

Aanvulling & Erratum

**Gemeenten
Valkenswaard en Bergeijk**

**MER/SMB
Lage Heideweg
Valkenswaard**

Definitief
mei 2007



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	2
2	NATUUR	3
2.1	Gevraagde aanvulling	3
2.2	Voortoets	3
2.3	Eindconclusies voortoets	4
2.4	Motivatie eindconclusies voortoets	5
2.5	Gevolgen voor de MER/SMB beoordeling	7
3	VALKENSWAARD-ZUID	9
3.1	Ruimtelijke ontwikkeling Valkenswaard-Zuid	9
3.2	Scenario's en verkeersintensiteiten	14
3.3	Conclusies	17
4	TOEKOMSTIGE N69	18
4.1	Ontwikkeling toekomstige N69	19
4.2	Conclusies	21
5	ERRATUM	23
6	COLOFON	26

BIJLAGEN

1	VERKEERSINTENSITEITEN WESTPARALLEL (VERSCHILPLOT)
2	TOPONIEMENKAART

1

INLEIDING

Eind 2006 is het MER/SMB-rapport Lage Heideweg door de gemeenteraden van Valkenswaard en Bergeijk vrijgegeven voor inspraak. Het rapport is tevens behandeld in de Commissie voor de MER¹. Deze behandeling leidde tot aanvullende vragen op de onderdelen:

- **Natuur**, te weten de Habitattoets in het kader van de Natuurbeschermingswet. Uit de voortoets bij het MER blijkt dat er mogelijke nadelige gevolgen kunnen zijn voor het Natura 2000-gebied. Het MER bevat niet de onderbouwing waarom mogelijke significante gevolgen zijn uit te sluiten. De Commissie adviseert derhalve om in een aanvulling de resultaten van de passende beoordeling uit te voeren.
- **Autonome ontwikkeling**, betreffende de situatie rond nieuwbouwlocatie **Valkenswaard-Zuid**. De Commissie adviseert om in een aanvulling de autonome ontwikkeling Valkenswaard-Zuid zodanig te beschrijven, dat het voor de Commissie controleerbaar is in hoeverre en op welke wijze deze ontwikkeling is meegenomen. Vervolgens adviseert de Commissie indien nodig de verkeersaantrekkende werking van deze ontwikkeling en de daaraan gerelateerde milieueffecten opnieuw te bekijken en zonodig te corrigeren. Ook dient aandacht besteed te worden aan scenario's over het wel, gedeeltelijk of niet realiseren hiervan.
- **Verkeer en vervoer**, te weten de relatie van de Lage Heideweg met de **toekomstige omleiding N69**. Door de koppeling van Lage Heideweg en toekomstige N69 is onvoldoende onderzocht in hoeverre een andere functie en breedte van de Lage Heideweg leidt tot hogere verkeersintensiteiten en extra negatieve milieueffecten.

In deze aanvullende notitie op het MER/SMB-rapport worden boven aangegevoerde aanvullende vragen beantwoord.

¹ Memo deskundigenoverleg d.d. 8 maart 2007, Commissie voor de MER

2

NATUUR

2.1 **Gevraagde aanvulling**

In de "Voortoets Vogel- en Habitatrichtlijn ontwikkeling Valkenswaard-Zuid-west", opgenomen als bijlage bij het MER/SMB-rapport, wordt geconcludeerd dat significante effecten op de Natura 2000-gebieden (Leenderbos - Groote Heide en Hageven - Plateaux) niet uit te sluiten zijn. Het betreft met name een effect op de beekprik in de Keersop en op de kwalificerende habitattypen langs de Dommel. Voor het habitatrichtlijngebied wordt verondersteld dat bij hoge waterstanden in verband met waterberging langs de Dommel, gronden in het habitatrichtlijngebied langer en mogelijk meer en over een groter oppervlak geïnundeerd zouden kunnen worden met achterlating van stoffen die mogelijk negatief effect zouden kunnen hebben op de kwalificerende habitattypen. Omdat het optreden van significante negatieve effecten niet uit te sluiten is, wordt in de voortoets voorgesteld om een passende beoordeling te laten uitvoeren.

Uit bovenstaande leidt de Commissie af dat een passende beoordeling uitgevoerd moet worden. Deze passende beoordeling ontbreekt echter bij de aan de Commissie toegezonden stukken. De Commissie beveelt aan alsnog een passende beoordeling toe te voegen.

2.2 **Voortoets**

In het MER/SMB rapport is per abuis de conceptversie (september 2006) van de voortoets opgenomen, waarin op basis van een eerste inschatting inderdaad werd geconcludeerd dat significante effecten niet uit te sluiten zijn. In de definitieve versie van de voortoets (november 2006) is die conclusie ech-

ter wezenlijk anders, te weten dat op basis van het uitgevoerde onderzoek géén significante effecten op het Natura 2000-gebied zijn te verwachten. Derhalve is er geen noodzaak om een passende beoordeling uit te voeren. Met andere woorden: de conclusie als opgenomen in de voortoets van september 2006 is onjuist. De definitieve versie van de voortoets - met de juiste conclusie - is niet in het eindrapport van het MER/SMB opgenomen en is daarom onbekend bij de Commissie. Inmiddels is de laatste versie van het rapport 'Voortoets Vogel- en Habitatrichtlijn ontwikkeling Valkenswaard-Zuidwest' alsnog aan de Commissie toegezonden (op 10 april 2007).

Hieronder wordt ingegaan op de definitieve resultaten uit de voortoets en wordt aangegeven hoe deze resultaten zich verhouden tot de resultaten uit de conceptversie van september 2006. Aan tekstuele wijzigingen en ondergeschikte aanvullingen wordt geen aandacht geschonken, omdat deze geen invloed hebben op de eindconclusies van de voortoets.

2.3 Eindconclusies voortoets

De wijzigingen in het rapport van november 2006 ten opzichte van het rapport van september 2006 zijn het gevolg van informatie die in september bij de stellers van het rapport nog niet voor handen was. Het gaat daarbij om:

- Grontmij, 2006. Programma van Eisen, Dommeldal en het Broek, onderdeel waterberging.
- LNV-DLG, 2005. Visie op natuurontwikkeling langs de Keersop, Landinrichtingsproject Bergeijk - Keersop.
- Waterschap De Dommel, 2006. Gegevens bovenstroomse stuwing.

Daarnaast zijn enkele inzichten gewijzigd. Zo werd voor de Keersop uitgegaan van de mogelijkheid van waterberging, wat inmiddels niet meer aan de orde is. In de conceptrapportage werd uitgegaan van het handhaven van de bestaande brug over de Keersop (Dommelsedijk) in combinatie met de aanleg van een nieuwe brug in het tracé van de Lage Heideweg. Besloten is echter de bestaande brug af te breken en een nieuwe ruime fietsbrug aan te leggen aan de Dommelsedijk in combinatie met een ruim opgezette brug in het tracé van de Lage Heideweg om de Keersop vrije meandermogelijkheden te geven. Deze nieuwe informatie en inzichten in combinatie met aanvullende mitigerende maatregelen leiden tot gewijzigde eindconclusies. Hieronder zijn de eindconclusies van beide rapportversies cursief weergegeven:

Concept (september 2006)

"Op het Vogelrichtlijngebied Leenderbos - Groote Heide worden geen effecten verwacht als maatregelen worden genomen om verstoring door licht en geluid tegen te gaan. Op de Habitatrichtlijngebieden Leenderbos - Groote Heide en Hageven - Plateaux worden wel effecten verwacht. Het betreft een

effect op de beekprik in de Keersop die loopt in het gebied Leenderbos - Groote Heide en op kwalificerende habitattypen langs de Dommel in het gebied Hageven - Plateaux. Er wordt derhalve aanbevolen om voor de Habitatrichtlijngebieden Leenderbos - Groote Heide en Hageven - Plateaux een uitgebreide toets uit te voeren."

