

N261 Tilburg-Waalwijk

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
en de aanvulling daarop**

9 november 2005 / rapportnummer 1205-105



commissie voor de milieueffectrapportage

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC DEN BOSCH

uw kenmerk
1106352

uw brief
10 juni 2005

ons kenmerk
1205-106/vE/eh

onderwerp
Toetsingsadvies over het MER N261
Tilburg-Waalwijk

doorkiesnummer
(030) 234 76 25

Utrecht,
9 november 2005

Geacht college,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de N261 Tilburg-Waalwijk. Overeenkomstig artikel 7.26 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 besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag op de hoogte blijft van de verdere ontwikkelingen.

Hoogachtend,

Mrs. H.G. Ouwerkerk
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
N261 Tilburg-Waalwijk

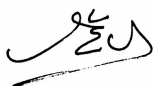
Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
N261 Tilburg-Waalwijk en de aanvulling daarop

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over de N261 Tilburg-Waalwijk en de aanvulling daarop,

uitgebracht aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

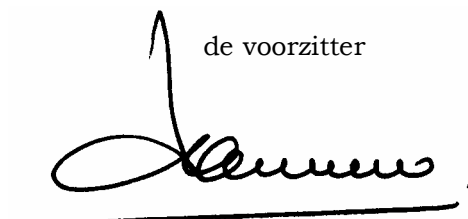
de werkgroep m.e.r.
N261 Tilburg -Waalwijk,

de secretaris



drs. M. van Eck

de voorzitter



drs. H.G. Ouwerkerk

Utrecht, 9 november 2005

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING	2
3. TOELICHTING OP HET OORDEEL	2
3.1 Uitwerking van het meest milieuvriendelijke alternatief	2
3.2 Effecten op het grondwater	4
3.3 Aspecten van natuurbescherming	4
3.4 Achtergronddocumentatie over verkeer, lucht en geluid	6
3.5 Lucht	7

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 10 juni 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 104 d.d. 2 juni 2005
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

De provincie Noord-Brabant heeft het voornemen een aantal knelpunten bij de N261 tussen Tilburg en Waalwijk integraal aan te pakken. Het gaat vooral om het verbeteren van de regionale bereikbaarheid en het terugdringen van verkeersoverlast in Loon op Zand.

Ten behoeve van het nemen van een tracébesluit is een milieueffectrapport (MER) opgesteld¹. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant treden hierbij op als initiatiefnemer en als (gemandateerd) bevoegd gezag.

Bij brief van 10 juni 2005² is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde MER. Het MER is op 13 juni 2005 ter inzage gelegd³.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁴ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁵, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Deze heeft zij meegenomen in haar advisering.

Op grond van de Wet milieubeheer⁶ toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen voor het MER, zoals vastgesteld op 29 januari 2002;
- op eventuele onjuistheden;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het tracébesluit.

Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Naast het MER heeft de Commissie de volgende bijlagenrapporten meebeoordeeld:

- Reconstructie N261 Tilburg-Waalwijk Natuurtoets, 24 september 2004;
- N261 Tilburg-Waalwijk, Voorstudie: Hoofdrapporten en Bijlagen, 19 januari 2004;

¹ Voor zover voor dit besluit ook een milieurapport moet worden gemaakt vanwege de rechtstreekse werking van de Europese regelgeving over Strategische milieubeoordeling voor ruimtelijke plannen, wordt met het doorlopen van de m.e.r.-procedure aan deze verplichting voldaan.

² Zie bijlage 1.

³ Zie bijlage 2.

⁴ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁵ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁶ Artikel 7.26 lid 1, 7.23 lid 2 en 7.10.

- Hoogwaardig collectief vervoer op de relatie Tilburg-Waalwijk: Bestuurlijk advies en Bijlagenrapport, 13 december 2002.

Bij dit MER heeft de Commissie enkele tekortkomingen vastgesteld die zij als essentieel beschouwde, en daarom geadviseerd een paar punten verder uit te werken. Op verzoek van het bevoegde gezag is de advisering daarom opgeschort. De gevraagde informatie is opgenomen in de conceptnota "Reactie op zienswijzen m.e.r. N261" van 17 oktober 2005. Deze nota is aan de Commissie voorgelegd als een aanvulling op het MER. Zij heeft deze bij haar eindoordeel betrokken. De Reactienota gaat ook reeds uitgebreid (en in relatie tot de toetsing van het MER toereikend) in op de inspraakreacties. Daarom bevat dit advies geen verwijzingen naar de inspraak.

De Reactienota zelf heeft nog niet ter visie gelegen, dus er zijn geen inspraakreacties over de aanvulling die de Commissie in haar advies kon meenemen.

