



Commissie voor de
milieueffectrapportage

N261 Tilburg–Waalwijk

Toetsingsadvies over de derde aanvulling op het
milieueffectrapport

17 maart 2011 / rapportnummer 1205-188



1. Hoofdoordeel over MER 2010 en Actualisatie 2011

De provincie Noord-Brabant wil de N261 ombouwen tot een duurzaam veilige weg en tevens de regionale bereikbaarheid vergroten. Daartoe wordt het traject tussen de A59 en Loon op Zand omgebouwd naar een autoweg van 2 x 2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen.

In 2001 is de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) gestart. Er zijn diverse alternatieven en varianten voor het voornemen beschreven en vergeleken en er is een voorkeursalternatief aangewezen. De procedure mondde in 2005 uit in een provinciale projectbeslissing. Vervolgens is het ontwerp verder uitgewerkt. In 2010 is het milieueffectrapport (MER) aangevuld en geactualiseerd ten behoeve van besluiten over bestemmingsplannen in de gemeente Waalwijk en Loon op Zand.

1.1 MER 2010

Het MER van oktober 2010¹ geeft met name inzicht in de milieugevolgen van het voorkeursalternatief zoals dat nu voorligt; alternatieven komen in het MER uit 2004 aan de orde.

Uit het MER blijkt dat :

- de belangrijkste doelen van het voornemen (vergroten van de doorstroming van het verkeer en verbeteren van de verkeersveiligheid) in afdoende mate worden gerealiseerd;
- door het nemen van maatregelen de geluidoverlast in het algemeen vermindert;
- voor luchtkwaliteit aan de vigerende normen kan worden voldaan;
- negatieve gevolgen optreden voor landschap, cultuurhistorie en natuur.

Oordeel

De Commissie voor de m.e.r.² is van oordeel het MER 2010 op hoofdlijnen de informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de bestuurlijke besluiten over de bestemmingsplannen. De keuze voor het voorkeursalternatief is toereikend onderbouwd, de milieugevolgen zijn voldoende in beeld gebracht.

Toch heeft de Commissie bij de toetsing van het MER vastgesteld dat er voor het aspect natuur op onderdelen nog correcties en aanvullingen op de informatie nodig zijn. Dat betreft in het bijzonder:

- de beschrijving van de gevolgen van veranderingen in de stikstofdepositie voor de Natura 2000-gebieden in de Passende beoordeling;
- de afstanden voor verstoring in beschermde natuurgebieden zoals het Compensatieplan die hanteert, en de onderbouwing daarvan.

¹ N261 Voorkeursalternatief, Derde aanvulling op het MER t.b.v. bestemmingsplan, oktober 2010.

² De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl onder 'Adviezen Commissie'. De werkgroep heeft bij de toetsing ook rekening gehouden met de zienswijzen over het MER 2010 die zij van het bevoegde gezag heeft ontvangen. Over de stukken uit 2011 zijn geen zienswijzen meegenomen. De meest actuele stukken zullen naar verwachting later nog ter visie gelegd worden.

Bijlage 3 bij dit advies geeft uitgebreidere informatie over het voorlopige oordeel van de Commissie inzake de natuuraspecten.

1.2 Actualisatie 2011

Naar aanleiding van dit voorlopige oordeel heeft het bevoegde gezag de Commissie begin maart een serie geactualiseerde rapporten opgestuurd, waaronder een bijgestelde versie van het MER, de Passende beoordeling en het Compensatieplan. Op basis van deze rapporten concludeert de Commissie dat de essentiële informatie aanwezig is met inachtneming van de kanttekeningen die hierna in dit hoofdstuk zijn gegeven.

Passende beoordeling

In de bijgestelde Passende beoordeling vindt de Commissie aannemelijk gemaakt³ dat de reconstructie van de N261 als zodanig niet of nauwelijks leidt tot een verslechtering van de staat van instandhouding in de Natura 2000-gebieden Langstraat en Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen. Voor zover een verslechtering door de reconstructie wordt voorspeld, zijn hiervoor maatregelen aangegeven.