Definitief (november 2006)

"Door het opvolgen van mitigerende maatregelen worden op het Natura-2000 gebied Leenderbos - Groote Heide en Hageven - Plateaux geen effecten voorzien van de plannen in Valkenswaard-Zuidwest. Het is derhalve niet noodzakelijk dat er een uitgebreide toets (passende beoordeling) wordt uitgevoerd. In de aanlegfase zou een effect (verstoring) op de beekprik kunnen ontstaan, welke gemitigeerd kan worden door het opvolgen van maatregelen in de aanlegfase. Daartegenover staat echter dat de gebruiksfase aanzienlijk zal verbeteren door het opzetten van een natuurvriendelijke kruising waardoor er uiteindelijk geen wezenlijke negatief effect op de populatie van de beekprik zal ontstaan."

2.4 Motivatie eindconclusies voortoets

Ook het gehanteerde scoreoverzicht in de voortoets verschilt. De onderdelen waarvan de uitkomsten van de toetsing in het definitieve rapport zijn veranderd ten opzichte van het conceptrapport, zijn in groen weergegeven.

Tabel 1: Voortoets

		Concept voortoets september 2006		Definitieve voortoets november 2006	
		Leenderbos - Groote Heide	Hageven - Plateaux	Leenderbos - Groote Heide	Hageven - Plateaux
1	Aantasting hydrologische situatie	0	-	0	0
2	Versnippering van leefgebied	0/-	0	0	0
3	Verstoring door mensen	0/-	0	0	0
4	Verstoring door geluid, licht en trillingen	-	0	0	0
5	Verontreiniging	0/-	-	0	0
6	Nutriëntentoevoer en verzuring	0	0/-	0	0

De argumentatie voor de gewijzigde beoordelingen en conclusies wordt hieronder per aspect uiteengezet.

1. Aantasting hydrologische situatie (Hageven - Plateaux)

Nieuwe informatie in de definitieve rapportage betreft de gegevens van het Waterschap De Dommel over de bovenstroomse stuwing. Geconcludeerd wordt dat de gestuurde waterberging "Dommeldal en Het Broek" geen invloed heeft op de afvoeren en waterstanden bovenstrooms de Venbergse watermolen. Er is geen sprake van inundatie. Een aantasting van de hydrologische situatie in het gebied Hageven - Plateaux wordt niet langer voorzien.

2. Versnippering van leefgebied (Leenderbos - Groote Heide)

In het definitieve rapport is de opmerking toegevoegd dat, indien een tunnel onder Keersop niet gerealiseerd kan worden, een ruim opgezette brug waar meandering natuurlijk onder kan plaatsvinden de voorkeur verdient. Tevens wordt gesteld dat de situatie met een hoog en breed opgezette brug in vergelijking tot de huidige situatie een aanzienlijke verbetering is. Door de ruime opzet van de brug blijft een goede uitwisseling van soorten tussen de Keersop en Dommel mogelijk. Er kan een mogelijk negatief effect op beekprik optreden tijdens de aanlegfase. Door het nemen van de volgende mitigerende maatregelen tijdens de aanleg van de Lage Heideweg worden echter eventuele negatieve effecten tegengegaan:

- Verlichting van de bouw wordt alleen tussen september en april toegestaan in verband met de baltsperiode van de nachtzwaluw.
- Afbraak van de bestaande brug over de Keersop en bouw van de nieuwe brug vindt overdag plaats, omdat verlichting invloed kan hebben op de beekprik.
- Bouw van de brug start buiten de voortplantingsperiode van beekprik.
- Werkzaamheden in het water worden tot een minimum beperkt.
- Ten aanzien van kwalificerende vogelsoorten wordt aanbevolen om het heien van een brug in de winter (september t/m medio februari) te laten plaatsvinden.
- Aanbevolen wordt om kort voor de uitvoering te monstern op de plaats waar gewerkt gaat worden naar de aanwezigheid van beekprik. Zit er een paaiplaats of larvenontwikkelplaats, dan wordt de beekprik weggevangen en verder in beek teruggezet.

3. Verstoring door mensen (Leenderbos - Groote Heide)

De natuurontwikkeling langs Dommel en Keersop is mede gepland vanwege het waterhuishoudingsbeleid en niet in verband met het stimuleren van de recreatieve functie. Toenemende verstoring door de mens ligt niet voor de hand. In het definitieve rapport wordt er vanuit gegaan dat de plannen voor hermeandering van de Keersop pas worden uitgevoerd als duidelijk is dat dit op de populatie van beekprik geen negatieve invloed meer heeft.

4. Verstoring door geluid, licht en trillingen (Leenderbos - Groote Heide)
In de definitieve rapportage zijn ten aanzien van verstoring door geluid, licht en trillingen aanvullende maatregelen genoemd ten opzichte van de conceptrapportage: *Daarnaast dient een brug aan weerszijden te worden voorzien van platen om lichtverstrooiing tegen te gaan, de bouw van de brug dient zonder kunstlicht plaats te vinden, te starten buiten de voortplantingsperiode van de beekprik en werkzaamheden in het water dienen tot een minimum beperkt te worden.* Daarnaast dient het eventuele heien van de brug in de winter plaats te vinden (september t/m medio februari) in verband met mogelijke trillingshinder voor kwalificerende vogelsoorten. Ten aanzien van de trillingshinder voor de beekprik wordt toegevoegd dat dit alleen het geval zal zijn tijdens de aanlegfase. Er is derhalve sprake van een tijdelijke situatie.
5. Verontreiniging (Leenderbos - Groote Heide & Hageven - Plateaux)
De opmerking is toegevoegd dat het effect van uitspoeling van vuil op beekprik nihil zal zijn. Ook is opgemerkt dat er geen verontreiniging zal plaatsvinden als gevolg van inundatie van vervuild water. Aanvullende gegevens van het Waterschap laten zien dat er geen extra inundatie bovenstrooms optreedt.
6. Nutriëntentoevoer en verzuring (Hageven - Plateaux)
Geconcludeerd wordt dat de gestuurde waterberging "Dommeldal en Het Broek" geen invloed heeft op de afvoeren en waterstanden bovenstrooms de Venbergse watermolen. Er is geen sprake van het meer, langer en/of over een groter oppervlak geïnundeerd kunnen worden van de oevers van de Dommel met nutriëntenrijk water.

2.5 Gevolgen voor de MER/SMB beoordeling

De geactualiseerde voortoets leidt niet tot een wezenlijk andere beoordeling van alternatieve tracés in het MER/SMB rapport. Er is in het voorliggende document een erratum opgesteld (zie hoofdstuk 5) waarin de tekstuele en inhoudelijke aanpassingen, onder meer als gevolg van de veranderde voortoets, zijn opgenomen.

