stap worden de effecten van de verschillende alternatieven per aspect tegen de normen (wet dan wel beleid) en autonome ontwikkeling afgezet in een tabel. In de tabel krijgen naast gemonetariseerde uitkomsten ook fysieke en kwalitatieve effecten een duidelijke plaats;
- in de tweede stap wordt bepaald welke aspecten een onderscheidend vermogen hebben. Deze keuze dient in het MER te worden onderbouwd en vormt de basis voor het te kiezen alternatief in het (O)TB
- de eindpresentatie vloeit voort uit de stappen 1 en 2 en bevat de geselecteerde aspecten en hun score.

---

## 7 Leemten in informatie

---

*Artikel 7. 10, lid 1, onder g van de Wet milieubeheer:*

*Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [dwz. van de bestaande milieutoestanden en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens".*

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

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.



---

## 8 Evaluatieprogramma

---

*Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:*

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

De minister van V&W mede namens de minister van VROM moet bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Aandacht dient te worden besteed aan de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen.

Het ontwerptracébesluit/MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. De evaluatie dient in ieder geval betrekking te hebben op de relatie tussen de verkeersprognose(s) en de daarbij optredende geluidbelastingen.

---

## 9 Vorm en presentatie.

Ten aanzien van de presentatie wordt aanbevolen

- Het MER zo beknopt mogelijk te houden en de resultaten van de diverse studies in één overzichtelijke Tabel te presenteren;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage te noemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan te geven, de namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda te presenteren.

Het MER bestaat uit een zelfstandig leesbare publieksvriendelijke samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota.

---

## 10 Samenvatting

---

*Artikel 7. 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:*

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

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

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven.

---

# Bijlage

Antwoorden op inspraak:

<b>Volgnummer: 1</b>	<b>Afzender:</b> de heer H. J. M. J. Huijskens Eendenpoel 10 5688 KC OIRSCHOT
<b>Kernpunt(en) van de inspraak:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p>1 De aanleg van een geluidswal ter hoogte van het viaduct over het Wilhelminakanaal zou in overweging genomen moeten worden. Het vergroten van de verkeerscapaciteit zal leiden tot meer overlast voor omwonenden vanwege de toename van geluidshinder en concentraties fijnstof. Bovengenoemde geluidswal zal de leefkwaliteit aanzienlijk vergroten.</p>	<p>1 In het MER zullen onder andere de aspecten Geluid en Lucht worden onderzocht. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidswerende maatregelen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van stiller asfalt en zo nodig ook geluidschermen onderzocht worden. Bovendien zal ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) een gedegen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden. Dit onderzoek wordt uitgevoerd zoals voorgeschreven in de vigerende Wet geluidhinder.</p>

<p><b>Volgnummer:</b> 2</p>	<p><b>Afzender:</b> de heer T. Lassing Bereklaauw 15 5684 JM BEST</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de inspraak:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Een goede geluidswerende voorziening richting Best zou zeer welkom zijn. Het geluidsniveau van de A58 is namelijk de laatste jaren flink toegenomen en leidt, samen met het geluid van trein, vliegveld en de A2 tot overlast voor bewoners van Best.</p>	<p>1 In het MER zal onder andere het aspecten Geluid worden onderzocht. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidswerende maatregelen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van stiller asfalt en zo nodig ook geluidschermen onderzocht worden. Bovendien zal ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) een gedegen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden. Dit onderzoek wordt uitgevoerd zoals voorgeschreven in de vigerende Wet geluidhinder.</p>

