

A2 aansluitingen Meerenakker- weg/Heistraat en Noord- Brabantlaan

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

28 november 2006 / rapportnummer 1815-51



commissie voor de milieueffectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/WV/U.06.02307

uw brief
19 september 2006

ons kenmerk
1815-52/Zw/eh

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MERA2
aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat
en Noord-Brabantlaan

doorkiesnummer
(030) 234 76 24

Utrecht,
28 november 2006

Geachte minister,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over A2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

drs. H.G. Ouwerkerk

Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
A2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat
en Noord-Brabantlaan

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
A2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en
Noord-Brabantlaan

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over A2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd gezag) door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

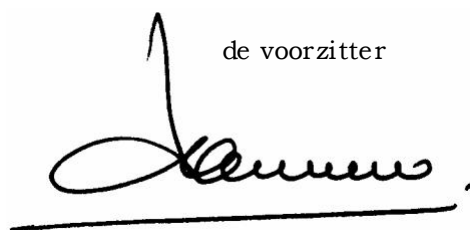
A2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan,

de secretaris



drs. R.A.A. Zwiers

de voorzitter



drs. H.G. Ouwerkerk

Utrecht, 28 november 2006

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....	2
3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING.....	2
3.1 Probleemstelling en doel	2
3.2 Beleidskader.....	2
3.3 Te nemen besluiten.....	2
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN.....	3
4.1 Algemeen	3
4.2 Alternatieven	3
4.3 Mitigerende maatregelen.....	3
4.4 Referentie.....	4
4.5 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	4
5. MILIEUASPECTEN.....	4
5.1 Verkeer en vervoer.....	4
5.2 Woon- en leefmilieu.....	4
5.2.1 Geluidhinder.....	4
5.2.2 Luchtkwaliteit.....	5
5.2.3 Externe veiligheid.....	7
5.3 Natuur	7
6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN.....	7
7. LEEMTEN IN MILIEU-INFORMATIE	7
8. EVALUATIEPROGRAMMA	7
9. VORM EN PRESENTATIE	8
10. SAMENVATTING VAN HET MER.....	8

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 19 september 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr.188 d.d. 27 september 2006
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Rijkswaterstaat, Dienst Noord-Brabant wil de verkeersdoorstroming op de A2 Randweg Eindhoven verbeteren door de Meerenaakkerweg en de Heistraat direct aan te sluiten op de A2. Daarnaast wil Rijkswaterstaat de A2 loskoppelen van de Noord-Brabantlaan. De startnotitie geeft aan dat de voorgenomen aanpassingen m.e.r. plichtig zijn¹ en wijst de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM aan als bevoegd gezag.

Bij brief van 19 september 2006 werd de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER)². De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in 4 bladen³.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. – verder aangeduid als ‘de Commissie’⁴. Het bedoelt aan te geven welke informatie het MER moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. 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.

Via het inspraakpunt van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁵. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuumstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

De Commissie heeft bij het opstellen van haar advies, naast de startnotitie, kennisgenomen van:

- Het Tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven;
- ‘Méer met de A2’. Een studie naar de bereikbaarheid van de aansluitingen A2/Welschap en de A2/Veldhoven;
- Technische rapportage ‘Meer met de Randweg, Afwikkelingskwaliteit Kruispunten Randweg Eindhoven’;
- Verkeerscirculatieplan Veldhoven (VCP);
- Het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP).

¹ De activiteit is m.e.r. plichtig op grond van Besluit m.e.r., onderdeel C 1.4., de wijziging of uitbreiding van een hoofdweg waarbij het besluit genomen wordt door de minister van Verkeer en Waterstaat.

² Zie bijlage 1.

³ Zie bijlage 2.

⁴ Zie voor de samenstelling bijlage 3.

⁵ Zie bijlage 4.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

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

- een goede beschrijving van de verkeerssituatie in het totale studiegebied voor ieder alternatief;
- de gevolgen van het voornemen op de luchtkwaliteit en geluidbelasting in de wijk Meerhoven van de daar gelegen – en nog te bouwen - woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen.