2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING

De Commissie is van mening dat in het MER tezamen met de aanvulling in de Reactienota de **essentiële informatie aanwezig is** om het milieubelang een volwaardige rol te geven bij de besluitvorming over de N261.

Het MER geeft goed opgebouwde en duidelijke informatie, die goed is gevisualiseerd. De meest relevante milieugevolgen worden over het algemeen zodanig beschreven dat een goede afweging bij de besluitvorming mogelijk wordt.

De Commissie heeft voor een paar punten om aanvulling op het MER gevraagd. Dit betrof:

- meest milieuvriendelijke alternatief
- grondwatereffecten
- natuurbescherming
- achtergronddocumentatie verkeer, lucht en geluid.

Met de nota Reactie op zienswijzen m.e.r. N261 is naar het oordeel van de Commissie hieraan afdoende tegemoet gekomen.

Het oordeel van de Commissie wordt hierna in hoofdstuk 3 toegelicht.

3. TOELICHTING OP HET OORDEEL

3.1 Uitwerking van het meest milieuvriendelijke alternatief

Relatie met de voorstudie

Voorafgaand aan het MER is een voorstudie gedaan naar de technische alternatieven, zodat het MER een gerichte effectbeschrijving zou kunnen geven. De voorstudie is een gedegen en goed systematisch opgebouwd document.

Er wordt een onderlinge afweging van alternatieve oplossingen voor de problematische locaties gemaakt. De effecten zijn vooral kwalitatief en vergelijkenderwijs beschreven. Dat geeft een goed inzicht in de verschillen tussen de alternatieven, maar bij de effectbeschrijving in het MER was concretere, kwantitatieve informatie nodig. Die is in het MER gegeven voor het alternatief dat het beste uit de voorstudie naar voren kwam: het voorkeursalternatief.

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) is ontwikkeld door verbeteringen aan te brengen in het voorkeursalternatief op punten waar deze een ongunstige score voor het milieu liet zien. In het MER is niet meer teruggegrepen op de voorstudie om te kijken of daarin opties zijn die tot mma konden worden uitgewerkt. Zowel voor de aansluiting Europalaan, als bij de aansluiting Loon op Zand had de Commissie behoefte aan een nadere onderbouwing van het mma. De argumentering daarvoor wordt hieronder in kort weergegeven:

- 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).

In de Reactienota worden de verkeerskundige argumenten om te kiezen voor het voorkeursalternatief verder toegelicht en wordt aangegeven dat deze doorslaggevend zijn bij de keuze. Afwikkeling en bufferruimte zijn essentieel voor het functioneren van de oplossing en daarmee wordt aangegeven dat een mogelijk milieuvoordeel van een Haarlemmermeeroplossing hier niet tegen op kan wegen.

Verder staat in de Reactienota dat ruimtebeslag en aantasting van de voorkeursoplossing in Loon op Zand zijn afgewogen in het MER tegen de verkeerskundige voordelen en dat door het besluit⁷ van Burgemeester en Wethouders in Loon op Zand de voorwaarden voor een succesvolle realisatie van een aanvullende lokale structuur zijn geschapen.

■ De Commissie acht de conclusies uit de Reactienota plausibel en acht de informatie voldoende.

Op pagina 43 van de Reactienota wordt bovendien melding gemaakt van een voorgenomen verbetering van het voorkeursalternatief. Daarmee wordt de ernst van de aantasting verder teruggebracht.

Verdere geluidmaatregelen

Naast het aanbrengen van geluidarm asfalt ontbraken er maatregelen in het mma om de geluidhinder nabij woningen verder te reduceren en daarmee de achterstallige sanering te effectueren. In het mma hebben nog steeds 7 woningen een geluidbelasting van meer dan 70 dB(A) en 28 woningen een geluidbelasting tussen de 65 en 70 dB(A).

In de Reactienota is uitgegaan van geluidarm asfalt met een geluidreductie van 4 dB(A). Hiermee wordt de geluidbelasting verder gereduceerd. Tevens is in de Reactienota aangegeven welke maatregelen noodzakelijk zijn teneinde de geluidbelasting ter hoogte van alle woningen te reduceren tot maximaal 55 dB(A).

⁷ In dit besluit staat dat er een studie komt over de gevolgen voor de interne verkeersstructuur en dat er maatregelen worden genomen, indien er sprake is van ongewenst sluipverkeer in straten met een verblijfsfunctie.

3.2 Effecten op het grondwater

In het MER wordt gesignaleerd dat er wellicht effecten zijn op het grondwater vanwege de aanleg van de verdiepte weggedelen, maar dat dit waarschijnlijk meevalt, omdat de grondwaterstroming evenwijdig aan de weg loopt. Er zal later nog nader onderzoek naar worden gedaan.