In het MER/SMB rapport is de voortoets betrokken bij de beoordeling van de effecten op het aspect 'Natuur' en met name op twee van zes toetscriteria, te weten 'Vogelrichtlijn' en 'Habitatrichtlijn'. Op het criterium 'Vogelrichtlijn' scoren in het MER/SMB rapport alle alternatieven neutraal. Deze totaal-score wijzigt niet als gevolg van de herziene voortoets. Op het criterium 'Habitatrichtlijn' scoort het MMA neutraal. Eenzelfde score als de meest recent uitgevoerde voortoets. De alternatieven B en C scoren licht negatief.

Oorzaak is met name gelegen in de veronderstelde versnipperende werking van de beide alternatieven door een afname van uitwisseling van planten- en diersoorten tussen de beekdalen van Dommel en Keersop. De uitvoering van de Lage Heideweg met een ruim opgezette brug, die het versnipperende effect voorkomt, is in het MER/SMB rapport meegenomen als maatregel in het kader van het MMA. De totaalscores voor de alternatieven op het criterium 'Habitatrichtlijn' blijven derhalve onveranderd.

3

VALKENSWAARD-ZUID

In het MER/SMB rapport wordt de ontwikkeling van Valkenswaard-Zuid op hoofdlijnen meegenomen als autonome ontwikkeling. Het rapport geeft volgens de commissie MER echter onvoldoende inzicht in de mate waarin deze (toekomstige) ruimtelijke ontwikkeling daadwerkelijk is meegenomen bij het bepalen van de autonome ontwikkeling. Zo is noch de locatie noch de invulling van de wijk in het MER/SMB rapport beschreven of in kaart gebracht. In het MER/SMB rapport is tevens weinig aandacht besteed aan scenario's over het wel, gedeeltelijk of niet realiseren van de uitbreidingslocatie Valkenswaard-Zuid. Zo kan de invloed van Valkenswaard-Zuid op de aan te leggen Lage Heideweg niet in beeld worden gebracht.

In dit hoofdstuk wordt de ontwikkeling Valkenswaard-Zuid beschreven. Hierbij wordt aandacht besteed aan de aantallen en situering van woningen, typen bedrijven en overige functies. Tevens worden de verkeersintensiteiten van diverse scenario's voor Valkenswaard-Zuid inzichtelijk gemaakt. Indien nodig wordt de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling en de daaraan gerelateerde milieueffecten ten aanzien van geluid, lucht en externe veiligheid opnieuw bekeken en zonodig op basis van eventuele nieuwe inzichten gecorrigeerd.

3.1 Ruimtelijke ontwikkeling Valkenswaard-Zuid

Valkenswaard-Zuid wordt in het bestemmingsplan "Valkenswaard-Zuid" (vastgesteld d.d. 26 april 2007) als volgt omschreven:

Valkenswaard-Zuid ligt ten zuiden van de kern Dommelen en ten zuidwesten van de kern Valkenswaard. Het gebied wordt globaal begrensd door de Luikerweg, Kromstraat, Goorkes, het bedrijventerrein aan de Van Linschoten-

straat, de zuidelijke komgrens van Dommelen, de Keersop en de Aardbrand-sche Heide. [In figuur 1 is het plangebied aangegeven.]

De toekomstige Lage Heideweg, volgens het MMA tracé, is direct ten westen van Valkenswaard-Zuid gelegen en vormt de verbinding tussen de Luikerweg aan de zuidzijde en de N397 aan de noordzijde.

Figuur 1: Ligging Valkenswaard-Zuid



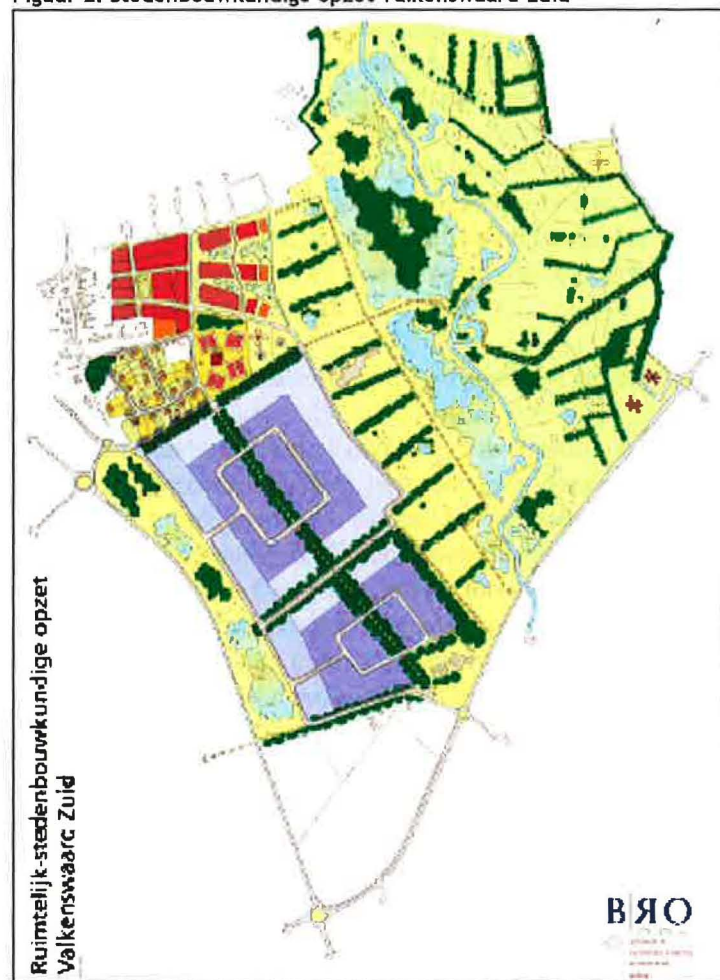
Woningbouw

Valkenswaard-Zuid biedt ruimte voor de ontwikkeling van woningbouw. De woningbouw is voorzien in een gebied tussen de bestaande woningbouw aan de zuidrand van Dommelen tot de Pastoor Bolsiusstraat en het verlengde hiervan. Deze zone kan gedifferentieerd ingevuld worden ten westen van de Venbergseweg. Aan de oostzijde van de Venbergseweg zal sprake zijn van een lagere dichtheid. Tevens zullen in deze oostzone op een drietal locaties aanhakend aan het Dommeldal woongebouwen worden gerealiseerd met meerdere bebouwingslagen. In figuur 2 zijn de woningbouwlocaties in rood aangegeven.

Ten zuiden van de lijn Pastoor Bolsiusstraat, in het intermediaire gebied als overgang tussen de woningbouw en het bedrijventerrein, is de zone ten westen van de Venbergseweg (gemengd gebied 1) voorzien voor woningbouw, met lage dichtheden. Het betreft een invulling met vrijstaande en halfvrijstaande woningen.

Vanuit de Woonvisie² en beschreven in het bestemmingsplan kent Valkenswaard-Zuid een woningbouwprogramma van minimaal 370 tot maximaal 450 woningen.