Tevens dient het MER voorzien te zijn van een zelfstandig leesbare samenvatting die geschikt is voor bestuurlijke besluitvorming. Deze is begrijpelijk voor burgers en voorziet in kaartmateriaal dat de situatie op lokaal niveau goed weergeeft.

3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

3.1 Probleemstelling en doel

Onderbouw nut en noodzaak van het voornemen door een gedetailleerde knelpuntanalyse te maken ten aanzien van verkeersdoorstroming en het woon- en leefmilieu.

Het is wenselijk om de doelen zo te beschrijven dat ze in twee stadia in het planvormingsproces een rol kunnen vervullen:

- Bij de selectie van mogelijke alternatieven om de doelstelling te realiseren;
- Bij de beoordeling van alternatieven op hun doelmatigheid. Vertaal de doelstellingen zoveel mogelijk naar toetsbare en concrete criteria.

3.2 Beleidskader

De startnotitie geeft een opsomming van de bestaande beleidskaders. Inmiddels is ook het Verkeerscirculatieplan Veldhoven in de vaststellingsfase. Geef in het MER inzicht in de betekenis van de bestaande kaders en het verkeerscirculatieplan voor het initiatief en licht dit toe met kaartbeelden.

Geef aan of het themapark Nimbus, bedrijventerrein Landforum, Eindhoven Airport en - voor zover mogelijk - de aansluiting Eindhoven Centrum effecten hebben op het voornemen.

3.3 Te nemen besluiten

De startnotitie noemt de vaststelling van het Tracébesluit als uiteindelijk te nemen besluit. Samen met de minister van VROM is de minister van V&W hiervoor bevoegd gezag. Zij samen nemen het Tracébesluit over de wegaanpassing. Het te nemen besluit hangt nauw samen met de uitvoering van het Tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven.

Voor een gedeelte van de voorgenomen activiteiten, de uitvoering van de ontvlechtingvariant op de Meerhovendreef en de aansluiting Veldhoven, is echter ook een wijziging van het bestemmingsplan nodig. De Commissie wijst er – wellicht ten overvloede – op dat het bevoegde gezag hiervoor ligt bij de gemeente Eindhoven.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Algemeen

De beschrijving van de alternatieven in het MER dient met voldoende detailniveau te geschieden, waarbij bijvoorbeeld de hoogte, globale vormgeving en landschappelijke inpassing van de geluidsschermen en de keuze van het wegdek materiaal, voorzover geluidstechnisch relevant, worden meegenomen.

4.2 Alternatieven

De Commissie adviseert om in het MER het alternatief ‘duo’ als volwaardig alternatief te onderzoeken⁶. Dit alternatief heeft, net als het ontvlechtingsalternatief, oplossend vermogen in 2020. De verkeersafwikkeling van het duo alternatief is weliswaar wat minder dan die van het ontvlechtingsalternatief, maar de milieu- en leefbaarheidseffecten kunnen aanzienlijk gunstiger zijn, vooral voor de woningen in de omgeving van de Meerhovendreef.

Voor beide alternatieven geldt, dat een nadere optimalisatie⁷ bestudeerd dient te worden indien blijkt dat er onderdelen van het ontwerp overbelast dreigen te raken. Hierbij kan gedacht worden aan langere of bredere in- of uitvoegstroken of aanpassing van opstelvakken bij verkeersregelinstantaties.

Een probleem in alle alternatieven is de capaciteit van de huidige rotonde Heerbaan. Het niet oplossen hiervan beperkt de effectiviteit van de te kiezen oplossing voor de aansluiting Veldhoven. De Commissie beveelt aan om niet alleen een vormgeving als rotonde te beschouwen, maar ook andere oplossingen zoals een gewoon kruispunt en/of een enkele richting die ongelijkvloers wordt uitgevoerd.

4.3 Mitigerende maatregelen

Onderzoek in het MER voor alle alternatieven hoe de nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit en geluidssituatie van de omwonenden kunnen worden beperkt door verlaging van de rijsnelheid, toepassing van zeer stille wegdekken en milieuzonering. Onderzoek ook hoe doorstroming en verkeersveiligheid van het langzame verkeer kunnen worden verbeterd⁸.