Volgnummer: 3		Afzender: 72 eensluitende reacties ontvangen	
<b>Kernpunt(en) van de inspraak:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 De vermelding in de startnotie dat er weinig functies voor wonen of werken in de nabijheid van de A58 zijn gelegen, is niet correct. Er wordt zowel gewerkt als gewoond in de nabijheid van de A58; het bedrijventerrein Breeven ligt tegen de A58 aan en de Looierstraat, Wilhelminakanaalstraat en de Batalaan van de woonwijk 'Batadorp' liggen hemelsbreed op minder van 600 meter van de A58.		1 In het MER wordt een inventarisatie van de in de omgeving aanwezige functies en vastgestelde plannen opgenomen. Deze vormt de basis voor het onderzoek naar de milieu-effecten (wordt meegenomen in de autonome situatie).	
2 De geluidsoverlast in 'Batadorp' is de laatste jaren significant toegenomen en zal tot 2020 extreem worden. De geluidsoverlast ter plaatse wordt nog versterkt door: <ul style="list-style-type: none"> <li>- de ligging van 'Batadorp' aan zowel het Beatrixkanaal als het Wilhelminakanaal; geluid draagt verder over water;</li> <li>- de hoofdzakelijk uit het westen waaiende wind;</li> <li>- het kappen van de bomen in de lus van het knooppunt Batadorp. De bedoeling om te herbepplanten is een goede zaak, maar dat neemt de geluidsoverlast voor de komende jaren niet weg.</li> </ul>		2 In het MER zal onder andere het aspecten Geluid worden onderzocht. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidswerende maatregelen, zoals bijvoorbeeld stiller asfalt en zo nodig ook geluidschermen onderzocht worden.	
3 De uitbreiding van het aantal rijstroken van de A58 geeft voor de wijk Batadorp een dermate grote geluidsoverlast, dat er minimaal geluidsschermen moeten worden geplaatst en dubbellaags ZOAB moet worden gelegd. Over het punt van waaraf geluidsschermen geplaatst gaan worden en het punt van waaraf dubbellaags ZOAB wordt aangelegd, dient in overleg met projectmedewerkers van Randweg Eindhoven plaats te vinden.		In het MER zal onder andere het aspecten Geluid worden onderzocht. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidswerende maatregelen, zoals bijvoorbeeld stiller asfalt en zo nodig ook geluidschermen onderzocht worden. Hierbij is de realisatie van het lopende project Randweg Eindhoven uitgangspunt voor de berekeningen en maatregelen.	
4 Het luchtkwaliteitsonderzoek is reeds uitgevoerd maar de resultaten hiervan worden nog niet openbaar gemaakt door het ministerie. Inspreker eist inzicht en een toelichting op dit onderzoek.		4 Deze rapportages zijn nog in een conceptfase en worden met het uitbrengen van de OTB/MER openbaar gemaakt.	
5 Er dienen geluidsmetingen in plaats van geluidsberekeningen te worden uitgevoerd op - door het Bewonersoverleg Batadorp - aangegeven tijden en plaatsen. Inspreker wenst de resultaten hiervan te vernemen.		5 De geluidbelasting wordt conform de Wet geluidhinder modelmatig bepaald met behulp van een complex driedimensionaal omgevingsmodel. Het uitvoeren van geluidmetingen is niet gebruikelijk in dit stadium van planstudie. In het kader van de wet Geluidhinder wordt de geluidbelasting modelmatig bepaald	