Dat laat onverlet dat er in het gebied – ook met schonere auto's en andere structurele maatregelen – voor 2025 een (niet onaanzienlijke) toename in stikstofdepositie is berekend.⁴ Voor diverse habitats met een reeds bestaande overschrijding van de kritische depositiewaarde, is dat geen gewenste ontwikkeling. De toename is echter grotendeels gerelateerd aan de autonome verkeersgroei die toch al zou optreden.

Het extra autoverkeer en de extra uitstoot die aan de reconstructie moeten worden toegerekend, leiden plaatselijk tot een afname, maar plaatselijk ook tot een toename van de depositie. De toename is relevant bij de hieronder besproken kwetsbare⁵ habitats:

In de Langstraat neemt de depositie toe in het gebied met Kalkmoerassen. De Passende beoordeling geeft aan dat ook de hydrologie in het gebied beperkend is voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen.

Anti-verdrogingsmaatregelen die zo nodig worden getroffen tijdens de aanleg en ter verbetering van de staat van instandhouding van het gebied Langstraat worden pas later concreet ingevuld. Het Natura 2000-gebied Langstraat is zeer gevoelig voor verdroging. Dit thema is extra relevant aangezien er in de cumulatietoets bij drie projecten in de gemeente Waalwijk mogelijk negatieve hydrologische effecten worden genoemd.

In de Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen zijn er potentiële problemen bij de habitat-typen Oude Eikenbossen, alsmede bij Zandverstuivingen en Stuifzandheide.

³ Het rapport is wat onoverzichtelijk waardoor de betogen slecht navolgbaar zijn.

⁴ Deze kan in de tussenliggende jaren direct na de reconstructie zelfs nog groter zijn, omdat dan de voorspelde landelijke daling naar verwachting minder is dan in 2025. De Passende beoordeling brengt deze niet in beeld. De Commissie heeft dat niet als een essentiële tekortkoming beschouwd, omdat de gevolgen van het extra verkeer door de reconstructie beoordeeld moeten worden ten opzichte van de autonome ontwikkeling en dat verschil zal voor 2015 en 2025 niet heel anders zijn.

⁵ Kwetsbaar in die zin dat zowel in de huidige als de toekomstige situatie zonder aanvullende maatregelen de kritische depositiewaarde wordt overschreden.

Voor de Eikenbossen wijst de Passende beoordeling op saldering, omdat bij een deel van de Eikenbossen de situatie na de reconstructie verbetert en bij een ander deel de situatie verslechtert.

Voor de Zandverstuivingen en Stuifzandheide staat in de Passende beoordeling dat Natuurmonumenten is gestart met een project om het oppervlakte stuifzand te vergroten.

Verder wordt gewezen op een positief effect door het aan agrarisch gebruik onttrekken van percelen intensief bemest landbouwgebied vanwege het ruimtebeslag van de reconstructie zelf (4 ha), alsook door de aankoop en inrichting van compensatiegronden (26 ha).

De Commissie plaatst daarbij als kanttekening dat de gevolgen van deze 'maatregel' niet locatiespecifiek met verspreidingsberekeningen zijn bepaald. Daardoor is niet de maximaal mogelijke zekerheid gegeven over de uiteindelijke invloed van de reconstructie op genoemde instandhoudingsdoelstellingen.

Compensatieplan

Uit het bijgestelde akoestische onderzoek komt naar voren dat de voorgenomen reconstructie van de N261 een *reductie* van de geluidverstoring op de omgeving tot gevolg heeft. Op basis van de nieuwe gegevens worden voor geluid dus geen negatieve gevolgen voor beschermde natuur vanwege het voornemen verwacht. Daardoor is een betere onderbouwing van de gehanteerde verstoringafstanden voor geluid niet meer nodig. In het aangepaste Compensatieplan worden de verstoringafstanden (van 100 tot 200 meter) nog wel aangehouden voor overige verstoringfactoren als licht en versnippering. De compensatie vanwege verstoring lijkt op grond van deze nieuwe gegevens zonder meer toereikend. Daarmee is het eerdere kritiekpunt van de Commissie opgelost.

