

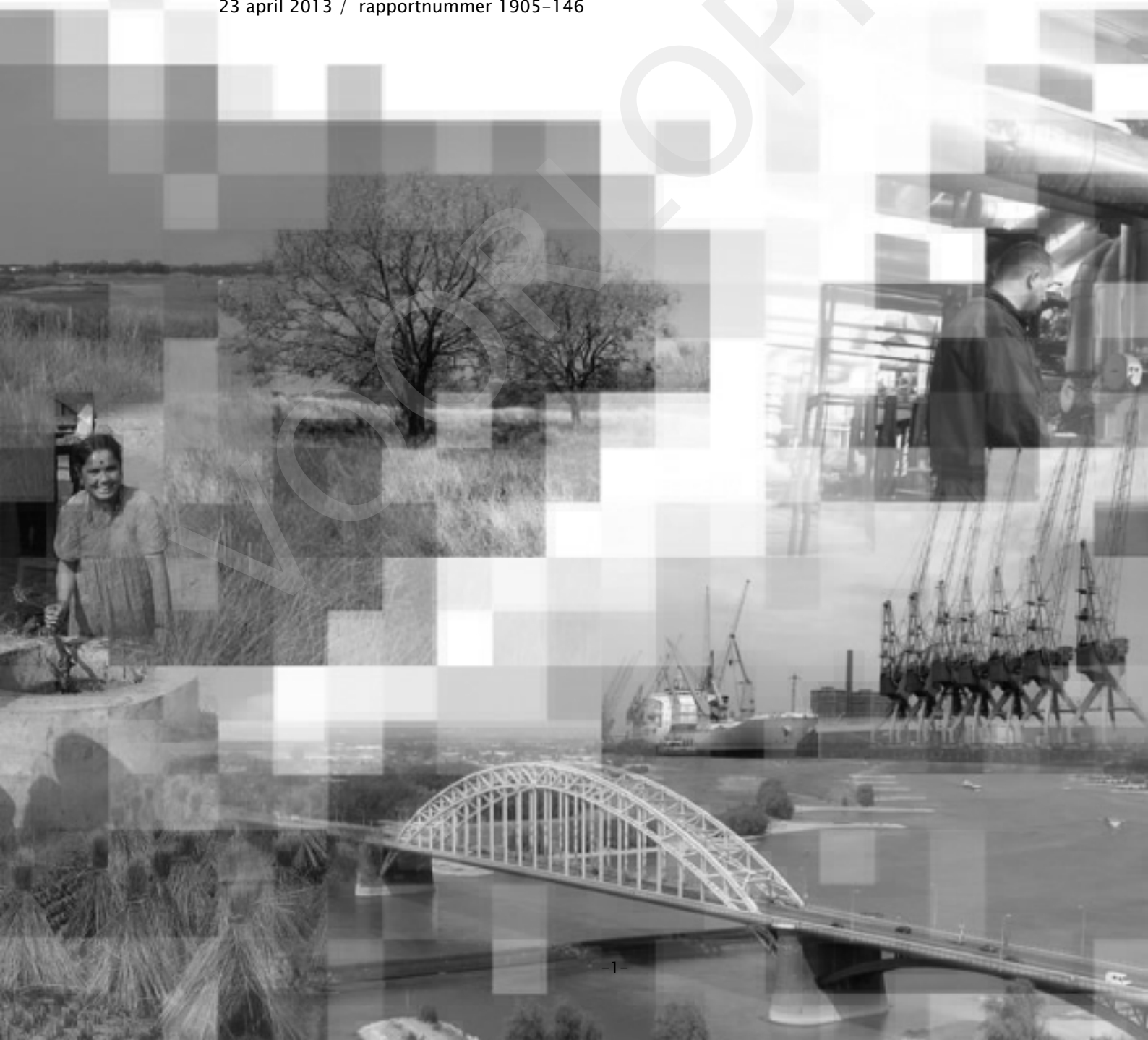


Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Capaciteitsvergroting N297 's-Hertogenbosch – Veghel

*Voorlopig* Toetsingsadvies over het MER

23 april 2013 / rapportnummer 1905-146



# 1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De provincie Noord-Brabant heeft het voornemen om de capaciteit van de N279 tussen 's-Hertogenbosch (A2) en Veghel (A50) structureel te vergroten. Voor deze capaciteitsvergroting is, gezien het gemeentegrensoverschrijdende karakter van de provinciale weg, gekozen voor het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Voor de besluitvorming over het PIP wordt de procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) doorlopen. De provincie heeft de Commissie m.e.r. tussentijds om een advies over het concept-MER en PIP gevraagd. Dit advies is medio 2012 uitgebracht, de opmerkingen uit dit advies zijn verwerkt in het definitieve MER dat nu ter toetsing voorligt.

