

# **A2 Leenderheide - Valkenswaard**

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport**

20 februari 2008 / rapportnummer 2020-45



## 1. HOOFDPUNTEN VOOR HET MER

Rijkswaterstaat Noord-Brabant wil het verkeersknelpunt op de A2 tussen Leenderheide en de aansluiting Valkenswaard oplossen, want door dit knelpunt komt ook de doorstroming op de Randweg Eindhoven in gevaar. Voor de besluitvorming over dit project wordt de (verkorte) Tracéwetprocedure gevolgd. De milieueffecten van dit project moeten worden onderzocht en in een milieueffectrapport (MER) opgenomen.<sup>1</sup>

De Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- de aanleiding en **probleemanalyse** van het project. Maak hiertoe een analyse van het functioneren van het verkeersnetwerk in de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Geef aan welke doelstelling het project heeft in relatie tot de te verwachten ontwikkelingen en knelpunten.
- de **effectbeschrijving** met bijzondere aandacht voor het verkeer op de voedende en afvoerende onderdelen van het netwerk, met name bij de aansluiting Valkenswaard en het knooppunt Leenderheide. Beschrijf ook de verkeers- en milieueffecten op het onderliggend wegennet.
- de weg doorsnijdt de als **Natura2000-gebied** aangewezen gebieden habitatrichtlijngebied 'Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux'. Geef aan welke effecten geluid, luchtverontreiniging, licht en barrièrewerking hebben op de beschermde gebieden en soorten zoals opgenomen in het Natura2000 gebiedsdocument.
- een **samenvatting** van het MER, waarin de belangrijkste informatie voor de besluitvorming is opgenomen.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit advies **niet** zelfstandig leesbaar is, maar in combinatie met de startnotitie moet worden gelezen.

## 2. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

### 2.1 Achtergrond

In 1999 is het project Leenderheide-Budel opgestart met als doel de bereikbaarheidsproblemen op de A2 op dit traject op te lossen. Dit project is vanwege financiële redenen stil gelegd.<sup>2</sup> Het nu opgestarte project Leenderheide-Valkenswaard is een onderdeel van het traject Leenderheide-Budel. Geef in het MER aan hoe dit project past binnen het totaal aan voorgenomen projecten op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet in de regio.

### 2.2 Probleemstelling

Maak in het MER de omvang en locatie van de verkeersproblemen inzichtelijk door een analyse van het gebruik van het netwerk en van de verkeersstromen

<sup>1</sup> Zie bijlage 1 voor verdere informatie over de m.e.r.-procedure en de advisering van de Commissie.

<sup>2</sup> Toelichting door bevoegd gezag op 9 januari 2008 tijdens een bespreking met de Commissie voor de m.e.r..

op het netwerk.<sup>3</sup> Voer deze analyse uit voor zowel de huidige situatie als voor de referentiesituatie (huidige situatie plus autonome ontwikkeling), zodat de ontwikkeling van de knelpunten inzichtelijk wordt. Baseer op basis van deze analyse de doelstellingen. Besteed in de analyse in het bijzonder aandacht aan:

- de capaciteit van de aan- en afvoerende wegen<sup>4</sup> in relatie tot de capaciteitsvergroting op het traject, in het bijzonder bij het knooppunt Leenderheide en de aansluiting Valkenswaard;
- het onderliggend wegennet en alternatieve routemogelijkheden, met specifieke aandacht voor de N69<sup>5</sup>, en de wegen door Leende en Heeze;
- de bereikbaarheidsproblemen op de oostbaan van de A2 van Valkenswaard naar Leenderheide.<sup>6</sup> Het gaat de Commissie hierbij om het inzicht dat deze problemen anders zijn dan die op de westbaan;
- het scenario prijsbeleid<sup>7</sup>, geef aan wanneer dit beleid naar verwachting zal worden ingevoerd, wat de uitgangspunten zijn en wat de verwachtingen zijn voor de ontwikkeling van het verkeersaanbod;
- toekomstige capaciteitsuitbreidingen als onderdeel van reeds opgestarte projecten<sup>8</sup>;
- de infrastructuur ontwikkelingen na 2020 en het mogelijk vooruitlopen daarop.<sup>9</sup>

Geef in het MER aan hoe in dit project rekening wordt gehouden met de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet. Doe dit onder andere door aan te geven dat dit project een bijdrage levert aan de oplossing van de problemen op de aanliggende wegvakken A2 en de Tangenten,

## 2.3 Doel en beleidskader

Beschrijf de doelen zo dat ze zijn te gebruiken bij de afbakening van te beschrijven alternatieven en het verhelderen waarom andere oplossingsrichtingen buiten beschouwing worden gelaten.