<p>Volgnummer: 4</p> <p>Afzender: de heer, mevrouw G. Traa</p>	
<p><b>Kernpunt(en) van de inspraak:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Voorliggende plannen zullen de verkeersproblematiek rondom Eindhoven mogelijk gedeeltelijk oplossen. De filevorming op de A58 zal echter toenemen vanwege de versmalling naar twee rijstroken op de brug over het Wilhelminakanaal. Dit probleem zal nauwelijks kunnen worden opgelost door een doseerinstallatie en een verlengde invoegstrook.</p>	<p>1 Ten behoeve van het MER zal modelonderzoek worden verricht. Hieruit zal blijken welke effecten optreden bij de versmalling van drie naar twee rijstroken in combinatie met de verlengde invoegstrook. Indien noodzakelijk zullen aanvullende maatregelen worden getroffen.</p>
<p>2 Bij filevorming op de A58 moet gevreesd worden dat massaal de afslag Oirschot wordt genomen om via de Kemperweg de route te vervolgen: richting Boxtel/Den Bosch via de Oude Grintweg en richting Moergestel/Tilburg via de Spoorдонkseweg. Dit is een ontoelaatbare ontwikkeling omdat op de Kempenweg nu al elke avond en ochtend files staan.</p>	<p>2 In de studie zal er aandacht zijn voor de effecten op het onderliggend wegennet. Mogelijke routes voor sluipverkeer worden daarbij nader bekeken. Indien noodzakelijk zullen aanvullende maatregelen worden getroffen om sluipverkeer te minimaliseren.</p>
<p>3 Filevorming op de Kempenweg zal in de toekomst nog versterkt worden door de volgende ontwikkelingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- op de Kempenweg wil men verkeerslichten gaan plaatsen om leerlingen een veiliger oversteek te bieden naar de school 'Kempenhorst' en het sportcomplex 'De Kemmer'. Dit betekent voortdurende vertraging van de verkeersstroom;</li> <li>- het gereed komen van de wijk 'Moorland' aan de zuidzijde van het kanaal, zal leiden tot meer verkeer;</li> <li>- de sportvoorzieningen aan de noordzijde van het kanaal zijn of worden gesloopt, waardoor veel verenigingen over zullen gaan naar het sportcomplex 'De Kemmer';</li> <li>- de geplande weg richting Best vanaf de rotonde bij bosbad 'De Kemmer', die de Kemperweg zou kunnen ontlasten, is nog niet gerealiseerd. Onduidelijk is bovendien of deze wordt gerealiseerd en op welke termijn.</li> </ul>	<p>3 Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het nulalternatief meegenomen (de zogenaamde autonome ontwikkeling). De andere alternatieven zullen met het nulalternatief worden vergeleken.</p>
<p>4 De milieuorganisatie verzoekt nadrukkelijk alternatieven te bedenken, die voorkomen dat de gevreesde filevorming op de Kempenweg optreedt. Indien de doorstroming op de Kempenweg stagneert, zal dit ook de doorstroming op de A58 belemmeren. Dit leidt tot negatieve gevolgen voor het milieu.</p>	<p>4 In de studie zal er aandacht zijn voor de effecten op het onderliggend wegennet. Mogelijke routes voor sluipverkeer worden daarbij nader bekeken. Indien noodzakelijk zullen aanvullende maatregelen worden getroffen om sluipverkeer te minimaliseren.</p>
<p>5 De milieuorganisatie verzoekt om extra voorzieningen in de vorm van een geluidswal verhoogd met een geluidsscherm om het reeds aanzienlijke geluidsniveau van de snelweg te reduceren. Deze geluidswal zou tevens kunnen dienen om de overbelichting in de aangrenzende natuurgebieden weg te nemen zodat de biotoop voor nachtdieren minder wordt verstoord.</p>	<p>5 In het MER zal onder andere het aspecten Geluid worden onderzocht. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidswerende maatregelen, zoals bijvoorbeeld geluidschermen onderzocht worden.</p>
<p>6 Waar mogelijk dienen de geldende normen zodanig bijgesteld te worden, dat het leefmilieu van de bewoners in de omgeving verbetert. Als men nu al gaat tot de grens van een maximaal toelaatbare milieubelasting, zal die grens gemakkelijk worden overschreden. Dat is niet acceptabel.</p>	<p>6 In het MER zal gebruik gemaakt worden van landelijk vigerende normen voor geluid en lucht zoals wettelijk voorgeschreven. Deze staan omschreven in de Wet geluidhinder.</p>