Tijdens de toetsing van het Milieueffectrapport hebben er twee gesprekken plaatsgevonden tussen de provincie Noord-Brabant en de Commissie voor de m.e.r.<sup>1</sup>. Tijdens het eerste gesprek zijn de onderwerpen uit dit advies door de Commissie toegelicht. Tijdens het tweede gesprek heeft de provincie toegelicht hoe zij de essentiële tekortkomingen die de Commissie signaleert wil herstellen. Vervolgens heeft het bevoegde gezag de Commissie verzocht de advisering op te schorten om de initiatiefnemer in de gelegenheid te stellen om een aanvulling op het MER te maken.

In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')<sup>2</sup> zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

**De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER een aantal tekortkomingen.** Zij acht het opheffen ervan essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over Provinciaal inpassingsplan. De tekortkomingen betreffen:

- de wijze waarop de trajectsnelheid wordt gehanteerd bij de trechtering van de alternatieven. Het is daardoor niet duidelijk of het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) wel op de juiste basis is geselecteerd. Door het strikt hanteren van de trajectsnelheid van 60 km/uur zijn alternatieven A en B niet probleemoplossend en vallen af bij de keuze voor een MMA;
- Het MER concludeert dat de verkeersintensiteiten op de A2 toenemen als gevolg van de aanpassing van de N279, daardoor zal ook de depositie van stikstof op Natura 2000-gebieden toenemen. De Commissie merkt op dat deze toename echter niet volgt uit het hoofdstuk verkeer. Op basis van deze informatie treedt er vermoedelijk geen toename van stikstofdepositie op en zou de conclusie uit het hoofdstuk natuur (p.127 e.v.) niet juist zijn. Indien de conclusie over stikstofdepositie wel terecht wordt getrokken moet de Commissie concluderen dat informatie over mitigerende maatregelen voor Natura 2000 gebieden Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek ontbreekt.

---

<sup>1</sup> Tijdens het eerste gesprek op 19 februari 2013 heeft de provincie aangegeven dat het MER vanwege een procedurefout opnieuw ter inzage is gelegd van 4 maart tot en met 17 april 2013. De termijn van advisering door de Commissie is daardoor verlengd. Op 15 april 2013 heeft er een tweede gesprek plaatsgevonden.

<sup>2</sup> De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens vindt u in bijlage 1 bij dit advies of op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl).

Het oordeel wordt in hoofdstuk 2 nader toegelicht. De Commissie adviseert de gesignaleerde tekortkomingen nader uit te werken en deze informatie te betrekken bij de besluitvorming over het PIP. In hoofdstuk 3 worden aanbevelingen voor de vervolgbesluitvorming gegeven.

## 2. Toelichting op het oordeel

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en doet zij aanbevelingen voor de besluitvorming. Deze aanbevelingen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming.

### 2.1 Toelichting toetsingsproces

#### **Tussentijdse toetsing concept-MER**

De Commissie heeft medio 2012 een tussentijdse toets op het concept-MER uitgevoerd. Op dat moment signaleerde de Commissie een aantal tekortkomingen. Daarnaast was de projectinformatie niet consistent verwerkt in de verschillende rapporten. De Commissie adviseerde dit te verbeteren in het definitieve MER en daarbij aandacht te besteden aan:

- de probleem- en doelstelling van het project, door expliciet duidelijk te maken wat de problemen op de N279 en in het plan- en studiegebied zijn;
- de trechtering van de alternatieven, door inzichtelijk te maken hoe toetscriteria en milieueffecten een rol hebben gespeeld in de trechtering tot een voorkeursalternatief;
- de beschrijving van milieueffecten, met specifiek aandacht voor:
  - de beschrijving van de huidige situatie op basis van een actueel basisjaar;
  - consistent gebruik van het referentiejaar;
  - de effecten op Natura 2000 van atmosferische depositie;
  - natuurcompensatie en landschappelijke inpassing.
- de koppeling met de ontwikkelingen het 'Dynamisch Beekdal de Aa' en de verbreding van de Zuid Willemsvaart.