Naast de bereikbaarheidsdoelen dient ook getoetst te worden aan leefbaarheids- en natuurdoelen die kunnen worden afgeleid uit het verkeers- en vervoers-, en ruimtelijk en natuur- en milieubeleid (zoals bijvoorbeeld de nota Mobiliteit, de nota Ruimte en natuur beleid).

Geef aan of er een watertoets voor dit project moet worden doorlopen. Indien dit het geval is gebruik dan de relevante informatie hieruit in het MER.

---

<sup>3</sup> Maak hierbij gebruik van de netwerkanalyse Brabantstad 2006 om de relatie tot het grotere geheel en de verdere toekomst te beschrijven.

<sup>4</sup> Zie bijlage 2 inspraakreactie 20 waarin wordt aangegeven dat de effecten van de maatregel op het vervolg van het tracé tussen de afslag Valkenswaard en de provinciegrens met Limburg ontbreken in de startnotitie.

<sup>5</sup> Zie bijlage 2 inspraakreactie 27 waarin gerefereerd wordt aan de breed gesteunde motie vanuit de Tweede Kamer tijdens de begrotingsbehandeling V&W 2007, waarin de minister wordt opgeroepen verder invulling te geven aan de mogelijkheden van overdracht van de weg. En inspraakreactie 30 waarin wordt aangegeven dat de problemen met de N69 ook stapsgewijs kunnen worden aangepakt en de verkeersdruk op de A2 en de Randweg Eindhoven zullen verminderen.

<sup>6</sup> Zie bijlage 2 inspraakreactie nummer 21 waarin wordt aangegeven dat de grootste problemen zich, wat betreft de inspreker, voordoen op de oostbaan en in mindere mate op de westbaan.

<sup>7</sup> Het scenario prijsbeleid staat op pagina 15 van de startnotitie toegelicht, de Commissie adviseert om het prijsbeleid als scenario van de autonome ontwikkeling mee te nemen, zo wordt inzichtelijk of prijsbeleid de bereikbaarheidsproblemen in het studiegebied beïnvloed.

<sup>8</sup> Zie ook bijlage 2 inspraakreactie nummer 7 van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) waarin wordt aangegeven dat in het onderzoek rekening moet worden gehouden met latere capaciteitsuitbreiding op de A2.

<sup>9</sup> Zie bijlage 2 inspraakreactie 7 waarin wordt voorgesteld om de aanpassing op de westbaan Leenderheide-Valkenswaard onderzoeksmatig als een eerste fase te beschouwen, zodat bij een eventuele latere aanpak van het gehele traject de keuzes van nu ook dan de juiste blijken te zijn geweest.

## 2.4 Te nemen besluit(en)

Geef aan hoe het te nemen besluit zich verhoudt tot andere te nemen besluiten van projecten en studies<sup>10</sup> op het hoofd en onderliggend wegennet.

# 3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

## 3.1 Algemeen

Geef in het MER aan waarom de scope van de oplossingsrichtingen is afgebakend tot het traject Leenderheide-Valkenswaard. Uit de startnotitie en inspraakreacties blijkt dat er ook op de oostbaan en de aanliggende wegvakken van de A2/A67 en het onderliggend wegennet knelpunten zijn. Oplossingsrichtingen op andere locaties worden in de startnotitie niet genoemd. Betrek bij de onderbouwing van de afbakening ook de financiële prioriteiten die zijn gesteld.<sup>11</sup>