<p><b>Volgnummer: 5</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Regionale Brandweer de heer, mevrouw R.L. Terpstra Postbus 242 5600 AE EINDHOVEN</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de inspraak:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 In de startnotitie ontbreekt aandacht voor bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Gelijkblijvende bereikbaarheid dient als uitgangspunt geformuleerd te worden.</p>	<p>1 Er zal hiervoor in overleg getreden worden met de hulpdiensten.</p>
<p>2 In de startnotitie ontbreken de effecten van de plannen op het vervolgtracé tussen de afslag Oirschot en Moergestel en de gevolgen hiervan voor de bereikbaarheid van hulpdiensten op dit tracé. Ook de kans op incidenten door deze wegversmalling dient in beeld te worden gebracht.</p>	<p>2 Er zal hiervoor in overleg getreden worden met de hulpdiensten.</p>
<p>3 In de startnotitie wordt vermeld dat het voorkeursalternatief de mogelijkheid geeft om in de toekomst de vluchtstrook als spitsstrook te gaan gebruiken. De effecten hiervan dienen in beeld te worden gebracht.</p>	<p>3 De effecten dienen in beeld gebracht te worden op het moment dat de vluchtstrook ook daadwerkelijk als spitsstrook in gebruik genomen zou gaan worden.</p>
<p>4 Onder viaducten wordt de vluchtstrook onderbroken. Dit leidt onherroepelijk tot een verslechtering van de bereikbaarheid. Dit is voor hulpdiensten onacceptabel. Er dient in ieder geval voor te worden gezorgd dat een continue doorstroming voor de hulpdiensten gegarandeerd wordt.</p>	<p>4 Het onderbreken van de vluchtstrook onder kunstwerken is niet uitzonderlijk. Er zal hiervoor in overleg getreden worden met de hulpdiensten.</p>
<p>5 Voor de GR en PR waarden wordt in de startnotitie uitgegaan van de 'Evaluatie risico's transport gevaarlijke stoffen' van de provincie, peiljaar 2002. Zekere ontwikkelingen in de toekomst zijn de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw in Best en Oirschot (Moorland). Gelet op de voorgenomen ontwikkelingen, welke niet zijn meegenomen in de evaluatie uit 2002 maar wel van invloed kunnen zijn op het GR en PR, dient hieraan extra aandacht besteed te worden.</p>	<p>5 In MER en OTB zullen het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) worden onderzocht. Hieruit zal blijken of en in welke mate de bestaande en toekomstige woningbouw risico ondervinden van de A58 Eindhoven-Oirschot.</p>
<p>6 Bij de nadere uitwerking van het plan is de betrokkenheid van de hulpdiensten van groot belang. De Regionale Brandweer is dan ook bereid om in een vroegtijdig stadium zijn inbreng te leveren.</p>	<p>6 Er zal hiervoor in overleg getreden worden met de hulpdiensten.</p>

<p>Volgnummer: 6</p> <p>Afzender: de heer A.C. Van Uden De Rentmeester 7 5688 VN OIRSCHOT</p>	
<p><b>Kernpunt(en) van de inspraak:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Inspreker is direct aanwonende van de 'alternatieve routes A58/afslag 8 richting Best'. Door uitvoering van voorliggende plannen zullen in de omgeving nieuwe problemen ontstaan, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verkeersonveilige situaties bij de VMBO-school alsook op de Bestseweg vanaf de rotonde Rijksluisstraat richting Best v.v., door toename van verkeer;</li> <li>- aanzienlijke toename van geluidsoverlast op de Kemperweg / brug in de richting van de woningen in de Drossaard.</li> </ul> <p>Verkeer tegengaan uit Best met bestemming Tilburg over Oirschot-dorp, zal niet lukken door alleen borden te plaatsten in Best.</p>	<p>1 In de studie zal er aandacht zijn voor de effecten op het onderliggend wegennet. Mogelijke routes voor sluipverkeer worden daarbij nader bekeken. Indien noodzakelijk zullen aanvullende maatregelen worden getroffen om sluipverkeer te minimaliseren.</p>
<p>2 Inspreker zal, voorafgaand aan het indienen van een aanvullende reactie, de gemeente Oirschot raadplegen over het feit de gemeente al sinds 2004 bij de plannen betrokken is en bewoners daarover niet heeft geïnformeerd.</p>	<p>2 Hiervan wordt notitie genomen.</p>

