1293-67

Samenwerkingsverband
Regio Eindhoven

Ruimte Economie Zorg

Keizer Karel V Singel 8
Postbus 985
5600 AZ Eindhoven
Tel.: 040 2594594
Fax: 040 2594540
E-mail: info@rez.sre.nl
Internet: www.sre.nl

Leden Commissie MER

VERZONDEN 1 3 MEI 2005

Uw kenmerk	uw brief van	ons kenmerk	Datum
		05/1491/IC/HL	13 mei 2005

Onderwerp
Aanbieding stukken m.b.t. de zienswijzen en het voorkeursalternatief BOSE en reactie op conceptadvies Trajectnota/MER BOSE

Doorkiesnummer
040-2594568

Geachte heer / mevrouw,

Tijdens de vergadering van 9 mei jl. heeft het Dagelijks Bestuur van het SRE een besluit genomen inzake zowel de Nota van zienswijzen Trajectnota/MER BOSE als het voorkeursalternatief voor het oplossen van de Bereikbaarheidsproblemen aan de Oostzijde van de Stadsregio Eindhoven/ Helmond (BOSE).

Op 23 juni 2005 worden zowel de Nota van zienswijzen als het voorkeursalternatief BOSE behandeld door het Bevoegd Gezag, de Regioraad van het SRE.

./ Bijgaand treft u alle documenten aan, welke de Regioraadsleden ontvangen. Het betreft hier:

Zienswijzen
- Regioraadsstuk 'Voorstel tot vaststelling van de Nota van zienswijzen Trajectnota/MER BOSE';
- Nota van zienswijzen Trajectnota/MER BOSE.

Voorkeursalternatief
- Regioraadsstuk 'Voorstel tot vaststelling van het voorkeursalternatief BOSE';
- Adviesnota voorkeursalternatief;
- Aanvullende notitie Trajectnota/MER BOSE;
- Nota van adviezen Trajectnota/MER BOSE.

Tijdens de bespreking met u op maandag 25 april jl. heeft u een toelichting gegeven op het door u eerder toegezonden conceptadvies op de Trajectnota/MER BOSE. Het projectteam vanuit het SRE heeft hier tijdens dit overleg een eerste reactie op gegeven. De belangrijkste punten vanuit uw conceptadvies zijn opgenomen in het Regioraadsstuk 'Voorstel tot vaststelling van de Nota van zienswijzen Trajectnota/MER BOSE' en zijn hieronder nogmaals weergegeven en voorzien van een reactie namens het SRE.

Tevens is aangegeven welke zaken zijn meegenomen in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven of in de Adviesnota voorkeursalternatief Trajectnota/MER BOSE en welke zaken in een volgende fase aanvullend worden onderzocht.

Knelpuntenanalyse

1. **De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert bij de knelpuntenanalyse aan te geven welke bovenregionale verkeersproblemen er bestaan. Geef aan hoe de aanvullende nevendoelstelling zich verhoudt tot de primaire doelstelling van BOSE.**

Bovenregionale verkeersproblemen vormen nadrukkelijk niet de aanleiding tot de Planstudie BOSE. In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is de knelpuntenanalyse uitgebreid met een verkeersanalyse per knelpunt in 2020. Per knelpunt is gekeken welke herkomst-bestemmingsrelaties de bereikbaarheids- en/of leefbaarheidsproblemen veroorzaken. Zodoende is inzichtelijk gemaakt in hoeverre de geconstateerde bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen worden veroorzaakt door lokaal verkeer, regionaal verkeer of bovenregionaal verkeer. Tevens is in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven de omvang van de regionale verplaatsingen in beeld gebracht.
De nevendoelstelling is een aparte doelstelling die naast de primaire en secundaire doelstelling in beeld wordt gebracht. De nevendoelstelling dient in beeld te brengen in hoeverre de verschillende alternatieven een bijdrage kunnen leveren aan de betrouwbaarheid en robuustheid van het wegennet in het studiegebied in het geval van een calamiteit op de A2 ten westen van Eindhoven. De nevendoelstelling is niet toegevoegd om alle bovenregionale knelpunten in het studiegebied op te lossen. Bovenstaande opmerking wordt opgenomen in de Trajectnota/MER BOSE en is toegevoegd in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven.
De selectie van kansrijke alternatieven en de keuze voor het voorkeursalternatief is gemaakt op basis van de primaire en secundaire doelstelling en niet op basis van de nevendoelstelling. Bovenstaande opmerking is opgenomen in Adviesnota voorkeursalternatief Trajectnota/MER BOSE.

2. **De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert de herkomst en bestemming van de verkeers- en vervoersstromen in/door het studiegebied zodanig in kaart te brengen dat goed onderscheid gemaakt kan worden in regionale en lokale verkeerskundige problemen en onderzocht kan worden in welke mate de gekozen oplossingen niet-gewenst verkeer aantrekken.**

In de Trajectnota/MER BOSE is onderscheid gemaakt in verschillende soorten verkeer: doorgaand, regionaal, extern en lokaal. In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is de knelpuntenanalyse uitgebreid met een verkeersanalyse per knelpunt in 2020. Per knelpunt is gekeken welke herkomst-bestemmingsrelaties de bereikbaarheids- en/of leefbaarheidsproblemen veroorzaken. Zodoende is inzichtelijk gemaakt in hoeverre de geconstateerde bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen worden veroorzaakt door lokaal verkeer, regionaal verkeer of bovenregionaal verkeer. Tevens is in de aanvullende notitie Kansrijke alternatieven de omvang van alle regionale verplaatsingen in beeld gebracht.

3. **De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert informatie te verschaffen over wanneer de problemen in de verschillende deelgebieden zich voordoen, om vervolgens de noodzakelijke maatregelen gefaseerd uit te werken, waarbij de effecten van gerealiseerde maatregelen worden bepaald en input geven voor de bepaling van de resterende problemen.**

De geconstateerde problemen doen zich reeds voor in de huidige situatie en nemen in de autonome situatie (2020) verder toe. In de Trajectnota/MER BOSE is aangegeven in het alternatief 0a welke knelpunten resteren in 2010 na het nemen van vastgestelde maatregelen met beperkte financiële middelen.
De primaire doelstelling van de Trajectnota/MER BOSE is het oplossen van alle lokale en regionale bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in het studiegebied, zonder prioritering aan te geven tussen deelgebieden.

In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn drie kansrijke alternatieven uitgewerkt, bestaande uit verschillende soorten maatregelen voor de periode voor 2010 (benuttingsmaatregelen en openbaar vervoer maatregelen) en voor de periode van 2010 tot 2020 (substantiële aanleg nieuwe infrastructuur).