De Commissie miste in het MER een kaart over de grondwaterstroming in de omgeving van die verdiepte weggedelen, waarmee bovengenoemde uitspraak kon worden onderbouwd. Zij verwees in dit verband naar de isohypsenkaart van het freatisch grondwater gebaseerd op een grondwatermodel van IWACO uit het MER Landgoed Driessen van 1998 en naar isohypsenkaarten gebaseerd op het DINO grondwaterstandsnet Olga.

In de Reactienota is eerstgenoemde isohypsenkaart van IWACO gepresenteerd tezamen met een isohypsenkaart gebaseerd op het grondwatermodel "Waterdoelen" voor het gehele gebied rond de N261. Uit de IWACO-kaart blijkt dat de grondwaterstroom in de deklaag een aanzienlijke hoek maakt met de wegas ter plaatse van de kruising met de Professor Kamerlingh Onnesweg. Maar die wordt, zoals de Reactienota terecht aangeeft, grotendeels⁸ veroorzaakt door de ontwaterende sloot aan de oostzijde van de weg. Het uitstralingseffect naar de ruimere omgeving is daarom verwaarloosbaar.

Door het voorkomen van leemlenzen nabij de Europalaan leek ook daar de kans groot dat daar de grondwaterstroming niet evenwijdig zou kunnen lopen met de wegas. De getoonde berekeningsresultaten uit het grondwatermodel "Waterdoelen" ondersteunen die aanvankelijke⁹ inschatting echter niet.

De onzekerheden over de geohydrologische effecten die altijd verbonden zijn aan een modelmatige benadering zullen nog verder afnemen via het nader te verrichten bodem- en grondwateronderzoek dat blijkens de aanvulling reeds nu is aangevat.

■ Na bestudering van de aanvullende gegevens en kaarten concludeert de Commissie dat de tunnelbakken naar waarschijnlijkheid geen onoverkomelijk knelpunt zullen vormen, terwijl mitigatie van eventuele effecten mogelijk is.

3.3 Aspecten van natuurbescherming

Het MER en de Natuurtoets, die als bijlage bij het MER is gevoegd, bevatten een vrij goede beschrijving van het plangebied en de omgeving voor natuur. De beschikbare gegevens over de belangrijkste aanwezige soorten in het gebied zijn verwerkt. Tevens zijn de resultaten van aanvullend veldwerk opgenomen.

Drijvende waterweegbree

Het MER is onduidelijk over de drijvende waterweegbree. Voor een streng beschermde soort als deze moet duidelijker zijn: is er aantasting, kan aantasting met maatregelen worden voorkomen of beperkt, hoe erg is het voor de gunstige staat van instandhouding. Kunnen er voor deze soort nieuwe groeiplaatsen worden gecreëerd?

⁸ De isohypsenkaarten geven verder een indicatie dat ook de waterwinning Waalwijk-West bij de kruising met de Professor Kamerlingh Onnesweg mogelijk invloed heeft op de afbuiging van de grondwaterstroom in het eerste watervoerende pakket.

⁹ Deze was mede gebaseerd op de bodemkaart Fig 8.1 in het MER en vooral op de Streekplankaart in bijlage 1 van het MER. Op laatstgenoemde kaart is het effect van de leemlagen op het waterintrekgebied van de waterwinning Waalwijk-West duidelijk te zien.

Uit de Reactienota wordt voldoende duidelijk dat de soort in het veld momenteel ontbreekt en dat voorafgaande aan de werkzaamheden nog een veldbezoek plaatsvindt. Eventueel aanwezige exemplaren van de soort zullen dan naar nieuwe geschikt gemaakte groeiplaatsen¹⁰ worden verplaatst.

Passende beoordeling

In het MER staat dat in het kader van de gebiedsbescherming een passende beoordeling nodig is, wanneer er significante effecten zijn voor het gebied. Een dergelijke passende beoordeling is al nodig als er significante effecten kunnen zijn. De conclusie dat door het voornemen geen significante gevolgen zijn in het Habitatrichtlijngebieden wordt door de Commissie niet aangevochten. Echter, het betoog daarover is niet systematisch opgebouwd en laat kansen liggen door bijvoorbeeld niet te wijzen op de positieve effecten van verminderde verstoring door de aanleg van geluidarm asfalt in het mma.

Op basis van de aanvullende informatie in de Reactienota (onder andere ten aanzien van de grondwatereffecten) wordt beter duidelijk dat significante gevolgen voor de speciale beschermingszones voldoende kunnen worden uitgesloten. De totale effecten op deze zones (waaronder ruimtebeslag en verstoring) zijn daarmee voldoende geanalyseerd.