⁶ Vele insprekers spreken hun zorg uit over de met de ontvlechtingvariant gepaard gaande effecten op milieu en leefbaarheid van de Meerhovendreef en omgeving. Dit onderstreept het belang van onderzoek naar alternatieven, zoals de ‘duo’ variant.

⁷ In diverse inspraakreacties worden suggesties gedaan voor de wijze van aansluiten in westelijke richting.

⁸ mw. Luijten-Hoffman (Inspraakreactie 1, bijlage 4) bijvoorbeeld, noemt als zorgpunten de toegenomen barrièrewerking, de langere reisduur en de verslechtering van de verkeersveiligheid.

4.4 Referentie

De startnotitie kiest als referentie het Tracébesluit, zonder verdere aanpassingen, met autonome ontwikkeling in het jaar 2020. De Commissie adviseert daarnaast ook het jaar van realisatie als referentiepunt mee te nemen.

4.5 Meest milieuvriendelijk alternatief

De startnotitie kiest het voorkeursalternatief, als basis voor het MMA, aangevuld met mitigerende maatregelen.

De Commissie wijst er op dat als MMA dat alternatief dient te worden ontwikkeld, dat het milieu het minste belast. De Commissie sluit niet uit dat het duo alternatief een reëel en wellicht betere invulling geeft aan het MMA. Beargumenteer in het MER dus de keuze voor het MMA op basis van milieuargumenten.

5. MILIEUASPECTEN

5.1 Verkeer en vervoer

De prognoses van het verkeer bepalen voor een belangrijk deel de effecten van het initiatief. Het SRE-model⁹ dat door de initiatiefnemer wordt voorgesteld om te gebruiken bij het maken van de prognoses, is geschikt om deze rol te vervullen. Beschrijf de resultaten voor de verschillende alternatieven aan de hand van:

- Verkeersintensiteit per wegvak;
- Belasting van de relevante kruispunten;
- Reistijden (indien congestie wordt verwacht).

Maak duidelijk waar de grootste stromen vrachtverkeer worden verwacht.¹⁰ Dit is zowel van belang voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling, voor het bepalen van de geluidhinder en de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, als ook voor de bepaling van de externe veiligheid.

Geef een beeld van de verwachte veranderingen in de verkeersveiligheid in en rond de wijken¹¹ en van mogelijke barrièrewerking voor het langzaam verkeer.

5.2 Woon- en leefmilieu

5.2.1 Geluidhinder

Het MER dient inzicht te verschaffen in de geluidbelasting in L_{den} door het wegverkeer ter hoogte van bestaande en toekomstige geluidgevoelige bestemmingen. Daar waar er sprake is van meerdere geluidsbronnen dient tevens de geluidscumulatie met andere bronnen in beeld te worden gebracht teneinde relevantie van de toe- of afname te kunnen beoordelen. Geef eveneens inzicht in de locatie van de andere bronnen/wegen. De Commissie adviseert aan te geven of, en zo ja met welke waarde, in het MER de aftrek conform Wg artikel 103 is toegepast zowel voor de huidige als toekomstige situatie.

⁹ SRE staat voor: 'Samenwerkingsverband Regio Eindhoven'.

¹⁰ Zowel in absolute zin, als in procentueel gedeelte van het totale verkeer.

¹¹ Meerdere insprekers (inspraakreacties 2, 10 en 34, bijlage 4) spreken hierover hun zorg uit.

Aantal gehinderden

Geef in het MER een beschrijving van het aantal gehinderden en de aantallen geluidsbelaste woningen in 5 dB klassen vanaf 48 dB in elk van de varianten. Wanneer er sprake is van akoestisch relevante verschillen tussen de alternatieven wordt geadviseerd om de feitelijke toename van het aantal gehinderden te berekenen¹². Bij de bepaling van het aantal gehinderden dient zo nodig onderscheid gemaakt te worden tussen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen.

Akoestisch ruimtebeslag

Geadviseerd wordt om in het MER de contouren vanaf 43 dB weer te geven in oplopende stappen van 5 dB¹³.