## 3.2 Alternatieven

Het voorkeursalternatief is het toevoegen van een extra rijstrook langs de westbaan. Onderbouw in het MER of de volgende alternatieven en varianten probleemoplossend zijn en of ze voldoen aan de projectdoelstellingen:

- benuttingsalternatief (extra rijstrook openstellen tijdens de spits) onderbouw dit met verkeersprognoses naar tijdstip van de dag;
- aanpassing van het snelheidsregime, bijvoorbeeld naar 80 of 100 km/uur;
- nul-plus alternatief dat bestaat uit een beperkte set van maatregelen op het tracé. Bijvoorbeeld aanpassing aan het knooppunt Leenderheide en de aansluiting Valkenswaard;

Indien deze oplossingsrichtingen probleemoplossend zijn en voldoen aan de doelstellingen werk ze dan in het MER verder uit en besteed aandacht aan de milieueffecten van deze alternatieven en varianten.

## 3.3 Referentie

De referentiesituatie is de huidige situatie van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet met daarin de autonome ontwikkelingen<sup>12</sup>. Het is van belang de autonome groei van het verkeersaanbod goed in kaart te brengen. Geef hiertoe een overzicht van de ruimtelijke plannen en projecten op het gebied van infrastructuur, wonen, werken en recreëren, die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd<sup>13</sup> en geef aan welke invloed deze hebben op het verkeersaanbod voor de A2. Onderbouw de ruimtelijke aannames die voor het verkeersmodel worden gedaan.

---

<sup>10</sup> Studies zoals genoemd op pagina 10 van de startnotitie.

<sup>11</sup> Het bevoegd gezag heeft op 9-1-2008 toegelicht dat de scope van het project mede is gebaseerd op financiële argumenten.

<sup>12</sup> Zie bijlage 2 inspraakreactie 27 waarin wordt gevraagd welke infrastructurele projecten op het hoofd- en onderliggend wegennet als referentie worden aangehouden.

<sup>13</sup> Het gaat hier om de plannen en projecten (inclusief relatief kleine plannen / projecten) waarover al besloten is of die met een grote mate van waarschijnlijkheid zullen worden uitgevoerd.

### 3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu;
- binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen.

Besteed in het mma aandacht aan:

- mitigerende maatregelen ter verbetering van het ecologisch functioneren van doorsneden natuurgebieden;
- (bovenwettelijke) maatregelen voor geluid en lucht om de effecten op, recreatiegebieden en de leefomgeving te verminderen.

Werk hier maatregelen uit zoals geluidsarm asfalt (dubbellaags ZOAB), geluidswallen/schermen en beperking van de maximum snelheid uit.<sup>14</sup>

## 4. MILIEUASPECTEN

### 4.1 Algemeen

Beschrijf de milieueffecten van de referentiesituatie, de verschillende alternatieven en varianten en de te treffen mitigerende maatregelen zoveel mogelijk kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen. Maak hierbij onderscheid tussen enerzijds het doelbereik van het voornemen en andere doelen in het studiegebied en anderzijds de (positieve of negatieve) milieueffecten. Maak tevens onderscheid tussen effecten tijdens de realisatie en effecten na realisatie van de capaciteitsuitbreiding.

Het onderzoek naar de milieueffecten moet aansluiten bij het (ontwerp-) detailniveau van het (ontwerp) tracé besluit (OTB).

### 4.2 Verkeer

De verkeerskundige analyse behelst een analyse van de volgende aspecten en onderwerpen voor het totale studiegebied:

- de verkeersintensiteiten, onderscheiden naar de gebruikelijke doelgroepen (woon-werk, zakelijk, overig), hoofd-, onderliggendwegennet en tijdstip van de dag (spits en niet-spits);
- de verdeling van de verkeersstroom in bovenregionaal, regionaal en lokaal verkeer zodat de effecten op het onderliggend wegennet en het vóórkomen van sluipverkeer duidelijk worden gemaakt;
- de reistijden op het tracé en de betrouwbaarheid hiervan per auto of openbaar vervoer, zowel tijdens als buiten de spitsperioden;
- de robuustheid van het wegennet;
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling (I/C verhoudingen);
- de totale congestieduur en -zwaarte (voertuigverliesuren);
- de verkeersveiligheid (ongevalskans, slachtoffers). Beschrijf aan de hand van de meest actuele risicocijfers en prognoses de effecten op de verkeersveiligheid in het studiegebied, inclusief het onderliggend wegennet.