De verdere hoofdstukken van dit advies geven een toelichting op het oordeel van de Commissie over de overige onderwerpen in het MER.

2. Verdere toelichting op het oordeel over het MER

2.1 Gewijzigd voorkeursalternatief

Het MER 2010 en 2011 gaat niet meer in op de alternatieven en varianten die in de eerdere procedure zijn beschouwd. Daarvoor moet de lezer het MER uit 2004 raadplegen.

Ten opzichte 2004 is het voorkeursalternatief gewijzigd. Zo zijn de aansluitingen bij Loon op Zand en bij de Europalaan verder geoptimaliseerd. Dat is in lijn met opmerkingen van de Commissie in haar toetsingsadvies over het MER van 9 november 2005.⁶

⁶ "Vanwege de voordelen voor verkeersveiligheid en doorstroming wordt bij de Europalaan gekozen voor een conflictvrije aansluiting en een lus met een groot ruimtebeslag, die leidt tot hinder bij de camping. Is dit alternatief wel milieuvriendelijker dan een Haarlemmermeeraansluiting?

Bij de aansluiting bij Loon op Zand moet de hinder in het dorp worden afgewogen tegen een oplossing met een groot ruimtebeslag en een vrij grote landschappelijke aantasting. Daarbij komt ook dat er nog veel onduidelijkheid is over de vrij ingrijpende herstructurering in het dorp (wat zijn de afgeleide effecten, hoe groot is de kans dat het inderdaad doorgaat)."

Het MER 2010/2011 vergelijkt het nieuwe voorkeursalternatief met de autonome ontwikkeling (zonder het voornemen) en geeft ook aan wat is veranderd ten opzichte van het voorkeursalternatief van 2004. Daarmee wordt de belangrijkste informatie samengevat. Voor de cijfermatige gegevens wordt de vergelijking tussen het MER van 2004 en 2010 bemoeilijkt doordat zowel de basisgegevens als de rekenmethodes in de loop der tijd zijn veranderd.

2.2 Verkeersprognoses en verkeersveiligheid

Uit het MER 2010/2011 komt naar voren dat de verkeersdruk, die in het eerdere MER (2004) voor 2020 was voorspeld, reeds in 2007 is gerealiseerd. Door het ontbreken van een systematische vergelijking van invoergegevens en gehanteerde aannamen wordt niet volledig duidelijk hoe deze verschillen zijn ontstaan. De Commissie heeft de verkeersgegevens door het ontbreken van die informatie ook niet kunnen controleren.

In het MER wordt geconstateerd dat de voorspelde belastingen van de A59 niet kunnen worden verwerkt en dat de prognoses uit het Nieuw Regionaal Model lager uitkomen. Mede daarom is het aannemelijk dat de voorspelde piekbelasting een 'worst case' is en daarom als basis voor de berekening van milieueffecten bruikbaar is.⁷

De reconstructie leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid doordat het doorgaand verkeer op de bestaande kruispunten ongelijkvloers wordt afgewikkeld en vervolgens de overblijvende kruisende bewegingen worden afgewikkeld via rotondes.

De berekening van verbetering van verkeersveiligheid geeft waarschijnlijk een te lage inschatting van de verbetering van de verkeersveiligheid, maar laat positieve resultaten zien.

2.3 Lucht en geluid

Bij de onderzoeken naar lucht en geluid is niet consequent omgegaan met de referentiesituatie. Volgens de wet worden de alternatieven vergeleken met de autonome ontwikkeling zonder het voornemen.