Keuze alternatieven

4. **De Commissie voor de milieueffectrapportage constateert dat veel alternatieven op elkaar lijken en nauwelijks onderscheidend zijn. Onvoldoende inzicht is gegeven in de criteria waarop de alternatieven zijn gekozen dan wel afgevallen. De Commissie adviseert een alternatief uit te werken dat in eerste instantie zo veel mogelijk uitgaat van een oplossing voor alle lokale verkeerskundige problemen. En vervolgens van een oplossing voor de overblijvende regionale verkeerskundige problemen.**

In de Verkenning en de Startnotitie is onderzocht welke alternatieven een mogelijke oplossing zouden kunnen bieden voor de geconstateerde problemen. Op basis van de Verkenning heeft de minister van Verkeer en Waterstaat als voorwaarde voor de Planstudie gesteld dat de alternatieven 1, 4 en 5, zoals opgenomen in de Startnotitie, uitgewerkt moeten worden. De alternatieven 2, 3 en alle varianten zijn toegevoegd in de Startnotitie op basis van overleg met de ambtelijke begeleidingsgroep, klankbordgroep en Stuurgroep BOSE. In de Richtlijnen zijn vervolgens alternatief 0a, 0b en 4d en 5c toegevoegd. In de Richtlijnen is vervolgens aangegeven dat alle alternatieven en varianten vanuit de Startnotitie in de Trajectnota/MER BOSE dienen te worden onderzocht. Bovenstaande tekstpassage wordt opgenomen in de Trajectnota/MER BOSE en is toegevoegd in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven.
Aanvullend op de Trajectnota/MER BOSE heeft een nadere selectie van de alternatieven plaatsgevonden. In de Adviesnota voorkeursalternatief Trajectnota/MER BOSE is aangegeven hoe de selectie van kansrijke alternatieven, die in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven nader zijn uitgewerkt en onderzocht, tot stand is gekomen. In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn een drietal kansrijke alternatieven opgenomen die bestaan uit een pakket aan maatregelen: benuttingsmaatregelen, openbaar vervoer maatregelen, eventueel aangevuld met een tracé en flankerende maatregelen. Deze drie kansrijke alternatieven komen duidelijk vanuit de verschillende adviezen naar voren. Tevens is gekeken of deze drie alternatieven vanuit de inhoud van de Trajectnota/MER BOSE de meest kansrijke alternatieven zijn. Op basis van de inhoud zijn de drie alternatieven nader aangevuld, bijvoorbeeld met de Omleiding Eindhovens kanaal. Voor 2010 wordt allereerst ingezet op benutting en openbaar vervoer. Na 2010 wordt ingezet op of een drietal ongelijkvloerse kruisingen of de aanleg van een aanzienlijk tracé inclusief flankerende maatregelen.

5. **De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert via een beargumenteerde keuze uit geoptimaliseerde benuttings- en tracéalternatieven te komen tot één MMA. Neem vervolgens in het MMA zo veel mogelijk maatregelen op ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit, vermindering van de geluidsoverlast en vermindering van de aantasting van waardevolle en kwetsbare natuur.**

Bij het formuleren van het MMA is aangegeven dat benutting het primaire MMA is, maar indien besloten wordt dat het benuttingsalternatief niet in voldoende mate voldoet aan de primaire doelstelling, geldt dat gekozen moet worden voor aanleg. Om hieraan tegemoet te komen is er vanuit de aanlegalternatieven een meest milieuvriendelijk aanleg alternatief (Tracé-MMA) samengesteld welke beter voldoet aan de primaire doelstelling. Dat heeft uiteraard ook consequenties voor de secundaire doelstelling.
Bij de samenstelling van het Tracé-MMA is uitgegaan van alle mogelijke combinaties. Hieruit is die combinatie samengesteld die in potentie de meest milieuvriendelijke facetten in zich heeft (MMA basis). Het Tracé-MMA is aansluitend verder geoptimaliseerd met mitigerende maatregelen.

In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn een drietal kansrijke alternatieven opgenomen die bestaan uit een pakket aan maatregelen: benuttingsmaatregelen, openbaar vervoer maatregelen, eventueel aangevuld met een tracé en flankerende maatregelen. Zowel in het Benuttings-MMA+ als het Tracé-MMA+ zijn zoveel mogelijk mitigerende en compenserende maatregelen opgenomen om de nadelige effecten van de alternatieven te beperken of te compenseren. In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is dit expliciet aangegeven.

Effectenbeschrijving

6. **De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert de verkeerskundige effecten van de benuttingsalternatieven te bepalen met inachtneming van de effecten van DVM en prijsbeleid.**

Standaard zit in het SRE-verkeers- en vervoermodel een verbetering van de doorstroming van 8% tussen 2000 en 2020 ten gevolge van technologische ontwikkelingen op het gebied van dynamisch verkeersmanagement voor het gehele studiegebied. In de benuttingsalternatieven komt daar een verbetering van 10% bovenop, locatiespecifiek. De verbetering van de doorstroming van 10% is bepaald op basis van de resultaten van de studie naar de doorstroming op de ring in Eindhoven. In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn specifieke locatiegerichte benuttingsmaatregelen opgenomen conform de studie Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant (BBZOB).
Het maken van berekeningen met een dynamisch verkeersmodel is, gezien de omvang en het detailniveau van het SRE verkeers- en vervoermodel, technisch gezien niet mogelijk.
Prijsbeleid is geen onderdeel van de Trajectnota/MER BOSE, conform de Startnotitie en Richtlijnen. Prijsbeleid wordt genoemd in de Nota Mobiliteit, die nog niet vastgesteld is. Daarnaast is de Commissie Nouwen prijsbeleid binnen verkeers- en vervoersbeleid aan het onderzoeken, waarbij de regio Zuidoost-Brabant nadrukkelijk wordt genoemd als mogelijke locatie voor de toepassing van prijsbeleid. Omtrent de precieze uitvoering van prijsbeleid ontstaat nog veel onduidelijkheid, zoals bijvoorbeeld de precieze uitvoering: cordonheffing, lijnheffing etc. Om niet vooruit te lopen op eventuele conclusies van de Commissie Nouwen en gezien de onzekerheden die er momenteel heersen voor wat betreft uitvoering, is prijsbeleid geen onderdeel van de Trajectnota/MER BOSE.
Beide bovenstaande opmerkingen worden opgenomen in de Trajectnota/MER BOSE en zijn toegevoegd in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven.

7. **De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert voor de gebieden waar de beschermingsformules van het SGR (en uitwerking provinciale regelgeving) van toepassing zijn, het stappenschema voor compenserende maatregelen te doorlopen.**

Dit stappenschema is, op basis van het Natuurcompensatiebeginsel van de provincie Noord-Brabant, in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven beschreven. Tevens zijn compenserende maatregelen opgenomen in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven.