---

<sup>14</sup> Zie ook bijlage 2 inspraakreacties 1 en 22 waarin wordt gevraagd de hinderlijke hoeveelheid geluid zowel in natuur als de woonwijk te reduceren met concrete maatregelen.

### 4.3 Geluid

Beschrijf de huidige of heersende geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de aan te passen weg voor het bepaalde jaar (tien jaar na aanpassing van de weg). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen.

Schenk in het MER, voor zover van toepassing, aandacht aan de cumulatie van geluidbelasting van de weg en geluidbelasting van overige geluidsbronnen.

Beschrijf in het MER de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen (vanaf de voorkeurswaarde (uitgedrukt in de Europese dosismaat  $L_{den}$ ) van 48 dB) en oppervlak geluidbelast natuurgebied (vanaf een etmaalgemiddelde van 42 dB(A)). Presenteer de geluidscontouren op een contourenkaart.

Geef in het MER aan:

- of er thans al woningen zijn waarvoor een hogere waarde is verleend;
- in hoeverre er nog achterstallige saneringssituaties zijn;
- welke geluidsreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidsschermen of 'stiller asfalt') moeten worden getroffen;
- of bij bestaande woningen waar sprake is van een saneringssituatie geluidsreducerende maatregelen de geluidsbelasting kunnen terugdringen tot de saneringsdoelstelling.

Beschrijf in het MER ook de (positieve of negatieve) gevolgen voor de geluidniveaus langs de relevante wegen van het onderliggende wegennet.<sup>15</sup>

### 4.4 Lucht

Beschrijf de gevolgen van de verschillende alternatieven voor de luchtkwaliteit langs het hoofd- en onderliggend wegennet, onafhankelijk of sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden. Volg de wetgeving<sup>16</sup> zoals die van kracht is ten tijde van de besluitvorming. Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Houd daarbij rekening met de gevolgen van congestie op de luchtkwaliteit. Geef aan hoe wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer.

Geef in het MER voor fijn stof ( $PM_{10}$ ) en  $NO_2$  inzicht in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden zowel voor de autonome ontwikkelingen als voor de verschillende alternatieven. Beschrijf:

- de ligging en grootte van eventuele overschrijdingsgebieden;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden;
- de mate van overschrijding van grenswaarden.

De Commissie merkt op dat niet te verwachten is dat de grenswaarden<sup>17</sup> en richtwaarden<sup>18</sup> voor de overige stoffen uit de Wet milieubeheer (luchtkwali-

---

<sup>15</sup> Hierbij is een toename of afname van minder dan 1 dB niet relevant voor het menselijk gehoor. 1 dB komt bij drukke wegen ongeveer overeen met een verkeerstoename van 30% en een afname van 20% ten opzichte van de referentiesituatie.

<sup>16</sup> Op 15 november 2007 is de (nieuwe) Wet milieubeheer in werking getreden en daarmee de luchtkwaliteitseisen zoals opgenomen in hoofdstuk 5 van deze Wet.

<sup>17</sup> Grenswaarden voor  $SO_2$ , CO, Pb, en benzeen.

teitseisen) zullen worden overschreden. Gezien de jurisprudentie beveelt de Commissie toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

Geef in het MER tevens aan wat de (positieve of negatieve) gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit langs de aanliggende wegvakken en het onderliggend wegennet. Voor de afbakening van het studiegebied heeft het ministerie van Verkeer & Waterstaat een nieuwe aanpak geformuleerd.<sup>19</sup> De Commissie adviseert deze aanpak te volgen bij het bepalen van de wegen die moeten worden meegenomen in dit onderzoek.