Voor de *verkeersintensiteiten* gebruikt men de prognoseberekeningen van 2020 doorgeëxtrapoleerd naar 2025 uitgaande van een N261 met ongelijkvloerse aansluitingen (zie paragraaf 3.2.2 van het MER). Dat is niet autonoom, maar het belangrijkste onderdeel van het plan.

Bij het *akoestisch onderzoek* beschouwt men:

1. de huidige situatie (variant 2010+ genoemd)
2. de situatie 2025 zonder geluidreducerende maatregelen (maar met nieuwe ligging en ongelijkvloerse aansluitingen)
3. de situatie 2025 inclusief geluidreducerende maatregelen.

⁷ In haar reactie geeft de Efteling aan dat de toekomstplannen van de Efteling op hogere bezoekersaantallen uitkomen dan waarmee in het rapport is gerekend. Dat is in lijn met de conclusies uit het rapport, waarin met genomen besluiten rekening is gehouden, dat constateert dat op topdagen de restcapaciteit beperkt is.

De effectscore voor geluid wordt gebaseerd op een vergelijking tussen 1 en 3.⁸

De conclusie dat als gevolg van het voornemen de geluidoverlast over het algemeen afneemt, is toereikend onderbouwd. De berekeningen uit 2011 laten een nog gunstiger totaalbeeld zien.

In het *luchtkwaliteitonderzoek* beschouwt men de jaren 2015, 2020 en 2025, alle met ongelijkvloerse kruisingen. De beoordeling vindt plaats op basis van een vergelijking van deze drie jaren.

Aangezien er voldaan kan worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer en er sprake is van een afname van concentraties in de loop der jaren, is de beoordeling positief. Door de afname van de achtergrondconcentraties en de gereduceerde emissies van de auto's in de toekomst is het logisch dat de concentraties afnemen, maar dat zegt weinig over het voornemen.

Hoewel het werken met verschillende referenties tot verwarring leidt, zal een meer consequente benadering niet tot andere conclusies leiden over het voornemen. Daarom beschouwt de Commissie het niet als een essentiële tekortkoming.

⁸ De Commissie heeft de bijlagen van het akoestisch onderzoek niet ontvangen, deze zijn echter wel beschikbaar en lijkt het erop dat niet exact dezelfde verkeersintensiteiten zijn gebruikt als in hoofdstuk 3 (verkeer en vervoer) van het hoofdrapport.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Gedeputeerde staten van de Provincie Noord-Brabant

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van de gemeenten Loon op Zand en Waalwijk

Besluit: vaststellen bestemmingsplannen

Categorie Besluit m.e.r.: C01.5

Activiteit: reconstructie van de N261 tussen de A59 en Loon op Zand naar een autoweg van 2 x 2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen

Bijzonderheden: De procedure is in 2001 is gestart en mondde in 2005 uit in een provinciale projectbeslissing. In 2010 is het milieueffectrapport (MER) aangevuld en geactualiseerd ten behoeve van besluiten over bestemmingsplannen in de gemeente Waalwijk en Loon op Zand.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 1 november 2001

richtlijnenadvies uitgebracht: 8 januari 2002

richtlijnen vastgesteld: 29 januari 2002

kennisgeving MER: 2 juni 2005

toetsingsadvies uitgebracht: 9 november 2005

kennisgeving geactualiseerd MER in Staatscourant van: 11 november 2010

ter inzage legging MER: 12 november 2010 t/m 23 december 2010

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 24 november 2010

aanvullende informatie aangeleverd: 18 februari en 2 maart 2011

toetsingsadvies uitgebracht: 17 maart 2011

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:

dhr. ir. H.G. van der Aa

dhr. ing. E.H.A. de Beer

dhr. mr. F.W.R. Evers (Voorzitter)

dhr. ir. J.E.M. Lax

mw. drs. M. van Eck (Secretaris)

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 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van 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:

