



Commissie voor de
milieueffectrapportage

N2 aansluitingen Meerenakker- weg/Heistraat en Noord- Brabantlaan

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

1 juni 2010 / rapportnummer 1815-111



1. OORDEEL OVER HET MER

Rijkswaterstaat heeft het voornemen om de verkeersafwikkeling op de N2 rondom de aansluiting Veldhoven en daarmee op de Noord-Brabantlaan in Eindhoven en de Heerbaan in Veldhoven te verbeteren. Daartoe worden maatregelen voorgesteld als de aanleg van een weefvak, het aansluiten van parallelbanen via bestaande toe- en afritten op de Meerhovendreef en het realiseren van een nieuwe aansluiting van de A2 op de Meerenakkerweg. Ten behoeve van het tracébesluit door de Minister van Verkeer en Waterstaat is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.¹

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER aanwezig is.**

Het MER toont aan dat het voorkeursalternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA), dat wat betreft de aanpassing van de verkeerssituatie identiek is aan het voorkeursalternatief, een oplossing bieden voor de verkeersafwikkelingsproblematiek. Voor de overige milieuaspecten (luchtkwaliteit, geluidhinder, verkeersveiligheid, waterhuishouding, natuur, landschap en cultuurhistorie) zijn alle onderzochte alternatieven weinig onderscheidend. Uit het MER valt niet direct op te maken wat de toename van verkeersintensiteiten op het oostelijk deel van de Meerhovendreef zal zijn. Nadere informatie over de verkeersprognoses laat echter zien dat de conclusies over geluidhinder aan de Meerhovendreef op de juiste gegevens gebaseerd zijn.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL

2.1 Verkeersintensiteiten Meerhovendreef

Uit het MER valt niet duidelijk op te maken wat het verschil in verkeersintensiteiten als gevolg van de ontvlechtingvariant zal zijn rondom de afrit bij de Meerhovendreef ten opzichte van de referentiesituatie.² In het MER worden intensiteiten vermeld, maar die lijken betrekking te hebben op het bestaande brede deel van de Meerhovendreef. Het is niet duidelijk hoeveel verkeer er over het nieuw aan te leggen gedeelte van de Meerhovendreef ter hoogte van de huizen aan het Grasveld en een toekomstige basisschool zal gaan rijden.³

Uit een toelichting van Rijkswaterstaat over de resultaten van de verkeersprognoses voor 2020 blijkt dat op het nieuw aan te leggen gedeelte van de Meerhovendreef tussen de Grasdreef en de Sliffertsestraat 14.000 motorvoer-

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *adviezen*.

² Volgens het bestuur van Buurtvereniging Grashoek komt uit het MER en bijlagen onvoldoende naar voren op welke wegvakken verkeerscijfers betrekking hebben en hoe men voor de ontvlechtingvariant tot de berekende 13.800 voertuigen per etmaal is gekomen, zie zienswijzen 62 en 60, bijlage 2.

³ Veel insprekers maken zich grote zorgen over de toename in verkeersintensiteiten op de Meerhovendreef en de daarmee gepaarde verslechtering van de woon- en leefomgeving, zie zienswijzen 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 1`2, 13, 14, 15, 16, 27, 32, 39, 43, 44, 45, 47, 48, 52, 55, 58, 59, 60, 61 en 62, bijlage 2.

tuigen (mvt) per etmaal zullen gaan rijden ten opzichte van 12.000 in de referentiesituatie. Het ontvlechtingsalternatief zal dus tot een toename van 2.000 motorvoertuigen per etmaal leiden. Een aanzienlijk deel van het verkeer dat nu via de aansluiting Veldhoven naar Eindhoven en Veldhoven rijdt, los van het verkeer naar De Hurk, zal van de aansluiting Meerenakkerweg gebruik gaan maken omdat die veel directer aansluit op het locale wegennet.⁴

De hoge verkeersintensiteiten in de referentiesituatie zijn het gevolg van nieuwe ontwikkelingen⁵ voor woningbouw, bedrijventerreinen en kantoren die via de Meerhovendreef ontsloten zullen worden. Deze ontwikkelingen zijn in het jaar 2000 door de gemeente reeds in bestemmingsplannen vastgelegd.⁶ De Commissie acht de verkeersintensiteiten die bij deze ontwikkelingen zijn gehanteerd en de vertaling daarvan naar de verkeersintensiteiten in de referentiesituatie navolgbaar en correct.