8. **De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert informatie met betrekking tot normoverschrijding luchtkwaliteit en de locaties waar dit plaatsvindt aan te geven, evenals alle mogelijke maatregelen om normoverschrijding te verminderen. Tevens dient aangegeven te worden wat de huidige belasting is van andere componenten die in het Besluit Luchtkwaliteit zijn opgenomen (SO_2, NO_x, Pb, CO, benzeen).**

Op basis van het 24-uursgemiddelde is geconstateerd dat de normoverschrijding luchtkwaliteit in de autonome situatie reeds optreedt. In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn mogelijke maatregelen opgenomen om de normoverschrijding tegen te gaan. In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn de aanvullende gegevens over andere componenten (SO_2, NO_x, Pb, CO, benzeen) beschreven.

9. **De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert, in het geval dat niet aannemelijk gemaakt kan worden dat de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet overschreden wordt, een kwantitatieve risicoanalyse uit te voeren. Daar waar de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden, dient aangegeven te worden op welke wijze de overschrijding teniet wordt gedaan.**

Op dit moment zijn de gegevens omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen niet voorhanden om een kwantitatieve risicoanalyse uit te voeren. Door deze leemte in kennis is gekozen voor een kwalitatieve analyse op basis van expert judgement.
Nog dit jaar gaat de Adviesdienst Verkeer en Vervoer starten met een landelijke telling (met behulp van videocamera's) aangaande het vervoer van gevaarlijke stoffen. In deze tellingen zullen de John F. Kennedylaan, de A270 en de rijkswegen rond Eindhoven worden meegenomen. Op basis van deze tellingen kan in de vervolgfase van deze studie een meer kwantitatieve analyse worden gemaakt voor het voorkeursalternatief.

Onderbouwing rangschikking alternatieven en keuze MMA

10. **De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert de scores voor de verschillende criteria en de gebruikte wegingsfactoren nader te onderbouwen. Onderbouw ook beter de rangschikking van de alternatieven en de keuze van het MMA (en voorkeursalternatief), bijvoorbeeld door toepassing van een multicriteria-analyse (MCA).**

De rangschikking van de verschillende alternatieven is bepaald aan de hand van de scores opgenomen in de tabellen (van - - tot + +). In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is aangegeven welke uitgangspunten gelden bij de totstandkoming van de scores van - - tot + +. Tevens is aangegeven in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven hoe de totaalscore per aspect tot stand is gekomen op basis van de scores per deelaspect.
Gezien de besluitvormingsprocedure en de vele belangen in het studiegebied en de regio Zuidoost-Brabant is gekozen voor een inhoudelijk traject (de Trajectnota/MER BOSE) en een keuzetraject (het voorkeursalternatief). Beide trajecten lopen parallel aan elkaar. De Stuurgroep BOSE en het Dagelijks Bestuur hebben nadrukkelijk bepaald dat een MCA geen onderdeel dient uit te maken van de Trajectnota/MER BOSE. Een ieder dient een eigen weging te kunnen toepassen, om te komen tot de keuze voor een voorkeursalternatief. Tijdens de inspraakperiode is een ieder in de gelegenheid geweest om zijn/ haar advies uit te brengen. Op basis van deze adviezen en de inhoud van de Trajectnota/MER BOSE is het SRE gekomen tot een selectie van drie kansrijke alternatieven. Dit is beschreven in de Adviesnota voorkeursalternatief Trajectnota/MER BOSE. De drie kansrijke alternatieven zijn in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven conform de MER-systematiek onderzocht en op een aantal aspecten aangevuld. Tenslotte heeft het SRE in de Adviesnota voorkeursalternatief Trajectnota/MER BOSE op basis van de gehanteerde doelstellingen één van deze drie kansrijke alternatieven, aangewezen als voorkeursalternatief.

Concluderend kan gesteld worden dat de volgende zaken aangevuld worden in de Trajectnota/MER BOSE en/of reeds zijn aangevuld in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven:

- In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is de nevendoelstelling nader toegelicht, in de Trajectnota/MER BOSE wordt dit aangepast;
- De knelpuntenanalyse is in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven uitgebreid met een verkeersanalyse per knelpunt in 2020. Tevens is in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven de omvang van de regionale verplaatsingen in beeld gebracht;
- In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn drie kansrijke alternatieven uitgewerkt bestaande uit verschillende soorten maatregelen voor de periode voor 2010 (benuttingsmaatregelen en openbaar vervoer maatregelen) en voor de periode van 2010 tot 2020 (substantiële aanleg nieuwe infrastructuur);

- In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is toegelicht in welke fase de verschillende alternatieven naar voren zijn gekomen, in de Trajectnota/MER BOSE wordt dit aangepast;
- In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is het MMA nader toegelicht, in de Trajectnota/MER BOSE wordt dit aangepast;
- In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is een onderbouwing toegevoegd van de uitgangspunten omtrent dynamisch verkeersmanagement en prijsbeleid, in de Trajectnota/MER BOSE wordt dit aangepast;
- In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is het stappenschema op basis van het Natuurcompensatiebeginsel van de provincie Noord-Brabant beschreven;
- In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn aanvullende gegevens over andere componenten (SO_2, NO_x, Pb, CO, benzeen) beschreven;
- In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is aangegeven welke uitgangspunten gelden bij de totstandkoming van de scores van - - tot + +. Tevens is aangegeven in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven hoe de totaalscore per aspect tot stand is gekomen op basis van de scores per deelaspect.

Tenslotte kan geconcludeerd worden dat het volgende aanvullend voor het voorkeursalternatief BOSE wordt onderzocht:

- Na uitvoering van de tellingen aangaande het vervoer van gevaarlijke stoffen door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, op de rijkswegen rond Eindhoven, de John F. Kennedylaan en de A270, wordt op basis hiervan het aspect externe veiligheid ook kwantitatief in beeld gebracht voor het voorkeursalternatief.

In het reeds geplande overleg met u op maandag 20 juni a.s. worden bovenstaande reacties en de aanvullingen op de Trajectnota/MER BOSE nader toegelicht.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en zien uw definitief advies met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

namens het Dagelijks Bestuur
van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven,

de secretaris,

H.J.M. Gevers.

1293-68

Samenwerkingsverband
Regio Eindhoven

Voorstel Voorstel tot vaststelling van de Nota van zienswijzen Trajectnota/MER BOSE

Vergadering Regioraad
d.d. 23 juni 2005

AGENDAPUNT

Aan de Regioraad,

Tijdens uw vergadering van 23 december 2004 heeft u, als Bevoegd Gezag, de Trajectnota/MER BOSE vastgesteld. Hierop heeft de Trajectnota/MER BOSE in de periode van 3 januari tot en met 31 maart 2005 ter inzage gelegen. Een ieder is gedurende deze periode in de gelegenheid gesteld om een zienswijze op de Trajectnota/MER BOSE in te dienen.