Nieuwe rode lijst voor vogels

In de Natuurtoets is de nieuwe rode lijst voor de Nederlandse vogels niet verwerkt. Dat is ook niet vreemd, aangezien deze lijst van 5 november 2004 dateert en de natuurtoets van september 2004. Gezien de grote verschuivingen in deze lijst zou het verwerken waarschijnlijk wel leiden tot andere beschrijvingen in de Natuurtoets. Een actualisering of aanvullende beschouwing achtte de Commissie daarom gewenst.

De Reactienota laat zien dat de nieuwe rode lijstsoorten op zodanige afstand van het plangebied voorkomen dat ze door de ingreep niet zullen worden geschaad. Daarmee is voldoende aangetoond dat de nieuwe rode lijst niet van invloed op de ecologische beoordeling van het voornemen.

Ecoduct

In het MER staat erg weinig over het ecoduct. Een van de neven doelstellingen van het project was om maatregelen te nemen tegen de versnippering van natuur. In het MER staat dat er een ecoduct komt ten zuiden van Kaatsheuvel en een viertal faunapassages. Het ecoduct zal volgens planning aangelegd worden voor 2010, dus voordat de N261 wordt aangepast. Dit is de reden geweest dat in het MER het ecoduct verder buiten beschouwing is gebleven. Bij een mogelijke aanleg na 2010 zou het interessant zijn geweest de interactie met de voorgenomen activiteit in beeld te brengen.

Geconcludeerd moet worden dat de onzekerheden rond de realisering van het ecoduct inderdaad weinig aanknopingspunten bieden voor een zinvolle effectbeschrijving, zoals de Reactienota betoogt.

- Hiermee geeft de Reactienota de diverse gevraagde gegevens inzake natuur.

¹⁰ Bij eventuele lokale opstuwning van het ondiepe grondwater nabij een tunnelbak zijn de berm sloten ter plaatse zeer geschikte nieuwe groeiplaatsen voor de drijvende waterweegbree.

3.4 Achtergronddocumentatie over verkeer, lucht en geluid

De effecten voor verkeer en vervoer zijn in het algemeen goed in beeld gebracht. Echter, diverse conclusies die in het MER zijn gegeven, zijn gebaseerd op niet controleerbare achtergrondinformatie. Dat maakt het lastig om de juistheid van de conclusies te toetsen.

Ontbrekende achtergrondinformatie voor het verkeer is bijvoorbeeld:

- Literatuur waaruit kan worden afgeleid dat de maximale HOV-vraag 11.000 reizigers is.
- De studie over *dynamisch verkeersmanagement* (DVM) waarin realiteitswaarde en effect van doorstromingsmaatregelen zijn afgeleid. Daarop is het nulplus-alternatief gebaseerd.
- De prognoses met de verschillende verkeersmodellen, de beschouwing over realiteit en uitleg van de verschillen.

Ook de geluid- en luchtkwaliteitberekeningen zijn moeilijk te beoordelen vanwege het ontbreken van achtergronddocumentatie en de beknopte wijze van presenteren van de rekenresultaten. Indicatieve controleberekeningen op enkele posities geven echter geen aanleiding tot twijfel aan de gepresenteerde rekenresultaten. Ook voor het verkeer was er geen aanleiding aanvullende vragen te stellen behalve de twee punten die hieronder zijn genoemd.

Aannamen in de verkeersprognoses

De verkeersprognoses vormen het uitgangspunt voor de studie: veel effectbeschrijvingen zijn hierop gebaseerd of van afgeleid. Er zijn twee prognoses gebruikt: een voor de DVM-studie (AGV, prognosejaar 2010) en een voor de berekeningen van de wegaanpassingsvarianten (RWS-SWAB, prognosejaar 2020). Het MER constateert -nog afgezien van de verschillende prognosejaren- verschillen tussen deze twee prognoses en ook verschillen tussen de werkelijke ontwikkelingen in 2003 en de voorspelde trends. Daarnaast is een nieuw model in ontwikkeling (NRM).

Op grond van de (hoogste) prognoses wordt aangegeven dat de DVM-maatregelen niet afdoende zijn en worden in de voorstudie varianten verworpen vanwege een ontoereikende afwikkeling en doorstroming. Enig inzicht in de marges en de hardheid van deze conclusies is echter niet gegeven in het MER. Vanwege de geconstateerde onbetrouwbaarheid heeft de Commissie gevraagd om nog een beschouwing te wijden aan de marges in effecten die op grond van de verschillende modelresultaten kunnen optreden. Met name moet worden nagegaan wat de kans is op afwijkende effecten en conclusies voor de DVM-variant, de kruispuntoplossingen en de invoerparameters voor geluid- en luchtberekeningen. De beschouwing in §7.2.2 van het MER (doorstroming autoverkeer) is daarvoor een eerste aanzet.