<p>Volgnummer: 7</p>	<p>Afzender: de heer F.J.H.C. Smeyers De Baljuw 7 5688 VL OIRSCHOT</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de inspraak:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Als inwoner van Oirschot wordt inspreker in hoge mate getroffen door de gevolgen van voorliggende plannen, met name sluipverkeer en verkeersoverlast.</p>	<p>1 Hiervan wordt notitie genomen.</p>
<p>2 Voorliggende plannen zullen slecht uiterst kortstondig leiden tot vermindering van de bestaande en/of toekomstige fileproblematiek. Eén van de belangrijkste oorzaken van het ontstaan van files ter hoogte van Oirschot wordt namelijk niet aangepakt, zijnde het viaduct A58 over het Wilhelminakanaal met per rijbaan slechts 2 (optisch) smalle rijstroken, zonder vluchtstrook.</p> <p>De verlenging van de invoegstrook vanuit Oirschot richting Tilburg zal ook niet leiden tot verwachte gunstige effecten op de filevorming, omdat hierdoor juist vóór bovengenoemd knelpunt een lastige invoegsituatie ontstaat van 3 brede rijstroken naar 2 (optisch) smalle rijstroken.</p>	<p>2 Het doel van de A58 Oirschot-Eindhoven is om de doorstroming op de Randweg Eindhoven te verbeteren. Hiervoor is het nodig dat het verkeer op de A58 ter hoogte van Best beter doorstroomt. Om ook het verkeer in de richting Tilburg verder op de A58 (zoals bij Oirschot) beter te laten doorstromen zijn omvangrijkere maatregelen noodzakelijk. Deze zijn nu niet aan de orde maar vormen onderdeel van de middellange termijn aanpak waarover momenteel met de regio overleg plaats vindt.</p> <p>Ten behoeve van het MER zal modelonderzoek worden verricht. Hieruit zal blijken welke effecten optreden bij de versmalling van drie naar twee rijstroken in combinatie met de verlengde invoegstrook. Indien noodzakelijk zullen aanvullende maatregelen worden getroffen.</p>
<p>3 Vóór de afrit Oirschot zal een nieuw knelpunt ontstaan: het op de rechtse rijstrook rijdende (vracht)verkeer moet namelijk invoegen op de middelste rijstrook om niet op de afrit naar Oirschot terecht te komen. Daarnaast moet verkeer dat naar de afrit Oirschot wil, kruisen met dit verkeer. Deze rijstrookwisselingen leiden sowieso al tot filevorming, maar zullen in combinatie met en ter hoogte van het viaduct over het Wilhelminakanaal leiden tot ernstige vertragingen, waardoor het wisselen van rijstrook bij lagere snelheden tot additieve filevorming zal leiden.</p>	<p>3 Ten behoeve van het MER zal modelonderzoek worden verricht. Hieruit zal blijken welke effecten optreden bij uitvoegende rijstrook richting Oirschot. Indien noodzakelijk zullen aanvullende maatregelen worden getroffen.</p>
<p>4 Het gunstige effect dat een 7 km. lange verbreding tot 3 rijstroken op de filelengte heeft, kan als uiterst marginaal worden beschouwd. Met de huidige groei van het verkeer zal niet eens tot 2010 gewacht hoeven te worden tot de file weer tot aan knooppunt Batadorp / Randweg Eindhoven zal reiken.</p>	<p>4 In het model onderzoek wordt uitgegaan van 2015 en 2020 als peiljaren. Hierbij wordt de autonome groei van het autoverkeer eveneens meegenomen.</p>
<p>5 Bij congestie gaan automobilisten op zoek naar sluiproutes. Hierdoor zal de verkeersdruk op wegen binnen de bebouwde kom van o.a. Oirschot, Spoorдонk en Moergesteel en het onderliggende wegennet in ernstige mate toenemen en daarmee ook de verkeersoverlast en de verkeersonveiligheid. Ook nemen de leefbaarheid en bereikbaarheid in de woonkernen af.</p> <p>Het is zorgelijk dat in de startnotitie maatregelen ontbreken om sluipverkeer te voorkomen (behalve dat de bewegwijzering op de A2 ter hoogte van Best zal worden aangepast).</p>	<p>5 In de studie zal er aandacht zijn voor de effecten op het onderliggend wegennet. Mogelijke routes voor sluipverkeer worden daarbij nader bekeken. Indien noodzakelijk zullen aanvullende maatregelen worden getroffen om sluipverkeer te minimaliseren.</p>