Figuur 2: Stedenbouwkundige opzet Valkenswaard-Zuid



Bedrijventerrein

Het bedrijventerrein heeft een zodanige stedenbouwkundige opzet dat het bedrijventerrein in fasen ontwikkeld en gerealiseerd kan worden, mede afhankelijk van de concrete vraag naar bedrijfskavels. De hoofdopzet gaat uit van twee kwadranten die gescheiden worden door infrastructuur en groenvoorzieningen. De Venbergseweg markeert de scheiding tussen de oostelijke en westelijk gesitueerde bedrijventerreingedeelten. De structuur van Venbergseweg met boombeplanting wordt in de planontwikkeling gehandhaafd en vormt een belangrijke landschappelijke drager in de stedenbouwkundige

² Woningbouwprogramma 2006-2010, gemeente Valkenswaard

opzet. De bestaande laanbeplanting aan deze weg wordt gehandhaafd en de weg zal als belangrijke langzaamverkeersroute worden vormgegeven. De Venbergseweg zal geen dienst doen als (hoofd-)ontsluitingsweg. De bestaande bedrijven kunnen via deze weg ontsloten worden en tevens kan de weg als calamiteitenroute gaan functioneren.

In de stedenbouwkundige opzet is rekening met milieuzonering en kavelgroottes gehouden. De kleinschalige en representatieve bedrijven (en tevens de laagste milieucategorieën) zijn voorzien aan de randen van het bedrijventerrein. Deze zones hebben in figuur 2 de lichtste kleur gekregen. De zones met de donkerste kleur, in het hart van beide kwadranten, zijn voorzien voor de meer reguliere bedrijvigheid en zwaardere bedrijven. Op deze plekken worden de bedrijven met de binnen het bestemmingsplan hoogst toegestane milieucategorie gesitueerd en is tevens plek voor grootschalige bedrijven met een kavelgrootte tot 5.000 m².

Het bestemmingsplan Valkenswaard-Zuid geeft aan dat de volgende milieucategorieën mogelijk zijn:

- Groothandelsbedrijven, industriële, nijverheids-, ambachtelijke bedrijven en kantoorachtige bedrijven voor zover deze voorkomen in milieucategorie 3.1 tot en met 4.1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten binnen de zone C (middendeel van het bedrijvengedeelte).
- Groothandelsbedrijven, industriële, nijverheids-, ambachtelijke bedrijven en kantoorachtige bedrijvigheid voor zover deze voorkomen in milieucategorie 2 tot en met 3.1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten binnen de zones A en C (aan de randen van het bedrijventerrein).

Uitgezonderd in het bestemmingsplan zijn bedrijven die voorkomen in artikel 2.4 van het IVB milieubeheer (de zogenaamde geluidzoneringsplichtige inrichtingen), risicovolle inrichtingen (voor zover de risicocontour buiten de eigen perceelsgrens ligt) en (perifere) detailhandel. Overigens zijn risicovolle inrichtingen met een risicocontour buiten de eigen perceelsgrens en bepaalde vormen van perifere detailhandel op het bedrijventerrein toegestaan door toepassing van een binnenplanse vrijstelling. Wel dient voor toepassing van de vrijstelling voldaan te worden aan de in de vrijstellingsbepaling opgenomen voorwaarden. Voor risicovolle inrichtingen geldt de bepaling dat door onderzoek wordt aangetoond dat de toepasselijke grenswaarden voor het risico en risicoafstanden ten aanzien van kwetsbare objecten in acht worden genomen en met de toepasselijke richtwaarden voor het risico.

Bij de ontwikkeling van Valkenswaard-Zuid wordt gekozen voor een ontwikkeling vanuit Dommelen. In totaal kan er in Valkenswaard-Zuid circa 35 hectare bruto bedrijventerrein gerealiseerd worden (circa 25 hectare netto). Het noordelijke kwadrant is circa 15,5 hectare (netto) groot en sluit aan op het nieuwe woongebied ten zuiden van de kern van Dommelen. Het zuidelijke kwadrant omvat circa 9,5 hectare (netto).

Valkenswaard-Zuid is de laatste structurele uitbreidingslocatie van Valkenswaard. In de planopzet is met name gekeken naar de maximale gebruiksmogelijkheden van de grond in het gebied. De ruimtelijke mogelijkheden van de aangewezen locatie bepalen de maximale omvang van het te realiseren bedrijventerrein. Hiermee wordt afgeweken van de gebruikelijke methode, waarbij de omvang is afgestemd op de actuele behoefte aan bedrijventerrein. De feitelijke gefaseerde ontwikkeling wordt afgestemd op de actuele behoefte aan bedrijventerrein. Hiervoor zullen afzonderlijke uitwerkingsplannen worden opgesteld en in procedure worden gebracht.

Intermediair gebied

De toekomstige woon- en bedrijvenlocatie worden gescheiden door een smalle strook, het intermediaire gebied. Het oostelijke gedeelte van dit intermediaire gebied is planologisch-juridisch gereserveerd voor de realisatie van sportvoorzieningen, een wijkgebouw, een jongerenontmoetingsplaats, een opbouwlocatie voor bloemencorsowagens, groen- en parkeervoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen evenals voor de plaatsing van maximaal 15 woonwagens.

Het westelijke gedeelte van het intermediaire gebied is bestemd voor woningbouw op ruimere kavels (vrijstaande en halfvrijstaande woningen) evenals voor de realisatie van woon-werk kavels die de overgang van woningbouw naar het bedrijventerrein markeren.

Overige functies

In het plangebied Valkenswaard-Zuid is rekening gehouden met de vestiging van een aantal specifieke functies/voorzieningen. Het betreft voorzieningen die thans buiten het plangebied zijn gelegen en verplaatst moeten en kunnen worden naar Valkenswaard-Zuid, dan wel er een definitieve vestigingsplek krijgen:

- Tennisvelden Norbertusdreef. Centraal in de kern Dommelen, aan de Norbertusdreef, liggen de velden van tennisvereniging Dommelen. Binnen Valkenswaard-Zuid is in het intermediaire gebied (bestemming gemengd gebied 2) ruimte gereserveerd voor de vestiging van sportvoorzieningen. De tennisvereniging Dommelen kan derhalve bij een aan de orde zijnde uitplaatsing in Valkenswaard-Zuid geaccommodeerd worden.
- Woonwagenlocatie. In het huisvestingbeleid van de gemeente Valkenswaard (1999) is aangegeven dat de huidige woonwagenlocatie Molensteen wordt opgeheven en dat bij voorkeur in Valkenswaard-Zuid een nieuwe woonwagenlocatie wordt aangelegd. Hiervoor is een locatie aangewezen in het intermediaire gebied nabij Het Broek, tussen beoogd woongebied en bedrijventerrein. De betreffende locatie biedt ruimte voor de vestiging van maximaal 15 woonwagens.
- Opbouwlocatie wagens bloemencorso. Aan de Narcislaan te Dommelen bevindt zich thans een tijdelijke opbouwlocatie, planologisch-juridisch vastgelegd door middel van een voorlopige bestemming in het bestem-

mingsplan Valkenswaard-Zuid tot 1 januari 2009 met de mogelijkheid tot eenmalige verlenging. In de planvorming wordt op thans in gebruik zijnde opbouwlocatie woningbouw gerealiseerd. In het gebied waar de sportvoorzieningen zijn voorzien is tevens ruimte gereserveerd voor de realisatie van een nieuwe opbouwlocatie voor de bloemencorsowagens.