Het Europese Parlement heeft op 11 december 2007 streef- en grenswaarden voor PM<sub>2,5</sub> vastgesteld.<sup>20</sup> In het MER moet zo goed mogelijk worden aangegeven wat de gevolgen van de voorgenomen activiteit zijn voor de PM<sub>2,5</sub>-concentraties. Geef op basis hiervan aan of de luchtkwaliteitseisen uit de EU-richtlijn voor PM<sub>2,5</sub> kunnen worden gehaald.<sup>21</sup>

#### 4.5 Externe veiligheid

Geef aan of er in de huidige situatie knelpunten zijn op het gebied van externe veiligheid, of er knelpunten door het voornemen verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan. Gebruik hiervoor actuele data.<sup>22</sup>

#### 4.6 Bodem en water

Voor bodem en water dient te worden nagegaan of en in welke mate effecten optreden tijdens de aanleg en in de eindsituatie. Ga hierbij in op:

- de bodem- en grondwaterkwaliteit;
- de grondwaterhuishouding (onder andere verdroging en vernatting, veranderingen);
- het grondwaterpeil, wijzigingen kwel, infiltratie en grondwaterstromingen;
- de invloed op de oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding.

---

<sup>18</sup> Richtwaarden voor nikkel, arseen, cadmium, ozon en benzo(a)pyreen.

<sup>19</sup> Zie brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer met als onderwerp 'Aanpak gebiedsafbakening luchtonderzoek en gevolgen voor de hoofdwegennetprojecten' en met kenmerk VENW/DGP-2007/9369.

<sup>20</sup> Voor PM<sub>2,5</sub> geldt een grenswaarde: jaarnorm 25 µg/m<sup>3</sup> per 2015; en streefwaarden van 20 µg/m<sup>3</sup> per 2020 en; een reductie doelstelling voor de "gemiddelde-blootstellingsindex" (GBI) TOT 20% voor de periode 2010-2020 De "gemiddelde-blootstellingsindex" is de gemiddelde-blootstelling van de bevolking van een lidstaat die voor het referentiejaar (2010) wordt vastgesteld met het doel de schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid te verminderen en die waar mogelijk binnen een bepaalde termijn moet worden bereikt.

<sup>21</sup> Naar verwachting zal de nieuwe EU-richtlijn eind 2008 zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. In beginsel kunnen de bepalingen van een richtlijn geen rechtstreekse werking hebben voordat de implementatietermijn is verstreken. Lidstaten dienen zich gedurende deze termijn wel te onthouden van maatregelen die het bereiken van het doel van de richtlijn in gevaar zouden brengen.

<sup>22</sup> Zie bijlage 2 inspraakreactie 20 en 27 waarin wordt aangegeven dat de "Evaluatie risico's transport gevaarlijke stoffen" normaliter om de vijf jaar wordt uitgevoerd. De gegevens uit 2002 waarnaar in de startnotitie wordt verwezen zijn inmiddels achterhaald en er zijn inmiddels actuele gegevens voorhanden.



## 4.7 Natuur

### Gebiedsbescherming

Ga in een oriëntatiefase als onderdeel van de Habitattoets<sup>23</sup> na of er sprake kan zijn van nadelige gevolgen<sup>24</sup> voor het Natura2000-gebied Leenderheide, Groote Heide & De Plateaux. Ga hierbij in op de instandhoudingsdoelen van kwalificerende soorten<sup>25</sup> en habitats in het gebied. De Commissie adviseert deze oriëntatiefase op te nemen in het MER. Besteed met name aandacht aan de effecten van geluid en de depositie van emissies<sup>26</sup> van het verkeer (NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub><sup>27</sup>).

Er liggen heide-, veen- en ventypen in de aangrenzende Natura 2000-gebieden die gevoelig zijn voor verzurende deposities.<sup>28</sup> Voor de meeste van deze habitats bestaat niet alleen een behoudsdoel, maar ook een uitbreidingsdoel.

Houd er bij geluid rekening mee dat ten aanzien van biotoopverlies en rustverstoring recentelijk enkele malen 40 en 43 dB-grenzen<sup>29</sup> zijn aangehouden als verstoringsgrenzen voor vogels.