Toetsing aan normstelling

De Commissie raadt aan de verkregen gegevens te toetsen aan de normstelling zoals deze naar verwachting vanaf 1 januari 2007 zal gelden, ingevolge de wijziging van de Wet geluidhinder.

Beschrijving maatregelen

De maatregelen die nodig zijn om aan de Wet geluidhinder te voldoen dienen beschreven te worden. Niet alleen dient het type maatregelen beschreven te worden, maar ook de beleving daarvan dient beschouwd te worden. Van de mogelijke geluidschermen de materiaalkeuze, uitvoering en landschappelijke invoeging. Van mogelijke gevelmaatregelen, de beleving van de bewoners, met name wanneer het meer dan gemiddelde voorzieningen blijken te zijn, zoals extra isolerende beglazing, volkomen kierdichting en suskasten¹⁴.

5.2.2

Luchtkwaliteit

Het MER geeft inzicht in de huidige en toekomstige situatie van de luchtkwaliteit bij autonoom beleid en bij realisatie van het initiatief. Beschrijf in het MER de gevolgen van het initiatief voor de luchtkwaliteit, onafhankelijk of sprake zal zijn van normoverschrijding of niet. Voer een modelberekening conform het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit (Mrv) d.d. 3-11-2006 uit voor de toetsing aan de eisen van het Besluit luchtkwaliteit (Blk) 2005.

In het MER moet voor de jaargemiddelde concentraties van fijn stof (PM₁₀) en NO₂ middels contourenkaarten op basis van modelberekeningen, inzicht gegeven worden in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden (en plandrempels¹⁵ voor NO₂), zowel bij autonome ontwikkeling als bij uitvoering van de voorgenomen activiteit. Beschreven moet worden:

- de ligging en grootte (in hectare) van eventuele overschrijdingsgebieden;

¹² Bij de bepaling van akoestisch relevante verschillen kan gedacht worden aan een toe-/afname van meer dan 1 dB bij bebouwingsconcentraties.

¹³ Gezien het grote aantal inspraakreacties verwacht de Commissie dat de omwonenden erg geïnteresseerd zijn in deze informatie. Dergelijke kaarten zijn weliswaar minder nauwkeurig in stedelijk gebied, maar maken de cumulatieve zichtbaarheid van de geluidemissie van verschillende wegen, het industrieterrein de Hurk en het vliegverkeer van Welschap. De bebouwingsdemping dient met een Dhuis methode (SKM I of II) te worden bepaald.

¹⁴ Zie de reactie van dhr. Verschuren en mw. Van Hooijdonk, (inspraakreactie 24, bijlage 4) waarin de zij hun zorg uitspreken over de huidige gebrekkige geluidsisolerende werking van de gevels van de betreffende woningen, de verwachte toename in verkeersgeluid, de eventueel benodigde extra gevelisolerende maatregelen en de gevolgen daarvan voor de woonbeleving.

¹⁵ Overschrijding van plandrempels is toegestaan, maar verplichten wel tot het opstellen van een verbeterplan.

- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de eventuele overschrijdingsgebieden¹⁶;
- de mate van overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

In de regel zullen de grenswaarden voor de overige stoffen uit het Blk 2005 (SO₂, CO, Pb en benzeen en de uurgemiddelde concentratie van NO₂) niet worden overschreden. Gezien jurisprudentie beveelt de Commissie desalniettemin aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

De verwachting is dat binnen afzienbare termijn de Europese Unie grens- dan wel streefwaarden zal vaststellen voor PM_{2,5}. Indien deze van kracht zijn op het moment dat het besluit genomen wordt moeten de gevolgen van het initiatief voor de PM_{2,5}-concentraties worden beschreven, vergelijkbaar met de beschrijving voor PM₁₀ en NO₂. Aangeraden wordt bij projecten waarbij maatregelen moeten worden genomen om de PM₁₀-concentraties te reduceren, aan te laten geven hoe deze maatregelen uitwerken voor de PM_{2,5}-concentraties.