In de Reactienota wordt nogmaals het historische proces van het tot stand komen van de verschillende prognoses toegelicht. Er wordt niet ingegaan op de vraag of de lagere (actuelere) prognoses leiden tot andere conclusies over de waarde van de DVM-variant. Wel wordt aannemelijk gemaakt dat de DVM-variant om een aantal redenen niet voldoet op langere termijn. De belangrijkste reden is het discontinue karakter van de weg en de keuze voor een bepaald afwikkelings- en doorstromingsniveau. Ook is een gevoeligheidsberekening gemaakt waarbij een 20% hogere verkeersintensiteit wordt doorgerekend en wordt aangetoond dat de voorkeursvariant blijft voldoen. Verder blijven de onzekerheidsmarges in de voorspellingen een leemte in kennis, die mogelijk met de komst van een nieuw model kan worden ingevuld.

- De Commissie concludeert dat er voldoende is aangetoond dat de discrepanties in de verkeersprognoses niet leiden tot andere conclusies over de effecten van de verschillende varianten.

HOV

Eén van de onderzoeksvragen (probleemstelling) was om te bezien of en in welke mate Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) een oplossing kan bieden voor de afnemende bereikbaarheid in het studiegebied. Het MER en de (voor)studie 'HOV op de relatie Tilburg -Waalwijk' geven daar niet direct antwoord op: daarin is niet aangegeven is welke bijdrage een HOV-systeem kan bieden aan de verbetering van de bereikbaarheid en de afname van de bereikbaarheidsproblemen. Er wordt slechts geconstateerd dat er onvoldoende vervoersvraag is om een railgebonden openbaar vervoerssysteem aan te leggen, of om het vervoer te bundelen op één lijn. Vervolgens is uitputtend gestudeerd op hoe het OV (lijnnet en frequentie) op de relatie Tilburg-Waalwijk kan worden vormgegeven. De Commissie heeft geadviseerd alsnog een afdoende antwoord te geven op een van de hoofdvragen uit de probleemstelling en hieraan een aanvullende beschouwing te wijden.

De Reactienota gaat in op een verkennende studie in het kader van OV-netwerk Brabantstad, waarin de kansen en mogelijkheden voor HOV-verbindingen worden onderzocht. In deze studie is aangetoond dat de HOV-verbinding voor deze vervoersrelatie onvoldoende levensvatbaar is en daarmee -als deze al wordt gemaakt- een te gering effect zal hebben op de verkeersstromen.

- Daarmee wordt de gevraagde afweging in de aanvulling gegeven

3.5

Lucht

De Commissie had enkele kleinere kanttekeningen bij de informatie over lucht:

- de gegevens in bepaalde tabellen stroken niet met de tekst van het MER;
- de gehanteerde receptorafstanden ten opzichte van de weg vragen om een toelichting;
- er ontbreekt een Plan van Aanpak. Al treedt er volgens het MER een lichte verbetering op, volgens de huidige wetgeving worden bepaalde grenswaarden voor lucht toch overschreden.

In de Reactienota zijn nieuwe berekeningen gepresenteerd, die zijn gebaseerd op de meest actuele gegevens en inzichten (beoordeling aan de grenswaarden conform het Besluit luchtkwaliteit 2005 en toepassing van de Meetregeling luchtkwaliteit 2005). Op basis van de nieuwe rekenresultaten uit de Reactienota dient geconcludeerd te worden dat de grenswaarden voor PM₁₀ etmaalgemiddeld in zowel 2010 als 2020 zullen worden overschreden. De overschrijdingen die optreden bij het voorkeuralternatief of mma zijn echter kleiner dan bij de autonome ontwikkeling. Het voorkeuralternatief en het mma leveren aldus een positieve bijdrage aan de reductie van de concentratie PM₁₀. Tevens wordt in de Reactienota het Plan van Aanpak uiteengezet.

- Hiermee is de informatie toereikend.


BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het milieueffectrapport
N261 Tilburg-Waalwijk en de aanvulling daarop

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 10 juni 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Provincie Noord-Brabant	 Commissie voor de milieu-effectrapportage	Brabantlaan 1 Postbus 90151 5200 MC 's-Hertogenbosch Telefoon (073) 681 28 12 Fax (073) 614 11 15 info@brabant.nl www.brabant.nl Bank ING 67.45.60.043 Postbank 1070176
	ingekomen : 10 JUNI 2005	
	nummer	
	dossier 1205-507/m.b./	
	milieu-effectrapportage vB/b.k./eh	
De commissie voor de Milieu-effectrapportage Mevr. N. van Buren/mevr. van Hulst postbus 2345 3500 GH Utrecht		
Onderwerp Planstudie/tracé-MER N261 (Tilburg Waalwijk)		Datum 10 juni 2005 Ons kenmerk 1106352 Uw kenmerk
Geachte commissie,		Contactpersoon drs. J.H.A.M. van der Wijst m.e.r. coördinator Directie Ecologie Telefoon (073) 688763 Fax (073) 6808301 Bijlage(n) MER met bijlagen Email
Zoals eerder aangekondigd zenden wij u hierbij de planstudie/tracé-MER N261 (Tilburg-Waalwijk) met verschillende bijlagen in 8-voud en verzoeken u vriendelijk hierover uw toetsingsadvies uit te brengen.		
GS van de provincie Noord-Brabant hebben als gemadateerd Bevoegd Gezag op 17 mei 2005 de planstudie/tracé-MER N261 (Tilburg-Waalwijk) vastgesteld.		
Op 13 juni 2005 wordt het plan gepubliceerd in de Staatscourant en relevante plaatselijke bladen en gedurende 4 weken op de gebruikelijke wijze ter inzage gelegd.		
Op 20 en 21 juni zullen informatie- en inspraakavonden plaats hebben in respectievelijk het gemeentehuis, Raadhuisplein 2 te Waalwijk en in De Wetering, Weteringplein 1 te Loon op Zand. Beide avonden beginnen om 19.30 uur. Wij nodigen u van harte uit hierbij aanwezig te zijn.		
Bijgaand treft u in achtvoud aan: het MER december 2004, de aanvulling MER april 2005, de samenvatting MER april 2005, de Bolfotopresentatie VKA op CDROM, het principeplan VKA, Ontwerp Tracébesluit, de schetsontwerpen november 2004, de natuurtoets september 2004, de voorstudie (hoofdrapport en bijlagen) januari 2004 en het rapport hoogwaardig collectief vervoer (bestuurlijk advies en bijlagen) december 2002.		
Wij zien uw advies met belangstelling tegemoet. Voor vragen kunt u contact opnemen met drs. J.H.A.M van der Wijst, coördinator MER/SMB (tel 073-6808763) of Theo Koekkoek, projectleider MER (tel 073-6808642).		Het provinciehuis is vanaf het centraal station bereikbaar met stadsbus, lijn 61 en 64, halte Provinciehuis of met de treintaxi.

BIJLAGE 2

Kennisgeving van het milieueffectrapport in Staatscourant nr. 104 d.d. 2 juni 2005