Indien effecten op geluid en luchtverontreiniging optreden ga dan na of deze via mitigerende maatregelen zijn te verminderen. Denk hierbij aan maatregelen zoals bijvoorbeeld snelheidsverlaging of schermen.

---

<sup>23</sup> De Habitattoets kan maximaal uit drie fasen bestaan:

1. In de Oriëntatiefase wordt bepaald of er sprake kan zijn van nadelige gevolgen voor het Natura 2000 gebied. Indien er geen sprake is van nadelige gevolgen behoeven vervolgstappen uit de habitattoets niet te worden doorlopen. Indien er sprake is van nadelige gevolgen, moet beoordeeld worden of die nadelige gevolgen tot significante gevolgen kunnen leiden. Indien al in de oriëntatiefase de significante gevolgen kunnen worden uitgesloten, dan moet een Verslechterings- en Verstoringstoets worden uitgevoerd.
2. In een Passende Beoordeling wordt op basis van onderzoek uitgezocht of er met zekerheid kan worden uitgesloten dat er geen significante gevolgen zullen optreden. Indien die zekerheid niet kan worden verschaft, dus ook bij twijfel over significante gevolgen, dan gaat men door naar de derde fase. Indien met zekerheid gesteld kan worden dat er geen significante gevolgen zullen optreden, zal de Verslechterings- en Verstoringstoets nog moeten worden uitgevoerd.

(In fase 1 en 2 moet ook de cumulatievraag bij het oordeel worden betrokken)

3. De ADC-fase: hierin moeten maximaal drie vragen worden beantwoord:

- zijn er alternatieven die geen schade toebrengen aan het Natura2000-gebied;
- zijn er dwingende redenen van groot openbaar belang en;
- indien er geen alternatieven zijn, maar wel dwingende redenen van groot openbaar belang, dan zal men moeten compenseren.

<sup>24</sup> Zie bijlage 2 inspraakreactie 28 van het Brabants Landschap waarin wordt gevraagd naar de effecten op het Natura 2000-gebied Leenderbos – Groote Heide, op de Natte Natuurparel Groote Heide – Leenderbos, op het functioneren van ecoduct Groote Heide en op migreren van dieren die leefgebieden hebben aan weerszijden van de weg.

<sup>25</sup> In het studiegebied van dit project betreft het onder andere de kwalificerende soorten nachtzwaluw, boomleeuwerik en roodborsttapuit.

<sup>26</sup> Voer hiervoor berekeningen uit van 'emissie naar concentratie' en van 'concentratie naar depositie'. Zie voor een toelichting: Winkel, R.G., 2002. NH3 emission results of Dutch car park, draft report, TNO-Automotive, Delft, February 2002. en Ntziachristos, L.Z. Samaras, 2000. Copert III; Computer Programme to calculate emissions from road transport, methodology and emission factors (version 2.1), European Energy Agency (EEA), Copenhagen, November 2000.

<sup>27</sup> Zie de publicatie; 'Haalbaarheid nationale emissieplafonds in 2010; Basisgegevens betreffende emissieramingen, aanvullende opties en effecten. P. Hammingh e.a. 2006 van het MNP. Hieruit blijkt dat verkeer bijdraagt aan ammoniakemissies.

<sup>28</sup> Door Gies e.a. (2006) is voor elk habitatrictlijngebied een kritische depositiewaarde (uitgedrukt in kg. N/ha/jaar) en vergeleken met actuele en verwachte belastingen. Daaruit blijkt dat bij het aangrenzende habitatrictlijngebied sprake is en blijft van een zwaar overbelaste situatie.

zie ook Bal, D., H.M. Beije, H.F. van Dobben & A. van Hinsberg. Overzicht van kritische stikstofdeposities voor habitattypen en Natura 2000-gebieden (concept-eindversie 13-6-2007). De auteurs van dit rapport stellen: "Wanneer de atmosferische depositie op een locatie hoger is dan het kritische niveau van het aldaar voorkomende of gewenste habitatype, dan bestaat er een duidelijk risico op significant negatieve effecten (dat wil zeggen: het niet halen van het instandhoudingsdoel)".