In totaal zijn circa 270 zienswijzen ontvangen. Deze zijn afkomstig van:
- Gemeenten, Rijkswaterstaat Noord-Brabant, de provincie Noord-Brabant en de waterschappen;
- Betrokken instanties en organisaties; zoals milieuorganisaties en bedrijfsleven;
- Particulieren; zowel georganiseerd als individueel.

Tevens heeft in dezelfde periode een ieder advies uit kunnen brengen met betrekking tot het voorkeursalternatief. Op basis van deze adviezen, de inspraakreacties en op basis van de Trajectnota/MER BOSE is er een Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven opgesteld, waarin een drietal kansrijke alternatieven verder is uitgewerkt en onderzocht, en een Adviesnota voorkeursalternatief Trajectnota/MER BOSE, waarin de keuzen voor de kansrijke alternatieven en het voorkeursalternatief zijn toegelicht.

Zienswijzen op de Trajectnota/MER BOSE

De zienswijzen op de Trajectnota/MER BOSE zijn onder te verdelen in zienswijzen ten gevolge waarvan de Trajectnota/MER BOSE aangepast dient te worden en zienswijzen waarvoor de Trajectnota/MER BOSE niet aangepast hoeft te worden. Hierna volgen eerst de zienswijzen waarvoor een aanpassing nodig is, vervolgens is een overzicht gegeven van de meest voorkomende overige zienswijzen waarvoor geen aanpassing nodig is, met de daarbij behorende beantwoording.

Zienswijzen met aanpassing

Watertoets

Gezamenlijk met de waterbeheerders in het studiegebied (waterschap De Dommel, waterschap Aa en Maas, Rijkswaterstaat Noord-Brabant en de provincie Noord-Brabant) is een watertoets uitgevoerd welke is verwoord in de Waterparagraaf. Abusievelijk zijn de onderdelen uit de Waterparagraaf niet correct overgenomen in de Trajectnota/MER BOSE. Dit dient te worden aangepast.
Tevens heeft er geen watertoets plaatsgevonden voor het Tracé-MMA. Deze heeft ondertussen aanvullend plaatsgevonden en is opgenomen in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven en wordt tevens in de Waterparagraaf opgenomen.

Tunnel onder Dommeldal
Vanuit de zienswijzen is een aantal keer de opmerking gekomen waarom het Dommeldal overbrugd wordt en niet ondertunneld. Een tunnel op een deel van een alternatief als mitigerende maatregel is mogelijk in de Trajectnota/MER BOSE. In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn zowel ondertunneling als overbrugging van het Dommeldal onderzocht als mitigerende maatregel. Voor zowel overbrugging als ondertunneling zijn de effecten in beeld gebracht, om zodoende tussen beide mitigerende maatregelen een goede afweging te kunnen maken.

PRI-systematiek
In de zienswijze van Rijkswaterstaat is aangegeven dat de kosten van alle alternatieven niet geheel via de PRI-systematiek zijn geraamd. In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn de kosten van de drie kansrijke alternatieven geheel conform PRI-systematiek geraamd, in overleg met Rijkswaterstaat.

Zienswijzen zonder aanpassing
De meest voorkomende zienswijzen, welke niet tot aanpassing van de Trajectnota/MER BOSE leiden, met bijbehorende beantwoording zijn hierna gerubriceerd weergegeven.

Uitgangspunten van de Trajectnota/MER BOSE

1. **De ombouw van de Randweg (A2/A67) is niet meegenomen in de Trajectnota/MER BOSE**

De ombouw van de Randweg (A2/A67) Eindhoven naar 4x2 rijstroken is uitgangspunt in de Trajectnota/MER BOSE voor 2020. De ombouw van de Randweg Eindhoven is eveneens meegenomen in de berekeningen met het SRE verkeers- en vervoermodel. Ondanks de ombouw van de Randweg blijven er aan de oostzijde van de stadsregio Eindhoven/Helmond bereikbaarheids- en leefbaarheidproblemen bestaan.

2. **De Nota Mobiliteit, Nota Ruimte en Brainport zijn niet meegenomen in de Trajectnota/MER BOSE**

Zowel de Nota Ruimte als de Nota Mobiliteit zijn uitgangspunt van de Trajectnota/MER BOSE en er nadrukkelijk bij betrokken. Speerpunt hierin is Brainport. Brainport is een ontwikkelingsvisie die als randvoorwaarde een goede bereikbaarheid eist. Naast (inter-) nationale bereikbaarheid is daarbij ook regionale en lokale bereikbaarheid van belang.

3. **De vervoerwijzen fiets en openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de verkeersberekeningen**

In de Trajectnota/MER BOSE is rekening gehouden met het gebruik van fiets, openbaar vervoer, carpoolen en betaald parkeren als concurrentie voor het autoverkeer. Beleid op het gebied van fiets, openbaar vervoer, carpoolen en betaald parkeren is uitgangspunt in het SRE verkeers- en vervoermodel waarmee de verkeers- en vervoerberekeningen in de Trajectnota/MER BOSE zijn uitgevoerd.

4. **Dynamisch verkeersmanagement maatregelen zijn niet meegenomen/ De aanname dat benuttingsmaatregelen 10% meer capaciteit bieden is onterecht/ Het benuttingsalternatief moet met een dynamisch verkeersmodel worden doorgerekend**

Standaard zit in het SRE verkeers- en vervoermodel een verbetering van de doorstroming van 8% tussen 2000 en 2020 ten gevolge van dynamisch verkeersmanagement. In de benuttingsalternatieven komt daar een locatiespecifieke verbetering van 10% bovenop. Beide zaken zijn gangbare inschattingen, mede op basis van de resultaten van de studie naar de doorstroming op de ring in Eindhoven.

Tevens zijn in de benuttingsalternatieven drie ongelijkvloerse kruisingen opgenomen, op de kruispunten van de oostelijke ring in Eindhoven met de John F. Kennedylaan, de Eisenhowerlaan en de Geldropseweg. Deze ongelijkvloerse kruisingen hebben bovenop de benuttingsmaatregelen een verbetering van de doorstroming tot gevolg. Het maken van berekeningen met een dynamisch verkeersmodel is, gezien de omvang en het detailniveau van het SRE verkeers- en vervoermodel, technisch gezien niet mogelijk.

5. De Startnotitie BOSE is verouderd waardoor oud beleid (RSP 1997) is meegenomen
De Startnotitie is in 2002 vastgesteld. Ten tijde van de Startnotitie was het RSP 1997 vigerend beleid. Het RSP Regio Eindhoven is in een later stadium, december 2004, vastgesteld. Aangezien de totstandkoming van het RSP Regio Eindhoven parallel liep aan de Trajectnota/MER BOSE, is hierop geanticipeerd door een gevoeligheidsanalyse op te nemen. Hierin is opgenomen waar de grote verschillen zitten in de effecten van de verschillende alternatieven.