Bij toepassing van de saldobenadering bij normoverschrijding moet in het MER het saldo aangegeven worden, bijvoorbeeld door de verschillen tussen autonome ontwikkeling en voorgenomen activiteit aan te geven qua:

- totale emissies;
- oppervlakte van het overschrijdingsgebied en/of gemiddelde concentratie¹⁷;
- aantallen woningen en gevoelige bestemmingen die liggen binnen het overschrijdingsgebied;
- de mate van overschrijdingen ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

Aannemelijk moet worden gemaakt dat voldaan wordt aan de saldering in de Ministeriele regeling voor de uitwerking van de bij de saldobenadering gestelde beperkingen naar inhoud, plaats en tijd¹⁸.

Indien het MER gereedkomt rond of na het van kracht worden van de Wet luchtkwaliteit,¹⁹ dan dient rekening gehouden te worden met de strekking van die wet.

¹⁶ Deze informatie is niet relevant voor de toetsing aan de grenswaarden en plandrempels uit het Blk 2005. Deze gelden immers voor de buitenlucht in zijn algemeenheid (m.u.v. arbeidsplaatsen, waarop de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing is). Voor het verkrijgen van inzicht in de mogelijke gezondheidseffecten acht de Commissie het echter van belang ook inzicht te geven in de mate van blootstelling van de bevolking, gevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen, ziekenhuizen, scholen, speeltuinen en sportvelden.

¹⁷ Dit kan bijvoorbeeld door concentraties, gewogen naar wegvaklengte, te middelen. Het bepalen van wegvaklengte gewogen gemiddelde concentraties kan nuttig zijn in bebouwd gebied waar het oppervlakte overschrijdingsgebied niet nauwkeurig bepaald kan worden.

¹⁸ Geef tenminste de volgende informatie:

- een omschrijving en de exacte ligging (op kaart) van plan- en salderingsgebied. Geef aan welke functionele of geografische samenhang er bestaat tussen deze gebieden;
- een beschrijving van de verandering van de emissies, concentraties en aantallen blootgestelden in plan- en salderingsgebied en een beschrijving van de autonome ontwikkeling die daarbij als uitgangspunt is gebruikt;
- een beschrijving van de maatregelen waardoor de emissies, concentraties en/of aantal blootgestelden verminderen inclusief eventuele maatregelen in het plangebied zelf. Aannemelijk moet worden gemaakt dat qua luchtkwaliteit per saldo minimaal sprake is van een 'stand-still' situatie;
- het tijdstip waarop, of de termijn waarbinnen, deze maatregelen worden uitgevoerd. Geef daarbij aan welke (financiële en procedurele) waarborgen getroffen worden opdat de maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Daarbij kan gedacht worden aan de verankering van de maatregelen in bijvoorbeeld een lopende begroting.

5.2.3 Externe veiligheid

De verschillende varianten zullen gevolgen hebben voor het vrachtwagenvervoer vanaf bedrijventerrein de Hurk. De Commissie adviseert het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in beeld te brengen op basis van actuele gegevens.

5.3 Natuur

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 dat vereist is, motiveer dan in het MER op grond waarvan verondersteld wordt dat ontheffing verleend zal worden. Ga speciaal in op de effecten op vogels, op overige doelsoorten van het Natuurbeleid en ook op de strikt beschermde soorten²⁰

De Commissie adviseert in beeld te brengen of het leefgebied van beschermde soorten in het geding is. Zonodig dienen in het kader van de Flora en Faunawet ontheffingen te worden aangevraagd.

6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

De milieueffecten van de verschillende alternatieven moeten onderling vergeleken worden voor het jaar van realisatie en het jaar 2020. Doel van deze vergelijking is in beeld te brengen in welke mate een goede doorstroming op de Randweg Eindhoven kan worden gerealiseerd en welke milieueffecten dit met zich meebrengt. De vergelijking moet op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden en daarbij moeten de wettelijke grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

7. LEEMTEN IN MILIEU-INFORMATIE

De Commissie heeft voor het onderdeel 'leemten in milieu-informatie' geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

8. EVALUATIEPROGRAMMA

De Commissie adviseert om in het evaluatieprogramma aandacht te besteden aan de verkeerssituatie en de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit en geluidbelasting voor omwonenden.