#### **Toetsing definitief MER**

De Commissie concludeert dat de leesbaarheid van het MER sterk is verbeterd. De tussentijdse adviezen zijn adequaat verwerkt. Met name de toelichting van de alternatieven, de effectbeschrijving, de referentiesituatie en de illustraties zijn sterk verbeterd. De Commissie blijft echter vraagtekens plaatsen bij omvang van de ingreep en het doelbereik van de alternatieven ten opzicht van de omvang van de problemen op de N279. Dit wordt in paragraaf 2.2 nader toegelicht.

Op basis van de ontvangen zienswijzen concludeert de Commissie dat een aantal medeoverheden, belangengroepen en burgers niet tevreden zijn over het doorlopen proces van integrale planvorming. Daarbij speelt mee dat de provincie mede op grond van gewijzigd Rijksbeleid ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur is teruggekomen op de eerder gemaakte afspraken over natuurcompensatie<sup>3</sup> nabij de N279.<sup>4</sup> De Commissie merkt op dat met

---

<sup>3</sup> Compensatie van de Ecologische Hoofdstructuur.

<sup>4</sup> Mededeling van de provincie tijdens het overleg met de Commissie m.e.r. op 19-2-2013.

het schrappen van eerder gedane toezeggingen het risico bestaat voor afname van draagvlak voor het project.

## 2.2 Probleemanalyse en doelstelling verkeer

### **Intensiteit / capaciteit – verhouding**

De probleemstelling in het MER is onderbouwd aan de hand van onder andere Intensiteit /Capaciteit (I/C)-waarden op de wegvakken, verzadingsgraad van de kruispunten en de trajectnelheid op het (gehele) tracé. Conclusie in het MER op basis van deze probleemanalyse is dat de problemen op het huidige wegvak tot 2025 verder toenemen.

De Commissie concludeert dat dit met de I/C-verhouding op de wegvakken goed wordt aangetoond. De alternatieven scoren daarbij allen neutraal op dit criterium en zijn daardoor geen verbetering van de referentiesituatie. Op basis van de analyses in het MER (blz. 81 – 83 deel B van het MER) concludeert de Commissie dat de alternatieven A en B een grote verbetering geven ten opzichte van de referentiesituatie, alternatief D een verbetering en alternatief E een lichte verbetering. Het MER geeft aan dat “I/C-verhoudingen en kruispuntbelastingen niet los van elkaar kunnen worden gezien. Daarom is ervoor gekozen de trajectnelheid als belangrijk beoordelingscriterium te kiezen.” De Commissie verbaast zich erover dat in eerste instantie de I/C-verhouding en kruispuntbelasting als belangrijk criterium worden opgevoerd, maar dat deze lopende het rapport, bij de toetsing van de alternatieven, vervallen. Overigens is het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (mma) wel beoordeeld op deze criteria, zie blz. 183 deel B van het MER. Voor het gekozen alternatief C ontbreken deze gegevens. Hiermee wijkt het MER af van de vastgestelde richtlijnen

### **Verzadiging kruispunten**

Bij de onderbouwing van de verzadingsgraad wordt verwezen naar een onderzoek van Arcadis uit 2008. Uit dit onderzoek valt echter niet af leiden dat de verzadigingsgraden dusdanig groeien dat er problemen ontstaan (zie bijlage 3B, tabel 2.2, blz 17). De provincie stelt dat dit komt doordat de capaciteit op de kruispunten in de referentiesituatie al is vergroot. Het is echter niet duidelijk om welke referentiesituatie voor de kruispunten het precies gaat en welke aanpassingen hier zijn uitgevoerd ten opzichte van de huidige situatie.

De problemen lijken met name op de kruispunten te zitten, doordat de trajectnelheid negatief worden beïnvloed. Het beoordelingskader ten aanzien van de verzadigingsgraad van de kruispunten is onduidelijk in het MER. Zie deel B van het MER, op blz. 27 tabel 3.5 is dit criterium niet uitgewerkt en op blz. 71-72 tabel 8.1 is het wel ingevuld onder robuustheid van de oplossing.

De Commissie adviseert ten behoeve van de besluitvorming duidelijk aan te geven wat de knelpunten met de I/C-waarden en verzadigingsgraad op de kruispunten zijn en welke referentiesituatie daarbij is gehanteerd.