<sup>29</sup> De grens van 40 dB is onder meer gehanteerd in de plan-m.e.r.-procedure voor de Zuiderzeelijn. De grens van 43 dB onder meer in de m.e.r.-procedure voor de Energiecentrale Gelderland in Nijmegen (Electrabel). Dit betrof open landschappen Voor besloten landschappen wordt aangenomen dat de grens nog enkele decibellen onder de 40 dB zou moeten liggen.

Beschrijf omvang en locatie van aantasting van de EHS door de verschillende alternatieven en varianten. Geef in het bijzonder aandacht aan de toename van geluid voor vogels en het aantal ha EHS dat verloren gaat door de wegverbreding.

#### **Soortbescherming<sup>30</sup>**

In de wegberm en de nabije omgeving van de weg zijn vermoedelijk planten en dieren aanwezig die beschermd worden door de Flora- en faunawet. Geef aan of voor het voornemen een ontheffing van de minister van LNV vereist is op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet. Indien die vereist is, motiveer dan in het MER op grond waarvan verondersteld wordt dat een ontheffing verleend zal worden.

### 4.8 Landschap

Beschrijf de effecten van de ingreep op het landschap, zowel vanuit de beleving van omwonenden als vanuit de weggebruiker. Indien er geluidsschermen/wallen worden geplaatst kan gebruik worden gemaakt van de analyses en ontwerpen die zijn gemaakt voor het Routeontwerp A2<sup>31</sup> voor de inpassing en het ontwerp van geluidswerende maatregelen.

### 4.9 Cultuurhistorie en archeologie

Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorische (waaronder archeologische) waarden langs het tracé. Wanneer uit bureauonderzoek blijkt dat er mogelijk archeologische vindplaatsen aanwezig zijn op de plaatsen waar bodemingrepen worden voorzien dan dient door veldonderzoek te worden vastgesteld of dit inderdaad zo is.<sup>32</sup> Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze behoudenswaardig zijn.<sup>33</sup> Geef in het MER duidelijk aan wat het effect<sup>34</sup> van de verschillende alternatieven / varianten is op aanwezige cultuurhistorische waarden (waaronder ook archeologische vindplaatsen).

## 5. LEEMTEN IN MILIEU-INFORMATIE

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

---

<sup>30</sup> Op de website [www.minlnv.nl/natuurwetgeving](http://www.minlnv.nl/natuurwetgeving) is uitgebreide informatie te vinden over de soortenbescherming, waaronder de systematiek van de Flora- en faunawet en de vereisten voor het verkrijgen van ontheffingen voor verboden handelingen.

<sup>31</sup> Voor meer informatie zie [www.routeontwerp.nl](http://www.routeontwerp.nl).

<sup>32</sup> Zie bijlage 2 inspraakreactie 23 van de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten waarin wordt aangegeven dat de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden die door de RACM is ontwikkeld aan geeft dat de kans op het aantreffen van archeologische waarden langs de westbaan van de A2 over een grotere afstand hoog tot middelhoog wordt geacht. Inspraakreactie 27 wijst op het punt ten westen van het traject een aantal archeologische monumenten ligt en dat de weg grenst aan een historisch geografisch vlak met hoge en redelijk hoge waarde.

<sup>33</sup> Hiertoe dienen voor het MER de onderzoeksstappen 'bureauonderzoek', 'inventariserend veldonderzoek karterende fase' en 'inventariserend veldonderzoek waarderende fase' te worden doorlopen, voorzover de resultaten van de voorafgaande onderzoeksstap hier aanleiding toe geven.

<sup>34</sup> Zie bijlage 2 inspraakreactie 23 waarin wordt aangegeven dat tevens dient te worden beoordeeld wat het effect van extra ruimtebeslag door sloten, kabels en leidingen is op de mogelijk aanwezige archeologische waarden.

## **6. EVALUATIEPROGRAMMA**

Geef aan of er een evaluatieprogramma moet worden opgesteld, indien dit het geval is neem dan een aanzet hiertoe op in het MER.