<p>6 Verbreding van de A58 tot 3 rijstroken zal leiden tot een toename van de geluidsoverlast die de weg nu al, met name bij zuid-westen wind, in de bebouwde kom van Oirschot veroorzaakt. Als het verkeer rijdt zal dit leiden tot een toename van 25%. Dit geldt ook voor de luchtverontreiniging (fijn stof).</p>	<p>6 In het MER zullen onder andere de aspecten Geluid en Lucht worden onderzocht. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidswerende maatregelen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van stiller asfalt en zo nodig ook geluidschermen onderzocht worden. Bovendien zal ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) een gedegen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden. Dit onderzoek wordt uitgevoerd zoals voorgeschreven in de vigerende Wet geluidhinder.</p>
<p>7 Het feit dat wordt gesproken van een voorkeursalternatief geeft aan dat van de voorgestelde extra maatregelen in het meest milieuvriendelijke alternatief niet veel verwacht hoeft te worden. Oirschot en omgeving zal dus de tol moeten gaan betalen van de te realiseren maatregelen. Hiertegen maakt inspreker ernstig bezwaar.</p>	<p>7 Het MMA zal een volwaardig alternatief zijn dat volgens wettelijke normen wordt uitgewerkt. Een voorkeursalternatief is een alternatief dat op voorhand de voorkeur heeft van de initiatiefnemer. Dit is heel gebruikelijk en staat ook zo in de (verkorte) tracéwetprocedure beschreven. Het staat dus de initiatiefnemer vrij een voorkeur uit te spreken. Het uiteindelijke besluit is aan de minister van Verkeer en Waterstaat.</p>
<p>8 In de startnotitie zijn eventuele gevolgen van voorliggende plannen voor het woningbouwprogramma in Oirschot (met name 'Moorland') niet vermeld. Hierdoor kan er geen beeld gevormd worden in hoeverre de plannen consequenties hebben.</p>	<p>8 Deze gevolgen dienen in beeld gebracht te worden in het MER.</p>
<p>9 Een oplossing voor bovengenoemde problemen kan worden gecreëerd door het viaduct over het Wilhelminakanaal op korte termijn te verbreden. Hierdoor zal de verkeersafwikkeling soepeler verlopen, draagt het verlengen van de invoegstrook richting Tilburg wél bij aan een soepele samenvoeging van de verkeersstromen en is er al een voorschot genomen op de in de nabije toekomst onontkoombare volledige verbreding van de A58 tot 2x3 rijstroken.</p>	<p>9 De verbreding van het viaduct over het Wilhelminakanaal maakt geen onderdeel uit van dit project.</p>
<p>10 Inspreker zou informatie toegestuurd krijgen over de met de gemeente Oirschot gemaakte afspraken over sluisverkeer beperkende maatregelen. Pas op 28 december bleek dat deze informatie niet door Rijkswaterstaat beschikbaar kon worden gesteld, maar dat daarvoor contact moest worden opgenomen met de gemeente Oirschot. Inspreker houdt zich daarom het recht voor om een maand na het einde van de inspraaktermin aanvullende informatie over dit aspect in te zenden.</p>	<p>10 U kunt op elk gewenst moment contact opnemen of om nadere informatie vragen aan de initiatiefnemer of het bevoegd gezag. Voor formele inspraak gelden de formele termijnen. Overigens is dit niet het laatste inspraakmoment. Ook op MER en het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) is inspraak mogelijk.</p>
<p>11 De inspraaktermijn is uiterst ongunstig gekozen: net vóór en in de drukke decembermaand. Dit in combinatie met een tragere postbezorging en de sluitingsdatum van 2 januari wekt de schijn dat Rijkswaterstaat er belang bij heeft dat er zo weinig mogelijk zienswijzen worden ingediend.</p>	<p>11 De inspraaktermijn voldoet aan de wettelijke termijn van 6 weken en alle andere daarbij geldende eisen. Het is toegestaan dat hier feestdagen in vallen.</p>