¹⁹ Deze ligt nu nog ter goedkeuring bij de Eerste Kamer.

²⁰ Deze laatste staan in bijlage IV van de Habitatrichtlijn en in bijlage 1 van het Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen (MMvB art 75 Ffw).

9. VORM EN PRESENTATIE

Het MER dient publieksgericht te zijn en een logische opbouw is hiervoor een vereiste. In de conclusie dienen de bestuurlijke keuzemogelijkheden te worden weergegeven.

In het MER dient gestreefd te worden gestreefd naar een beknopte hoofdtekst; achtergrondgegevens worden zoveel mogelijk in bijlagen geplaatst.

Het MER dient te beschikken over actuele kaarten van inzichtelijk schaalniveau en voorzien te zijn van topografische aanduidingen en legenda. De kwantitatieve gegevens worden in overzichtelijke tabellen gepresenteerd.

Het MER dient naast een inhoudsopgave voorzien te zijn van een verklarende woordenlijst, een literatuurlijst en een lijst met gebruikte afkortingen.

10. 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.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
A2 aansluitingen Meerenakkerweg / Heistraat en
Noord-Brabantlaan

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 19 september 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

De voorzitter van de Commissie voor de Milieu-
Effectrapportage,
ir. N.G. Ketting
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieueffectrapportage
ingekomen :	27 SEP 2006
nummer	
voeder	1815 - 04
bestuur :	Zw eh

Contactpersoon
H. van der Kolk
Datum
19 september 2006
Ons kenmerk
DGP/WV/U.06.02307
Onderwerp
A2 Aansluitingen Meerenakkerweg

Doorkiesnummer
070-3516396
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
-

Geachte heer Ketting,

Op 27 september 2006 zal de startnotitie A2 Aansluitingen Meerenakkerweg /
Heistraat en Noord-Brabantlaan ter inzage worden gelegd.
Ik verzoek u mij overeenkomstig de Wet Milieubeheer en de Tracéwet uw advies uit te
brengen binnen 9 weken na publicatie.

Ik verzoek u om uw advies toe te zenden aan:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Afdeling Wegen, t.a.v. H. van der Kolk
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Directoraat-Generaal Personenvervoer
Wegen en Verkeersveiligheid
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6

Telefoon : 070 - 351 6171
Fax
Internet : www.minvenw.nl

Bereikbaar met tramlijn 9 of bus 22 vanaf station CS of met tramlijn 9 vanaf station HS



DGP/WV/U.06.02307

De startnotitie zal u rechtstreeks in 10-voud worden toegezonden door de regionale directie Noord-Brabant van Rijkswaterstaat.

Hoogachtend,

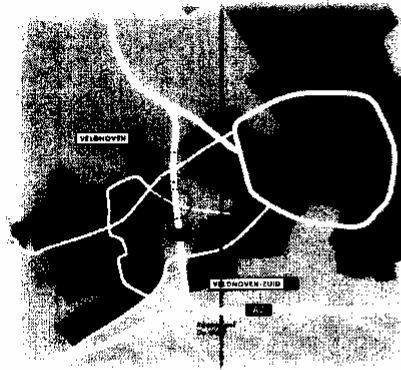
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT
Namens deze,
DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID

mr. ing J.H. Dronkers

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 188 d.d. 27 september 2006

Inspraak Startnotitie A2 Aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan



Van 27 september tot en met 7 november 2006 ligt de startnotitie A2 Aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan ter inzage. De startnotitie doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Tracéwet, de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht. Op grond daarvan kunt u in deze periode uw mening geven over de plannen van Rijkswaterstaat voor het aanleggen van de nieuwe aansluiting Meerenakkerweg op de A2 en het aanpassen van de bestaande aansluiting van de A2 op de Noord-Brabantlaan (aansluiting 37 Veldhoven).