24	STAATSCOURANT NR. 104	PROVINCIALE BESTUREN	2-6-05
Provincie Noord-Brabant			
MER en ontwerp-tracébesluit N261 ter visie			
Gedurende de periode 13 juni 2005 tot en met 11 juli 2005 legt het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant het milieueffectrapport (MER) en het ontwerp-tracébesluit voor de provinciale weg N261, Tilburg-Waaijck ter visie. De procedure is overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht en de Wet milieubeheer.			
Inleiding			
Het verkeer op de provinciale weg N261 tussen Waaijck en Tilburg groeit. Daardoor ontstaan files. De groei is niet alleen het gevolg van de toegenomen automobiliteit maar ook van ruimtelijke ontwikkelingen. In het oog springen de regionale en nationale attracties (voornamelijk Zanddonk en attractiepark De Efteling) die veel bezoekers trekken. Niet zo belangrijk is de leefbaarheid in de kernen waar, met name in Loon op Zand, veel verkeers hinder is. Voor een verdere regionale ontwikkeling zijn zowel een vernieuwde bereikbaarheid als aansluiting van de leefbaarheid en verkeersveiligheid een probleem. Het doel van het project is het oplossen van de file- en verkeersveiligheidsproblemen op de N261 waardoor een duurzame en ook duurzame veilige oplossing voor de regionale bereikbaarheid ontstaat. Vanwege de belangen voor de regio en de aansluitingen op wegen van andere wegbeheerders is er in nauw overleg met Rijkswaterstaat, gemeente Waaijck, gemeente Loon op Zand en gemeente Tilburg, een MER opgesteld.			
Het MER			
Het MER N261 geeft een overzicht van vier onderzochte alternatieven: Het Nul- en Nulplusalternatief, het Voorkeursalternatief en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief. Op basis van vooraf vastgestelde richtlijnen zijn de milieueffecten van deze alternatieven met elkaar vergeleken. In het Nulalternatief blijft de huidige situatie ongewijzigd. In het Nulplusalternatief worden, binnen de grenzen van de huidige weg maatregelen uitgevoerd die de verkeerscapaciteit verhogen. De nadruk van het Voorkeursalternatief en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief ligt op het ongelijkvloers maken van alle aansluitingen op de N261. De betreffende locaties zijn van Waaijck richting Tilburg: <ul style="list-style-type: none">• Rijksweg A59;• Prof. Kamerlingh Onnesweg (naar Zanddonk en Landgoed Driessen);• Bevrijdingsweg (naar Kaatsheuvel en Sprang-Capelle);• Europalaan (naar Kaatsheuvel en de Efteling);• aansluiting Loon op Zand, die wordt verschoven van de huidige locatie Hoge Steenweg naar een nieuwe locatie ten zuiden van de kern.			
Vooruitlopende projecten			
Op kortere termijn zijn uit het oogpunt van capaciteit, verkeersveiligheid, beheer en onderhoud, de volgende projecten voorzien: plaatselijke aanpassingen van het wegdek, vervangingen van verkeerslichten, doorvoering van diverse maatregelen volgens "dynamisch verkeersmanagement" en aanleg van busvoorzieningen. Deze projecten maken geen deel uit van het MER N261.			
Concept-tracébesluit			
Uitgaande van het voorkeursalternatief uit het MER hebben Gedeputeerde Staten een ontwerpbesluit vastgesteld. De voorgestelde maatregelen betreffen: <ul style="list-style-type: none">• de ombouw van de N261 tot een duurzaam veilige autoweg met een maximumsnelheid van 100 km/h;• de aanleg van een zogenaamde knooppunt op de aansluiting van de N261 op de A59 waarbij het verkeer van beide stroomwegen conflictvrij afwikkelt en het verkeer van de lokale, gemeentelijke wegen via rotondes indirect aansluit;• ter plaatse van de Prof. Kamerlingh Onnesweg, aanleggen van een halfverdiepte tunnelbak voor de N261 met een halfverhoogde rotonde daarbovenop;• de Bevrijdingsweg hoog aansluiten met een zogenaamde Haarlemmermeeroplossing;• de ombouw van de T-kruising Europalaan met een halfverdiepte tunnelbak voor de N261 en een halfverhoogd kruisende Europalaan die zo veel mogelijk conflictvrij aansluit;• de afsluiting van de huidige aansluiting Hoge Steenweg;• de aanleg van een nieuwe aansluiting voor Loon op Zand ten zuiden van de kern door middel van een Haarlemmermeeroplossing waarbij het tracé en de hoogte van de N261 ongewijzigd blijft;• het reserveren van ruimte voor toekomstige aansluitende busstroken langs de N261 en het aanpassen van de busvoorzieningen in Loon op Zand zodat de aansluiting Hoge Steenweg deels teruggebracht wordt.			
Planologische instemming			
Na vaststelling van het tracébesluit zullen de betrokken gemeenten het voorontwerp verwerken in bestemmingsplannen om de ombouw planologisch mogelijk te maken.			
Ter visielgging			
Het milieueffectrapport (MER) en het ontwerp-tracébesluit liggen van 13 juni 2005 tot en met 11 juli 2005 gedurende de reguliere openingsdagen ter visie op de volgende locaties: <ul style="list-style-type: none">• de gemeentehuizen van Waaijck, Loon op Zand en Tilburg;• de hoofdvestigingen van de bibliotheken in de genoemde gemeenten;• de bibliotheek van Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant, Zuidwal 50, 's-Hertogenbosch;• de bibliotheek van het Provinciaalhuis van Noord-Brabant, Brabantlaan 1, 's-Hertogenbosch.			
Inspreekavonden			
De provincie Noord-Brabant organiseert twee inspraakavonden. Hierop licht de provincie de plannen in het MER nader toe en krijgt u de gelegenheid bedenkingen naar voren te brengen en vragen te stellen. Tevens wordt uiteengezet waarom het noodzakelijk is een vooruitlopend op de uitvoering van deze plannen diverse andere projecten op de N261 door te voeren. Op de eerste avond, 20 juni 2005, ligt de nadruk op het grondgebied van gemeente Waaijck. De plaats is het gemeentehuis, Raadhuisplein 2 te Waaijck. De tweede avond is op 21 juni 2005 in De Weiering, Weieringplein 1 te Loon op Zand. Hier wordt meer afgestaan bij de ontwikkelingen in de gemeente Loon op Zand. Beide avonden beginnen om 19.30 uur.			
Inbrengen van bedenkingen			
Uw zienswijze, opmerkingen of bedenkingen op het MER of het ontwerp-tracébesluit dient u schriftelijk in te brengen. Uw brief, voorzien van naam, adres en handtekening, dient uiterlijk op 11 juli 2005 in ons bezit te zijn. U kunt de brief sturen aan: Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant Postbus 90131 5200 MG 's-Hertogenbosch onder vermelding van "Bedenking MER N261".			
Het vervolg			
Als u uw zienswijze schriftelijk aan ons kenbaar maakt, ontvangt u een ontvangstbevestiging. Alle bedenkingen worden gebundeld. Gedeputeerde Staten bepalen of zij het MER en/of het tracébesluit aan zullen passen naar aanleiding van uw bedenkingen. U ontvangt hiervan bericht. De definitieve besluitvorming door Gedeputeerde Staten is voorzien in de tweede helft van 2005.			
Nadere informatie			
Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met dhr. T. Koekkoek (073) 680 86 42. 's-Hertogenbosch, juni 2005			