■ De Commissie adviseert om bij het tracébesluit ook de verkeerprognoses voor het nieuw aan te leggen deel van de Meerhovendreef en de onderbouwing van de verkeersintensiteiten aan de hand van de autonome ontwikkelingen te presenteren en tevens te vermelden, waarvan de gemeente bij het vaststellen van het bestemmingsplan is uitgegaan.

2.2 Geluidhinder

Uit het akoestisch onderzoek waarvan de resultaten in een bijlage bij het MER geleverd zijn, bleek dat ter plaatse van woningen aan de Meerhovendreef slechts zeer bescheiden geluidbelastingen in de orde van 43 dB gerapporteerd werden. Dit is niet te verklaren uit de verkeersintensiteit die op de Meerhovendreef verwacht wordt. Uit nadere toelichting bleek dat de berekeningen beperkt zijn tot het geluid dat veroorzaakt wordt door wegen in het Ontwerp-Tracébesluit.⁷ Andere wegen zijn om de volgende reden in het akoestisch onderzoek buiten beschouwing gelaten.

Voor de woonwijk Grasrijk zijn reeds in 2000 hogere waarden tot 57 dB vastgesteld. Deze hogere waarden houden verband met verkeersintensiteiten als gevolg van de autonome ontwikkelingen in het gebied. Uit het MER en de toelichting over de verkeersintensiteiten op de Meerhovendreef blijkt dat ten gevolge van het ontvlechtingsalternatief de verkeersintensiteit van 12.000 tot 14.000 mvt. per etmaal toeneemt. De daarmee gepaard gaande effecten op de geluidhinder bedragen in eerste benadering circa 1 dB⁸ en daardoor is er geen aanpassing van de verleende hogere waarden aan de orde.

De Commissie acht de beperkt veronderstelde toename van verkeer op de Meerhovendreef plausibel. De verdere impliciete aanname dat de fractie zwaar verkeer eveneens niet significant verandert is eveneens plausibel, gezien de betere aansluiting van de afrit Meerenakkerweg op het industrieterrein De

⁴ De buurtvereniging Meerhoven /Zand- en Bosrijk heeft de indruk dat de Meerhovendreef ook een functie vervult voor de ontsluiting van het deel van Veldhoven ten noorden van de Heerbaan, zie zienswijze 47, bijlage 2.

⁵ Zoals de ontwikkeling van de woonwijk Grasrijk, het bedrijventerrein Land Forum en de locatie Trade Forum.

⁶ Volgens sommige insprekers is de wijze waarop deze ontwikkelingen (zoals Land Forum Oost) worden ontsloten nog niet vastgelegd en presenteren de verkeersintensiteiten in het MER in feite een maximum scenario, zie zienswijzen 60 en 62, bijlage 2.

⁷ Verschillende insprekers concluderen dat in het akoestisch onderzoek geen rekening is gehouden met geluidoverlast van het verkeer op de Meerhovendreef Oost en met name de nieuw aan te leggen verbinding op de Meerhovendreef, zie zienswijzen 48, 60 en 62, bijlage 2.

⁸ Een toename van 1 dB is in de praktijk niet of nauwelijks hoorbaar.

Hurk. Daarom is de beperking van het akoestisch onderzoek tot alleen directe het effect van de wegen in het tracé besluit formeel juist.