Ontsluiting

In de gebiedsvisie van Valkenswaard-Zuid wordt de Venbergseweg onderdeel van een langzaam verkeerroute. Dit betekent dat de Venbergseweg in hoofdzaak toegankelijk wordt voor fietsers en voetgangers. Afhankelijk van de uitwerking van de bedrijventerreinopzet wordt bekeken in hoeverre bestaande bedrijfskavels gesitueerd aan deze weg ontsloten dienen te blijven vanaf de Venbergseweg. Uitgangspunt is ernaar te streven geen ontsluiting van bedrijfskavels op de Venbergseweg te realiseren en bestaande ontsluitingen anders vorm te geven. Het profiel van de bestaande Venbergseweg met laanbeplanting wordt gehandhaafd en fysiek ingericht als langzaam verkeersfunctie. Tevens wordt het wegontwerp zodanig vormgegeven dat de weg als calamiteitenroute dienst kan doen met een aanhaking op de Luikerweg. Het gemotoriseerde verkeer gaat gebruik maken van de nieuwe wegenstructuur op het aan te leggen bedrijventerrein. Het bedrijventerrein wordt aan de noordzijde ontsloten op de Lage Heideweg (ter hoogte van de Mgr. Smetsstraat). Om de verkeersdruk op deze toegangsweg te verminderen en een logische toegang tot het bedrijventerrein voor het verkeer vanuit Valkenswaard te creëren, wordt op de Luikerweg tevens een entree gemaakt voor het gemotoriseerd verkeer.

3.2 Scenario's en verkeersintensiteiten

De Commissie MER verzoekt om de eventuele verkeersaantrekkende werking van Valkenswaard-Zuid en invloed hiervan op de Lage Heideweg inzichtelijk te maken. Daarbij dient ook aandacht besteed te worden aan de scenario's over het wel, gedeeltelijk of niet realiseren hiervan.

Voor een aantal wegen in de omgeving van de Lage Heideweg en Valkenswaard-Zuid in de kern Valkenswaard en Dommelen en in de omgeving van Bergeijk is onderzocht wat de effecten op de verkeersintensiteit zijn. Hierbij is onderscheid gemaakt in twee wegcategorieën: enerzijds de hoofdwegen, anderzijds de secundaire wegen en wegen in de kernen. Een toename van het verkeer op de wegen van de eerst genoemde categorie - waaronder de Lage Heideweg - wordt positief gewaardeerd. Deze wegen dienen immers om verkeer af te leiden van de wegen waarop dit verkeer niet thuishoort. Toenemende verkeersintensiteiten op de verbindingen van de laatst genoemde

categorie leveren een verslechtering van de bereikbaarheid op en scoren daarom negatief.

Om een beter beeld te krijgen van de invloed van de ontwikkeling van Valkenswaard-Zuid op het gebruik van de hoofdwegen in de omgeving - in het bijzonder natuurlijk de Lage Heideweg - is een extra doorrekening met het verkeersmodel doorgevoerd. Daarbij is gebruik gemaakt van de tracering volgens alternatief C. Dit alternatief komt voor wat betreft het tracé volledig overeen met het MMA, maar mist de aanvullende maatregelen. Op dit moment is nog niet in te schatten of deze aanvullende maatregelen daadwerkelijk realiseerbaar zijn. Daarom zijn ze in de berekeningen buiten beschouwing gelaten. Overigens zullen de onderlinge verschillen tussen de doorgerkende scenario's vergelijkbaar blijven.

Doorgerekende scenario's

1. Situatie waarbij Valkenswaard-Zuid *niet* wordt ontwikkeld

Aanleg Lage Heideweg conform alternatief C zonder de ontwikkeling van Valkenswaard-Zuid. In dit scenario is uitgangspunt dat de huidige functie van het gebied - overwegend agrarisch - behouden blijft en dat de uitbreidingslocatie Valkenswaard-Zuid niet ontwikkeld wordt.

2. Situatie waarbij Valkenswaard-Zuid *gedeeltelijk* wordt ontwikkeld

Aanleg Lage Heideweg conform alternatief C zonder de ontwikkeling van het bedrijventerrein, maar mét de woningbouwontwikkeling van Valkenswaard-Zuid. In dit scenario wordt wel het gedeelte van Valkenswaard-Zuid dat bestemd is voor de woonfunctie ontwikkeld. Dit gedeelte grenst direct aan de bestaande bebouwing van Dommelen. Het bedrijventerrein wordt in dit scenario dus niet ontwikkeld.

Een derde mogelijk scenario - alleen het bedrijventerrein ontwikkelen en dus niet de woningen - is hier niet meegenomen. Het realiteitsgehalte van een dergelijk scenario is nihil, aangezien de provincie zich tijdens het planproces al op het standpunt stelde dat een 'bedrijveneiland' - los van de bestaande bebouwing van Dommelen - niet bespreekbaar is.

In onderstaande tabellen zijn de verkeersintensiteiten van de huidige situatie, de autonome situatie (nulsituatie) en alternatief C weergegeven, zoals ze zijn verwoord in het MER/SMB rapport. Daarnaast zijn de verkeersintensiteiten behorende bij de twee bovenbeschreven scenario's weergegeven.

Tabel 2: Hoofdwegen

Straatnaam	Tussen	2004	Nul	C	Scenario 1	Scenario 2
Luikerweg	Belgische grens - Bergeijksedijk	14.500	16.000	15.000	16.000	15.500
Luikerweg	Bergeijksedijk - Kempervennendreef	14.000	16.500	15.000	15.000	15.000

Straatnaam	Tussen	2004	Nul	C	Scenario 1	Scenario 2
Luikerweg	Kempervennendreef - Lage Heideweg	14.500	16.000	16.000	16.000	15.500
Luikerweg	Molenstraat - Zuidelijke Randweg	16.000	19.500	25.500	22.500	22.500
Lage Heideweg		0	0	10.000	11.000 ³	10.000
Zuidelijke Randweg	Molenstraat - Maastrichterweg	6.500	9.500	12.000	10.500	11.000
N69	Valkenswaard - Aalst	25.000	28.000	28.000	27.500	27.500
Maastrichterweg		7.000	12.000	11.500	12.500	12.000
N397	Bergeijk - Eersel	11.000	16.500	16.000	15.500	15.500

Tabel 3: Secundaire wegen/wegen door kern

Straatnaam	Tussen	2004	Nul	C	Scenario 1	Scenario 2
Westerhovenseweg	Brouwerijdreef - Toegangsweg noord	12.500	16.500	10.000	8.000	8.000
N69 / Luikerweg	Antwerpsebaan - Peperstraat (kern Valkenswaard)	15.500	17.000	19.000	15.500	15.500
Bergstraat	Kern Dommelen	10.000	13.500	7.500	6.000	6.500
Dommelsedijk	Venbergseweg - Loveren	12.500	16.500	0	0	0
Dommelseweg		9.500	13.000	7.000 ⁴	7.500	8.500
Burg. Aartslaan	N69 en Bergeijk	2.500	7.000	7.500	7.500	7.500
Kempervennendreef	N69 en Bergeijk	1500	2.500	1000	1.000	1.000
Bergeijksedijk	N69 en Bergeijk	5.500	4.500	2.000	1.500	2.000
Heikantstraat	Valkenswaard en Waalre	14.500	18.500	18.500	18.000	18.000

³ De Lage Heideweg zonder Valkenswaard-Zuid (scenario 1) kent een hogere verkeersintensiteit dan wanneer Valkenswaard-Zuid wel ontwikkeld wordt (alternatief C). Oorzaak is gelegen in het feit dat door het niet aanleggen van Valkenswaard-Zuid er geen aansluiting vanuit Valkenswaard-Zuid in de Lage Heideweg gelegd wordt. De weerstand neemt af waardoor de Lage Heideweg aantrekkelijker wordt voor regionaal verkeer. Dit verklaart de toename van intensiteiten.