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

Besluit: Tracébesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C1.5

Activiteit: ombouw van de N261 tot duurzaam veilige autoweg

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

Bijzonderheden:

In het MER moest een heldere en concrete beschrijving van de probleemstelling, doelen en oplossingen een belangrijke plaats innemen. Met betrekking tot de verschillende alternatieven, achtte de Commissie het met name van belang dat het MER aandacht besteedde aan het nul-plusalternatief en aan het meest milieuvriendelijke alternatief (mma). Als consequentie van de beschermde status van de natuur in de omgeving moest de natuurbeschermingsregelgeving worden besproken.

Het MER geeft goed opgebouwde en duidelijke informatie, die goed is gevisualiseerd. De meest relevante milieugevolgen worden over het algemeen zodanig beschreven dat een goede afweging bij de besluitvorming mogelijk wordt.

De Commissie heeft voor een paar punten om aanvulling op het MER gevraagd. Dit betrof het meest milieuvriendelijke alternatief, grondwatereffecten, natuurbescherming en achtergronddocumentatie. Na beoordeling van de aanvulling is het advies met een positief eindoordeel afgerond.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. H. G. van der Aa (ts)

ing. E.H.A. de Beer (ts)

ir. H. Dijkstra

ir. J.E.M. Lax

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter ts)

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter rl)

ir. E.Ph.J. de Ruiter (rl)

drs. M.C.Th. Scholten (rl)

Secretaris van de werkgroep:

drs. M.C.E. Kits Nieuwenkamp (rl)

drs. M. van Eck (ts)

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20050707	Ing. C.A. Braam namens Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer	Landgraaf	20050711
2.	20050711	Makelaars en taxateurs Van den Berk namens de heer A.A.M. van Rooij, directeur van tuincentrum Groenrijk	Aarle-Rixtel	20050711
3.	20050712	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	20050718
4.	20050708	Advocatenkantoor BIL namens Queen Waalwijk	Oosterhout	20050718
5.	20050711	Natuurmonumenten	's-Graveland	20050718
6.	20050611	Brabantse Milieufederatie	Tilburg	20050718
7.	20050709	P. van de Kar	Kaatsheuvel	20050718
8.	20050709	T. Dankers	Loon op Zand	20050718
9.	20050707	L.G.M.C. Toorians	Loon op Zand	20050718
10.	20050707	Volkspartij voor Vrijheid en Democratie	Kaatsheuvel	20050718
11.	20050708	A. v.d. Nostrum	Loon op Zand	20050718
12.	20050707	Gemeente Loon op Zand	Loon op Zand	20050718
13.	20050706	De Efteling	Kaatsheuvel	20050718
14.	20050708	Gemeente Waalwijk	Waalwijk	20050718
15.	20050623	Loonse Ondernemers Vereniging	Loon op Zand	20050718
16.	20050706	Landgoed de Klokkenberg	Loon op Zand	20050718
17.	20050704	J. Huijbregts	Loon op Zand	20050718
18.	20050706	Peter Smolders	Loon op Zand	20050718
19.	20050705	Ter Weijden Forceertechniek	Loon op Zand	20050718
20.	20050701	VCBW Noord-Brabant	Tilburg	20050718
		Verslag hoorzitting Waalwijk 20-6		
		Verslag hoorzitting Loon op Zand 21-6		

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport N261 Tilburg-Waalwijk en de aanvulling daarop

De provincie Noord-Brabant wil de knelpunten bij de N261 tussen Tilburg en Waalwijk aanpakken. Het gaat vooral om het verbeteren van de bereikbaarheid van de bestemmingen aan weerszijden van die weg, waaronder de Efteling, en het terugdringen van verkeersoverlast in Loon op Zand. Voor de onderbouwing van de besluitvorming is milieueffectrapportage uitgevoerd.

ISBN 90-421-1603-x