<b>Volnummer: 8</b>	<b>Afzender:</b> de heer J.A.M. Van den Berg Bloemendaal 3 5688 GP OIRSCHOT
<b>Kernpunt(en) van de inspraak:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p>1 Wanneer gekozen wordt voor uitvoering van voorliggende plannen, dan dient tenminste het bos, gelegen tussen de de A58 en de straat Bloemendaal in Oirschot, behouden te blijven. De geluidsbelasting en de belasting door uitlaatgassen en fijnstof is in de huidige situatie al aanzienlijk als gevolg van de toenemende drukte op de A58 en de aanwezigheid van een groot varkensbedrijf in de buurt. De gemeente Oirschot heeft plannen om dit bos te kappen in verband met de aanleg van een atletiekbaan (een atletiekbaan op die locatie is sowieso niet de aangewezen plek om intensieve sport te bedrijven, ook vanwege de hoge concentraties fijnstof en andere gasuitstoot).</p>	<p>1 U heeft zorgen over de gevolgen voor de leefomgeving in combinatie met het kappen van bos voor een atletiekbaan. De minister van Verkeer en Waterstaat en Rijkswaterstaat hebben geen invloed op de aanleg van een atletiekbaan. Wel kan hiermee voor het onderzoek van de milieu-effecten rekening gehouden worden als de plannen voor de atletiekbaan voldoende zeker zijn.</p>

<p><b>Volgnummer:</b> 9</p> <p><b>Afzender:</b> Van Zuidam Public Affairs Mr. D. Van Zuidam Hogepad 1 5688 HG OIRSCHOT</p> <p><b>Mede namens :</b> de heer C.P. Heijmans en C. Bullens, Hoge Pad 1, 5688 HG Oirschot</p>	
<b>Kernpunt(en) van de inspraak:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p>1 Het Hoge Pad 1 in Oirschot is gesitueerd aan de zuidzijde van de A58, circa 100 meter oostelijk van de brug over het Wilhelminakanaal. Voorliggende plannen beogen een extra derde rijstrook op de noordbaan van de A58, de bovengenoemde brug zal echter niet worden verbreed. Dit zal ernstige gevolgen hebben voor de doorstroming van het verkeer ter plaatse, mede met het oog op de verwachte groei van het wegverkeer op het tracé Eindhoven - Tilburg.</p>	<p>1 Ten behoeve van het MER zal modelonderzoek worden verricht. Hieruit zal blijken welke effecten optreden ter hoogte van de brug over het Wilhelminakanaal. In het model onderzoek wordt uitgegaan van 2015 en 2020 als peiljaren. Hierbij wordt de autonome groei van het autoverkeer eveneens meegenomen. Indien noodzakelijk zullen aanvullende maatregelen worden getroffen.</p>
<p>2 De bewoners aan het Hoge Pad 1 te Oirschot moeten er vanuit gaan dat de komende 10 tot 20 jaar er tijdens spitsuren sprake zal zijn van een steeds grotere mate van filevorming door de vernauwing van de noordbaan op de brug. Het aantal voertuigen in de file zal steeds groter worden, juist als gevolg van voorliggende uitbreiding - er is meer plaats om 'stil te staan' voor de brug. Dit zal leiden tot ernstige vermindering van het woongenot voor de betreffende bewoners, zowel door de extra uitstoot van fijn stof als door de toenemende geluidsbelasting.</p>	<p>2 Zie deelreactie 1. Tevens zullen in het MER de aspecten Geluid en Lucht worden onderzocht. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidswerende maatregelen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van stiller asfalt en zo nodig ook geluidschermen onderzocht worden. Bovendien zal ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) een gedegen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden. Dit onderzoek wordt uitgevoerd zoals voorgeschreven in de vigerende Wet geluidhinder.</p>
<p>3 Inspreker dringt aan op het plaatsen van een geluidsscherm aan de noord- en zuidzijde. Indien besloten wordt tot het plaatsen van alleen een scherm aan de noordzijde, dan zal door het 'klankbord-effect' geluid en vervuiling nog extra belastend werken.</p>	<p>1 Ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal een gedegen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden. Dit onderzoek wordt uitgevoerd zoals voorgeschreven in de vigerende Wet geluidhinder.</p>