### **Trajectnelheid**

Ten aanzien van de beleidsdoelstelling voor de trajectnelheden merkte de Commissie in haar tussentijdse advies op dat zij het logischer acht om niet een ‘starre’ 60 km/uur gemiddeld aan te houden, maar bijvoorbeeld een reistijdverhouding spitsdal van 1,5 zoals de Nota Mobiliteit dat ook doet voor wegen buiten de stedelijke agglomeraties. Voorts heeft de Com-

missie in een rekenvoorbeeld aangetoond dat de gehanteerde norm van een gemiddelde snelheid van 60 km/h “nauwelijks realistisch” is (zie voetnoot 4 in het tussentijds toetsingsadvies van 2012). De Commissie constateert dat hier in het definitieve MER geen aandacht aan is besteed en dat vast wordt gehouden aan de trajectnelheid norm van 60 km/uur. Het vasthouden aan deze ‘nauwelijks realistische’ norm heeft consequenties voor de trechtering (het keuzeprocess) van de alternatieven. Hier wordt in paragraaf 2.3 van dit advies een nadere toelichting op gegeven.

De Commissie heeft van de provincie informatie ontvangen over herkomst van norm van 60 km/uur als trajectnelheid. Deze informatie is afkomstig uit het beleidsdocument Brabantstad. De trajectnelheid is daarin aangemerkt als ‘referentiesnelheid’. De berekening van de trajectnelheid bevat een onzekerheidsmarge/bandbreedte waarmee rekening moet worden gehouden. Dit is in het onderhavige MER niet gebeurd.

De Commissie concludeert dat bij een minder strikt hanteren van de trajectnelheid, zoals het beleidsdocument Brabantstad suggereert, ook de alternatieven A en B aan de doelstelling zullen voldoen.

De Commissie adviseert bij de besluitvorming over het PIP aan te geven wat de beleidsmatige status van de trajectnelheid norm is. Ga daarnaast in op de wijze waarop deze norm moet worden gehanteerd en hoe wordt omgegaan met onzekerheden en bandbreedtes in de berekening van en toetsing aan deze norm. Geef aan welke consequenties dit heeft voor de trechtering (selectie en keuze) van de alternatieven die in het MER zijn uitgewerkt.

### 2.3 Trechtering van alternatieven en keuze meest milieuvriendelijke alternatief

De Commissie merkt op dat de alternatieven en ontwerpvarianten duidelijk zijn beschreven en toegelicht met tekeningen. Het ontwerpproces van de alternatieven is helder in beeld gebracht. Ook het trechteringsproces van de alternatieven is navolgbaar uitgewerkt. Het criterium ‘duurzaam veilig’ ontwerpen krijgt daarbij een minder prominente plek, dan in het concept-MER.

Opvallend is dat de I/C-waarde in de probleem- en doelstelling is opgenomen. Bij toetsing aan dit criterium blijken alternatieven A en B duidelijk beter te scoren dan de alternatieven D en vooral E (Deel B, pagina 82). De oorzaak hiervan is dat de hogere snelheden op D en E meer verkeer trekken. In het hoofdrapport MER zijn deze resultaten niet meer terug te vinden.

Voor het criterium kruispuntverzadiging wordt naar een oude studie verwezen. Deze is echter niet terug te vinden in de achtergrondinformatie. Een toets op dit criterium vindt ook niet plaats in het MER.

De Commissie concludeert dat de alternatieven niet worden getoetst op de belangrijkste huidige knelpunten op het traject.

De alternatieven worden wel getoetst op de 'trajectsnelheden' en daarbij wordt de norm van 60 km/uur strikt gehanteerd.<sup>5</sup> Alternatief A en B vallen daardoor af. Alternatief B scoort op het criterium trajectsnelheid, 58 (ochtend) respectievelijk 59 (avond) in de richting A2 en 65 en 47 in de richting A50.<sup>6</sup> Bij een minder strikt hanteren van de norm trajectsnelheid was alternatief B (en wellicht ook A) verder meegenomen in het ontwerpproces. De Commissie merkt op dat op basis van de effectbeschrijving alternatief B dan in aanmerking zou komen voor een verdere uitwerking van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Nu is op basis van het strikt hanteren van de trajectsnelheid norm gekozen voor alternatief D als basis voor het MMA.

De Commissie adviseert om in de besluitvorming het criterium trajectsnelheid minder star te hanteren en aan te geven welke bandbreedte aan onzekerheden de uitkomst van de trajectsnelheid beïnvloeden. Geef op basis daarvan aan of de alternatieven A en B kunnen voldoen aan de projectdoelstelling en maak indien nodig een heroverweging voor de keuze van het MMA.

## 2.4 Effecten van stikstofdepositie op Natura 2000

Het MER geeft aan dat in Natura 2000-gebied 'Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek' de stikstofdepositie toeneemt. Door de capaciteitsuitbreiding van de N279 treedt ten opzichte van de referentie (2016 en 2025) een toename van stikstofdepositie op. Dit wordt veroorzaakt door de toename van het verkeer op de A2 die langs het Bosche Broek loopt.