6. Er is geen rekening gehouden met ontwikkelingen van woningbouw, bedrijventerreinen e.d.
Het SRE verkeers- en vervoermodel is opgesteld op basis van autonome ontwikkelingen tot 2020, zoals nieuwe locaties voor woningbouw, bedrijventerreinen en ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer. De uitgangspunten van het SRE verkeers- en vervoermodel zijn opgenomen in bijlage 16 van de Trajectnota/MER BOSE.

Probleem- en doelstelling
7. De verkeersproblemen zijn niet goed onderzocht
In de Trajectnota/MER BOSE alsmede de Verkenning en Startnotitie is een uitgebreide beschrijving van de probleemanalyse opgenomen voor de huidige (2000) en toekomstige (2020) situatie. De problemen doen zich met name voor in de spitsperioden. In de Trajectnota/MER BOSE alsmede in de Verkenning en Startnotitie is geconstateerd dat deze bereikbaarheids- en leefbaarheidproblemen lokaal en regionaal van aard zijn.

8. De nevendoelstelling is ten onrechte toegevoegd en niet vastgesteld door het Bevoegd Gezag
De Trajectnota/MER BOSE richt zich op de regionale en lokale bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen aan de oostzijde van de stadsregio Eindhoven/Helmond als primaire doelstelling. De doelstellingen zijn in de Startnotitie en Richtlijnen opgenomen en vastgesteld.
De nevendoelstelling is in een later stadium, op basis van onder andere de Nota Mobiliteit, toegevoegd en door de Regioraad van het SRE, bij vaststelling van de Trajectnota/MER BOSE, vastgesteld. De nevendoelstelling is in de Trajectnota/MER BOSE apart in beeld gebracht.

9. De studie naar verbreding van de N279 moet vanuit de bovenregionale problematiek in Trajectnota/MER BOSE worden betrokken
De bovenregionale aspecten behoren niet tot de primaire doelstelling (lokaal en regionaal) van de Trajectnota/MER BOSE en maken als zodanig ook geen onderdeel uit van de studie.
De resultaten van de provinciale studie waren eind april beschikbaar, na de gestelde inspraaktermijn van 31 maart 2005, waardoor deze in het proces geen rol hebben gespeeld.

Alternatieven
10. De onderzochte alternatieven staan niet in relatie tot de problemen
De alternatieven en varianten zijn in de Startnotitie vastgesteld. Hierop heeft inspraak plaatsgevonden. In deze inspraakronde is iedereen in de gelegenheid gesteld om kenbaar te maken op welke alternatieven en effecten het onderzoek in de Trajectnota/MER BOSE zich volgens hen zou moeten richten. In de Richtlijnen zijn deze alternatieven, inclusief aanvullingen vanuit de inspraak, opgenomen

en vastgesteld. Nieuwe alternatieven en varianten of delen daarvan zijn in deze studie niet aan de orde. In een vervolgfase bestaat bij nadere detaillering de mogelijkheid om 100 meter aan weerszijden van het alternatief uit te wijken.

11. Er dient een tunnel als geheel nieuw alternatief toegevoegd te worden
De verbinding tussen de A58 en A67 als tunnel is een nieuw alternatief. De alternatieven en varianten zijn in de Startnotitie vastgesteld. Hierop heeft inspraak plaatsgevonden. In deze inspraakronde is iedereen in de gelegenheid gesteld om kenbaar te maken op welke alternatieven en effecten het onderzoek in de Trajectnota/MER BOSE zich volgens hen zou moeten richten. In de Richtlijnen zijn deze alternatieven, inclusief aanvullingen vanuit de inspraak, opgenomen en vastgesteld. Nieuwe alternatieven en varianten of delen daarvan zijn in deze studie niet aan de orde. Een tunnel op een deel van een alternatief als mitigerende maatregel is wel mogelijk in de Trajectnota/MER BOSE.
In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn zowel ondertunneling als overbrugging van het Dommeldal onderzocht als mitigerende maatregel.

Onderzochte aspecten
12. Er is niet aangegeven wat op korte termijn gerealiseerd kan worden
In het alternatief 0a is aangegeven welke knelpunten in 2010 resteren na uitvoering van maatregelen die met relatief beperkte middelen op relatief korte termijn uitvoerbaar zijn.

13. Het benuttingsalternatief is niet optimaal onderzocht
In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is een nadere uitwerking opgenomen van gecombineerde alternatieven op basis van de Trajectnota/MER BOSE en de adviezen die bij het SRE zijn ingediend. In deze alternatieven zijn meerdere soorten maatregelen gecombineerd opgenomen en nader gespecificeerd, zoals een optimalisatie van de benuttingsmaatregelen, openbaar vervoer maatregelen, tracéalternatieven en flankerende maatregelen in overleg met betrokken wegbeheerders. De benuttingsmaatregelen komen uit de studie Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant (BBZOB).

14. De verschillende aspecten zijn niet goed onderzocht
De verschillende aspecten zijn conform de Startnotitie en Richtlijnen op een objectieve wijze onderzocht. In de factsheets en de daarbijbehorende tekst zijn de kwantitatieve en kwalitatieve onderzoeksgegevens opgenomen. Op basis van deze gegevens zijn de effecten van de alternatieven gescoord. Hierbij is een klassenindeling gemaakt van: - - negatief, - beperkt negatief, 0 verwaarloosbaar, + beperkt positief en + + positief. De scores zijn nader onderbouwd in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven.

15. De effecten op lange termijn (na 2020) zijn niet inzichtelijk gemaakt
Dit maakt geen onderdeel uit van de Trajectnota/MER BOSE. De Trajectnota/MER BOSE is opgesteld conform Startnotitie en Richtlijnen. De effecten van de verschillende alternatieven zijn onderzocht voor het planjaar 2020. Wel is aangegeven in de Trajectnota/MER BOSE en de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven wat de restcapaciteit is van de verschillende alternatieven in 2020. Hiermee wordt aangegeven hoe lang de alternatieven na 2020 het verkeer op een adequate wijze kunnen verwerken.

Meest milieuvriendelijk alternatief
16. Het MMA is niet goed opgesteld
Bij het formuleren van het MMA is aangegeven dat benutting het primaire MMA is, maar indien besloten wordt dat het benuttingsalternatief niet in voldoende mate voldoet aan de primaire doelstelling, geldt dat gekozen moet worden voor aanleg. Om hieraan tegemoet te komen is er vanuit de aanlegalternatieven een meest milieuvriendelijk aanleg alternatief (Tracé-MMA) samengesteld welke beter voldoet aan de primaire doelstelling. Dat heeft uiteraard ook consequenties voor de secundaire doelstelling.