<p>Volgnummer: 10</p>	<p>Afzender: de heer, mevrouw J.P.C.M. Vriens Meervenstraat 1 5688 DL OIRSCHOT</p>
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>1 De nu voorliggende startnotitie kan niet los worden gezien van de uiteindelijk te verwachten noodzaak het gehele traject Eindhoven - Tilburg te verbreden. In de huidige situatie staan er van Tilburg richting Eindhoven op werkdagen al dagelijks in de ochtend files. De komende decennia zullen de verkeersintensiteiten alleen maar toenemen.</p>	<p>1 Dit project beoogt niet de totale problematiek op de A58 zelf op te lossen maar alleen dat gedeelte van de problematiek dat zorgt voor problemen op de randweg Eindhoven.</p>
<p>2 In de richtlijnen voor het MER moet de mogelijkheid opgenomen worden om het traject tussen de bruggen van de Eindhovensedijk en het Groenewoud verdiept aan te leggen; onder het kanaal door. Het tracé ter hoogte van het kanaal zou om praktische redenen iets in zuidwestelijke richting moeten opschuiven.</p>	<p>2 Het project is bedoeld om door middel van relatief eenvoudige aanpassingen aan de bestaande weg de files tijdens de spits op korte termijn te verminderen. Een ingrijpende aanpassing van een verdiepte ligging brengt substantiële meerkosten met zich mee waarvoor binnen de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat geen budget is gereserveerd. De tracéwetprocedure start als er zicht is op voldoende budget voor het project. Door de betrekkelijk eenvoudige fysieke aanpassing van de bestaande weg zoals nu wordt voorgesteld, en de beschikbaar budget kan de tracéwetprocedure starten.</p>
<p>3 Met bovengenoemde oplossing kan de geluidsoverlast voor Oirschot substantieel worden teruggebracht (één van de doelstellingen, vermeld in de startnotitie) alsook de ecologische verbinding tussen enerzijds Het Groene Woud en anderzijds de Oirschotse heide en het landgoed de Baest worden verbeterd.</p>	<p>3 In het MER zal onder andere het aspecten Geluid worden onderzocht. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidswerende maatregelen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van stiller asfalt en zo nodig ook geluidschermen onderzocht worden. Bovendien zal ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) een gedegen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden. Dit onderzoek wordt uitgevoerd zoals voorgeschreven in de vigerende Wet geluidhinder. Voor de realisatie van ecologische verbindingen loopt een apart uitvoeringsprogramma waarin echter ook geen verdiepte ligging van de weg aan de orde is.</p>
<p>4 Bovengenoemde oplossing lijkt duur. Het maakt echter een nieuwe, dan wel sterk verbeterde brug, over het kanaal, die nodig zou zijn bij het verbreden van de rijksweg, overbodig. Bovendien kan met het vrijkomende zand werk met werk worden gemaakt voor de verbreding. Wanneer Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Oirschot in staat zijn in dit kader complementair samen te werken, dan moet het mogelijk zijn een dergelijke duurzame oplossing te realiseren.</p>	<p>4 Zie deelreactie 2.</p>
<p>5 In de huidige situatie kruist de A58 ter hoogte van Oirschot het Wilhelminakanaal. Om deze kruising mogelijk te maken is de rijksweg ter plaatste verhoogd aangelegd. De verhoogde ligging draagt ertoe bij dat het continue kabaal maximaal over de omgeving kan uitwaaien. Vooral bij zuid- en zuidwestelijke wind is de geluidsoverlast voor de inwoners van Oirschot</p>	<p>5 In het MER zal onder andere het aspecten Geluid worden onderzocht. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidswerende maatregelen, zoals bijvoorbeeld stiller asfalt, geluidschermen of andere hoogteliggingen onderzocht worden.</p>

enorm en tast deze overlast het woon- en leefklimaat in Oirschot aanzienlijk aan.	
---	--