De Commissie merkt op dat deze toename echter niet volgt uit het hoofdstuk verkeer in het MER (zie p. 79 van het MER). Op basis van deze informatie over de verkeersintensiteiten zal namelijk geen toename van de stikstofdepositie plaatsvinden en zou de conclusie uit het hoofdstuk natuur (p.127 e.v.) niet juist zijn.

Het MER geeft (op p. 79) een verklaring voor het niet toenemen van de intensiteit op de A2, namelijk dat het verkeer op de A2 noord-zuid georiënteerd is en dat de N279 hiervoor geen alternatief vormt. De Commissie acht dit een plausibel argument en in dat geval zouden de conclusies in het hoofdstuk natuur (negatieve gevolgen stikstofdepositie) niet terecht zijn.

De Commissie adviseert om de verkeerstoenames die in het MER zijn gepresenteerd te controleren en na te gaan of er als gevolg van de capaciteitsuitbreiding van de N279 daadwerkelijk een toename van verkeer op de A2 ter hoogte van het Bosche broek plaatsvindt. Indien hier namelijk geen sprake is van een toename kunnen de stikstofdepositie berekeningen worden aangepast en moeten mogelijk ook de conclusies over de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden worden aangepast.

De voorgaande opmerking buiten beschouwing latend, is in het MER een toename van depositie berekend en scoren de verschillende alternatieven '–' op dit criterium.

<sup>5</sup> Reistijdverhouding binnen : buiten spits van 1,5 is bij 80 km/u: 53 km/u en niet 60 km/u (80 km/u als max. snelheid voor het totale traject lijkt ook te hoog omdat bij de kruispunten een maximum snelheid van 50 km/u geldt). Alternatieven A en B vallen bij een grenswaarde van 50 - 53 km/u niet af.

<sup>6</sup> Verklaring wordt gegeven op p. 74, maar de Commissie kan deze niet volgen.

De Commissie merkt op dat deze scores niet terugkomen in de tabel effectbeoordeling van de alternatieven in het MER (o.a. pagina xi van de samenvatting).

De maximale toenames van de alternatieven in 2025 variëren van 0,55 mol N/jaar/ha<sup>7</sup>. voor alternatief A tot maximaal 2,78 mol N/jaar/ha. voor alternatief D ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De achtergrondwaarden van de stikstofdepositie vertonen een algemeen dalende trend en in de genoemde gebieden worden (mitigerende) maatregelen<sup>8</sup> genomen in het kader van de verbreding A2 Den Bosch – Eindhoven. Voor de referentiejaren 2016 en 2025 is de (extra) depositie in beeld gebracht, daarbij is een lichte toename van de depositie (ten opzichte van de referentie) te zien tussen 2016 en 2025. Het MER concludeert dat de effecten tijdelijk zijn en dat deze geen verslechtering van de instandhoudingsdoelen tot gevolg hebben, daarom zullen er geen wettelijke noodzakelijke maatregelen getroffen worden vanuit de Natuurbeschermingswet 1998.

Tot slot meldt het MER dat het bevoegd gezag nog moet oordelen of er sprake is van een verslechtering in die zin dat maatregelen nodig zijn.

De Commissie merkt op dat de verschillen tussen de alternatieven klein zijn en de effecten van het project op zichzelf ecologisch niet waarneembaar zullen zijn. Maar omdat in cumulatie met de achtergrondwaarden, ondanks een algemeen dalende trend in 2025, de depositie niet onder de kritische depositie waarde zal zijn gedaald is aantasting van de natuurlijke kenmerken op voorhand niet uit te sluiten.

Het MER geeft aan dat de staat van instandhouding van het Natura 2000-gebied momenteel verbetert door mitigerende maatregelen die Rijkswaterstaat laat uitvoeren gekoppeld aan het project A2 den Bosch – Eindhoven. Voor de N279 zijn geen mitigerende maatregelen uitgewerkt om de (mogelijke) effecten van het voornemen op Natura 2000 te mitigeren.

De Commissie merkt op dat deze benadering in het MER juridisch risicovol is omdat op basis van jurisprudentie kan worden afgeleid dat bij iedere toename van stikstofdepositie aantasting van natuurlijke kenmerken niet valt uit te sluiten.