⁴ Verkeersintensiteit alternatief C Dommelseweg is niet correct weergegeven in definitieve MER/SMB rapportage: 7.000 zou 8.500 moeten zijn.

3.3 Conclusies

De verkeersintensiteiten van de twee onderzochte scenario's zijn vergeleken met de intensiteiten van alternatief C. Het volgende wordt geconstateerd:

Scenario 1 (Zonder Valkenswaard-Zuid)

Het niet ontwikkelen van Valkenswaard-Zuid heeft nauwelijks invloed op de verkeersintensiteiten op het omliggend wegennet. Waargenomen verschillen vallen grotendeels in de foutmarge (10%), die voor verkeersmodelberekeningen wordt aangehouden. Op een beperkt aantal wegen liggen de verschillen net boven die marge:

- Een verkeersafname (ca. 12%) op het traject Molenstraat - Zuidelijke Randweg - Maastrichterweg.
- Een afname van ca. 20% in de kern Dommelen (Westerhovenseweg - Bergstraat) en Valkenswaard,

Beide zijn verklaarbaar door het wegvallen van het verkeersaanbod (woon en werk) dat door het plan Valkenswaard-Zuid wordt gegenereerd. Beide wegvakken fungeren als ontsluiting van het plangebied. Het is dus logisch dat de verkeersdruk er afneemt.

Scenario 2 (Gedeeltelijke ontwikkeling Valkenswaard-Zuid)

Ook het niet ontwikkelen van het bedrijvengedeelte van Valkenswaard-Zuid heeft nauwelijks invloed op de verkeersintensiteiten op het omliggend wegennet. Op nagenoeg alle wegvakken blijft het verschil (ruim) onder de 10%. Ook nu zijn er uitzonderingen:

- Een afname (ca. 12%) op het traject Molenstraat - Zuidelijke Randweg.
- Een afname van ca. 20% op de Westerhovenseweg en Antwerpsebaan - Peperstraat.

Beide afnamen zijn - vergelijkbaar met scenario 1 - te verklaren door het wegvallen van een deel van de verkeersproductie van Valkenswaard-Zuid, meer specifiek het (werk) verkeer van en naar het bedrijventerrein. Logischerwijs zijn de afnamen kleiner dan in scenario 1. Hier wordt immers niet geheel Valkenswaard-Zuid achterwege gelaten, maar alleen het bedrijvengedeelte.

4

TOEKOMSTIGE N69

In het MER/SMB-rapport is slechts weinig aandacht besteed aan scenario's waarin de Lage Heideweg aan de noordzijde wordt doorgetrokken tot aan de A67 en als zodanig de functie van de huidige N69 overneemt. Wél wordt in het bestemmingsplan voor de Lage Heideweg expliciet rekening gehouden met de functiecombinatie, in de vorm van een ruimtereservering voor een extra rijbaan. De Commissie wil meer inzicht in de gevolgen die dat heeft voor de omgeving.

Dezelfde opmerking plaatste de Commissie MER al eerder. Reden hiervan is dat de eventueel toekomstige dubbelfunctie van de Lage Heideweg niet mag leiden tot effecten die in de nu lopende procedure buiten beschouwing worden gelaten. Indien de N69-functie wordt toegevoegd, moet dat besluit te zijner tijd openstaan voor bezwaar en beroep. Om hier aan te beantwoorden is in de procedure een strikte functionele scheiding aangehouden tussen de toekomstige N69-functie en alle andere functies van de Lage Heideweg. De laatste is hier aan de orde, de eerste behoeft een volledig eigen procedure. Dit heeft er onder meer toe geleid dat één van de doelstellingen van de Lage Heideweg als volgt is geformuleerd: *"De Lage Heideweg moet worden getraceerd, zodanig dat ze in de toekomst eventueel onderdeel kan uitmaken van een nieuwe wegverbinding parallel aan de N69, als duurzame oplossing voor de huidige en toekomstige leefbaarheid- en doorstromingsproblemen op en rond de N69 Eindhoven - Belgische grens."* Er wordt dus niet vooruitgelopen op de tracékeuze voor de N69.

De effecten die de N69-functie voor de Lage Heideweg met zich meebrengt moeten expliciet aan de orde komen in het MER voor de N69 en hoeven in het MER/SMB rapport Lage Heideweg dus niet worden meegenomen. Belangrijke voorwaarde daarbij is, dat in de planologische procedure gewaarborgd

wordt dat een N69-functie voor de Lage Heideweg alleen mogelijk is na het doorlopen van een volledige bezwaar- en beroepsprocedure.

Ondanks het bovenstaande wil de commissie MER enig inzicht krijgen in de effecten, die de toevoeging van de N69-functie met zich meebrengt. In het MER/SMB-rapport is daar al op ingezoomd, volledigheidshalve wordt hieronder nog eens aangegeven welke verkeerseffecten de N69-functie zal hebben. Ten behoeve daarvan is een aantal verkeersdoorrekeningen uitgevoerd.

4.1 Ontwikkeling toekomstige N69

De toekomstige N69-functie moet nog volledig worden uitgewerkt. Effecten hangen in hoge mate af van de wijze waarop de nieuwe verbinding wordt getraceerd, waar de aansluitingen komen op het onderliggend en bovenliggend wegennet en hoe de verbinding wordt uitgevoerd. Nu is daarvan geen eenduidig beeld voorhanden. In het kader van dit MER is ervoor gekozen de tracering volgens de zogenaamde 'Westparallel' te hanteren. Deze tracering komt voort uit een bestuurlijk convenant (Intentieverklaring N69, 17 mei 2004), waarin de betrokken overheden zich uitspreken voor de aanpak van de N69-problematiek. Basis onder de intentieverklaring is een Variantenstudie N69. De meest gewenste oplossingsrichting uit deze studie is een nieuwe weg ten westen van Valkenswaard, aangeduid als 'westparallel'. Over het voorgestelde tracé heeft geen besluitvorming plaatsgevonden of zelfs een effectenafweging in de vorm van een planstudie of MER. Het in het verkeersmodel opgenomen tracé is dus slechts indicatief voor de toekomstige situatie.

Doorgerekend scenario

Toekomstige N69 volgens Westparallel-tracé

Aanleg Lage Heideweg conform alternatief C met aan de noordzijde ter hoogte van de aansluiting met N397 de aanleg van de toekomstige N69. De westparallel loopt min of meer parallel aan het Keersopdal met een aansluiting op de A67 ter hoogte van ASML (gemeente Veldhoven), direct ten westen van knooppunt De Hogt. Het tracé loopt daarmee westelijk van Dommelen en Waalre-dorp.