Achtergrond

Tussen 2006 en medio 2010 wordt de A2/A67 Randweg Eindhoven in zijn geheel vernieuwd en verbreed. In het Tracébesluit (TB) is geconstateerd dat al snel na 2010 problemen zullen ontstaan op de aansluitende lokale wegen. Met name ter plaatse van de aansluiting Noord-Brabantlaan - Hurksestraat zal dit leiden tot doorstromingsproblemen. Daarom is in het Tracébesluit besloten om de Hurksestraat af te sluiten voor verkeer. De gemeenten Eindhoven en Veldhoven zijn gevraagd met alternatieven te komen die én de doorstroming op de Noord-Brabantlaan/Heistraat gaande houden én de Hurksestraat ontsluiten.

Beide gemeenten hebben inmiddels een aantal mogelijkheden aan Rijkswaterstaat voorgesteld. Daarbij hebben ze de minister van Verkeer en Waterstaat verzocht om een van de voorgestelde oplossingen, de ontvlechtingsvariant, nader uit te werken en zo mogelijk mee te nemen bij de werkzaamheden aan de verbouwing van de A2/A67 Randweg Eindhoven.

De startnotitie

In de startnotitie A2 Aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan leest u wat onderzocht gaat worden en wat de achtergronden en uitgangspunten hiervan zijn. In de notitie wordt een aantal mogelijke oplossingsrichtingen behandeld, wordt aangegeven welke daarvan onderzocht zullen worden en welke effecten in kaart gebracht worden.

Waar kunt u de startnotitie inzien?

De startnotitie A2 Aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan kunt u van 27 september tot en met 7 november 2006 tijdens de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Eindhoven en Veldhoven;
- de hoofdvestigingen van de openbare bibliotheken in bovengenoemde gemeenten;
- de bibliotheek van het kantoor van Rijkswaterstaat Noord-Brabant, Zuidwal 58 in Den Bosch;
- informatiecentrum A2/A67 Randweg Eindhoven, De Run 4601 in Veldhoven (geopend op dinsdag, woensdag en donderdag van 13.00 uur tot 16.00 uur en elke eerste zaterdag van de maand van 10.00 uur tot 16.00 uur);
- het provinciehuis in Den Bosch;
- de bibliotheken van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide in Den Haag;
- en verder op de internetpagina's www.randweg eindhoven.nl, www.inspraakvwn.nl en op de sites van de gemeenten Eindhoven en Veldhoven.

U kunt de startnotitie ook aanvragen bij de bibliotheek van Rijkswaterstaat Noord-Brabant, telefoon 073 681 72 46.

Hoe kunt u inspreken?

U kunt gedurende de gedefinieerde inspraaktermijn schriftelijk of mondeling reageren op de startnotitie. Inspraakreacties naar aanleiding van deze startnotitie zijn vooral bruikbaar wanneer ze het karakter hebben van concrete voorstellen voor de te onderzoeken effecten. Wat we verder graag van u vernemen, is op wat voor wijze u betrokken wilt worden bij de m e r, en hoe u daarover geïnformeerd zou willen worden.

Uw schriftelijke reactie kunt u tot en met 7 november 2006 sturen naar:

**Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Startnotitie A2 Aansluitingen**
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Uw inspraakreactie kunt u ook via internet versturen: www.inspraakvwn.nl.

Als u mondeling wilt inspreken, wordt u vriendelijk verzocht dit vóór 25 oktober 2006 kenbaar te maken aan het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 04.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de minister van Verkeer en Waterstaat, de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze commissie adviseert de ministers over de richtlijnen voor de inhoud van het milieueffectrapport (MER). Mede op basis van de inspraakreacties en adviezen van betrokken overheden en andere adviseurs stelt de minister van Verkeer en Waterstaat samen met de minister van VROM de richtlijnen vast. De richtlijnen vormen het vertrekpunt voor het opstellen van het ontwerp-tracébesluit/MER. Op het ontwerp-tracébesluit/MER kunt u te zijner tijd opnieuw inspreken. Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de door het inspraakpunt ontvangen reacties inzien op dezelfde locaties als waar de startnotitie ter inzage ligt.

Nadere informatie

Voor het verkrijgen van nadere informatie over de inhoud van de startnotitie, kunt u contact opnemen met Rijkswaterstaat Noord-Brabant, de heer F.J. Wissmann, telefoon 073 681 76 15. Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u contact opnemen met het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 04.



Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant

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

Besluit: vaststelling Tracébesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C 1.4

Activiteit:

Aanpassing van bestaande hoofdinfrastructuur. De verbetering van de aansluitingen van de A2 randweg Eindhoven op het onderliggende wegennet en verbetering van doorstroming van de A2.

Procedurale gegevens:

kennisgeving startnotitie: 27 september 2006

richtlijnenadvies uitgebracht: 28 november 2006

Bijzonderheden:

Als hoofdpunten voor het MER noemt het richtlijnenadvies een goede beschrijving van de verkeerssituatie in het totale studiegebied voor ieder alternatief en een weergave van de gevolgen van het voornemen op de luchtkwaliteit en geluidbelasting in de wijk Meerhoven van de daar gelegen – en nog te bouwen – woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen.

Samenstelling van de werkgroep:

Dr. G.J. van Blokland

L.Th. de Leu

Drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

Ir. J. Termorshuizen

Secretaris van de werkgroep:

Drs. R.A.A. Zwiers

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum reactie	van persoon of instantie	plaats
1.	20061003	Karen Luijten-Hoffman	Best
2.		C.L. Verleg	
3.	20061009	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven	Eindhoven
4.	20061022	H.J.Th. Truin	Eindhoven
5.	20061101	J. Kasdorp	Veldhoven
6.	20061106	S.J.J. Breeuwsma en 9 eensluitende reacties	
7.	20061101	R.N.J. Scheepers en 11 eensluitende reacties	
8.	20061105	A.C. Drogendijk	Eindhoven
9.		Dhr. F. Bernards	Eindhoven
10.	20061106	Ir. Bart Kamerling	Eindhoven
11.	20061102	Stichting Buurtbeheer Genderbeemd	Eindhoven
12.	20061106	A.P.A.M. van den Bergh	Eindhoven
13.	20061105	R. Trieling en M.A.A. Marquenie	Eindhoven
14.	20061106	J. van Schagen en 49 eensluitende reacties	
15.	20061106	N.M. Ivits	Eindhoven
16.	20061106	H.M.G. Derks	Veldhoven
17.	20061105	J.P.M. van Minderhout	Veldhoven
18.	20061105	Belangenvereniging Grasrijk Oost	Eindhoven
19.	20061105	Annegreet Hoyer	Eindhoven
20.	20061106	McDonalds Nederland BV	Amsterdam
21.	20061106	Essent	Den Bosch
22.		Dhr. D. Koopmans	Veldhoven
23.		Mevr. J.K. Willemse	Eindhoven
24.		C. Verschuren en L. van Hooijdonk	Eindhoven
25.		F. el Baze	Eindhoven
26.		J.N.P.M. Adriaens	Eindhoven
27.		P.M. Smeets	Eindhoven
28.		J.J.G.M. van de Wiel	Eindhoven
29.		P.J.H. Wouters	Veldhoven
30.		L.T.M. van de Pas	Eindhoven
31.		A.P.A.M. van den Bergh	Eindhoven
32.		O. Ozturk	Eindhoven
33.		B.J.H. Veldhoen mede namens 35 aanwonenden Zeelst-Oost	
34.		I. van Gestel en 3 eensluitende reacties	

Alle bovengenoemde inspraakreacties zijn ontvangen door het bevoegd gezag dat ze op de navolgende datum(s) aan de Commissie ter beschikking heeft gesteld:

nrs. 1 t/m 3 op 24 oktober 2006

nrs. 4 t/m 34 op 15 november 2006

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport A2
aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan**

Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant wil de verkeersdoorstroming op de A2 Randweg Eindhoven verbeteren. Voor deze verbetering is de verkorte Tracéwetprocedure van toepassing. Onderdeel van deze procedure is het opstellen van een Milieueffectrapport (MER). Dit advies van de Commissie m.e.r. gaat in op de alternatieven en (milieu)effecten die in het MER moeten worden onderzocht.

ISBN-10: 90-421-1962-4

ISBN-13: 978-90-421-1962-8