Indien toch sprake is van een toename van de stikstofdepositie dan adviseert de Commissie om in een aanvulling mitigerende maatregelen uit te werken en op basis daarvan aan te tonen dat aantasting van natuurlijke kenmerken valt uit te sluiten. Geef aan in welke mate deze maatregelen effectief en uitvoerbaar zijn. Indien dit niet mogelijk is adviseert de Commissie de ADC-toets te doorlopen.

---

<sup>7</sup> De minimum toename varieert en is afhankelijk van de beschouwde locatie en beschouwde habitattypen. Op Bossche broek is de toename minimaal 0,14 mol N/jaar/ha

<sup>8</sup> In het kader van de verbreding van de A2 Den Bosch – Eindhoven loopt momenteel nog een procedure bij het Europese hof, waarbij de vraag voorligt of voor dit project sprake is van mitigerende maatregelen of compenserende maatregelen in het kader van de Nbwet 1998.

### 3. Aandachtspunten voor de besluitvorming

De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. De opmerkingen in dit hoofdstuk hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen.

#### 3.1 Geluid

De Commissie merkt op dat voor de beschrijving van de geluidseffecten de akoestische modellen zijn opgesteld en berekeningen zijn uitgevoerd volgens het Reken- en meetvoorschrift (RMV) geluidhinder 2006. Vanaf juli 2012 is het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 van toepassing. Voor de vergelijking van de alternatieven zal het verschil in uitkomsten tussen RMV 2006 en RMV 2012 niet uitmaken. Het RMV 2012 leidt (in het algemeen) tot hogere geluidemissies bij lichte motorvoertuigen en rijsnelheden hoger dan 50 km/u. De absolute geluidbelastingen zullen dan dus hoger uitkomen. Bij 80 km/u is dit circa 1 dB, bij 100 km/u circa 1,5 dB. De toepassing van stille wegdekken in RMV 2012 leidt ook tot een toename van de geluidemissie, omdat volgens het RMV 2012 de berekeningen uitgaan van de gemiddelde reductie over de levensduur en niet van reductie bij aanleg (maximaal) zoals in het RMV 2006. Dit verschil bedraagt circa 1 dB.

Omdat het ontwerp PIP binnen 12 maanden na het van kracht worden van het RMV 2012 ter inzage is gelegd kan volgens de Invoeringswet geluidproductieplafonds de geluidbelasting nog bepaald worden met het RMV 2006. Wel merkt de Commissie op dat bij elke volgende reconstructie het RMV 2012 dient te worden gehanteerd en om die reden er al een toename van de geluidbelasting zal optreden.



## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** College van Gedeputeerde Staten provincie Noord-Brabant

**Bevoegd gezag:** Provinciale Staten van provincie Noord-Brabant

**Besluit:** provinciaal bestemmingsplan (genaamd inpassingsplan)

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C 1.3

**Activiteit:** capaciteitsvergroting van de provinciale weg N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel

**Bijzonderheden:** Tussentijdse toetsingsadvies over het concept-MER uitgebracht op 14 juni 2012.

### **Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 11 april 2007

richtlijnenadvies uitgebracht: 7 juni 2007

inhoudseisen vastgesteld: 11 september 2007

kennisgeving tussentijds MER in de Staatscourant op 22 februari 2012

ter inzage legging tussentijds MER: 24 februari t/m 5 april 2012

aanvraag tussentijds toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 8 maart 2012

tussentijds toetsingsadvies uitgebracht: 14 juni 2012

kennisgeving MER in o.a. de Staatscourant van 19 december 2012

2<sup>e</sup> kennisgeving MER o.a. de Staatscourant van 1 maart 2013

ter inzage legging MER: 19 december 2012 t/m 13 februari 2013

2<sup>e</sup> ter inzage legging MER: 4 maart t/m 17 april 2013

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 2 januari 2013

brief van bevoegd gezag over verlenging van de adviestermijn: 5 maart 2013

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 23 april 2013

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

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Mr. F.W.R. Evers (voorzitter)

Ir. J.A. Huizer

Drs. R. Meeuwsen (secretaris)

Drs.ing. T. Prins

Drs. K. Wardenaar

### **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 het besluit. 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 van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoor-

deelt 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, vóór 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](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Milieueffectrapport Capaciteitsvergroting N279 's-Hertogenbosch – Veghel (november 2012)
- Bijlagenrapport bij het milieueffectrapport Capaciteitsvergroting N279 's-Hertogenbosch –Veghel (november 2012)
- Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Capaciteitsvergroting N279 's-Hertogenbosch–Veghel (november 2012)

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 18 april 2013 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.