Tabel 4: Hoofdwegen

Straatnaam	Tussen	2004	Nul	C	Scenario ⁵
Luikerweg	Belgische grens - Bergeijksedijk	14.500	16.000	15.000	16.500
Luikerweg	Bergeijksedijk - Kempervennendreef	14.000	16.500	15.000	16.500
Luikerweg	Kempervennendreef - Lage Heideweg	14.500	16.000	16.000	17.000
Luikerweg	Molenstraat - Zuidelijke Randweg	16.000	19.500	25.500	22.500
Lage Heideweg		0	0	10.000	16.500
Zuidelijke Randweg	Molenstraat - Maastrichterweg	6.500	9.500	12.000	11.500
N69	Valkenswaard - Aalst	25.000	28.000	28.000	22.000
Maastrichterweg		7.000	12.000	11.500	12.000
N397	Bergeijk - Eersel	11.000	16.500	16.000	12.000

Tabel 5: Secundaire wegen/wegen door kern

Straatnaam	Tussen	2004	Nul	C	Scenario
Westerhovenseweg	Brouwerijdreef - Toegangsweg noord	12.500	16.500	10.000	9.000
N69 / Luikerweg	Antwerpsebaan - Peperstraat (kern Valkenswaard)	15.500	17.000	19.000	13.000
Bergstraat	Kern Dommelen	10.000	13.500	7.500	7.000
Dommelsedijk	Venbergseweg - Loveren	12.500	16.500	0	0
Dommelseweg		9.500	13.000	7.000 ⁶	10.000
Burg. Aartslaan	N69 en Bergeijk	2.500	7.000	7.500	6.000
Kempervennendreef	N69 en Bergeijk	1500	2.500	1000	1.000
Bergeijksedijk	N69 en Bergeijk	5.500	4.500	2.000	2.000
Heikantstraat	Valkenswaard en Waalre	14.500	18.500	18.500	12.000

Van bovenstaande verkeersintensiteiten is ook een intensiteitenplot gemaakt. Deze plot is opgenomen als bijlage 1 bij deze aanvulling.

⁵ De westparallel zelf kent een intensiteit van circa 22.500 mvt/e.

⁶ Verkeersintensiteit alternatief C Dommelseweg is niet correct weergegeven in definitieve MER/SMB rapportage: 7.000 zou 8.500 moeten zijn.

4.2 Conclusies

Constateringen

Vergelijking van de modeldoorrekening van het N69-scenario met de doorrekening van alternatief C laat het volgende zien:

- Er zijn in de regio omvangrijke verschuivingen in verkeersbewegingen waar te nemen, zowel oostelijk als westelijk van het nieuwe tracé. Zo nemen de intensiteiten op de Luikerweg (Molenstraat - Zuidelijke Randweg), N69 (Antwerpsebaan - Peperstraat), N69 (Valkenswaard - Aalst) en N397 (Bergeijk - Eersel) af met respectievelijk 12%, 32%, 22% en 25%. De nieuwe N69 heeft dus een sterke verkeersaantrekkende werking op verkeer in de regio: de intensiteit op de nieuwe N69 is met circa 22.500 mvt/etmaal zelfs groter dan de afname van intensiteiten op de wegen in de directe omgeving van Valkenswaard - Bergeijk. De aantrekkingskracht neemt af naarmate de afstand tot de nieuwe weg groter wordt. De afname van het verkeer op de oude N69 door Valkenswaard en Aalst is weliswaar het grootst, maar toch minder groot dan gewenst.
- De verkeersaantrekkende werking van de nieuwe N69 betekent ook een hogere intensiteit op de Lage Heideweg. Het verkeer op de Lage Heideweg neemt met 65% toe. Op basis van deze intensiteit kan waarschijnlijk volstaan worden met een 2x1 profiel. Mogelijk zijn wel enkele kruispunt-aanpassingen noodzakelijk om het verkeer voldoende te kunnen afwikkelen.
- Ook op het wegvak zuidelijk van de Lage Heideweg tot aan de Belgische grens - de Luikerweg - wordt een kleine toename van het verkeer waargenomen (circa 10%, net boven de gehanteerde foutmarge). Hieruit kan worden afgeleid dat de nieuwe N69 een beperkte aantrekkende werking heeft op het verkeer in de grensstreek.
- De verkeersdruk op de Dommelseweg neemt toe met ca. 18%. Waarschijnlijk wordt dit veroorzaakt door verkeer dat vanuit de kern Valkenswaard op de nieuwe N69 probeert te komen (en v.v.). Iets soortgelijks doet zich voor op het traject vanaf Bergeijk naar de aansluiting met de nieuwe N69. Hoe de situatie er in de toekomst werkelijk gaat uitzien is sterk afhankelijk van de wijze waarop de nieuwe N69 wordt aangesloten op het onderliggend wegennet.

Conclusies in relatie tot MER/SMB Lage Heideweg

Toevoeging van de N69-functie aan de Lage Heideweg heeft aanzienlijke gevolgen voor het gebruik van deze verbinding evenals voor het gebruik van vele andere wegen in de wijde omgeving van de weg. De omvang van deze gevolgen hangt in hoge mate af van de exacte wijze waarop de nieuwe N69 wordt getraceerd en aangesloten. Dat is onderwerp van uitgebreide studie.

Bedoelde studie wordt opgestart zodra hierover bestuurlijk overeenstemming wordt bereikt. In ieder geval zal een volledige m.e.r.-procedure onderdeel uitmaken van de planvorming. Daarbij wordt expliciet aandacht besteed aan de gevolgen die de aanleg van de N69 heeft voor de Lage Heideweg en omgeving. In alle gevallen zal moeten worden aangetoond dat deze gevolgen binnen de wettelijke normen vallen of - indien dat niet het geval is - hoe binnen de wettelijke normen afdoende maatregelen worden getroffen.

Het bovenstaande is onderwerp van een volledige bezwaar- en beroepprocedure, conform Awb. In het bestemmingsplan voor de Lage Heideweg vervalt derhalve de binnenplanse vrijstellingsmogelijkheid om de Lage Heideweg op te waarderen tot toekomstige N69. Deze opwaardering is in de toekomst alleen mogelijk middels een (partiële) herziening van het bestemmingsplan. Hierbij vindt besluitvorming plaats in de Gemeenteraad. In het bestemmingsplan blijft wel de ruimtereservering gehandhaafd middels een groenbestemming langs de Lage Heideweg.

5

ERRATUM

Dit erratum bevat enkele tekstuele en inhoudelijk wijzigingen ten opzichte van het MER/SMB rapport met kenmerk 06/0170/BV/RR/EM/bv, december 2006.

Per wijziging wordt aangegeven welk gedeelte van het rapport het betreft en hoe deze gewijzigd is. Wijzigingen zijn **vet** aangegeven.

- 1 Pagina 21, figuur 2:
Figuur 'Toponiemenkaart' bevat onvolkomenheden in naamaanduidingen. Vervangend **figuur 2** is bijgaand opgenomen als bijlage 2.
- 2 Pagina 90, 2^e alinea, 1^e zin:
'Als **bijlage 4.6 van het rapport natuurinventarisatie (bijlage 4.4 bij dit MER/SMB rapport)** is een'
- 3 Pagina 97, 1^e alinea:
'De herinrichting van de Keersop **kan tijdens de aanlegfase mogelijk een tijdelijk negatief effect** hebben op....'
'Op lange termijn zal door de herinrichting...'
- 4 Pagina 140, tabel 21:
Alleen de gewijzigde getallen zijn opgenomen.

Straatnaam	Tussen	2004	Nul	B	C	MMA
Dommelseweg					8.500 65	

De wijziging van deze getallen heeft geen invloed op de beoordeling van de alternatief C op dit aspect.