- MER derde aanvulling tbv bestemmingsplan, oktober 2010 en 1 maart 2011
- Verkeersmodel GGA-regio Midden Brabant 2007, 15 december 2010
- Passende beoordeling ombouw N261, concept 2 oktober 2010, definitief 15 februari 2011
- Compensatieplan 2011, 8 oktober 2010 en 15 februari 2011
- Natuurtoets 2010 flora en faunawet, 8 oktober 2010 en 15 februari 2011
- Akoestisch onderzoek reconstructie Wet geluidhinder Wegverkeerslawaaï, 30 juli 2010 en 17 februari 2011
- Plangebied ecoduct te Loon op Zand en compensatiegronden te Distelberg, BAAC, januari 2011
- Resultaten verkeerskundige toets aansluitingen N261, oktober 2010
- Luchtkwaliteitsonderzoek, 15 juni 2010
- Beeldkwaliteitsplan provinciale Weg N261 Tilburg-Waalwijk, 20 november 2008 en 25 januari 2011
- Plangebied aansluiting bevrijdingsweg N261 locatie B te Sprang, BAAC, januari 2011

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 30 december 2010 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. ZLTO Vastgoed namens dhr. J.H.M. van Hassel, dhr. J.H. van Hassel, mevr. A.C.M. Jongenotter, dhr. H.J.C.M. van Hassel, 's-Hertogenbosch
2. Nederlandse Gasunie, Groningen
3. Vrominspectie namens de Rijksdiensten, Eindhoven
4. Efteling, Kaatsheuvel
5. Gemeente Tilburg, Tilburg
6. Waterschap Brabantse Delta, Breda
7. Waterschap Brabantse Delta, Breda
8. ZLTO Vastgoed namens dhr. J.H.M. van Hassel, dhr. J.H. van Hassel, mevr. A.C.M. Jongenotter, dhr. H.J.C.M. van Hassel, 's-Hertogenbosch
9. Tom Dankers, Loon op Zand
10. de heer Ijpelaar, Loon op Zand
11. G.P. van Es, Loon op Zand
12. Gemeente Loon op Zand, Loon op Zand
13. Linssen advocaten namens mevr. J.W.M Smid-Van den Heuvel, Loon op Zand
14. Fietsersbond, Waalwijk
15. Brandweer, Breda

Bijlage 3: Oorspronkelijk oordeel over de natuuraspecten

Voor natuur zijn drie aparte bijlagerapporten opgesteld:

- de Passende beoordeling⁹ gaat in op de gevolgen voor de Natura-2000 gebieden;
- het Compensatieplan¹⁰ laat zien hoe aantasting van onder meer de ecologische hoofdstructuur wordt gecompenseerd;
- de Natuurtoets¹¹ geeft informatie over soorten en de ontheffingsaanvraag voor de Flora- en faunawet.

Het MER geeft een samenvatting van deze drie rapporten.

Passende beoordeling

De Passende beoordeling richt zich met name op habitattypen en stikstofdepositie met als argument dat beschermde habitatsoorten in de directe omgeving van de weg niet voorkomen.

Behalve voor de (vermestingsgevoelige) kleine modderkruiper is die constatering terecht. De stikstofberekeningen zijn zorgvuldig in beeld gebracht in de kaartbijlagen. Ook geven de bijlagen een duidelijk beeld van de verspreiding van de habitattypen.

Met betrekking tot de Passende beoordeling merkt de Commissie het volgende op:

- De situatie in 2015 is niet getalsmatig in beeld gebracht, terwijl rond die tijd de reconstructie voltooid is en dan waarschijnlijk de 'worst case' situatie optreedt.
- Voor de achtergronddepositie is zonder nadere toelichting een *in voorbereiding zijnd*¹² rapport uit 2008 als bron gehanteerd. Maar bij het bepalen van de achtergronddepositie zijn de depositiekaarten van het Planbureau voor de Leefomgeving de geaccepteerde bron. Deze geven sterk afwijkende en voor de planhorizon (2015, 2020) in de Loonse en Drunense Duinen hogere waarden aan¹³.