## **7. VORM EN PRESENTATIE**

De Commissie adviseert recent kaartmateriaal te gebruiken met duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen. De Commissie geeft ter overweging het kaartmateriaal met betrekking tot tracé en onderzoek op te stellen met behulp van een KML-bestand<sup>35</sup>, met het oog op een goede communicatie richting markt, publiek en overheden. De gegevens zijn dan te downloaden en samenhangend te bekijken.

## **8. SAMENVATTING VAN HET MER**

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

---

<sup>35</sup> KML is een bestandsformaat waarin geografische gegevens met een Earth browser (zoals Google Earth en Google Maps) worden weergegeven.



## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** Rijkswaterstaat Noord-Brabant

**Bevoegd gezag:** Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinatie) en Minister van VROM

**Besluit:** tracébesluit.

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

**Activiteit:** capaciteitsverruiming op de westbaan van de A2 tussen knooppunt Leenderheide en aansluiting Valkenswaard.

### **Betrokken documenten**

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties 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. Voor een lijst van de inspraakreacties zie bijlage 2.

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure: Staatscourant d.d. 5 november 2007

advies aanvraag: 15 november 2007

ter inzage legging: 7 november 2007

richtlijnenadvies uitgebracht: 20 februari 2008

### **Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies**

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt.

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

drs. H.C. Eerens

drs. S.R.J. Jansen

ir. J.E.M. Lax

drs. R. Meeuwsen (secretaris)

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

## **BIJLAGE 2: Lijst van inspraakreacties en adviezen**

1. H. Bechtold, Waalre
  2. J.W.M. Welbers, Waalre
  3. P. Alders, Waalre
  4. P.A.G. Wijlaars, Waalre
  5. H.F.B. Hoeks, Maarheeze
  6. M.A.T.M. Van den Boomen, Asten
  7. SRE samenwerkingsverband regio Eindhoven, Tilburg
  8. J.P.A. Foederer, Berg aan de Maas
  9. M. Koster-Van der Snoek, Waalre
  10. J.P.H. van Eerd, Leende
  11. gemeente Heeze-Leende, Heeze
  12. H.J.C. Strijbos, Leende (mede namens S. van Boles)
  13. W.J. Gerwen, Waalre
  14. A.M. van Kuijk-Vermaas, Maarheeze
  15. J. Hurkmans, Leende
  16. P. Liebregts, Leende
  17. T. Senders, Leende
  18. H. Vlijmincx, Leende
  19. R. Oppermans, Waalre (mede namens mw. E. Opperman) (zowel mondeling als schriftelijk)
  20. Regionale Brandweer, Veiligheidsregio Zuidoost-Brabant, Eindhoven
  21. Gemeente Cranendonck, Budel
  22. J.P. van Akkeren, Waalre
  23. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, Amersfoort
  24. Gemeente Weert, Weert
  25. M. Jonkers, Leende
  26. Jonkers Exploitatie Maatschappij BV, Leende
  27. Provincie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch
  28. Brabants Landschap, Haaren
  29. Horeca Exploitatie Maatschappij Brabant BV, Weert
  30. Stichting belangenplatform "de Malpië e.o.", Dommelen
  31. Inwoners van Dommelen-Zuid, Dommelen (mede namens: P. Schutjes, L. Compen, H. Ketelaars, G.v.d. Heijden, P. de Louw, J. Houbraken)
  32. Gemeente Valkenswaard, Valkenswaard
  33. 2 eensluitende reacties
  34. R.M.J. Janssendaalen, Waalre (mondeling)
- Verslag mondelinge inspraakreacties













**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
A2 Leenderheide - Valkenswaard**

Rijkswaterstaat Noord-Brabant wil het verkeersknelpunt op de A2 tussen Leenderheide en de aansluiting Valkenswaard oplossen, want door dit knelpunt komt ook de doorstroming op de Randweg Eindhoven in gevaar. Voor de besluitvorming over dit project wordt de (verkorte) Tracéwetprocedure gevolgd. De milieueffecten van dit project moeten worden onderzocht en in een milieueffectrapport (MER) opgenomen. Dit advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage gaat in op de inhoud van het MER.

ISBN: 978-90-421-2329-8