5 Pagina 154, 4^e alinea:

'Bij de beschrijving van de effecten wordt onderscheid gemaakt in effecten tijdens de aanlegfase en effecten tijdens de gebruiksfase. De effecten tijdens de aanlegfase worden vanwege het tijdelijke karakter niet betrokken in de beoordeling. Door het nemen van de volgende mitigerende maatregelen tijdens de aanleg van de Lage Heideweg worden eventuele negatieve effecten tegengegaan:

- Verlichting van de bouw wordt alleen tussen september en april toegestaan in verband met de baltsperiode van de nachtzwaluw.
- Afbraak van de bestaande brug over de Keersop en bouw van de nieuwe brug vindt overdag plaats, omdat verlichting invloed kan hebben op de beekprik.
- Bouw van de brug start buiten de voortplantingsperiode van beekprik.
- Werkzaamheden in het water worden tot een minimum beperkt.
- Ten aanzien van kwalificerende vogelsoorten wordt aanbevolen om het heien van een brug in de winter (september t/m medio februari) te laten plaatsvinden.
- Aanbevolen wordt om kort voor de uitvoering te monstere op de plaats waar gewerkt gaat worden naar de aanwezigheid van beekprik. Zit er een paaipplaats of larvenontwikkelplaats, dan wordt de beekprik weggevangen en verder in beek teruggezet.

6 Pagina 156, tabel 29 en 6^e alinea:

Alleen de gewijzigde beoordelingen zijn opgenomen.

Aspect	Nul	B	C	MMA
Versnippering van leefgebied				0
Verontreiniging		0	0	0

In alternatief B en C heeft de aanleg van de weg een versnipperend effect op het habitatrichtlijngebied, doordat de uitwisseling van planten- en diersoorten tussen de beekdalen van de Dommel en de Keersop zal afnemen. In alternatief B is er sprake van de grootste versnippering vanwege het doorkruisen van zowel de Dommel als de Keersop. Het MMA heeft geen versnipperend effect vanwege de ecologisch ontworpen doorsnijding van de Keersop, waardoor deze doorsnijding een verbetering vormt voor de uitwisselingsmogelijkheden van planten en dieren ten opzichte van de huidige situatie.

- 7 Pagina 157, 2^e alinea, laatste zin:
Deze uitspoeling kan invloed hebben op de kwalificerende soort beekprik. De invloed zal echter nihil zijn. Verontreiniging kan daarnaast plaats vinden door inundatie van vervuild water. Uit gegevens van het waterschap⁷ blijkt echter dat er geen extra inundatie bovenstrooms zal optreden.
- 8 Pagina 155, 3^e alinea, 1^e zin.
Schrappen '- Plateaux'.

⁷ Opgenomen in de 'Voortoets Vogel- en Habitatrichtlijn ontwikkeling Valkenswaard-Zuidwest'

6

COLOFON

Opdrachtgever
Gemeente Valkenswaard

Project
MER/SMB Lage Heideweg Valkenswaard

Rapport
Aanvulling & Erratum - MER/SMB Lage Heideweg Valkenswaard

Status
Definitief

Auteurs
ir. Berry Verlijdsdonk
drs. Ernst-Jan Meerbeek
drs. Roland Roijackers

Datum
1 mei 2007

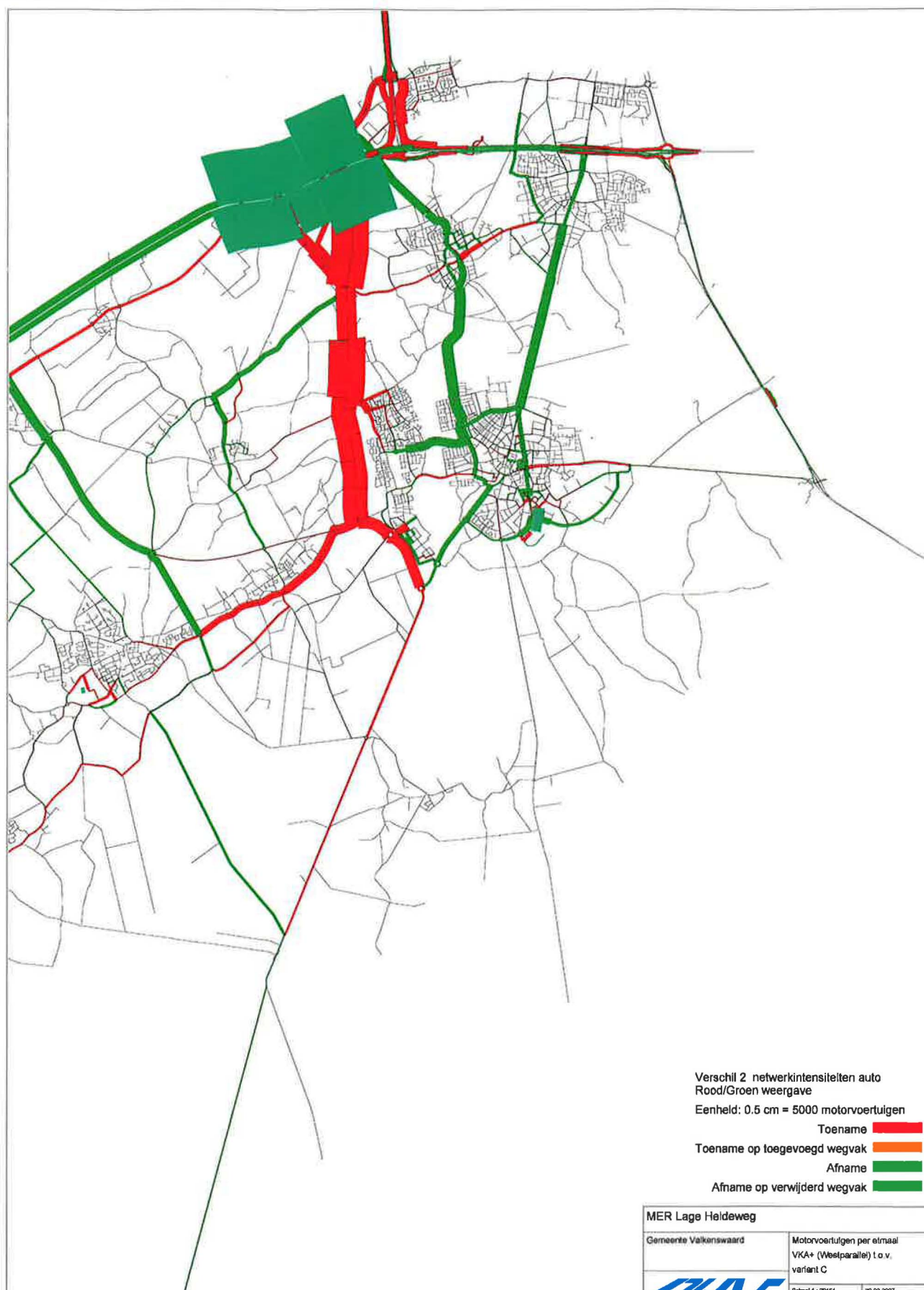
Kenmerk
RA07/083



BIJLAGEN

Bijlage 1

VERKEERSINTENSITEITEN WESTPARALLEL (VERSCHILPLOT)



Bijlage 2

TOPONIEMENKAART