Maar zelfs los van deze kanttekeningen kon de Commissie de conclusie niet op voorhand delen dat in de beschreven omstandigheden de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet kunnen worden aangetast als er geen betere link naar te nemen mitigerende of salderende maatregelen wordt gelegd. Uit de Passende beoordeling blijkt immers dat er hoe dan ook sprake is van een toename van de stikstofdepositie ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Ook wordt niet aangetoond dat er in de toekomst geen overbelaste situatie zal zijn.

⁹ Passende beoordeling ombouw N261, Concept II, 5 oktober 2010

¹⁰ Ombouw Provinciale weg N261, Compensatieplan 2010, 8 oktober 2010

¹¹ Ombouw provinciale weg N261, natuurtoets 2010, Flora- en faunawet, 8 oktober 2010

¹² Zie verwijzing bij tabel 7.6 op pagina 32

¹³ Voor de achtergronddepositie van stikstof worden in de geactualiseerde Passende beoordeling de juiste bronnen gehanteerd (de depositiekaarten van het Planbureau voor de Leefomgeving), zij het dat slechts de waarden voor één kilometerhok worden weergegeven. De achtergronddeposities in de veel grotere Natura 2000-gebieden beslaan echter een bandbreedte; de worst case situatie is niet beschreven. Zo ligt er in het Natura 2000-gebied Langstraat een areaal blauwgrasland in een km-hok met in 2015 een achtergronddepositie van 1550 mol/ha/jr dus 100 mol/ha/jr hoger dan de waarde in de voorbeeldtabel.

Daarbij is niet concreet genoeg ingegaan op antiverdrogingsmaatregelen, tijdens de aanleg en ter verbetering van de staat van instandhouding van de Natura 2000. Het nabij gelegen Natura 2000-gebied Langstraat is zeer gevoelig voor verdroging.

Het is mogelijk dat maatregelen een oplossing bieden voor de negatieve effecten, maar het MER inclusief Passende beoordeling geeft hierover onvoldoende duidelijkheid en zekerheid. Daarbij is niet voor alle in de Passende beoordeling genoemde maatregelen duidelijk in hoeverre deze gezien moeten worden als behorende tot het project, als beheermaatregelen (dus onderdeel van de autonome ontwikkeling) of als compenserende maatregelen.

De Passende beoordeling is in deze m.e.r.-procedure een verplicht onderdeel van het MER. Daarom adviseert de Commissie de Passende beoordeling aan te passen alvorens de besluiten over de bestemmingsplannen te nemen.

Compensatieplan

Het Compensatieplan houdt nog geen rekening met het meest recente begrippenkader en de meest recente begrenzingen van de ecologische hoofdstructuur, zoals aangegeven in de Provinciale Structuurvisie 2010.

De consequenties hiervan lijken van ondergeschikte betekenis, zoals onder meer blijkt uit een kaartje op pagina 42 in het MER. Veel belangrijker is dat naar het oordeel van de Commissie te kleine verstoringafstanden (100 tot 200 meter) worden gehanteerd¹⁴. Afstanden van 400 tot 750 meter zijn in de literatuur gangbaarder.¹⁵

Dat kan tot gevolg hebben dat de compensatieopgaven groter zijn dan beschreven in het Compensatieplan.

De Commissie adviseert het Compensatieplan te actualiseren en daarbij bovengenoemde opmerking over de verstoringafstanden mee te nemen.

Natuurtoets

Hoewel in m.e.r. kan worden volstaan met het aannemelijk maken dat de soortenbescherming ingevolge de Flora- en faunawet niet tot problemen kan leiden, is reeds een uitgebreide Natuurtoets bij het MER gevoegd. De effecten van het voornemen voor de diverse beschermde soorten zijn in de Natuurtoets voor het merendeel correct beschreven en onderbouwd.