- De Commissie is van mening dat zonder de aanvullende toelichting de beperking in de bepaling van de geluidhindersituatie niet uit het MER duidelijk is en adviseert om bij het tracébesluit de onderbouwing van de beperking in de reikwijdte van het akoestisch onderzoek expliciet⁹ weer te geven. Daarnaast adviseert de Commissie de besluiten die door de gemeente reeds zijn genomen over verleende hogere waarden inzichtelijk te maken.
- Voorts adviseert de Commissie om de feitelijk optredende verkeersintensiteiten en fracties zwaar verkeer op de Meerhovendreef te monitoren en bij significante overschrijdingen van de uitgangspunten aanvullende voorzieningen te treffen zoals stiller asfalt, snelheidsbeperking of mindere toegang voor zwaar verkeer.

2.3 Luchtkwaliteit

In het MER is niet beschreven of de effecten op de luchtkwaliteit in 2015 ook voldoen aan de wettelijke normen. Het luchtkwaliteitonderzoek toont aan dat er in 2011 overschrijdingen van de grenswaarden zijn berekend voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. Als wordt uitgegaan van een lineaire afname tussen 2011 en 2020 zal in 2015 ook nog een overschrijding van de jaargemiddelde NO₂ concentratie kunnen optreden.

In de Review luchtkwaliteitonderzoek wordt voor deze plaatsen, waar overschrijding van de jaargemiddelde concentratie NO₂ optreedt, verwezen naar het Toepasbaarheidbeginsel. Dit betekent dat in gebieden waar mensen niet voor langere tijd verblijven volgens artikel 22 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl) getoetst kan worden op de uurgemiddelde grenswaarde van NO₂. Deze uurgemiddelde grenswaarde is veel hoger en wordt daar niet overschreden.

- De Commissie adviseert om bij het tracébesluit kort te onderbouwen waarom in 2015 geen sprake zal zijn van overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

⁹ Bijvoorbeeld met eenvoudige geluidcontourkaarten.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing besluit-MER

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend) en minister van VROM

Besluit: Tracébesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.4

Activiteit: Aanpassing van bestaande hoofdinfrastructuur. De verbetering van de aansluitingen van de N2 randweg Eindhoven op het onderliggende wegennet en verbetering van doorstroming van de N2.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant van: 27 september 2006
ter inzage legging startnotitie: 27 september tot en met 7 november 2006
adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 19 september 2006
richtlijnenadvies uitgebracht: 28 november 2006
richtlijnen vastgesteld: 20 april 2007

kennisgeving MER in de Staatscourant van: 10 maart 2010
ter inzage legging MER: 11 maart tot en met 21 april 2010
aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 8 maart 2010
toetsingsadvies uitgebracht: 1 juni 2010

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)
dr. G.J. van Blokland
L.Th. de Leu
drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)
ir. J. Termorshuizen