Bij de samenstelling van het Tracé-MMA is uitgegaan van alle mogelijke combinaties. Hieruit is die combinatie samengesteld die in potentie de meest milieu vriendelijk facetten in zich heeft (MMA basis). Het Tracé-MMA is aansluitend verder geoptimaliseerd met mitigerende maatregelen.

Financiering

17. Wijze van financiering van de alternatieven is niet in beeld gebracht

Financiering maakt geen onderdeel uit van de Trajectnota/MER BOSE. Na de vaststelling van het voorkeursalternatief vindt nadere detaillering plaats waarbij de wijze van financiering aan de orde komt.

Communicatie

18. Er is te weinig gecommuniceerd over het project

Op de website van het SRE is alle actuele projectinformatie opgenomen. In oktober 2004 hebben een aantal informatieavonden plaatsgevonden om de informatievoorziening naar de inwoners van het studiegebied te waarborgen. De officiële inspraakavonden hebben in maart 2005 plaatsgevonden. Zowel de informatie- als de inspraakavonden zijn gecommuniceerd in kranten, lokale weekbladen, via de betreffende gemeenten alsmede via de website en nieuwsbrieven van het SRE.

Alle zienswijzen op Trajectnota/MER BOSE zijn in de bijgaande 'Nota van zienswijzen' samengevat weergegeven. Tevens vindt u in deze Nota de beantwoording van alle zienswijzen.
Wij stellen u voor om de Nota van zienswijzen overeenkomstig het aangeboden concept vast te stellen en daarmee in te stemmen met de voorgestelde aanpassingen.

Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) is een onafhankelijke landelijke commissie die beoordeelt of in de Trajectnota/MER BOSE is voldaan aan de Richtlijnen voor de Trajectnota/MER BOSE. De Commissie m.e.r. heeft een conceptadvies gegeven op de Trajectnota/MER BOSE. De belangrijkste punten zijn hieronder weergegeven en voorzien van een reactie. Tevens is aangegeven welke zaken zijn meegenomen in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven of in de Adviesnota voorkeursalternatief Trajectnota/MER BOSE en welke zaken in een volgende fase aanvullend worden onderzocht.

Knelpuntenanalyse

1. **De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert bij de knelpuntenanalyse aan te geven welke bovenregionale verkeersproblemen er bestaan. Geef aan hoe de aanvullende nevendoelstelling zich verhoudt tot de primaire doelstelling van BOSE.**

Bovenregionale verkeersproblemen vormen nadrukkelijk niet de aanleiding tot de Planstudie BOSE. In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is de knelpuntenanalyse uitgebreid met een verkeersanalyse per knelpunt in 2020. Per knelpunt is gekeken welke herkomst-bestemmingsrelaties de bereikbaarheids- en/of leefbaarheidsproblemen veroorzaken. Zodoende is inzichtelijk gemaakt in hoeverre de geconstateerde bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen worden veroorzaakt door lokaal verkeer, regionaal verkeer of bovenregionaal verkeer. Tevens is in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven de omvang van de regionale verplaatsingen in beeld gebracht.
De nevendoelstelling is een aparte doelstelling die naast de primaire en secundaire doelstelling in beeld wordt gebracht. De nevendoelstelling dient in beeld te brengen in hoeverre de verschillende alternatieven een bijdrage kunnen leveren aan de betrouwbaarheid en robuustheid van het wegennet in het studiegebied in het geval van een calamiteit op de A2 ten westen van Eindhoven. De nevendoelstelling is niet toegevoegd om alle bovenregionale knelpunten in het studiegebied op te

lossen. Bovenstaande opmerking wordt opgenomen in de Trajectnota/MER BOSE en is toegevoegd in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven.
De selectie van kansrijke alternatieven en de keuze voor het voorkeursalternatief is gemaakt op basis van de primaire en secundaire doelstelling en niet op basis van de nevendoelstelling. Bovenstaande opmerking is opgenomen in Adviesnota voorkeursalternatief Trajectnota/MER BOSE.

2. **De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert de herkomst en bestemming van de verkeers- en vervoersstromen in/door het studiegebied zodanig in kaart te brengen dat goed onderscheid gemaakt kan worden in regionale en lokale verkeerskundige problemen en onderzocht kan worden in welke mate de gekozen oplossingen niet-gewenst verkeer aantrekken.**

In de Trajectnota/MER BOSE is onderscheid gemaakt in verschillende soorten verkeer: doorgaand, regionaal, extern en lokaal. In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is de knelpuntenanalyse uitgebreid met een verkeersanalyse per knelpunt in 2020. Per knelpunt is gekeken welke herkomst-bestemmingsrelaties de bereikbaarheids- en/of leefbaarheidsproblemen veroorzaken. Zodoende is inzichtelijk gemaakt in hoeverre de geconstateerde bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen worden veroorzaakt door lokaal verkeer, regionaal verkeer of bovenregionaal verkeer. Tevens is in de aanvullende notitie Kansrijke alternatieven de omvang van alle regionale verplaatsingen in beeld gebracht.

3. **De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert informatie te verschaffen over wanneer de problemen in de verschillende deelgebieden zich voordoen, om vervolgens de noodzakelijke maatregelen gefaseerd uit te werken, waarbij de effecten van gerealiseerde maatregelen worden bepaald en input geven voor de bepaling van de resterende problemen.**

De geconstateerde problemen doen zich reeds voor in de huidige situatie en nemen in de autonome situatie (2020) verder toe. In de Trajectnota/MER BOSE is aangegeven in het alternatief 0a welke knelpunten resteren in 2010 na het nemen van vastgestelde maatregelen met beperkte financiële middelen.
De primaire doelstelling van de Trajectnota/MER BOSE is het oplossen van alle lokale en regionale bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in het studiegebied, zonder prioritering aan te geven tussen deelgebieden.
In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn drie kansrijke alternatieven uitgewerkt, bestaande uit verschillende soorten maatregelen voor de periode voor 2010 (benuttingsmaatregelen en openbaar vervoer maatregelen) en voor de periode van 2010 tot 2020 (substantiële aanleg nieuwe infrastructuur).