¹⁴ Zo betreft het rapport van Krijgsveld verstoring door recreatie en niet door wegverkeer.

¹⁵ Forman R.T.T., B Reineking & A.M. Hersperger. 2002. Road traffic and nearby grassland bird patterns in a suburbanizing landschape. *Environmental Management* 29: 782-800;

Garniel A., W.D. Daunicht, U. Mierwald & U. Ojowski. 2007. Vögel und Verkehrslärm. Quantifizierung und Bewältigung entscheidungserheblicher Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna. Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung. Bonn, Kiel;

Reijnen M.J.S.M. & R.P.B. Foppen. 1991. Effect van wegen met autoverkeer op de dichtheden van broedvogels (hoofdrapport). IBN-rapport 91/1.DLO-Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek, Leersum;

Reijnen R., R. Foppen, C. ter Braak & J. Thissen. 1995. The effects of car traffic on breeding bird populations in woodland III. The reduction of den-sity in relation to the proximity of main roads. *Journal of Applied Ecology* 32, 187-202;

Reijnen R., R. Foppen & H. Meeuwssen. 1996. The effects of traffic on the density of breeding birds in dutch agricultural grasslands. *Biological Conservation* 75, 255-260;

Van den Tempel R. 1993. Vogelslachtoffers in het wegverkeer. Vogelbescherming Nederland en Ministerie van verkeer en Waterstaat, Directoraat-generaal Rijkswaterstaat, Delft.

Wel is het rapport hier en daar intern strijdig en kunnen bepaalde passages leiden tot problemen bij de ontheffingverlening. De Commissie plaatst de volgende kanttekeningen bij het rapport:

- In tegenstelling tot wat de Natuurtoets vermeldt, zal voor de kap van bomen met jaar- rondbeschermden nesten van haviken en buizerds een ontheffing nodig zijn, omdat betreffende vogels niet makkelijk elders een nest bouwen. Echter uit de bijlage blijkt niet dat kap van deze bomen nodig is. De nestlocaties lijken buiten het projectgebied te liggen. Meer duidelijkheid is nodig.¹⁶
- Voor het behoud van de vliegroutes van vleermuizen wordt voorgesteld de te kappen bomen door herplant te vervangen. De nieuwe bomen zullen van vergelijkbare omvang moeten zijn om de continuïteit in de route te behouden.
- De Baardvleermuis en Franjestaart zijn zeldzaam in Brabant, maar kolonies Watervleermuizen komen in de omgeving van de Efteling voor. De waargenomen Myotis- vleermuizen hebben zeer waarschijnlijk betrekking op deze soort, die zich vestigt in boomholtes. Het verdient daarom aanbeveling om niet pas kort vóór de kap¹⁷, maar al eerder na te gaan of de te kappen bomen met holtes als verblijfplaats fungeren voor vleermuizen.

De Commissie adviseert met deze opmerkingen rekening te houden bij het besluit over de ontheffingsaanvraag ingevolge de Flora- en faunawet.

¹⁶ Dit punt is in de Natuurtoets van 2011 verbeterd.

¹⁷ Zoals de Natuurtoets aangeeft.

Toetsingsadvies over de derde aanvulling op het milieueffectrapport N261 Tilburg–Waalwijk

De provincie Noord-Brabant wil de N261 ombouwen tot een duurzaam veilige weg en tevens de regionale bereikbaarheid vergroten. Daartoe wordt het traject tussen de A59 en Loon op Zand omgebouwd naar een autoweg van 2 x 2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen. Ten behoeve van de besluitvorming is de procedure van milieueffectrapportage doorlopen.



Commissie voor de
milieueffectrapportage

ISBN: 978-90-421-3205-4

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht
T 030 - 234 76 66
F 030 - 233 12 95
E mer@eia.nl
W www.commissiemer.nl