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer en de vastgestelde richtlijnen voor het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Rijkswaterstaat Ministerie van Verkeer en Waterstaat, februari 2010. Ontwerp-Tracébesluit N2 Aansluiting Meerakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan.
- Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant & Oranjewoud, december 2009. Review luchtkwaliteitonderzoek N2 Aansluitingen Meerakkerweg.
- Rijkswaterstaat Ministerie van Verkeer en Waterstaat, augustus 2009. Milieueffectrapportage bij het Ontwerp-Tracébesluit N2 Aansluiting Meerakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan.
- Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant & Oranjewoud, augustus 2009. Waterhuishouding N2 Aansluitingen Meerakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan. Waterparagraaf.
- Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant & Oranjewoud, augustus 2009. Akoestisch onderzoek N2 Aansluitingen Meerakkerweg.
- Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant, juni 2009. Deelonderzoek externe veiligheid A2 Aansluitingen Meerakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan.
- Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant, juni 2009. Quick-scan natuuronderzoek Noord-Brabantlaan & Meerakkerweg nabij Randweg Eindhoven.
- Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant & Oranjewoud, maart 2009. Luchtkwaliteitonderzoek N2 Aansluitingen Meerakkerweg.
- Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant, 2001. Landschaps- en compensatieplan Randweg Eindhoven.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. M. van Schie, Driehuis
2. G.J.L. Groenen, Veldhoven
3. M.B. Dijkstra, Eindhoven
4. J. van Schagen, Eindhoven
5. R.M. van Dijk, Eindhoven
6. M.F.J. Lunstroof, Eindhoven
7. D.H.P. Horsten, Veldhoven
8. A.D. Hendrich, Eindhoven
9. J.A.G. van Kampen, Eindhoven
10. S. Langehaar, Veldhoven
11. J.J. Couwenberg, Veldhoven
12. J. Kilwinger, Eindhoven
13. J. van der Wal, Eindhoven
14. M.H. van Griethuisen, Eindhoven
15. J.A.M. Blankers, Eindhoven
16. Helmus, Eindhoven
17. G.H.A. van de Ven, Veldhoven
18. J.W. Rischke, Veldhoven
19. N.J.B. Meulenbroeks, Veldhoven
20. C.L. Verleg, Veldhoven
21. M.J.C. van der Palen, Eindhoven
22. Y.M. van Dinther, Veldhoven
23. C.W.C.M. Stolwijk, Veldhoven
24. Van Gassel, Veldhoven
25. T. Smits, Veldhoven
26. E. Brandsma, Eindhoven
27. H.F.M. Thijssen, Eindhoven
28. P.J.A. Smits, Veldhoven
29. T. Visser, Eindhoven
30. Akkermans, Veldhoven
31. J.M. Nijland, Veldhoven
32. Herijgers, Eindhoven
33. A. van de Beek, namens McDonalds Nederland B.V., Amsterdam
34. J.C.P. van Gerwen, Veldhoven
35. J. van den Berge, Eindhoven
36. P.H. Kemper, Veldhoven
37. H.C.J. Zeegers, en R.S. de Leeuw Veldhoven
38. W.F. Verberne, Veldhoven
39. drs. H.P.W. Havens, Tilburg
40. M. van Alphen, Veldhoven
41. = vervallen
42. mr. P.J.A. van de Laar, Eindhoven
43. ing. T. van der Hoeff, Eindhoven
44. ir. B.J.H. Veldhoen, Veldhoven
45. C. van den Heijkant
46. drs. H.J.G. Engels, Eindhoven
47. H. van der Kallen, Eindhoven
48. mr. L.M.P. Jacobs, Eindhoven
49. J. Kasdorp, Veldhoven
50. M.A.J. Dinter, Veldhoven
51. F.M.J. Hulscher, Veldhoven
52. R.B. Creusen, Eindhoven
53. J.CH.T. van Hout, Veldhoven
54. F.J.J.M. van der Zanden, Eindhoven
55. R.J.S. Verhoef, Eindhoven

56. R.M. Bax, Veldhoven
57. M.M.J. Peelen, 's-Hertogenbosch
58. A. Heesterbeek en T. van den Berk, Eindhoven
59. M.H. van Griet, Eindhoven
60. G. Lummen, Eindhoven
61. H.J.B. Lamers, Eindhoven
62. drs. R.R. Trieling, lijst met 1093 handtekeningen, Eindhoven
63. J.P. Sillekens, Veldhoven
64. M.P.J.C. Lisdonk-Jacobs, J. Toussaint, R.S. de Leeuw en C.B.M. 't Hullenaar en diverse eensluitende reacties, Veldhoven

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport N2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan

Rijkswaterstaat wil de verkeersafwikkeling op de N2 verbeteren door onder andere de aanleg van een weefvak, het aansluiten van parallelbanen via bestaande toe- en afritten op de Meerhovendreef en het realiseren van een nieuwe aansluiting van de A2 op de Meerenakkerweg. Ten behoeve van het tracébesluit door de Minister van Verkeer en Waterstaat is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

ISBN: 978-90-421-3029-6



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