Keuze alternatieven

4. **De Commissie voor de milieueffectrapportage constateert dat veel alternatieven op elkaar lijken en nauwelijks onderscheidend zijn. Onvoldoende inzicht is gegeven in de criteria waarop de alternatieven zijn gekozen dan wel afgevallen. De Commissie adviseert een alternatief uit te werken dat in eerste instantie zo veel mogelijk uitgaat van een oplossing voor alle lokale verkeerskundige problemen. En vervolgens van een oplossing voor de overblijvende regionale verkeerskundige problemen.**

In de Verkenning en de Startnotitie is onderzocht welke alternatieven een mogelijke oplossing zouden kunnen bieden voor de geconstateerde problemen. Op basis van de Verkenning heeft de minister van Verkeer en Waterstaat als voorwaarde voor de Planstudie gesteld dat de alternatieven 1, 4 en 5, zoals opgenomen in de Startnotitie, uitgewerkt moeten worden. De alternatieven 2, 3 en alle varianten zijn toegevoegd in de Startnotitie op basis van overleg met de ambtelijke begeleidingsgroep, klankbordgroep en Stuurgroep BOSE. In de Richtlijnen zijn vervolgens alternatief 0a, 0b en 4d en 5c toegevoegd. In de Richtlijnen is vervolgens aangegeven dat alle alternatieven en varianten vanuit de Startnotitie in de Trajectnota/MER BOSE dienen te worden onderzocht. Bovenstaande tekstpassage

wordt opgenomen in de Trajectnota/MER BOSE in en is toegevoegd in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven.
Aanvullend op de Trajectnota/MER BOSE heeft een nadere selectie van de alternatieven plaatsgevonden. In de Adviesnota voorkeursalternatief Trajectnota/MER BOSE is aangegeven hoe de selectie van kansrijke alternatieven, die in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven nader zijn uitgewerkt en onderzocht, tot stand is gekomen. In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn een drietal kansrijke alternatieven opgenomen die bestaan uit een pakket aan maatregelen: benuttingsmaatregelen, openbaar vervoer maatregelen, eventueel aangevuld met een tracé en flankerende maatregelen. Deze drie kansrijke alternatieven komen duidelijk vanuit de verschillende adviezen naar voren. Tevens is gekeken of deze drie alternatieven vanuit de inhoud van de Trajectnota/MER BOSE de meest kansrijke alternatieven zijn. Op basis van de inhoud zijn de drie alternatieven nader aangevuld, bijvoorbeeld met de Omleiding Eindhovens kanaal. Voor 2010 wordt allereerst ingezet op benutting en openbaar vervoer. Na 2010 wordt ingezet op of een drietal ongelijkvloerse kruisingen of de aanleg van een aanzienlijk tracé inclusief flankerende maatregelen.

5. **De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert via een beargumenteerde keuze uit geoptimaliseerde benuttings- en tracéalternatieven te komen tot één MMA. Neem vervolgens in het MMA zo veel mogelijk maatregelen op ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit, vermindering van de geluidsoverlast en vermindering van de aantasting van waardevolle en kwetsbare natuur.**

Bij het formuleren van het MMA is aangegeven dat benutting het primaire MMA is, maar indien besloten wordt dat het benuttingsalternatief niet in voldoende mate voldoet aan de primaire doelstelling, geldt dat gekozen moet worden voor aanleg. Om hieraan tegemoet te komen is er vanuit de aanlegalternatieven een meest milieuvriendelijk aanleg alternatief (Tracé-MMA) samengesteld welke beter voldoet aan de primaire doelstelling. Dat heeft uiteraard ook consequenties voor de secundaire doelstelling.
Bij de samenstelling van het Tracé-MMA is uitgegaan van alle mogelijke combinaties. Hieruit is die combinatie samengesteld die in potentie de meest milieu vriendelijke facetten in zich heeft (MMA basis). Het Tracé-MMA is aansluitend verder geoptimaliseerd met mitigerende maatregelen.
In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn een drietal kansrijke alternatieven opgenomen die bestaan uit een pakket aan maatregelen: benuttingsmaatregelen, openbaar vervoer maatregelen, eventueel aangevuld met een tracé en flankerende maatregelen. Zowel in het Benuttings-MMA+ als het Tracé-MMA+ zijn zoveel mogelijk mitigerende en compenserende maatregelen opgenomen om de nadelige effecten van de alternatieven te beperken of te compenseren. In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is dit expliciet aangegeven.

Effectenbeschrijving

6. **De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert de verkeerskundige effecten van de benuttingsalternatieven te bepalen met inachtneming van de effecten van DVM en prijsbeleid.**

Standaard zit in het SRE-verkeers- en vervoermodel een verbetering van de doorstroming van 8% tussen 2000 en 2020 ten gevolge van technologische ontwikkelingen op het gebied van dynamisch verkeersmanagement voor het gehele studiegebied. In de benuttingsalternatieven komt daar een verbetering van 10% bovenop, locatiespecifiek. De verbetering van de doorstroming van 10% is bepaald op basis van de resultaten van de studie naar de doorstroming op de ring in Eindhoven. In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn specifieke locatiegerichte benuttingsmaatregelen opgenomen conform de studie Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant (BBZOB).
Het maken van berekeningen met een dynamisch verkeersmodel is, gezien de omvang en het detailniveau van het SRE verkeers- en vervoermodel, technisch gezien niet mogelijk.

Prijsbeleid is geen onderdeel van de Trajectnota/MER BOSE, conform de Startnotitie en Richtlijnen. Prijsbeleid wordt genoemd in de Nota Mobiliteit, die nog niet vastgesteld is. Daarnaast is de Commissie Nouwen prijsbeleid binnen verkeers- en vervoersbeleid aan het onderzoeken, waarbij de regio Zuidoost-Brabant nadrukkelijk wordt genoemd als mogelijke locatie voor de toepassing van prijsbeleid. Omtrent de precieze uitvoering van prijsbeleid ontstaat nog veel onduidelijkheid, zoals bijvoorbeeld de precieze uitvoering: cordonheffing, lijnheffing etc. Om niet vooruit te lopen op eventuele conclusies van de Commissie Nouwen en gezien de onzekerheden die er momenteel heersen voor wat betreft uitvoering, is prijsbeleid geen onderdeel van de Trajectnota/MER BOSE.
Beide bovenstaande opmerkingen worden opgenomen in de Trajectnota/MER BOSE en zijn toegevoegd in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven.

7. **De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert voor de gebieden waar de beschermingsformules van het SGR (en uitwerking provinciale regelgeving) van toepassing zijn, het stappenschema voor compenserende maatregelen te doorlopen.**

Dit stappenschema is, op basis van het Natuurcompensatiebeginsel van de provincie Noord-Brabant, in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven beschreven. Tevens zijn compenserende maatregelen opgenomen in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven.

8. **De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert informatie met betrekking tot normoverschrijding luchtkwaliteit en de locaties waar dit plaatsvindt aan te geven, evenals alle mogelijke maatregelen om normoverschrijding te verminderen. Tevens dient aangegeven te worden wat de huidige belasting is van andere componenten die in het Besluit Luchtkwaliteit zijn opgenomen (SO_2, NO_x, Pb, CO, benzeen).**

Op basis van het 24-uursgemiddelde is geconstateerd dat de normoverschrijding luchtkwaliteit in de autonome situatie reeds optreedt. In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn mogelijke maatregelen opgenomen om de normoverschrijding tegen te gaan. In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn de aanvullende gegevens over andere componenten (SO_2, NO_x, Pb, CO, benzeen) beschreven.

9. **De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert, in het geval dat niet aannemelijk gemaakt kan worden dat de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet overschreden wordt, een kwantitatieve risicoanalyse uit te voeren. Daar waar de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden, dient aangegeven te worden op welke wijze de overschrijding teniet wordt gedaan.**

Op dit moment zijn de gegevens omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen niet voorhanden om een kwantitatieve risicoanalyse uit te voeren. Door deze leemte in kennis is gekozen voor een kwalitatieve analyse op basis van expert judgement.
Nog dit jaar gaat de Adviesdienst Verkeer en Vervoer starten met een landelijke telling (met behulp van videocamera's) aangaande het vervoer van gevaarlijke stoffen. In deze tellingen zullen de John F. Kennedylaan, de A270 en de rijkswegen rond Eindhoven worden meegenomen. Op basis van deze tellingen kan in de vervolgfase van deze studie een meer kwantitatieve analyse worden gemaakt voor het voorkeursalternatief.

Onderbouwing rangschikking alternatieven en keuze MMA

10. **De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert de scores voor de verschillende criteria en de gebruikte wegingsfactoren nader te onderbouwen. Onderbouw ook beter de rangschikking van de alternatieven en de keuze van het MMA (en voorkeursalternatief), bijvoorbeeld door toepassing van een multicriteria-analyse (MCA).**

De rangschikking van de verschillende alternatieven is bepaald aan de hand van de scores opgenomen in de tabellen (van - - tot + +). In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is aangegeven welke

uitgangspunten gelden bij de totstandkoming van de scores van - - tot + +. Tevens is aangegeven in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven hoe de totaalscore per aspect tot stand is gekomen op basis van de scores per deelaspect.
Gezien de besluitvormingsprocedure en de vele belangen in het studiegebied en de regio Zuidoost-Brabant is gekozen voor een inhoudelijk traject (de Trajectnota/MER BOSE) en een keuzetraject (het voorkeursalternatief). Beide trajecten lopen parallel aan elkaar. De Stuurgroep BOSE en het Dagelijks Bestuur hebben nadrukkelijk bepaald dat een MCA geen onderdeel dient uit te maken van de Trajectnota/MER BOSE. Een ieder dient een eigen weging te kunnen toepassen, om te komen tot de keuze voor een voorkeursalternatief. Tijdens de inspraakperiode is een ieder in de gelegenheid geweest om zijn/ haar advies uit te brengen. Op basis van deze adviezen en de inhoud van de Trajectnota/MER BOSE is het SRE gekomen tot een selectie van drie kansrijke alternatieven. Dit is beschreven in de Adviesnota voorkeursalternatief Trajectnota/MER BOSE. De drie kansrijke alternatieven zijn in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven conform de MER-systematiek onderzocht en op een aantal aspecten aangevuld. Tenslotte heeft het SRE in de Adviesnota voorkeursalternatief Trajectnota/MER BOSE op basis van de gehanteerde doelstellingen één van deze drie kansrijke alternatieven, aangewezen als voorkeursalternatief.

Concluderend kan gesteld worden dat de volgende zaken aangevuld worden in de Trajectnota/MER BOSE en/of reeds zijn aangevuld in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven:

- In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is de nevendoelstelling nader toegelicht, in de Trajectnota/MER BOSE wordt dit aangepast;
- De knelpuntenanalyse is in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven uitgebreid met een verkeersanalyse per knelpunt in 2020. Tevens is in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven de omvang van de regionale verplaatsingen in beeld gebracht;
- In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn drie kansrijke alternatieven uitgewerkt bestaande uit verschillende soorten maatregelen voor de periode voor 2010 (benuttingsmaatregelen en openbaar vervoer maatregelen) en voor de periode van 2010 tot 2020 (substantiële aanleg nieuwe infrastructuur);
- In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is toegelicht in welke fase de verschillende alternatieven naar voren zijn gekomen, in de Trajectnota/MER BOSE wordt dit aangepast;
- In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is het MMA nader toegelicht, in de Trajectnota/MER BOSE wordt dit aangepast;
- In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is een onderbouwing toegevoegd van de uitgangspunten omtrent dynamisch verkeersmanagement en prijsbeleid, in de Trajectnota/MER BOSE wordt dit aangepast;
- In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is het stappenschema op basis van het Natuurcompensatiebeginsel van de provincie Noord-Brabant beschreven;
- In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven zijn aanvullende gegevens over andere componenten (SO_2, NO_x, Pb, CO, benzeen) beschreven;
- In de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven is aangegeven welke uitgangspunten gelden bij de totstandkoming van de scores van - - tot + +. Tevens is aangegeven in de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven hoe de totaalscore per aspect tot stand is gekomen op basis van de scores per deelaspect.

Tenslotte kan geconcludeerd worden dat het volgende aanvullend voor het voorkeursalternatief wordt onderzocht:

- Na uitvoering van de tellingen aangaande het vervoer van gevaarlijke stoffen door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, op de rijkswegen rond Eindhoven, de John F. Kennedylaan en de A270, wordt

op basis hiervan het aspect externe veiligheid ook kwantitatief in beeld gebracht voor het voorkeursalternatief.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft de Aanvullende notitie Kansrijke alternatieven en de Adviesnota voorkeursalternatief ontvangen en brengt hierover nog advies uit.

De commissie van Advies voor Verkeer en vervoer vergadert op 6 juni 2005 over dit voorstel. Het advies van de commissie zal u op de gebruikelijke wijze ter kennis worden gebracht.

Eindhoven, 9 mei 2005

Het Dagelijks Bestuur van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

de voorzitter,	de secretaris,
drs. A.B. Sakkers	H.J.M. Gevers

Samenwerkingsverband
Regio Eindhoven

De Regioraad van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven;

gezien het voorstel van het Dagelijks Bestuur d.d. 9 mei 2005;

gehoord de Commissie van Advies voor Verkeer en vervoer d.d. 6 juni 2005

BESLUIT

1. De Nota van zienswijzen overeenkomstig het aangeboden concept vast te stellen en daarmee in te stemmen met de voorgestelde aanpassingen;

2. Het Dagelijks Bestuur de opdracht te geven zorg te dragen voor de onder 1. bedoelde aanpassingen en een ieder die een zienswijze heeft ingediend te beantwoorden conform het onder 1. genoemde besluit.

Eindhoven, 23 juni 2005

De Regioraad

De voorzitter, De secretaris,